



Trafik- og Byggestyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

DSB's høringsbidrag til høring over udkast til revision af bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007 om sikkerhedscertificering mm.

Overordnede kommentarer og konklusion

DSB har noteret sig det omfattende arbejde Trafik- og Byggestyrelsen har haft med udarbejdelse af udkastet til den reviderede bekendtgørelse om sikkerhedscertifikat, herunder sammenskrivning af fire bekendtgørelser og en i nogen grad orientering mod den nye ISO 9001 standard samt integration af budskaber fra vejledninger til de gældende bekendtgørelser.

DSB har i relation til DSB's eget sikkerhedsledelsessystem også noteret sig, at der er mulighed for, selvom bekendtgørelsen er gældende fra 1. januar 2017, at DSB fortsat i 2017 kan søge re-certificering med 5 årigt certifikat efter Bek. nr. 14 af 4. januar 2007.

DSB forstår, at Trafik- og Byggestyrelsen med den nye bekendtgørelse ønsker at lægge sig op ad ISO-standarderne. Derfor vil DSB opfordre Trafik- og Byggestyrelsen til i videst muligt omfang, at anvende ISO-standardens begreber/terminologi og dermed undgå behovet for et nyt og definitionsregime.

DSB finder at det nuværende udkast bør gennemgås i henhold til såvel ovenstående generelle bemærkninger, som de efterfølgende konkrete kommentarer. DSB opfordrer Trafik- og Byggestyrelsen til nøje at overveje, om det på baggrund af en sådan genbearbejdning, vil være hensigtsmæssigt med endnu en høringsrunde.

DSB finder endvidere, at der i forhold til det foreliggende udkast, vil være et behov for en forholdsvis omfattende vejledning, hvilket DSB finder uhensigtsmæssigt for en bekendtgørelse, der i sig selv bør kunne anvendes direkte.

DSB finder det uholdbart, at vejledningen til den eksisterende Bek. 14, både er formuleret som og bliver løftet til at være krav. Derfor foreslår DSB, at Trafik- og Byggestyrelsen vælger en af to muligheder ved udgivelse af den kommende bekendtgørelse:

Sikkerhed

Styring og Kvalitet

10. november 2016

DSB
Telegade 2, bygning 2, 1. sal
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

www.dsb.dk

1. I højere grad at lade bekendtgørelsen afspejle den nye ISO 9001 standard. Denne standard adskiller sig fra tidligere versioner ved, at den gennemgående undlader at specificere krav, i modsætning til det, der synes at kendetegne udkastet til den nye bekendtgørelse.
2. Såfremt Trafik- og Byggestyrelsen fastholder i højere grad at specificere kravene, at gøre dette konsekvent, så virksomhederne ikke efterlades i tvivl om, hvad kravene omfatter og hvordan de afgrænser sig.

Af de to muligheder vil DSB forslå Trafik- og Byggestyrelsen den første, som både er i bedre overensstemmelse med ISO-standard, og som må anses for mere nutidig. Samtidig foreslår DSB, at det fremgår, at de begreber der anvendes i bekendtgørelsen, har en betydning der svarer til den, de tillægges i ISO-standard. Dermed vil behovet for definitioner reduceres betydeligt, ligesom det vil imødekomme en del af de kommentarer, DSB anfører i afsnittet "Konkrete forhold...." neden for.

DSB's svar på høringen

De efterfølgende dele af DSB's svar på høringen skal særligt læses som værende knyttet til en evt. fastholdelse af det nuværende udkast, som generelt synes at bevæge sig i en anden retning af den udvikling, der har gjort sig gældende for ISO-standard. Herunder særligt, at udkastet i høj grad specificerer krav, uden dog at gøre det konsekvent.

DSB står selvfølgelig gerne til rådighed for nærmere dialog om nærværende høringssvar.

Overordnede kommentarer

DSB har forstået, at bekendtgørelsen er skrevet for at tydeliggøre virksomhedernes pligter, rettigheder og muligheder og ikke Trafikstyrelsens arbejde. Derfor er det afgørende, at bekendtgørelsens tekst er entydig for virksomhederne.

Entydighed er helt afgørende for forståelsen af, hvad der i en kompleks sammenstilling af krav, er tilstrækkeligt for opfyldelse af disse krav. DSB savner blandt andet definitioner og afgrænsninger af en række begreber, som fx 'kravelementer', 'sikkerhedsrevision', 'overvågning', 'inspektion' og 'systemaudit'. Virksomhederne er i den forbindelse også efterladt med manglende forståelse for en række forskellige begreber, som i høj grad synes at dække over det samme. Det gælder fx begreberne overvågning, inspektion, audit og revision. Uden en kommunikeret forståelse af hvad disse og andre begreber betyder og omfatter, ser DSB en stor risiko for, at virksomhederne utilsigtet tolker dem på en anden måde, end den Trafik- og Byggestyrelsen har tiltænkt. En sådan næsten uundgåelig og samtidig uacceptabel situation, kan på enkelt vis forebygges ved, at inkludere et kapitel omfattende definitioner i bekendtgørelsen.

DSB har forstået, at bekendtgørelsen vil blive ledsaget af en vejledning. Set i lyset af hvordan den eksisterende vejledning i flere tilfælde ikke er vejledende, men reelt fastsætter hvad virksomhederne skal gøre (anført med understreget og fed skrift), vil DSB opfordre Trafik- og Byggestyrelsen til at ændre udkastet så vejledning i overensstemmelse med god praksis inden for lovgivningsområdet overflødiggøres, subsidiært sikre, at en evt. vejledning reelt bliver vejledende.

DSB har konstateret, at der mangler krydsreferencer indenfor bilaget. Således ses det samme krav stillet på flere forskellige måder. Således er der eksempelvis enkelte steder konkrete bestemmelser for et bestemt punkt, såsom fx 'dokumentation' og samtidig er der en overordnet bestemmelse for 'dokumentation'. Kravenes forskelligartede omfang og udformning vedrørende dokumentation de forskellige steder i bekendtgørelsen spiller ikke nødvendigvis sammen og virksomhederne efterlades i tvivl om, hvad der er gældende.

Der er i bekendtgørelsesudkastet fokus på både sikkerhedsmål og sikkerhedsindikatorer. Sikkerhedsindikatorerne ses i udkastet at have den mest fremtrædende rolle, idet der skal udarbejdes overvågningsplaner for dem. Det er dog ikke forklaret hvad Trafik- og Byggestyrelsen forstår ved en overvågningsplan.

DSB vil opfordre Trafik- og Byggestyrelsen til at forbedre udkastets krav til kompetencer, så der i højere grad sker en parallelisering i forhold til internationale standarder. DSB anbefaler at teksten lægger sig tæt op ad ISO 9001 –standardens afsnit 7.2 "Kompetencer".

DSB finder, at Trafik- og Byggestyrelsen flere steder forsøger at beskrive hensigten med et krav. Det gør dog, at teksten bliver mere utydeligt og at den bliver sværere at forstå. Ligeledes giver beskrivelserne ikke en tydelig afklaring af, hvad der præcis forventes, men lægger fortsat op til, at virksomheden tolker på kravene, hvilket DSB finder uhensigtsmæssigt henset til risikoen for misforståelser styrelsen og virksomhederne imellem.

Bekendtgørelsen stiller i § 6 krav om, at virksomheden skal have et sikkerhedscertifikat som opfylder kravene i bilag 1. Dog stiller den resterende del af bekendtgørelse kravene til sikkerhedsledelsessystemet og ikke til virksomheden. Dette finder DSB uhensigtsmæssigt når bekendtgørelsen samtidig øger kravene til topledelsens ansvar. DSB vil opfordre til, at bekendtgørelsen konsekvent stiller krav til virksomheden / organisationen og ikke til sikkerhedsledelsessystemet. Det vil samtidig gøre, at bekendtgørelsen fremstår mere sproglig korrekt.

Konkrete forhold i relation til selve bekendtgørelsesteksten

For så vidt angår begrebet "kravelementer"

DSB finder det uheldigt at der anvendes det konstruerede og ikke nærmere definerede ord "kravelementer". Hvis der menes kravene i Bilag 1, bør det fremgå.

Ad § 4, stk. 1 Sikkerhedsgodkendelsen og sikkerhedscertifikatet kan udstedes for hele jernbanenettet eller for en nærmere angivet del af dette og er gyldig i op til 5 år efter udstedelsen med de ændringer, der måtte følge af lovgivningen.

Det fremgår af udkastet til den reviderede bekendtgørelse ikke længere, at der for fornyelse senest skal ansøges 6 mdr. før udløb af det gældende certifikat. Se også § 14. Der opstår herved usikkerhed om hvornår TBST forventer at en ansøgning er indsendt rettidig mht. opnåelse af re-certificering inden det gældende certifikats udløb.

Ad § 11, Stk. 2. Hvis ansøgeren anmodes om at sende yderligere oplysninger i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens behandling af sagen, skal ansøger fremsende disse oplysninger omgående.

DSB finder det uheldigt at anvende ordet "omgående". Det må forventes at der afsættes en rimelig frist til besvarelse af Trafik- og Byggestyrelsens konkrete anmodninger. Begrebet "snarest muligt" – som også ses anvendt i de dansksprogede udgaver af forordninger og direktiver – vil med fordel kunne anvendes i stedet for.

Ad § 13, stk. 1, 1. led,

Se kommentar oven for til § 11, stk. 2.

Ad § 13, stk. 1, nr. 1) -3)

Bekendtgørelsen bør sikre at virksomhederne har de fornødne forudsætninger for at:

1. Skemaet udfyldes korrekt.
2. Give forståelse for hvad Trafik- og Byggestyrelsen vil betegne som en "væsentlig" ændring af aktiviteterne og hvornår en "hensigt" er tilstrækkelig konkret til, at styrelsen bør orienteres og ansøges. De to begreber bør defineres i bekendtgørelsen for at forebygge misforståelser virksomheder og myndighed imellem. Fx: Er en køreplanændring, hvor kørsel på en given strækning bortfalder, væsentlig eller må sikkerhedscertifikatet omfatte strækninger, hvor der ikke køres?

Det fremgår således ikke, om der eksempelvis tænkes på væsentlige ændringer som en del af CSM-RA ændringsprocessen i virksomheden, eller om der ligger andre kriterier til grund for om en ændringen vil være at betragte som væsentlig.

Ad § 13, Stk. 2 og 3.

Det fremgår ikke hvor hurtigt, hvornår og hvordan meddelelsen fra Trafik- og Byggestyrelsen gives i forhold til virksomhedens pligt om at ansøge. Dette bør ses i relation til, at virksomhederne "omgående" skal orientere Trafik- og Byggestyrelsen. Relevant i forhold til evt. udløb af et gældende certifikat og virksomhedernes mulighed for rettidigt, inden udløb af et gældende sikkerhedscertifikat, at indsende den dokumentation, der er nødvendig for opnåelse af nyt certifikat.

Ad § 14.

Se kommentar ovenfor til § 4. Der mangler angivelse af frist for ansøgning om fornyelse for 5-årigt certifikat. Jf. gældende Bek. 14 af 4. jan 2007, § 8, andet led, skal der ansøges senest seks måneder før certifikatets udløb.

Ad § 16.

Det undrer at bekendtgørelsen indeholder en bestemmelse der gentager tilsvarende bestemmelse fra Jernbaneloven, der delegerer beføjelsen til Trafik- og Byggestyrelsen. "§ 70. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 59, overholder betingelserne herfor."

Ad § 18, nr. 3)

Begrebet "intern sikkerhedsrevision" bliver brugt i den nuværende Bek. § 26, nr. 3). DSB foreslår, at det ikke definerede begreb "sikkerhedsrevision", erstattes af det alment kendte og brugte "audit". Alternativt at ordet defineres, så det bliver klart hvad begrebet "intern sikkerhedsrevision" dækker over.

Konkrete forhold i relation til bekendtgørelsens bilag 1

Ad 1.1

Det er ikke tydeligt hvad der ligger i ordet "kortlægning", hvornår en sådan 'kortlægning' er tilstrækkelig eller hvordan dette skal dokumenteres. DSB anbefaler at Trafik- og Byggestyrelsen vælger et mere præcist ord eller begreb, alternativt definerer "kortlægning". Samtidig anbefaler DSB at Trafik- og Byggestyrelsen tydeliggør hvad der skal forstås som "ekstern part", særligt siden der andre steder i bekendtgørelsen skelnes mellem eksterne parter indenfor og udenfor jernbanesystemet.

Ad 1.2

Kun myndigheder vil kunne stille krav til virksomhederne. DSB foreslår at afsnittets betegnelse og anvendelsen af termen "eksterne krav" redigeres i henhold hertil, fx med betegnelsen "Myndighedskrav". Idet 'bekendtgørelser' er en del af lovgivningen, og dermed en del af de nævnte 'lovkrav', foreslår DSB at ordet "bekendtgørelser" udtages af opremsningen, idet bekendtgørelser allerede implicit er omfattet af opremsningen.

Idet der ses en kongruens mellem punkt 1.2 og punkt 5.9, foreslår DSB følgende ændring i formuleringen i 1.2: "Virksomheden skal identificere krav jf. punkt 5.9".

DSB skal bemærke, at det ikke fremgår af bekendtgørelsen, hvordan der skelnes mellem tekniske og driftsmæssige standarder og normative krav.

Ad 1.3

Der er krav om dækning af farer "fra eksterne parter uden for og inden for jernbanesystemet og farer fra leverandører af sikkerhedsmæssige ydelser". Det fremgår ikke hvad der vil være tilstrækkeligt i denne sammenhæng. Dette er afgørende for en forståelse af, hvordan farer fra eksterne parter udenfor jernbanesystemet identificeres. Det er DSB's forståelse, at parter udenfor jernbanesystemet, kun uforvarende og uden for DSB's kontrol, kan komme i kontakt med jernbanen. DSB ser ikke, at en jernbanevirksomhed har mulighed for, at identificere samtlige sådanne farer.

Ad 1.4

DSB finder, at begrebet "eksterne krav" bør tydeliggøres. Hvis der menes afsnit 1.2, henholdsvis afsnit 5.9, bør der henvises hertil. Herudover gentages bemærkningen, at "eksterne krav" ikke er entydige og formentlig mere passende kunne betegnes som "myndighedskrav", idet det alene er myndigheder, der kan stille normative krav til en virksomheds sikkerhedsledelsessystem.

Dokumentationskravet bør efter DSB's mening specificeres, idet det ikke er klart, hvad der ligger i begrebet at "dokumentere et system". Hvis der menes, at udformning, implementering og vedligeholdelse skal dokumenteres, bør det fremgå.

Ad 2.1

Usikkert hvad der vil blive betragtet som værende "demonstration af lederskab og engagement". En mere hensigtsmæssig formulering kunne være at "virksomhedens øverste ledelse ved overtagelse af det overordnede ansvar for sikkerheden udviser lederskab og engagement. Dette underbygges ved at virksomhedens øverste ledelse: [...]"

Ad 1)

Skærpelse, der formentlig følger af CSM Monitoring. Det er dog uvist hvad det indebærer. Hvad menes der fx med virksomhedens "strategiske retning"? Er det den helt overordnede for virksomhedens samlede drift, eller den for det jernbanesikkerhedsmæssige arbejde, der netop ligger i sikkerhedspolitik og sikkerhedsmål?

Ad 2)

Det fremgår ikke tydeligt hvorvidt der er tale om en skærpelse, herunder hvad der menes med virksomhedens forretningsprocesser. Særligt henset til, at det ikke kan forventes, at en virksomhed har alle opgaver i den samlede forretning

beskrevet i et procesbaseret system. Det er ikke nærmere angivet hvordan forenelighed dokumenteres. Er der her tale om sikring af, at sikkerhedsledelsessystemet passer til virksomheden eller har formuleringen en bredere betydning?

Ad 6)

Nyt at sikkerhedskulturen er med som et myndighedskrav fremfor alene som del af vejledningen. Sikkerhedskulturen er et meget subjektivt objekt og det er ikke tydeligt, hvad der vil kvalificere en kultur, der understøtter løbende forbedringer. Det er uklart hvordan dette skal og kan dokumenteres og særlig uklart på hvilket grundlag, Trafik- og Byggestyrelsen vil vurdere, om den nødvendige sikkerhedskultur er skabt.

Ad 2.2.2

"...og andre, der udfører arbejde på vegne af virksomheden" er i sin formulering så omfattende, at både indlejet personale og alle leverandører skal både kende og forstå deres kundes (DSB's) sikkerhedspolitik. DSB anser ikke dette for relevant i alle sammenhænge. De dele af en sikkerhedspolitik, som er væsentlig for leverandører, fastholdes ved indgåelse af kontrakt. Det virker omfattende at stille det som krav i en bekendtgørelse. DSB finder at formålet med kravet og at f.eks. leverandører skal "kende og forstå", er uklart.

Her stilles krav til at DSB's sikkerhedspolitik kommunikeres til leverandører og disses underleverandører. F.eks. skal en håndværker, der vedligeholder DSB's bygninger, eller en ekstern rengøringsmedarbejder kunne demonstrere forståelse for DSB's sikkerhedspolitik. DSB foreslår en begrænsning til jernbanesikkerhedsmæssige opgaver.

Ad 3.1.2

DSB foreslår at 3.1.2 "Der skal sikres" erstattes af "Virksomheden skal sikre", idet det er en forpligtelse for virksomheden, som anført i de øvrige punkter og ikke en generisk forpligtelse.

Ad 3.2.1

Det fremgår ikke tydeligt i bekendtgørelsen, hvorvidt der er fokus på fastholdelse og forbedring af jernbanesikkerhedsniveauet eller alene forbedring og i givet fald hvad det betyder, når der i enkelte punkter skelnes herimellem, fx når der alene stilles krav om "forbedring". 2.2. og 3.2.1 er krydseksempler på dette.

Ad 4

Ikke tydeligt hvorfor afsnittet er betegnet "Støtteaktiviteter". Formål med afsnittet savnes.

Ad 4.1.1

Det er uklart hvad der forstås som "øvrigt arbejde" i forhold til sikkerhedsledelsessystemet. Alt arbejde i Sikkerhedsledelsessystemet bidrager til

udførelse af opgaver omfattet af sikkerhedscertifikatet, opdelingen i 4.1.1. anses dermed for at være unødvendig.

Ad 4.1.2

Punktet svarer i nogen grad til den nuværende § 15, men hvor det tidligere var "virksomheden", der skulle fastlægge opgaver, ansvar, beføjelser og kompetencer, er det nu sikkerhedsledelsessystemet, der skal beskrive opgaver, ansvar, beføjelser og kompetencer.

Det er for DSB uklart, om der i 4.1.3. stilles krav om en generel kompetencegabsanalyse af kompetencer omfattet af sikkerhedsledelsessystemet og hvad det i givet fald indebærer, at der skal foreligge et "grundlag for beslutning".

Ad 4.1.3

DSB har behov for en mere vejledende tekst til kravet om, at sikkerhedsledelsessystemet skal sikre, at virksomheden skal have grundlag for at beslutte, hvornår det kan være hensigtsmæssigt at anvende eksterne ressourcer jf. udkastets bilag 1 punkt 4.1.3.

Ad 4.2

Alt personale der arbejder med sikkerhedsledelsessystemet har indflydelse på, om systemet fungerer. Det bør på den baggrund være tilstrækkeligt at skrive, at der skal sikres uddannelse i sikkerhedsledelsessystemet for personale, hvis arbejde helt eller delvist er omfattet af sikkerhedsledelsessystemet.

Ad 4.2.1

Bestemmelsen er formuleret meget bredt og uden fokus på jernbanesikkerhedsmæssige kompetencer. Her stilles krav om uddannelsesplaner for alle funktioner, hvor gabanalysen har vist mangler. Ikke kun for de funktioner der er dækket af sikkerhedsmæssige uddannelser.

Videre fremgår det at "Sikkerhedsledelsessystemet skal indeholde processer og systemer, der sikrer, at relevante behov for uddannelse og træning bliver identificeret og gennemført,.....". For at sætningen fremstår sproglig korrekt, foreslår DSB at den ændres tilbliver identificeret hhv. gennemført.

En bedre løsning er dog efter DSB's vurdering, at kravet lægger sig tættere op ad ISO 9001-standardens ordlyd i punkt 7.2 b:

"Organisationen skal sikre, at disse personer er kompetente med baggrund i den rette uddannelse, træning eller erfaring".

Når det vil være en bedre formulering er det dels fordi, begrebet 'erfaring' indgår og dels fordi det i accepteres, at personerne kan være kompetente på forhånd, og ikke nødvendigvis behøver mere uddannelse eller træning.

Ad 4.2.2

Der stilles krav om, at "Sikkerhedsledelsessystemet skal sikre specifik uddannelse i sikkerhedsledelsessystemet til alt personale, der har indflydelse på, om sikkerhedsledelsessystemet fungerer." DSB finder det uhensigtsmæssigt at en bekendtgørelse regulerer på et så detaljeret niveau.

I ISO-standarden er det vigtige, at personerne er kompetente til at udføre deres opgaver, der er ikke krav om, at de specifikt skal uddannes i selve ledelsessystemet. Ledelsessystemet er et værktøj, ligesom mange andre værktøjer, som medarbejderne skal kende og bruge, for at løse deres opgaver kvalificeret. Bekendtgørelsen bør efter DSB's mening ikke regulere, hvordan en virksomhed gør sine medarbejdere kompetente.

Ad 4.3

Samme overordnede kommentar som til 4.2. Det er virksomhederne der sikrer, ikke systemet i sig selv.

DSB anser begrebet "bevidsthed" for diffust og anbefaler at det omformuleres til, at systemet er implementeret og anvendes.

Ad 4.2.2

Se kommentar til 2.2. og 3.2.1, forbedring og/eller fastholdelse. DSB foreslår at der i bekendtgørelsen og i bilaget sikres en ensartet tilgang til og anvendelse af terminologien 'fastholdelse' og 'forbedring'.

Ad 5.1.1

Bestemmelsen kunne med fordel adskilles i forhold relevant for sikkerhedsgodkendelse og forhold relevant for sikkerhedscertifikat, idet den nuværende formulering pålægger ansøgere om sikkerhedscertifikat at sikre sig at den infrastruktur, der benyttes overholder relevante krav og normer og er behørigt godkendt.

DSB skal i den forbindelse fremhæve at jernbaneinfrastruktur, der har karakter af at være privatejet infrastruktur ikke er omfattet af denne bestemmelse, idet denne type infrastruktur er undtaget fra Jernbanelovens, jf. lovens § 2, stk. 6. Med den nuværende formulering af 5.1. er al infrastruktur omfattet af kravet i 5.1., hvilket ikke kan have været styrelsens hensigt.

Ad 5.3.3

DSB finder det ikke tydeligt hvad det indebærer at "håndtere" tekniske og trafikale sikkerhedsregler i henhold til jernbaneloven, idet loven ikke beskriver tekniske sikkerhedsregler.

Ad 5.5.1

DSB har behov for forståelse af, hvad det vil sige at "håndtere en hændelse i driftssituationen".

Ad 5.6

DSB foreslår at "afhjælpende handlinger" tilføjes.

Ad 5.7.2

DSB foreslår at afvigelser skal videregives til den ansvarlige for afvigelsen. Det vil ofte være andre end den ansvarlige for sikkerhedsledelsessystemet.

Ad 5.8

DSB anbefaler at "funktion" ændres til "medarbejder" i lighed med øvrige krav.

Ad 5.9

DSB finder, at punktet er anført to gange i forskellig formulering i samme liste over krav til sikkerhedscertifikatet. Se i øvrigt samme bemærkninger som anført under 1.2 ovenfor.

Ad 5.10.3

Ikke tydeligt hvad det indebærer at der skal ske vurdering hos relevante "enheder" og "organisationer" – er der her tale om inddragelse af eksterne parter, kan dette med fordel tydeliggøres.

Ad 5.10.5

Bemærkning til 5.10.5: Det fremgår, at de virksomheder "...som udfører opgaver på vegne af virksomheden", skal vurdere behovet for risikovurdering, og i givet fald risikovurdere ændringer. Det harmonerer ikke med CSM artikel 4 og 5, som siger at forslagsstiller "...er ansvarlig for anvendelsen af denne forordning (risikovurdering) og at forslagsstilleren træffer beslutning om ændringens [...] signifikans...".

Såfremt Trafik- og Byggestyrelsens hensigt er at understrege, at forslagsstillere kan uddelegere sit ansvar til en underleverandør, bifalder DSB dette.

Ad 6.2.1

Det er for DSB ikke tydeligt, hvorfor der er fokus på sikkerhedsindikatorer og ikke på de sikkerhedsmål, indikatorerne støtter op om.

I forhold til sikkerhedsindikatorer og opfølgning på disse beskriver 6.1.3. at der bl.a. skal udarbejdes en eller flere dokumenterede overvågningsplaner for sikkerhedsindikatorer. Samtidig fremgår det af 6.2.1, at sikkerhedsledelsessystemet skal sikre overvågning af relevante sikkerhedsindikatorer. DSB er i tvivl om, om 6.2.1. skal forstås som et supplement og en yderligere form for "overvågning" i forhold til 6.1.3. DSB foreslår, for at opnå en bedre forståelse, at de to afsnit sammenskrives til et.

Ad 6.3 og 6.4

Det er ikke defineret, hvad en "inspektion" henholdsvis en "systemaudit" indebærer. Andre steder i udkastet arbejdes der med "Sikkerhedsrevision" og i

bilaget med "overvågning", "inspektion", "operationel inspektion", "systemaudit" m.v. DSB har behov for en tydeliggørelse af hvad de konkrete begreber dækker over og dermed hvordan de adskiller sig fra hinanden.

Ad 7.2 og 7.2.1

DSB foreslår ændring til: "...mindst en gang om året evaluere virksomhedens *jernbanesikkerhedsniveau*" fremfor virksomhedens "formåen". Ordet "formåen" angiver hvad virksomheden er i stand til, men ikke hvad der er opnået eller kan opnås af resultater. "Jernbanesikkerhedsniveauet" giver en samlet indikation af status for sikkerheden i virksomheden.

Ad 7.3

Idet afvigelser kan opstå i alle driftsforhold, foreslår DSB, at punkt 7.3.1 omfatter hele punkt 5.

Der henvises i 7.3.1. til 6.2. overvågning af sikkerhedsindikatorer, der i sig selv indeholder krav om analyse i 6.2.3. Det er således ikke tydeligt for DSB hvordan 7.3.1. skal forstås i sin helhed.

DSB foreslår at "afhjælpende handlinger" tilføjes.

Ad 7.3.5.

Udkastet indeholder et grundlæggende dokumentationskrav i punkt 4.5. DSB finder det ikke hensigtsmæssig at dokumentationskrav opstilles forskellige steder i bekendtgørelsen.