

Ringsted den 15. februar 2023

Til: Transportminister Thomas Danielsen

Vedr. Udkast til lovforslag om ændring af Jernbaneloven - §57a om sikring af gods på jernbanevogne.

Jeg forstod på dine udtalelser til P4 Fyn den 20. januar 2023, at du ville være åben overfor forslag til forbedring af den kommende ændring af §57a i lovforslaget om ændring af Jernbaneloven. Derfor tillader jeg mig at fremsende nedenstående betragtninger, og håber mine synspunkter vil nyde fremme.

Baggrund

Før Storebæltulykken den 2. januar 2019 var der allerede bestemmelser i den fælles europæiske forordning "*Drift- og Trafikstyring*" om lastens sikkerhed. Bestemmelserne påbyder operatøren at gods skal være læsset på en og forsvarlig måde under hele transporten. Endvidere er det operatørens ansvar, før afgang at foretage en test for at sikre, at afgang kan foregå på en sikker måde (f.eks. døre, **last** og bremses).

Når anklagemyndigheden ikke kunne rejse tiltale efter ulykken på Storebælt, var årsagen at Trafikstyrelsen havde undladt at fastsætte hvilke straffebestemmelser der skulle gælde ved tilsidesættelse af bestemmelserne i EU-forordningen "*Drift- og Trafikstyring*."

Man kan ikke fortænke at en jurist, uden nærmer kendskab til jernbanetekniske forhold, ikke var opmærksom på at tilsidesættelse af bestemmelserne i forordningen "*Drift- og Trafikstyring*" kunne afstedkomme ulykker med mange dræbte og store materielle skader.

Det er derfor meget vigtigt at ændringen til Jernbaneloven nu formuleres på en måde, så der for fremtiden ikke kan opstå situationer, hvor der ikke er muligt at rejse et straffeansvar efter jernbaneulykker med mange dræbte eller store materielle skader.

Fælleseuropæiske regler for jernbanesikkerheden.

Efter gennemførelsen af at EU-bestemmelser om interoperabilitet på jernbanenettet i Europa, er det kun i strengt nødvendigt omfang tilladt et land at have egne nationale sikkerhedsforskrifter.

De nationale tekniske forskrifter som tidligere garanterede for jernbanesikkerheden i Danmark, er nu i hele EU afløst af fælleseuropæiske forordninger, de såkaldte Tekniske Specificationer for Interoperabilitet – i daglig tale kaldet TSI. Der findes følgende TSI-bestemmelser som har direkte indflydelse på jernbanesikkerheden:

- Drift og trafikstyring (143 sider)
- Lokomotiver og passagervogne (150 sider)
- Rullende materiel – godsvogne (146 sider)
- Sikkerhed i jernbanetunneler (62 sider)
- Infrastruktur (spor, sporskifter, broer, perroner) (124 sider)
- Energi (krav til kørestrømsanlæg) (87 sider)
- Togkontrol og kommunikation (130 sider)

I bestemmelserne, som ses at være meget omfattende, findes en lang række af jernbanetekniske bestemmelser, som hvis de tilsidesættes kan afstedkomme en jernbaneulykke med endog endnu større konsekvenser end ulykken på Storebælt den 2. januar 2019.

Uhensigtsmæssig begrænsning i forslaget til ændring af jernbanelovens §57a

Af bemærkninger til lovforslaget på side 38, fremgår at der særligt er tænkt på tilfælde, hvor en virksomhed bringer jernbanesikkerheden i fare ved utilstrækkelig vedligeholdelse af rullende materiel, eller hvis gods kommer ud af profil eller falder af selve vognen.

Før Storebæltsulykken var det i branchen utænkeligt at en sådan ulykke kunne ske.

Skal der tages højde for fremtidige situationer bør lovændringen være så generel at den dækker hele området for jernbanesikkerhed, herunder også alle de fælleseuropæiske forordninger de førnævnte Teknisk Specifikation for Interoperabilitet - TSI.

Forlag til ændring i formuleringen af forslaget til jernbaneloven §57a

Det vil derfor være hensigtsmæssigt at anvende en generel formulering i Jernbaneloven, der som en "paraply" dækker over alle underliggende jernbanesikkerhedsmæssige bestemmelser, f.eks.:

"Den der tilsidesætter bestemmelser i de fælleseuropæiske forordninger med betydning for jernbanesikkerheden eller danske nationale jernbanesikkerhedsregler, og herved fremkalder en jernbaneulykke med store skader, herunder dræbte eller sårede, er hjemfalden til straf efter Jernbanelovens §....."

Formulering "Den", tager højde for at alle aktører i jernbanebranchen og evt. 3.part kan straffes, hvis de tilsidesætter de gældende sikkerhedsbestemmelser for jernbanerne, og herved fremkalder en ulykke med dræbte og store skader.

Det er ikke utænkeligt at der i fremtiden, foranlediget af helt andre omstændigheder, kan ske en ulykke med de samme eller større konsekvenser end ulykken på Storebælt den 2. januar 2019. Det vil ikke fremme borgernes respekt for retssikkerheden eller tilliden til sikkerheden ved jernbanerne, hvis igen personer eller firmaer efterfølgende kan drages til ansvar.

Jeg står til gerne disposition for en drøftelse af denne henvendelse.

Venlig hilsen



Sikkerhedschef DSB og CFL-Cargo - emeritus

Thomas Albøg Olsen

Eriksvej 83

4100 Ringsted

Tlf. 40491501