



Järnvägsföretag - entreprenörer och underentreprenörer



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Sammanfattning.....	5
2	Bakgrund.....	7
	2.1 Syfte	7
	2.2 Frågeställningar	7
3	Metod	8
	3.1 Genomförandet.....	8
	3.2 Rapport.....	9
	3.3 Lag och föreskrifter	9
4	Resultat.....	10
	4.1 Inhyrd förarpersonal	10
	4.1.1 Rutiner för dokumentstyrning, hälsa och kompetens	10
	4.1.2 Analys	11
	4.2 Inhyrning av fordon	12
	4.2.1 Rutiner för besiktning och godkännande av fordon.....	12
	4.2.2 Analys	13
	4.3 Interna rutiner	13
	4.3.1 Rutiner för inhyrning av personal eller fordon.....	13
	4.3.2 Dokumentstyrning.....	14
	4.4 Analys	14
5	Slutsatser	15

Järnvägsföretag - entreprenörer och underentreprenörer

Rapport från Järnvägsstyrelsens temainspektion

Rapporten färdigställd i mars 2007

1 Sammanfattning

Järnvägsmarknadens utveckling går delvis mot snabba omställningar och relativt korta uppdrag. Detta resulterar i att järnvägsföretag kan behöva komplettera behovet av egna anställda med att hyra in personal från andra företag. Dessutom kan egna fordonsresurser behöva kompletteras med att hyra in dragkraft och vagnar för olika transportuppdrag.

Förhållanden kan uppstå som medför att personal utan relevant kompetens, ej uppfyllda hälsofordringar eller materiel med säkerhetsbrister används. Säkerhetsrisker kan då uppstå inom verksamheten.

För att få klarhet i om företagens säkerhetsstyrningssystem fångar upp dessa frågeställningar på ett bra sätt, beslöt Järnvägsstyrelsen att under år 2006 genomföra en temainspektion inom området.

Urvalet av järnvägsföretagen skedde utifrån samtliga järnvägsföretag som bedriver någon form av trafik på tågspår. För att bedriva trafik och vara järnvägsföretag krävs tillstånd från Järnvägsstyrelsen. Samtliga museiföreningar samt järnvägsföretag som endast utför växling eller vagnuttagning på egen infrastruktur valdes bort i denna temainspektion. Av återstående järnvägsföretag valdes 25 mindre och större företag ut, som bedriver godstrafik, persontrafik eller underhåll på infrastruktur. Dessa 25 företag fick besvara ett antal frågor och skicka in kopior på sina rutiner rörande inhyrning av personal och inhyrning av fordon. Ett andra urval resulterade i att 13 järnvägsföretag valdes ut för verifiering på plats.

Följande resultat framkom i verifieringen:

1. Fåtalet företag begärde in en sammanställning över inhyrda förare, där det framgår vilken kompetens och hälsokontroller som är aktuella för den personen.
2. Fåtalet företag krävde in verifikat eller dokumentation på grundutbildningar och genomförda hälsokontroller.
3. Majoriteten av företagen förlitade sig på tecknade avtal och litade på att uthyrande företag motsvarade deras förväntningar på rätt leverans. ”Vi känner uthyraren bra och litar på honom.” ”Vi har aldrig blivit lurade förut.”
4. Flertalet företag saknade styrande fordonsrutiner både för egna och inhyrda fordon.

5. Flertalet företag hade inte ställt krav på inhyrda fordon. Detta bland annat på grund av att man ansåg sig kunna lita på att fordon som hyrs in från väletablerade järnvägsföretag skall vara godkända och underhållna på ett riktigt sätt. ”Vet av hävd att de har ordning på sina grejer.”

Resultatet visar brister i järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem, och att man inte fullt ut reflekterat över sitt eget ansvar för att säkerställa att inhyrd personal eller fordon uppfyller ställda krav.

Under temainspektionen verifierades även hur företaget som hyr in personal säkerställer att inhyrd personal har fått del av rutiner som gäller hos företaget, och för det aktuella uppdraget.

Majoriteten av järnvägsföretagen hade inte vid verifieringen några rutiner för att säkerställa informationsflödet till deras inhyrda personal. Säkerhetsrisker kan uppstå om inte inhyrd personal får del av företagets rutiner och säkerhetsmeddelanden.

Slutsats:

Järnvägsstyrelsen fann brister hos järnvägsföretagen när det gäller att säkerställa den inhyrda personalens grundutbildning, kompetens och genomförda hälsokontroller samt kontroll av inhyrda fordon.

Järnvägsföretagen måste i sina säkerhetsstyrningssystem på ett tydligare sätt ha rutiner för tillvägagångssätt och inhämtande av erforderliga dokument eller verifikat på att inhyrd personal och fordon uppfyller företagets ställda krav.

Akreditering för förare med utgivning av godkända ”körkort”, ”körkortsregister” etc. är faktorer som skulle underlätta för järnvägsföretag att på ett enkelt sätt kontrollera om vederbörande innehar rätt kompetens.

Fordonsregister på individnivå, akreditering av underhållsverkstäder etc. är faktorer som skulle underlätta för järnvägsföretag att på ett enkelt sätt kontrollera om fordonsindividen, som tillfälligt skall användas i verksamheten uppfyller vissa grundkrav.

2 Bakgrund

Järnvägsmarknadens utveckling går delvis mot snabba omställningar och relativt korta uppdrag. Järnvägsstyrelsen har fått signaler om att detta bland annat resulterar i att järnvägsföretag kompletterar behovet av egna anställda med att hyra in personal från andra järnvägsföretag. Det finns även bemanningsföretag som anlitas och dess personal kan vara anställda i ett företag eller bestå av ett antal fristående delägare.

Järnvägsmarknadens utveckling medför även att de snabba omställningarna kan kräva att järnvägsföretagen behöver komplettera sina egna resurser med att hyra in dragkraft och vagnar för sina transportuppdrag.

Ovanstående beskrivna förhållanden kan medföra att personal utan relevant kompetens eller materiel med säkerhetsbrister används. Säkerhetsrisker kan då uppstå inom verksamheten.

Dessutom förekommer det att transportuppdrag läggs ut på entreprenad till underleverantörer. Det förekommer även ibland att man låter underleverantörer som inte innehar eget tillstånd som järnvägsföretag utföra uppdraget på beställande järnvägsföretags tillstånd.

Järnvägsstyrelsen använder idag olika tillsynsformer som inspektion, temainspektion och revision för att kontrollera efterlevnaden av järnvägslagen, utfärdade föreskrifter och företagets säkerhetsstyrningssystem. Temainspektion är en tillsynsform som avser ett relativt begränsat område och genomförs som ett större antal delinspektioner hos ett stort antal verksamhetsutövare. En temainspektion ger en samlad översiktsbild över ett aktuellt område.

Järnvägsstyrelsen har därför beslutat att genomföra en temainspektion med fokus på järnvägsföretag och inhyrda förare samt inhyrda fordon.

2.1 Syfte

Syftet med temainspektionen är att få en generell bild av järnvägsmarknaden avseende järnvägsföretagens rutiner för inhyrning av förare och fordon. Syftet är vidare att se hur järnvägsföretagen säkerställer att de inhyrda uppfyller företagets krav, kraven i järnvägslagen och kraven i de utgivna föreskrifter som Järnvägsstyrelsen ansvarar för. Vidare kan temainspektionen bidra till att järnvägsföretag får ökad medvetenhet om sitt ansvar och risker inom området. Detta kan bidra till ökad kontroll över riskerna.

2.2 Frågeställningar

För att uppfylla temainspektionens syfte, beslöts att följande frågeställningar skulle ställas till de utvalda järnvägsföretagen:

Hur säkerställs att inhyrd förarpersonal känner till och följer järnvägsföretagets rutiner, samt har genomgått hälsoundersökning med godkänt resultat samt har rätt grundutbildning och kompetens?

Hur säkerställs att inhyrda fordon är besiktigade och godkända i enlighet med järnvägsföretagets regler?

Framgår det av interna rutiner hur järnvägsföretaget skall gå tillväga i samband med inhyrning av personal eller fordon?

3 Metod

Den 24 januari 2006 sändes ett brev med ovanstående frågeställningar ut till 25 järnvägsföretag i Sverige. Fyra frågor ställdes och dessa skulle besvaras och insändas till Järnvägsstyrelsen senast den 24 februari 2006. Urvalet av järnvägsföretagen skedde utifrån samtliga järnvägsföretag som bedriver någon form av trafik på tågspår. För att bedriva trafik och vara järnvägsföretag krävs tillstånd från Järnvägsstyrelsen. Samtliga museiföreningar samt järnvägsföretag som endast utför växling eller vagnuttagning på egen infrastruktur valdes bort i denna temainspektion. Av återstående järnvägsföretag valdes 25 mindre och större företag ut, som bedriver godstrafik, persontrafik eller underhåll på infrastruktur.

Svar inkom från samtliga 25 järnvägsföretag. Ett andra urval genomfördes därefter för att plocka ut de företag som skulle besökas under temainspektionen.

Urvalskriterierna var att fånga upp alla de utvalda 25 företagen, antingen inom temainspektionens ramar, via planerad revision eller stundande tillståndsansökan.

Urvalsprocessen utifrån ovan valda kriterier landade i att 13 järnvägsföretag valdes ut för verifiering.

3.1 Genomförandet

Temainspektionen genomfördes under veckorna 13 och 14 år 2006, av Folke Bark, Emma Björkman och Rune Holst från Järnvägsstyrelsen. Tretton järnvägsföretag från Östersund till Malmö besöktes. Dagordningen utgick från frågorna som besvarats av företagen. På plats ombads järnvägsföretagets representant att ytterligare redogöra för de rutiner som gäller vid inhyrning av personal och fordon. Därefter genomfördes verifieringar av handlingar för inhyrd förarpersonal och fordon med avtalet mellan järnvägsföretaget och bemanningsföretaget som grund. Utifrån avtalet kontrollerades hur det säkerställs att den inhyrda personalens utbildning, uppföljning och repetitionsutbildning svarar mot det inhyrande järnvägsföretagets egna regler och mot den aktuella verksamheten.

För fordon kontrollerades hur det säkerställs att fordonet är godkänt och att det har besiktigats utifrån gällande regler innan järnvägsföretaget tar det i bruk.

Verifieringar genomfördes även på järnvägsföretagens interna föreskrifter för att se hur företagen reglerar och dokumenterar tillvägagångssättet i samband med en inhyrning. Järnvägsstyrelsen tittade även på hur dokumentstyrningen fungerar. Med detta avsågs hur kedjan mellan järnvägsföretaget, uthyrande företag och inhyrd personal säkerställer att interna föreskrifter och säkerhetsmeddelanden kommer den inhyrda personalen till del.

3.2 Rapport

Denna rapport från den genomförda temainspektionen kommer att sändas till deltagande företag, branschförening samt läggas ut på Järnvägsstyrelsens hemsida. Rapporten kommer att beskriva det samlade resultatet med analys och slutsats. De företag där brister påvisades i inspektionen får separata brev riktade till företaget med de företagsspecifika bristerna påpekade.

3.3 Lag och föreskrifter

Järnvägsföretag skall följa järnvägslagen (2004:519) och de föreskrifter och kraven i de utgivna föreskrifter som Järnvägsstyrelsen ansvarar för.

Följande föreskrift och paragraf, gäller övergripande för hela temainspektionen:

- *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 1996:1) om internkontroll genom säkerhetsstyrning.*

I den andra paragrafen i nämnda föreskrift framgår att kraven på säkerhetsstyrning omfattar, även **den verksamhet som utförs av entreprenörer för verksamhetsutövarens räkning** samt de **produkter av betydelse för säkerheten som verksamhetsutövaren använder.**

Detta innebär att kraven på inhyrd personal och inhyrda fordon skall följa företagets egna interna rutiner samt uppfylla krav enligt lag och föreskrifter.

Detaljer om fordon samt om kompetens och hälsokrav för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten, finns i följande fyra föreskrifter:

- *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:1) om besiktning, funktionskontroll och underhåll av fordon*
- *Järnvägsstyrelsens föreskrifter (JvSFS 2006:1) om godkännande av delsystem inom järnväg m.m*
- *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:3) om utbildning för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten*
- *Järnvägsinspektionens föreskrifter (BV-FS 2000:4) om hälsoundersökning och hälsotillstånd för personal med arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten*

4 Resultat

4.1 Inhyrd förarpersonal

Järnvägsföretag, skall följa järnvägslagen samt ha egna rutiner angående hälsa enligt kraven i BV-FS 2000:4 samt kompetens enligt BV-FS 2000:3. När ett järnvägsföretag hyr in förare räknas de som egen personal och skall därmed leva upp till samma krav som ordinarie personal. Järnvägsstyrelsen har mandat för tillsyn hos järnvägsföretaget som innehar tillståndet men inte hos företaget som hyr ut personal.

4.1.1 Rutiner för dokumentstyrning, hälsa och kompetens

Ett generellt synsätt hos de flesta företag som besöktes var att man via avtal säkerställer att bemanningsföretaget skickar förare som har rätt kompetens och är hälsokontrollerade. Beträffande kompetens litade järnvägsföretagen på att personaluthyrningsföretagen i första skedet inte skrev under avtal om att kunna hyra ut personal, om de inte hade tillgång till personal som motsvarade vad företaget sökte. Ett av företagen hade genomfört kontroller av olika uthyrande företaget innan avtal upprättades, för att få fram ett urval av bemanningsföretag som man kunde tänka sig att anlita. Personlig kännedom och ”att det alltid hade fungerat bra” var urvalskriterier som användes av flertalet företag för att anlita ett bemanningsföretag.

Efter upprättandet av avtal skiljde sig företagen åt när det gällde att säkerställa kompetens och hälsokontroller.

Följande tillvägagångssätt framkom i verifieringen:

- Fåtalet företag tog in en sammanställning över förare, av vilken personnummer, grundutbildning, kompetens och genomförda hälsokontroller fanns presenterade.
- Fåtalet företag krävde in dokumentation på utbildningar och hälsokontroller.
- Majoriteten av företagen förlitade sig på avtalet och litade på att bemanningsföretaget motsvarade deras förväntningar.

Genomgående vid genomförd verifiering av utbildningar återfanns brister i dokumentationen av att den inhyrda personalen genomgått grundutbildning. Järnvägsföretagen kunde inte, utifrån sin dokumentation, visa att deras inhyrda personal var t.ex. förare eller hade rätt grundutbildning för uppdraget de utförde.

Nedan följer några exempel på funna brister:

- Ett företag hade en väl anpassad övergripande rutin för hur kontroll skall ske men den var inte känd och följaktligen inte heller använd i ett fall som undersöktes längre ut i organisationen.
- Rutin fanns på företaget, men ”grundutbildning” kontrollerades inte vid inhyrning av personal.

- Tydliga utbildningskrav saknades.
- Rutin som beskriver förfarande då man anlitar underentreprenör saknades.
- Företaget sade sig ha en rutin, men krav på personal kunde inte utläsas däri. Det fanns register över anlitad personal men där saknades uppgifter om grundutbildning, typutbildning och hälsoundersökning.
- Några företag saknade helt styrande rutiner. Inga detaljerade kompetenskrav. Uppgift om grundutbildning och typutbildning saknades.
- Styrande rutiner fanns, men de var inte kända av underleverantören.
- Styrande rutiner saknades. ”Sitter i ryggmärgen.” ”Vi känner uthyraren bra och litar på honom.” ”Vi har aldrig blivit lurade förut.”

4.1.2 Analys

Företagen som begärde in en sammanställning från uthyrande företag, hade kontroll över vilka personer som användes och om någon skulle ersättas skulle detta meddelas järnvägsföretaget.

Bristerna i upplägget rör grundutbildning samt att dispenser eller andra förbehåll rörande hälsokontrollerna inte framgår av en sammanställning utan endast intervallet för nästkommande undersökning.

Företag som verifierar och kräver in dokument på kompetens (inklusive grundutbildning) samt hälsokontroll, säkerställer att förarpersonalen uppfyller järnvägsföretagets krav.

Företag som endast litar till tecknat avtal om köp av tjänst, och hänvisar till avtalsbrott om inte rätt personal levereras har, enligt Järnvägsstyrelsen, inte uppfyllt kraven. Dessa företag kunde inte visa dokumentation över att den inhyrda personalen uppfyllde företagets krav.

En hög grad av personlig kännedom spelade in vid inhyrning av förarpersonal. Sådan kännedom kunde vara att man kände bemanningsföretaget, personen eller att bemanningsföretaget hittills skickat kompetent personal. Personlig kännedom kan vara positivt men skall dokumenteras inom företaget. Problemet som synliggjorts är att den personliga kännedomen finns hos ett fåtal personer inom järnvägsföretagen och säkerhetsrisker kan uppstå om dessa inte finns tillgängliga vid en bedömning.

Ytterligare problem som kan uppstå i samband med personlig kännedom är att bemanningsföretagen kan bli tvungna att i sin tur hyra in personal från ett annat företag för att klara sina uppdrag. I det hänseendet blir personlig kännedom inte hållbart då den är riktad till första part i avtalet och därför blir dokumentation det som verkligen kan visa att den inhyrda personalen har de kvalifikationer som krävs.

Förare av banarbetsfordon skall känna till vikten av att transportsäkra diverse rörliga aggregat och maskindelar. De skall även kunna hantera de mycket varierande tekniska

system som finns på fordonen. Lastsäkring av ”udda transporter” samt ökad exponering för elolycka kan vara andra riskmoment på arbetsfordon.

Att framföra fordon på ”TAM-sträckor” kan innebära ytterligare krav på förarens erfarenhet och regelbundenhet i tjänstgöring.

Rätt utbildning, uppföljning och repetitionsutbildning är viktig då säkerhetsrisker annars kan uppstå. Det kan vara att förare som inte har erfarenhet av att framföra godståg kan brista i kunskap om funktionskontroll och lastsäkring.

4.2 Inhyrning av fordon

Järnvägsföretag skall följa järnvägslagen samt ha rutiner angående alla fordon. Rutinerna skall uppfylla kraven i BV-FS 2000:1 samt kraven i JvSFS 2006:1. När ett järnvägsföretag hyr eller lånar in ett fordon räknas fordonet som tillhörande järnvägsföretaget och skall uppfylla företagets regler. Järnvägsstyrelsen har mandat för tillsyn hos järnvägsföretaget som innehar tillståndet men inte hos uthyraren av fordonet.

4.2.1 Rutiner för besiktning och godkännande av fordon

Tillvägagångssätt var inte reglerat hos flertalet företag. De hade ofta väl genomtänkta avtal med den uthyrande parten. Med ”väl genomtänkta” avses då att man ägnat mycket möda åt att avtalen skulle täcka det affärsmässiga.

Fordonsrutiner saknades hos 6 av de 13 företagen. Ett av branschens strukturproblem kom fram i svaren som innebar att man litar på ”etablerade” företag eller ”vet att de har ordning på sina grejer”. Det faktum att ett inhyrt fordon räknas som tillhörande järnvägsföretaget hade inte beaktats.

Nedan följer exempel på funna brister:

- Flertalet företag saknade styrande rutin både för egna och inhyrda fordon.
- Flertalet företag saknade egna dokumenterade fordonsregler
- Företaget hade inte ställt krav på inhyrda fordon.
- ”Vet av hävd att de har ordning på sina grejer.”
- Hänvisade till egna säkerhetsbestämmelser, men rutin för ”inbesiktning” av fordon saknades. ”Inbesiktning” görs bara ibland.
- Litade på att fordon som hyrs in från väletablerade järnvägsföretag är ok.

4.2.2 Analys

Varje företag skall ha fordon som är lämpade för sitt uppdrag. För att säkerställa fordonens rätta funktion skall företaget ha regler om underhåll. Underhållet kan ske såväl förebyggande som felavhjälpande.

Till detta kommer regler om att fordon skall vara godkända, periodicitet för underhåll, regler om säkerhetsbesiktning, funktionskontroll, gränsvärden, dokumentation av underhåll mm.

För att säkerställa att inhyrda fordon svarar mot de egna kraven och att de underhålls på rätt sätt ska inhyraren förvissa sej om att fordonet är lämpligt för det aktuella uppdraget samt att dess underhållsbehov tillgodoses.

Säkerhetsrisk kan uppstå om fordons underhållsbehov förändrats väsentligt utan att dess underhåll anpassats därefter. Orsaker kan vara ålder och slitage (åldrat eller utmattat material).

Vidare kan placering av fordonskomponenter vara olämplig och deras funktion kan påverkas negativt beroende på fordonets användningsförhållanden under inhyrningen jämfört med dess tidigare användning eller med hur det är konstruerat.

Om underhåll ingår i hyresavtalet ska en bedömning göras av hur underhållet svarar mot de egna kraven.

Järnvägsstyrelsen anser att det inte räcker att enbart i avtalstext ställa krav på att uthyrande företag skall leverera fordon som uppfyller gällande krav, eller att det utlånande företaget innehar tillstånd och använder fordon själva.

Järnvägsföretagen måste i sina säkerhetsstyrningssystem på ett tydligare sätt beskriva rutiner för tillvägagångssätt och inhämtande av erforderliga dokument eller verifikat på att samtliga fordon uppfyller företagets ställda krav på att vara godkända, besiktade och underhållna på rätt sätt. Det är "fordonsindividen" som måste kontrolleras och godkännas att tillhöra företagets "fordonspark" (inbesiktning).

Ett fordonsregister på individnivå, ackreditering av underhållsverkstäder etc. är faktorer som skulle underlätta för järnvägsföretag att på ett enkelt sätt kontrollera om fordonsindividen som tillfälligt skall användas i verksamheten uppfyller vissa grundkrav.

4.3 Interna rutiner

4.3.1 Rutiner för inhyrning av personal eller fordon

Ett järnvägsföretag skall ha ett system för säkerhetsstyrning rörande organisation, rutiner, processer och resurser som krävs för att leda och styra verksamheten. En del järnvägsföretag har en fungerande organisation och rutinbeskrivning för hur man går tillväga när man skall anställa personal till sitt företag. När det gäller att hyra in förare och fordon så fanns det dock inte alltid beskrivet vilka krav som ställdes eller tillvägagångssättet i samband med inhyringarna. Om funktionen inom företaget,

som vanligtvis ansvarade för dessa inhyrningar, inte fanns tillgänglig var svaret hos företagen oftast att man fick vänta tills personen åter fanns på plats.

De flesta företagen hade ingen rutin för att säkerställa att personalen som hyrdes in verkligen motsvarade kraven som företaget ställde på sin egen personal.

Järnvägsföretagen kunde inte besvara frågan om varför tillvägagångssättet var på ett visst sätt vid inhyrning av personal och återkom även här till personlig kännedom eller att de alltid gjort på ett visst sätt.

4.3.2 Dokumentstyrning

Ett Järnvägsföretag har i sin tillståndsansökan till Järnvägsstyrelsen lämnat in sitt säkerhetsstyrningssystem och redovisat vilka rutiner som företaget följer. Företagets egna rutiner hur personalen får del av information med hjälp av te x. distributionslistor, intranät eller ordertavlor kontrolleras i tillståndsansökan. En person som hyrs ut från ett bemanningsföretag skall känna till järnvägsföretagets rutiner och det är upp till företaget som hyr in personal att säkerställa att inhyrd personal har fått del av rutiner som gäller hos företaget, och för det aktuella uppdraget.

Under verifieringsarbetet ställdes även frågor om hur företagen styr informationsflödet så att **alla som är beroende av det, får rätt dokument.**

Majoriteten av järnvägsföretagen hade vid verifieringen, inte några rutiner för att säkerställa informationsflödet till deras inhyrda personal. Vissa företag skickade över föreskrifter till bemanningsföretaget medan vissa hade internutbildningar eller att varje platschef ombesörjde att personalen hade informationen på plats. Hur företagen visste att den inhyrda personalen fått del av föreskrifterna fanns inte dokumenterat.

4.4 Analys

De flesta företagen hade inte någon rutin för att säkerställa att personalen som hyrdes in verkligen motsvarade kraven som företaget ställde på sin egen personal, eller hur man säkerställer att inhyrd personal får tillgång till företagets rutiner.

Järnvägsstyrelsen anser att brister bland annat uppstår om personer med kunskap om tillvägagångssätt vid inhyrning, inte finns på plats och någon annan skall ta över. Säkerhetsrisker kan uppstå, då den inhyrda personalen hamnar ”mellan stolarna”, om inte klara och tydliga rutiner finns för att de ska få del av företagets föreskrifter eller säkerhetsmeddelanden.

En annan säkerhetsrisk är att inhyrd personal som ”hoppas” mellan olika företag kan riskera att blanda ihop olika företags rutiner eller om det saknas dokument, så använder man kanske det man kommer ihåg eller har tillgängligt, från något annat företag.

5 Slutsatser

Personal

Järnvägsstyrelsen fann brister hos järnvägsföretagen när det gäller att säkerställa den inhyrda personalens grundutbildning, kompetens och genomförda hälsokontroller.

Det räcker inte att enbart i avtalstext ställa krav på personal, eller hänvisa till personlig kännedom, eller att det utlånande företaget innehar tillstånd.

Järnvägsföretag måste i sina säkerhetsstyrningssystem på ett tydligare sätt beskriva rutiner för tillvägagångssätt och inhämtande av erforderliga dokument eller verifikat på att personal uppfyller företagets ställda krav på kompetens, utbildning och genomförda hälsokontroller.

Ackreditering för förare med utgivning av godkända ”körkort”, register etc. är faktorer som skulle underlätta för järnvägsföretag att på ett enkelt sätt kontrollera om vederbörande innehar rätt kompetens eller ej.

Fordon

Järnvägsstyrelsen fann brister hos järnvägsföretagen när det gäller att säkerställa att inhyrda eller lånade fordon uppfyller krav på att vara godkända, besiktade och underhållna.

Det räcker inte att enbart i avtalstext ställa krav på att uthyrande företag skall leverera fordon som uppfyller gällande krav, eller att det utlånande företaget innehar tillstånd och använder fordon själva.

Järnvägsföretag måste i sina säkerhetsstyrningssystem på ett tydligare sätt beskriva rutiner för tillvägagångssätt och inhämtande av erforderliga dokument eller verifikat på att samtliga fordon uppfyller företagets ställda krav på att vara godkända, besiktade och underhållna på rätt sätt. Det är ”fordonsindividen” som måste kontrolleras och godkännas att tillhöra företagets ”fordonspark” (inbesiktning).

Fordonsregister på individnivå, ackreditering av underhållsverkstäder etc. är faktorer som skulle underlätta för järnvägsföretag att på ett enkelt sätt kontrollera om fordonsindividen som tillfälligt skall användas i verksamheten uppfyller vissa grundkrav.

Rapport 2007:4



Järnvägsstyrelsen