

Sikkerhetsrapport 2009

Innholdsfortegnelse

| | |
|---|-----------|
| Oppsummering | 3 |
| 1 Innledning | 4 |
| 2 Anvendte definisjoner | 4 |
| 3 Oversikt over aktører | 5 |
| 4 Sikkerhet i tall | 7 |
| 4.1 Bakgrunn for statistikk | 7 |
| 4.2 Innrapporterte hendelsestyper | 7 |
| 4.3 Personskader | 8 |
| 4.4 Uregelmessig passering av restriktivt signal | 10 |
| 4.5 Sikkerhetsindikatorer | 11 |
| 5 Sikkerhetssertifikat/ tillatelser til å ta i bruk | 12 |
| 6 Håndtering av jernbanesikkerhet | 12 |
| 6.1 Oppfølging av rapporter fra Statens havarikommisjon for transport | 13 |
| 6.2 Konkrete erfaringer fra tilsyn | 13 |
| 7 Lovverk | 14 |
| 7.1 Endringer i lovverket | 14 |
| 7.2 Nye forskrifter | 15 |
| 7.3 Pågående forskriftsarbeid | 15 |
| 8 Det internasjonale arbeidet i tilsynet - ERA samarbeidet | 15 |
| 8.1 Internasjonal strategi | 16 |
| 9 Nye oppgaver for tilsynet | 16 |
| 10 Videre arbeid og fokus | 16 |

Tabeller

| | |
|---|----|
| Tabell 1 Oversikt over jernbanevirksomheter og type virksomhet | 6 |
| Tabell 2 Oversikt over togkilometer for 2009 | 7 |
| Tabell 3 Oversikt over personkilometer for 2009 | 7 |
| Tabell 4 Antall innrapporterte hendelser per kategori | 8 |
| Tabell 5 Antall innrapporterte hendelser fordelt på tre områder og år | 8 |
| Tabell 6 Oversikt over noen indikatorer innrapportert av Jernbaneverket | 12 |

Figurer

| | |
|---|----|
| Figur 1 Antall omkomne i perioden 2000- 2009 | 9 |
| Figur 2 Antall alvorlige skader i perioden 2006 - 2009 | 9 |
| Figur 3 PASS-hendelser som skyldes tekniske feil på infrastruktur | 10 |
| Figur 4 PASS-hendelser fordelt i to kategorier | 11 |

Oppsummering

Aktørene sender hvert år inn en rapport som belyser årsaker, behov for korrigerende tiltak og satsningsområder for sikkerhet. I tillegg innrapporteres det i gjennomsnitt 7500 uønskede hendelser årlig. Kartleggingen av uønskede hendelser brukes til å utarbeide statistikk, som igjen benyttes systematisk i oppfølging av jernbanevirksomheter og tilsynsplanlegging. Sikkerhetsrelatert informasjon, deriblant ulykkesstatistikk fra jernbanevirksomhetene, ligger til grunn for denne rapporten.

På det nasjonale nettet bekrefter sikkerhetssertifikatet at virksomheten har sannsynliggjort at den har et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstillende krav i jernbanesikkerhetsdirektivet, implementert i sikkerhetsforskriften. Sikkerhetssertifikatene deles inn i del A og del B avhengig av hvilke krav som skal tilfredsstilles. I 2009 utgav tilsynet 8 sikkerhetssertifikat av typen A og 12 av typen B. Noen av sikkerhetssertifikatene ble senere trukket tilbake. Utenfor det nasjonale nettet må man ha en tillatelse som bekrefter at virksomheten har sannsynliggjort at den har et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstillende kravforskriften. Forskjellen fra sikkerhetssertifikat er at tillatelse har en ubegrenset gyldighet.

Tilsynet følger opp alle anbefalinger etter granskningsrapporter fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) og påser at jernbanevirksomhetene gjør de nødvendige vurderingene og eventuelt gjennomfører tiltak som er dekkende. I 2009 avga SHT 11 rapporter med til sammen 21 sikkerhetstilrådinger. Disse ble fremmet fra tilsynet til aktuelle aktører og infrastrukturforvalter.

Overordnet styring og overvåking av sikkerhet, leverandørstyring og samarbeidskonstellasjoner, vilkår i tillatelser til å ta i bruk rullende materiell eller infrastruktur og autorisering av førere og bruk av førere fra andre selskaper har vært særlig fokusområder i tilsynsarbeidet i 2009.

Grunnet en utvikling mot økende internasjonalisering og standardisering av jernbanevirksomhetene i Europa har tilsynet som mål å være aktivt med i relevante internasjonale fora for å påvirke utviklingen i tråd med norske interesser.

Resultater fra tilsynsvirksomheten og statistikk over uønskede hendelser brukes i planleggingen av videre aktiviteter for tilsynet. Områder som vil ha spesiell oppmerksomhet i 2010 er jernbanehendelser i forbindelse med planoverganger, passhendelser, sammenstøt med arbeidere i spor og skinnebrudd.

1 Innledning

Denne rapporten er utarbeidet av Statens jernbanetilsyn og inneholder sikkerhetsrelatert informasjon om jernbanevirksomhetene og resultater for parametere innen jernbanesikkerhet for 2009.

Sikkerhetsrapporten 2009 formidler sikkerhetsstatus for det nasjonale jernbanenettet, T-bane og sporvogn/trikk, med formål om å bevare sikkerheten. Rapporten er skrevet med bakgrunn i årsrapporten som ble sendt til det europeiske jernbanebyrået 30. september 2010. Dette er årsaken til at denne rapporten ikke utgis tidligere.

Målet med rapporten er å kunne bidra til erfaringsutveksling og inspirasjon i arbeidet rundt sikkerhet for virksomhetene.

2 Anvendte definisjoner

I rapporten brukes det en del begreper, og i dette kapittelet defineres de viktigste begrepene¹.

Definisjoner på personkategorier:

Ansatte: Jernbanepersonell i tjeneste.

Reisende: Personer om bord i tog (passasjerer) eller personer som er under på/avstigning.

Tredjeperson: Personer som befinner seg i nære omgivelser til jernbanevirksomheten, dvs. de som ikke er reisende eller ansatte.

Definisjoner på skader:

Alvorlige personskader: Person som er innlagt på sykehus i mer enn 24 timer som følge av ulykken.

Døde: person som avgår med døden på uhellsstedet, eller som dør innen 30 dager som følge av påførte skader ved uhellet.

Definisjoner på hendelsestype:

Jernbanehendelse: Jernbanehendelser er enhver annen hendelse som innvirker på sikkerheten, men som ikke har skadepotensial som en jernbaneulykke, og som heller ikke under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en jernbaneulykke. Dette omfatter blant annet hendelser som:

- Personskader med kortere sykehusinnleggelse enn 24 timer, og som ikke hadde potensial til å utvikle seg til en hendelse med personskader med mer en 24 timers sykehusinnleggelse.
- Materielle skader eller skade på miljø mv, med mindre økonomisk konsekvens enn 150 000 Euro (ca 1 300 000 norske kroner), og som ikke hadde potensial til å utvikle seg til hendelse med økonomisk konsekvens mer en 150 000 Euro (ca 1 300 000 norske kroner).

¹ Referanse: Sikkerhetsforskriften vedlegg I. Felles sikkerhetsindikatorer

- Hendelser som forårsaker mindre enn 6 timers stans i trafikken på en strekning, og som ikke hadde potensial til å utvikle seg til hendelse med mer enn 6 timers stans i trafikken på en strekning.
- Med "sammenheng med jernbanedriften" menes alle hendelser som kan knyttes til driften av jernbanen, herunder blant annet togframføring, infrastruktur, skifting, kjøring av arbeidstog, av- og påstigning osv.
- Med "driftssikkerheten" menes sikkerhet for personer, materiell eller miljø i forbindelse med jernbanedriften.

Alvorlig jernbanehendelse: Alvorlig jernbanehendelser er en hendelse, som under litt andre omstendigheter kunne ført til en jernbaneulykke.

- Med "litt andre omstendigheter" menes når bare tilfeldigheter forhindret at dette kunne ha utviklet seg til en jernbaneulykke. Det er sannsynlig skadepotensial (utfall) som er relevant, og ikke hva som i verste fall kunne ha skjedd.

Jernbaneulykke: Med jernbaneulykke menes en hendelse som forårsaker død eller alvorlig personskade eller, betydelig skade på materiell, spor, andre installasjoner eller ytre miljø, eller omfattende trafikkforstyrrelser (konsekvenser av ulykken). Faktisk skade og skadepotensialet er betydelig.

- Med "død" menes at noen omkommer umiddelbart eller innenfor 30 dager som følge av hendelsen
- Med "alvorlig skadet" menes personskade som fører til sykehusinnleggelse i mer enn 24 timer.
- Med "betydelig skade" menes materielle skader eller skader på miljø mm. for mer enn 150.000 euro, ca 1 300 000 norske kroner
- Hendelser som forårsaker stans i togtrafikken på en strekning i 6 timer eller mer skal karakteriseres som en jernbaneulykke

Generelle merknader:

- Begrepe jernbanehendelse og alvorlig jernbanehendelse omfatter både tilløp til ulykker og reelle hendelser som har mindre konsekvens enn det som er definert som jernbaneulykke over.
- Både hendelser som innebærer liten skade og hendelser som (kun) har lite skadepotensial skal rapporteres som jernbanehendelse til tilsynet.
- Dersom vurderingen av skadepotensialet indikerer at det ikke var større skadepotensial enn den skaden som faktisk oppstod, skal skadepotensialet settes lik skaden. Selv om en hendelse ledet til en stor skade, må det gjøres en vurdering på potensialet for enda større skade og/eller andre skader som følge av hendelsen.

3 Oversikt over aktører

I dette kapittelet presenteres en oversikt over jernbanevirksomheter.

Tabell 1 viser en oversikt over virksomheter med lisens og/eller sikkerhets sertifikat, samt tillatelse til å drive jernbanevirksomhet i Norge for 2009.

Tabell 1: Oversikt over jernbanevirksomheter og type virksomhet per 31.12.2009

| Virksomhet | Type |
|---|-----------------------------------|
| Jernbaneverket | Infrastrukturforvalter |
| Flytoget AS | Persontransport nasjonalt nett |
| NSB AS | Persontransport nasjonalt nett |
| NSB Gjøvikbanen AS | Persontransport nasjonalt nett |
| SJ AB | Persontransport nasjonalt nett |
| Veolia Transport Bane AS* | Persontransport nasjonalt nett |
| Cargolink AS | Godstransport nasjonalt nett |
| CargoNet AS | Godstransport nasjonalt nett |
| Green Cargo AB | Godstransport nasjonalt nett |
| Hector Rail AB | Godstransport nasjonalt nett |
| Malmtrafikk AS | Godstransport nasjonalt nett |
| Peterson Rail AB | Godstransport nasjonalt nett |
| Railcare Tåg AB | Godstransport nasjonalt nett |
| Tågåkeriet i Bergslagen AB | Godstransport nasjonalt nett |
| Oslo T-banedrift AS | Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift |
| Oslo trikken AS | Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift |
| Veolia Transport Bane AS (Gråkallbanen) | Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift |
| AS Valdresbanen | Museumsvirksomheter |
| Bergens Elektriske Sporvei | Museumsvirksomheter |
| Norsk Bergverksmuseum | Museumsvirksomheter |
| Norsk Jernbaneklubb Gamle Vossebanen | Museumsvirksomheter |
| Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen | Museumsvirksomheter |
| Norsk Jernbanemuseum, Jernbaneverket | Museumsvirksomheter |
| Orkla Industrimuseum | Museumsvirksomheter |
| Stiftelsen Krøderbanen | Museumsvirksomheter |
| Stiftelsen Rjukanbanen | Museumsvirksomheter |
| Stiftelsen Setesdalsbanen | Museumsvirksomheter |
| ABB Eiendom | Sidespor |
| Borregaard | Sidespor |
| Harald A. Møller AS | Sidespor |
| Helge R. Olsen & Sønn AS | Sidespor |
| MiTrans Hamar AS | Sidespor |
| Narvik Havn KF | Sidespor |
| Norcem AS | Sidespor |
| Norske Skogindustrier AS | Sidespor |
| Oslo Havn KF | Sidespor |
| Smurfit Norpapp AS | Sidespor |

* Sikkerhetssertifikatet ble trukket tilbake 15. oktober 2010.

4 Sikkerhet i tall

Statens jernbanetilsyn fokuserer på jernbanevirksomhetenes ansvar for å drive sin virksomhet sikkert. Statistikk over uønskede hendelser brukes systematisk i oppfølgingen av virksomhetene og i planleggingen av tilsyn. Tilsynsaktivitetene baseres blant annet på en konkret vurdering av risikonivået den enkelte virksomheten representerer.

4.1 Bakgrunn for statistikk

Hvert år sender jernbanevirksomhetene på det nasjonale nettet i Norge inn en oversikt over jernbaneulykker jamfør krav i forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) § 9-2 første ledd. Rapporteringskravene for virksomheter utenfor det nasjonale jernbanenettet, herunder for T-bane og sporvogn/trikk, fremgår av forskrift 6. desember 2006 nr. 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften) § 9-1. Videre sendes det inn en årsrapport som belyser årsaker, behov for korrigerende tiltak og satsningsområder for sikkerhet de nærmeste årene.

Opplysninger og tall i denne rapporten er basert på innrapporterte hendelser fra jernbanevirksomhetene etter gjeldende internasjonale definisjoner og indikatorer fra European Railway Agency (ERA). Årlig rapporteres det i gjennomsnitt rundt 7 500 hendelser. De siste tre årene har det vært en jevn stigning på hendelsesrapporteringer fra virksomhetene.

Trafikktallene for 2009 vises i Tabell 2 og

Tabell 3. Togkilometer for arbeidsmaskiner er estimert ut i fra antall driftstimer.

Tabell 2: Oversikt over togkilometer for 2009

| | Nasjonale nettet | | | | |
|--------------|------------------|------------|-----------------|-----------|----------------|
| | Godstog | Persontog | Arbeidsmaskiner | T-bane | Sporvogn/trikk |
| Togkilometer | 8 827 791 | 34 236 489 | 2 065 170 | 6 071 130 | 4 232 482 |

Tabell 3: Oversikt over personkilometer for 2009

| | Nasjonale nettet | T-bane | Sporvogn/trikk |
|-----------------|----------------------------|-------------------------|---------------------------|
| Personkilometer | 2,996 milliarder kilometer | 466 millioner kilometer | 142,5 millioner kilometer |

4.2 Innrapporterte hendelsestyper

Den nasjonale lovgivningen i Norge jf. jernbaneundersøkelsesloven og varslings- og rapporteringsforskriften krever rapportering av alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker til Statens jernbanetilsyn og Statens havarikommisjon for transport (SHT) innen 72 timer. Alle andre uønskede hendelser som påvirker jernbanesikkerheten (jernbanehendelser) skal rapporteres til Statens jernbanetilsyn innen 8 dager.

Tabell 4 viser en økning på over 3 000 innrapporterte hendelser fra 2008 til 2009. Tallene inkluderer alle hendelser på det nasjonale nettet, T-bane og sporvogn/trikk. Dyrepåkjørslser er utelatt fra statistikken. I tillegg inneholder totale hendelser noen dobbeltrapperte hendelser. I perioden 2008 til

2009 var det over 3 500 dobbeltr rapporterte hendelser som måtte manuelt fjernes fra Synergi (uhelldatabasen). Dobbeltreporteringen skyldes at Jernbaneverket rapporterer noen hendelser som jernbanevirksomhetene allerede har rapportert inn til tilsynet, eller at hendelsen rapporteres inn flere ganger av samme foretak.

Tabell 4: Antall innrapporterte hendelser per kategori

| | År 2008 | År 2009 |
|-----------------------------|--------------|---------------|
| Jernbanehendelser | 7 483 | 10 927 |
| Alvorlige jernbanehendelser | 865 | 1 130 |
| Jernbaneulykker | 98 | 77 |
| Totale hendelser | 8 446 | 12 134 |

Innrapporterte hendelser fordelt på det nasjonale nettet, T-bane og sporvogn/trikk vises i Tabell 5. Generelt ut ifra tabellen har det vært en økning av rapportering til tilsynet. T-bane og trikk har henholdsvis hatt en økning på 69% og 93%. Noe av dette skyldes at T-banen og Sporvogn/trikk har strammet inn rapporteringspraksisen og at de i 2009 dermed innrapporterte flere hendelser til tilsynet enn i 2008.

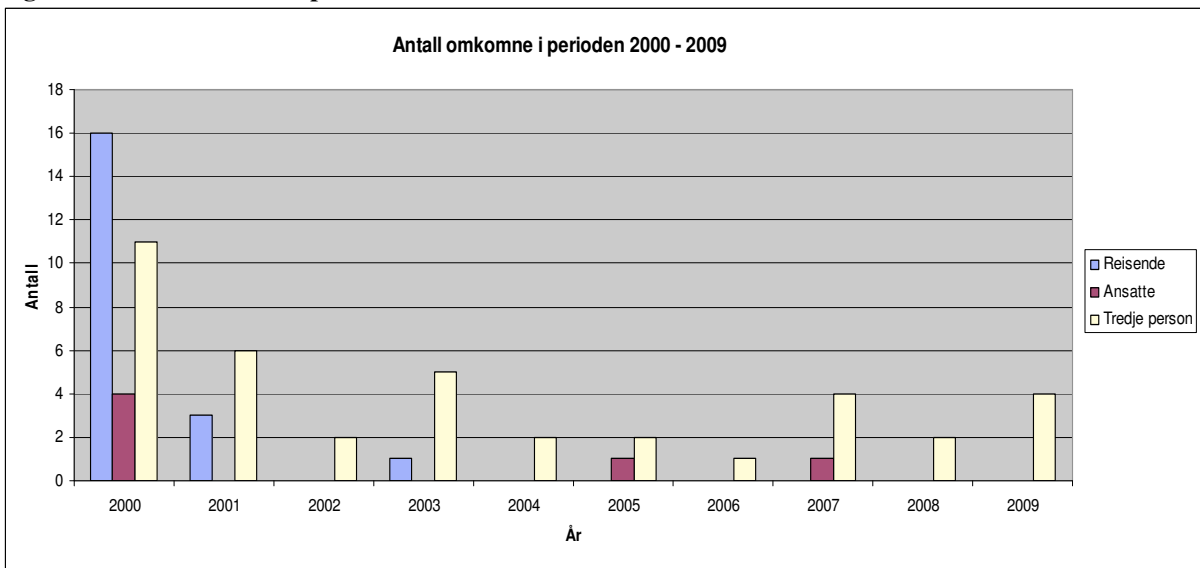
Tabell 5: Antall innrapporterte hendelser fordelt på tre områder og år

| | Nasjonale nettet | | T-bane | | Sporvogn/trikk | |
|-----------------------------|------------------|--------------|------------|--------------|----------------|------------|
| | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 | 2008 | 2009 |
| Jernbanehendelser | 5 716 | 6 987 | 498 | 1 614 | 22 | 304 |
| Alvorlige jernbanehendelser | 610 | 706 | 14 | 20 | 3 | 95 |
| Jernbaneulykker | 18 | 22 | 0 | 3 | 4 | 1 |
| Totale hendelser | 6 344 | 7 715 | 512 | 1 637 | 29 | 400 |

4.3 Personskader

Grafene som presenteres i dette avsnittet inkluderer tall for det nasjonale nettet, T-bane og sporvogn/trikk.

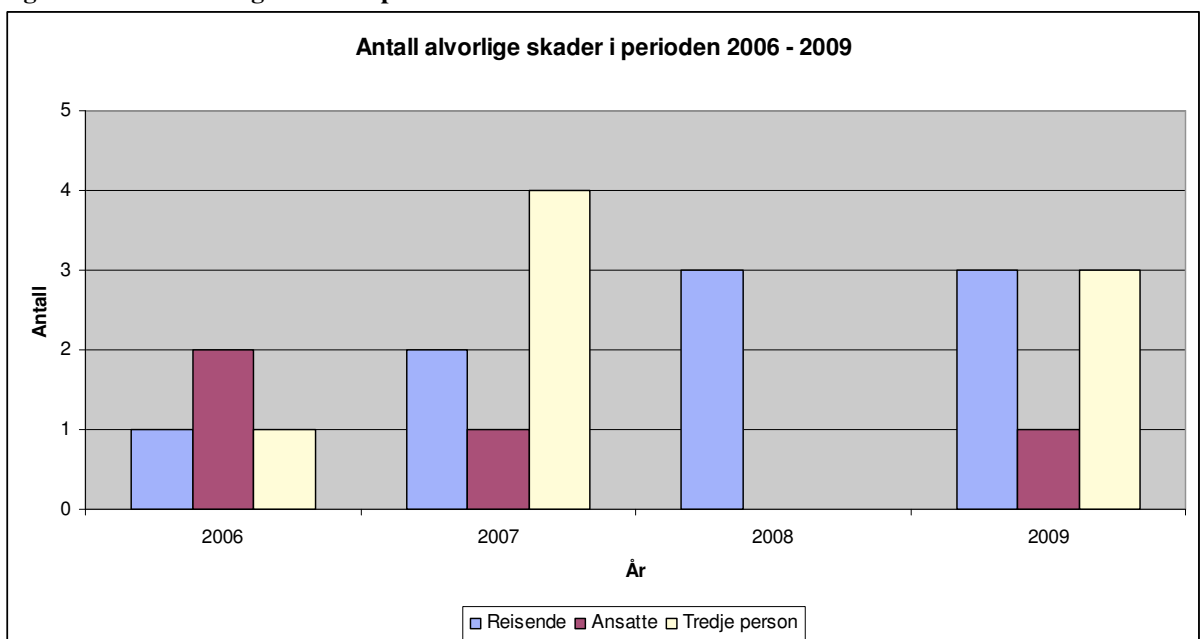
Figur 1: Antall omkomne i perioden 2000- 2009



Figur 1 viser at i perioden 2000 – 2009 har det vært en nedgang i tallet på omkomne reisende. Åstauulykken førte til mange drepte. Fra 2001 og 2009 er det i snitt 0,44 reisende som er omkommet. Det er ingen reisende som er omkommet de siste seks årene i denne perioden.

Tallet på omkomne tredjepersoner inkluderer planovergangsulykker og påkjørsler. Fra 2000 – 2009 er det i snitt 3,9 tredjepersoner som er omkommet i jernbaneulykker. I samme periode er det totalt seks ansatte som er omkommet.

Figur 2: Antall alvorlige skader i perioden 2006 - 2009



Figur 2 viser en jevn økning av alvorlige skader for reisende i perioden 2006 – 2009. I motsetning til dette er det en nedgang i antall alvorlige skader når det gjelder ansatte. Det var ingen tredjepersoner som ble alvorlige skadet i 2008. På grunn av definisjonsendring i 2006 på alvorlig skader er tall før 2006 ikke tatt med i statistikken.

4.4 Uregelmessig passering av restriktivt signal

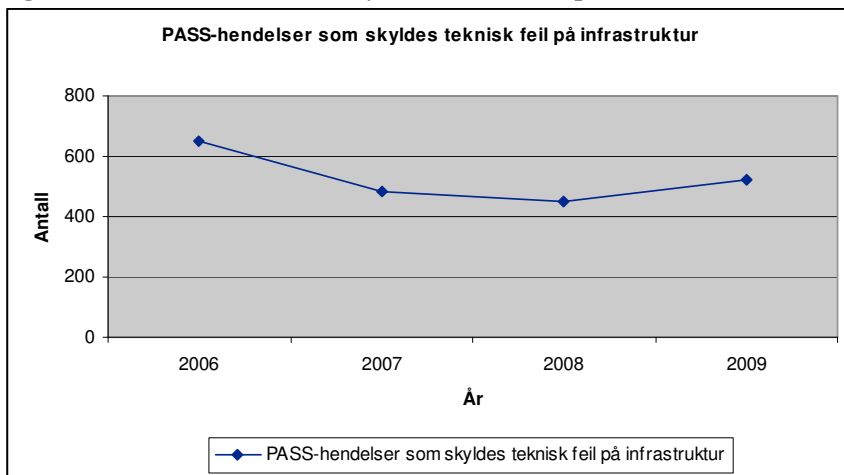
Uregelmessige passeringer av restriktivt signal (PASS- hendelser) har stor oppmerksomhet. Dette skyldes at forbipassering av stoppsignal i verste fall kan føre til sammenstøt mellom tog. PASS- hendelsene kan deles inn i tre grupper.

1. PASS- hendelser som skyldes teknisk feil på infrastruktur

Dette er hendelser der signalet faller i stopp/skifter fra kjørtil stopp like foran toget av tekniske årsaker. Tog krever en viss stopplengde og vil om denne blir for kort, passere signalet. En typisk teknisk svikt er slitasje i isolatorer mellom sporfelt slik at det sporadisk inntreffer falskt belegg på strekningen og signalet stilles i stopp. Enkeltvis representerer denne type hendelser liten risiko da det i utgangspunktet er klar kjørevei for toget. Slike hendelser er likevel uheldige da de bidrar til å svekke respekten for signalene og tilliten til det tekniske systemet.

Figur 3 viser at det har vært en betydelig nedgang i antall PASS- hendelser som skyldes teknisk feil i infrastrukturen fra 2006 til 2007. For samme kategori har det vært noe økning fra 2008 til 2009.

Figur 3: PASS-hendelser som skyldes tekniske feil på infrastruktur



2. PASS- hendelser som skyldes at togleder ”river” signal

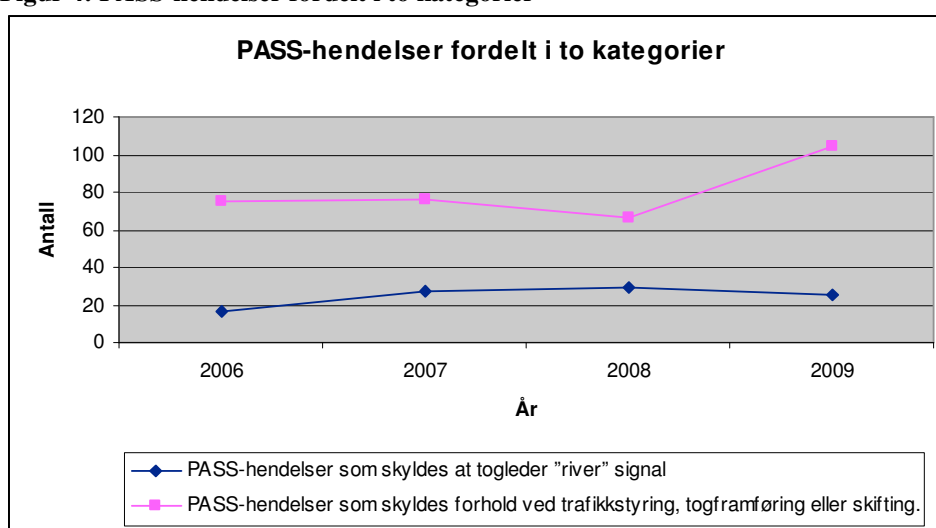
Disse passhendelsene skyldes som oftest at togleder bevisst eller ubevisst setter signalet i stopp og toget er så nær signalet at det ikke rekker å stoppe i tide. Ingen av disse hendelsene i 2009 kunne forårsaket alvorlige ulykker.

3. PASS-hendelser som skyldes forhold ved trafikkstyring, togframføring eller skifting

Disse passhendelsene kan, dersom det er tog på tilstøtende blokkstrekning, ha et stort skadepotensiale. Årsakene til disse hendelsene er ofte kompliserte og sammensatte. Hendelser av denne kategorien granskes og følges opp av operatørene, i noen tilfeller også av SHT.

I perioden 2008 – 2009 viser Figur 4 at det har vært en økning av PASS-hendelser som skyldes forhold ved trafikkstyring, togframføring eller skifting. Det foreligger ikke tilstrekkelig informasjon til at tilsynet klarer å konkludere årsakene til denne utviklingen. PASS-hendelser som skyldes at togleder "river" signal har holdt seg på et stabilt nivå i perioden 2006 – 2009.

Figur 4: PASS-hendelser fordelt i to kategorier



4.5 Sikkerhetsindikatorer

Tabell 6 viser noen sikkerhetsindikatorer som rapporteres inn av Jernbaneverket. Tallene gjelder for det nasjonale jernbanenettet med unntak av signal falt i stopp som innholder tall fra T-bane i tillegg til det nasjonale nettet. Tabellen indikerer en radikal økning av antall skinnebrudd og solslyng de siste to årene. Dette skyldes hovedsakelig økt rapportering. Antall planoverganger har blitt redusert med over 300 grunnet nedleggelse av noen strekninger eller at de blir erstattet med kulverter.

Forklaring til tabellen:

Skinnebrudd: Alle skinner som er delt i to eller flere deler, eller alle skinner der en del av metallet har løsnet og skaper et gap på glideflaten, som er mer enn 50mm langt og mer en 10mm dypt.

Solslyng: Alle feil relatert til løpet og geometrien i skinnene og som krever skinneblokkering eller umiddelbar reduksjon av tillatt kjørehastighet for å opprettholde sikkerheten.

Signalfeil: Alle feil på et signalsystem (enten på infrastruktur eller rullende materiell) som fører til signalinformasjon som er mindre restriktiv enn det som kreves.

Teknisk signalfall: Feil på signalsystem som har vist klarsignal men på grunn av teknisk årsak går det til å vise rødt lys.

Tabell 6: Oversikt over noen indikatorer innrapportert av Jernbaneverket

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|------|------|------|------|
| Antall skinnebrudd | 15 | 10 | 36 | 75 |
| Antall solslyng | 7 | 14 | 37 | 48 |
| Signal som feiler til mindre restriktiv tilstand (signalfeil) | 0 | 0 | 1 | 4 |
| Antall planoverganger | 3979 | 3761 | 3687 | 3656 |
| Signal falt i stopp (teknisk signalfall) | 650 | 483 | 454 | 521 |

5 Sikkerhetssertifikat/ tillatelser til å ta i bruk

På det nasjonale nettet bekrefter sikkerhetssertifikat del A at virksomheten har sannsynliggjort at den har et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstillende krav i jernbanesikkerhetsdirektivet, implementert i sikkerhetsforskriften. Jernbaneforetak skal ha sikkerhetssertifikat del A i landet hvor virksomheten hører hjemme. Sertifikatet og tillatelsen er normalt gyldig i fem år. Alle jernbaneforetakene med sikkerhetssertifikat del A i Norge mottar samtidig et sikkerhetssertifikat del B for kjøring i Norge på bakgrunn av oppfyllelse av nasjonale krav med henblikk på sikker bruk av nettet. Krav for begge sikkerhetssertifikater blir behandlet i en og samme prosess.

For å få utstedt sikkerhetssertifikat del B for utenlandske foretak, skal det sikres at jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem dekker nasjonale krav herunder norske særbestemmelser.

Utstedelse av sikkerhetssertifikat gjøres etter EU søknadsskjema med supplerende dokumentasjon. Behandlingstiden på søknadene er avhengig av om dokumentasjonen er komplett eller ikke. Normal behandlingstid er ca fire måneder. I 2009 var det utgitt 8 sikkerhetssertifikat del A hvorav 3 senere er trukket tilbake og 12 sikkerhetssertifikat del B hvorav 2 senere er trukket tilbake. 4 av disse var utvidelser av eksisterende sertifikater.

Utenfor det nasjonale nettet må man ha en tillatelse som bekrefter at virksomheten har sannsynliggjort at den har et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstillende kravforskriften. Forskjellen fra sikkerhetssertifikat er at tillatelse har en ubegrenset gyldighet.

I tillegg gir tilsynet tillatelse til å ta i bruk nytt eller endret rullende materiell og infrastruktur.

6 Håndtering av jernbanesikkerhet

Statens jernbanetilsyn har i sitt arbeid i stor grad vektlagt at det er jernbanevirksomhetene som gjennom sine sikkerhetsstyringssystemer skal gjennomføre nødvendige tiltak etter ulykker eller nestenulykker, for å hindre gjentakelser. Det er kun i meget spesielle tilfeller det har vært nødvendig å bruke sanksjonsmidler.

Tilsynsaktiviteter gjennomføres for å verifisere om jernbanevirksomhetene jobber i samsvar med jernbanelovgivningen. De mest utbredte tilsynsmetodene er systemrevisjoner og inspeksjoner. Oppfølging av tilsynsaktiviteter gjøres på stikkprøvebasis med ulike metoder.

6.1 Oppfølging av rapporter fra Statens havarikommisjon for transport

Tilsynet følger opp at alle anbefalinger etter granskningsrapporter fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) og påser at jernbanevirksomhetene gjør de nødvendige vurderingene og eventuelt gjennomfører tiltak som er dekkende.

I 2009 avga SHT 11 rapporter med til sammen 21 sikkerhetstilrådinge. Disse ble fulgt opp fra tilsynet i forhold til aktuelle aktører og infrastrukturforvalter. 9 av 21 tilrådinge var lukket ved inngangen til 2010.

Tilsynet vurderer til enhver tid om rapportene fra SHT trenger ytterligere oppfølging utover det SHT tilrår.

6.2 Konkrete erfaringer fra tilsyn

I 2009 hadde tilsynet særlig fokus på følgende tema i tilsynsarbeidet:

- Overordnet styring og overvåking av sikkerhet
- Leverandørstyring og samarbeidskonstellasjoner
- Vilkår i tillatelser til å ta i bruk rullende materiell eller tillatelser av infrastruktur
- Autorisering av førere og bruk av førere fra andre selskaper

Tilsynet har også kontinuerlig fokus på virksomhetenes etterlevelse av regelverket. Det er en tett dialog knyttet til forhold av sikkerhetsmessig betydning, herunder oppfølging av uønskede hendelser og trender samt tekniske og organisatoriske forhold hos den enkelte jernbanevirksomhet.

Tilsynet har i 2009 utviklet en systematikk for å prioritere tilsynsvirksomheten basert på relativ risiko. Tilsynet har sett behov for en tettere oppfølging av utstedte sikkerhetssertifikater og har i 2009 startet en praksis med å gjennomføre revisjoner/ inspeksjoner i løpet av 3-9 måneder etter at et sikkerhetssertifikat er tildelt.

Det er gjennomført seks ledelsesmøter, to systemrevisjoner og fire inspeksjoner (hvorav en uanmeldt, ikke-planlagt inspeksjon) i 2009. Gjennomføring av revisjonsaktiviteter har vært begrenset til et minimum på grunn av bemanningssituasjonen.

Revisjonsaktivitetene har i stor grad avdekket alvorlige mangler i sikkerhetsstyringen med to tilbakekall av sikkerhetssertifikat og ytterligere et varsel om tilbakekall av sikkerhetssertifikat som resultat. Det er særlig aktører med begrenset aktivitet som egen trafikkutøver i Norge som har vanskeligheter med å oppfylle kravene til sikkerhetsstyring.

Tilsynet har registrert at flere av de alvorlige mangler som er avdekket skyldes mangelfull forståelse av regelverket. Det synes som virksomheten i liten grad har gjort seg kjent med de kommentarer tilsynet

har utgitt til sine forskrifter. Tilsynet påbegynte i 2009 et omfattende arbeid med å identifisere veiledningstiltak og utforme veiledninger knyttet til ulike forskriftskrav.

Erfaringer gjennom tilsyn viser at følgende konkrete forhold er særlig krevende for virksomhetene:

- Styring av leverandører og tjenester levert av samarbeidspartnere eller eiere har vist seg mangelfull.
 - Det er ofte manglende forståelse hos jernbanevirksomhetene for at de skal ha samme styring og kontroll på tjenester levert av andre som de aktiviteter de utfører selv.
- Styring av kompetanse er ofte mangelfull.
 - Hva gjelder ikke-operativt personell er opplæringsprogrammer ofte ikke etablert.
 - Hva gjelder førere er det avdekket vesentlige mangler knyttet til autorisering; herunder erfares ofte at virksomheten baserer seg på godkjenninger hos tidligere arbeidsgivere uten at virksomheten selv har innsyn i grunnlaget for disse godkjenningene. Godkjenning og oppfølging av strekningskunnskap hos førere er ofte tilfeldig og mangelfull.
 - Kompetansekrav er ofte usystematisk etablert og brukes sjelden aktivt i kompetansestyringen.
- Det er tilsynets erfaring at det er mangler hva gjelder interne revisjoner.
 - Særlig bemerkes det at revisjoner gjennomføres lite planmessig. Det mangler ofte føringer som sikrer at ulike deler av virksomheten undersøkes systematisk basert på sikkerhetsmessige prioriteringer.
- Virksomhetene er ikke gode nok til å følge opp tilsynets pålegg etter tilsynsaktiviteter.
 - Det fokuseres i for stor grad mot konkrete mangler som er påvist i tilsynsrapportene (revisjonsbevisene) og i for liten grad mot de grunnleggende forhold som er årsaken til de konkrete mangler. Resultatet er at tilsynet i 2009 har identifisert samme type avvik som i tidligere år hos samme virksomhet. Tilsynet vil derfor påse at virksomhetene identifiserer bakenforliggende årsaker til de avvik som er identifisert og at tiltak rettes mot disse årsakene og at de er egnet til å hindre gjentakelse.

7 Lovverk

I 2009 ble det foretatt noen endringer i lovverket. Det sees nærmere på nye forskrifter og endringer for det nasjonale jernbanenetten. Det er ikke foretatt endringer i forskrifter som gjelder utenfor det nasjonale jernbanenetten.

7.1 Endringer i lovverket

Jernbaneloven

I forbindelse med gjennomføringen av lokførerdirektivet i norsk rett ble det foretatt endringer i jernbaneloven. Det trekkes spesielt frem at virkeområdet for jernbaneloven ble utvidet til å omfatte all aktivitet knyttet til jernbane og ikke kun tradisjonell drift av jernbane. Dette var nødvendig for å hjemle den nye sertifiseringsordningen som nå følger av førerforskriften.

Lisensforskriften

Det er foretatt en del endringer i lisensforskriften i senere tid. En av de største endringene er at markedsovervåkningsfunksjonen for jernbane nå i sin helhet er lagt til Statens jernbanetilsyn. Dette innebærer at tilsynet skal overvåke konkurransen på markedene for jernbanetransport og behandle klager på infrastrukturforvalters avgjørelse.

7.2 Nye forskrifter

Togframføringsforskrift

Tilsynet vedtok ny togframføringsforskrift den 29. februar 2008 som erstatter den gamle togframføringsforskriften og signalforskriften. Den nye togframføringsforskriften trådte i kraft 13. desember 2009. Forskriften er gjort mer overordnet og overlater i stor grad til infrastrukturforvalter og jernbaneforetakene å utarbeide interne utfyllende bestemmelser.

Forskrift om førersertifisering

Førerforskriften gjennomfører direktiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere, det såkalte lokomotivførerdirektivet, i norsk rett. Forskriften oppstiller vilkår og prosedyrer for å utstede førerbevis og sertifikater til førere på det nasjonale jernbanenettet. Den fastsetter også oppgaver som tilligger de nasjonale myndighetene, førere og andre berørte, særlig jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere, opplæringscentre og leger.

7.3 Pågående forskriftsarbeid

Sikkerhetsforskriften

Statens jernbanetilsyn startet våren 2009 et arbeid med å evaluere sikkerhetsforskriften. Formålet med evalueringen var å avdekke om kravene i forskriften overholdes og om de er egnet til å bidra til det overordnede målet om sikkerhetsmessig forsvarlig drift. Videre var det et mål å avdekke om forskriftens bestemmelser og kommentarene til de enkelte bestemmelsene er klare og entydige, samt om det er prosesser eller krav som kan forenkles.

Arbeidet vil danne grunnlaget for en revisjon av sikkerhetsforskriften i 2010.

8 Det internasjonale arbeidet i tilsynet - ERA samarbeidet

Generelt er det en utvikling mot økende internasjonalisering og standardisering av jernbanevirksomhetene i Europa. Tilsynet har derfor som mål å være aktiv med i relevante internasjonale fora for å medvirke til erfaringsutveksling om trafikksikkerhet, for å sikre seg kunnskap om utvikling i andre land og for å fremme harmonisering av regelverk, spesielt mot EU. Norge har tradisjonelt hatt et nært samarbeid med Sverige og Danmark om grenseoverskridende trafikk. I dette samarbeidet inngår infrastrukturforvalter, jernbaneforetak og tilsynsmyndigheter.

Statens jernbanetilsyn deltar på vegne av Samferdselsdepartementet som observatører i relevante EU-komiteer og andre EØS-fora. I tillegg representerer tilsynet Norge i styret i Det europeiske jernbanebyrået (European Railway Agency, ERA) og i ulike arbeidsgrupper opprettet av byrået.

På nordisk nivå samarbeider tilsynet med andre jernbanetilsyn. Det er opprettet samarbeidsorgan på nordisk nivå (NID) og på europeisk nivå (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates, ILGGRI). EØS-området inngår også i dette samarbeidet.

Statens jernbanetilsyn opprettet i 2008 en ny stilling for bedre å koordinere stadig økende volum og utvidede ansvarsområder innen internasjonalt arbeid. Som ledd i dette arbeidet har tilsynet vedtatt en internasjonal strategi. Tilsynet arbeider med implementering av tiltakene i den internasjonale strategien.

8.1 Internasjonal strategi

Statens jernbanetilsyn har vedtatt en internasjonal strategi. Hovedprinsippene som ligger til grunn for tilsynets prioriteringer innenfor dets internasjonale arbeid kan oppsummeres som følger:

- Aktiv deltakelse i internasjonale fora der tilsynet har betydelig påvirkningsmulighet på områder med konsekvenser for Norge av sikkerhetsmessig, regelverksmessig og økonomisk art.
- Inngrep tidlig i forberedelsesfasen av regelverk samt iverksetting av internasjonale forpliktelser.
- Bidrag til ERAs og andre foras arbeid med å styrke en sikker og konkurransedyktig jernbane.
- Systematisk informering internt og eksternt for å ivareta informasjon og kompetansebehov i internasjonalt arbeid.

9 Nye oppgaver for tilsynet

Statens jernbanetilsyn overtok fra 1. januar 2009 hele markedsovervåkingsfunksjonen på jernbaneområdet. Tilsynet skal overvåke konkurransen på markedene for jernbanetransport og behandle klager på infrastrukturforvalters avgjørelse. Det rapporteres særskilt på dette området.

10 Videre arbeid og fokus

Statistikken over uønskede hendelser og resultatene fra tilsynsvirksomheten brukes i planleggingen av kommende års aktiviteter med tanke på å prioritere tilsynet der risikoeksponeringen er størst.

Spesielle fokusområder for 2010:

- Styring av leverandører
- Sikkerhetskultur og etterlevelse av regler

Langsiktig trender viser en økning innenfor områdene:

- Jernbanehendelser i forbindelse med planoverganger
- Passhendelser (både teknisk svikt og feilhandlinger)
- Tilløp til sammenstøt med arbeidere i sporet
- Skinnebrudd

Tilsynet vil ha spesiell oppmerksomhet på disse områdene. Hendelser med høyt risikopotensial følges opp særskilt.

Tilsynet arrangerer et årlig sikkerhetsseminar for å belyse viktige temaer innen sikkerhet på jernbanen. Dette vil prioriteres også i 2010 og 2011.