

## **Sikkerhetsrapport 2012**

## Innholdsfortegnelse

<b>Oppsummering</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Innledning</b> .....	<b>4</b>
<b>2 Anvendte definisjoner</b> .....	<b>4</b>
<b>3 Sikkerhet i tall</b> .....	<b>5</b>
3.1 Bakgrunn for statistikk .....	5
3.2 Innrapporterte hendelsestyper .....	6
3.3 Jernbaneulykker og personskader .....	7
3.4 Uregelmessig passering av restriktivt signal .....	11
3.5 Sikkerhetsindikatorer .....	12
<b>4 Virksomhetstillatelser</b> .....	<b>13</b>
<b>5 Ibruktakingstillatelser og førerbevis</b> .....	<b>14</b>
<b>6 Håndtering av jernbanesikkerhet</b> .....	<b>15</b>
6.1 Oppfølging av rapporter fra Statens havarikommisjon for transport .....	15
6.2 Konkrete erfaringer fra tilsyn .....	15
<b>7 Lovverk</b> .....	<b>16</b>
7.1 Nye forskrifter .....	16
7.2 Pågående forskriftsarbeid .....	17
<b>8 Det internasjonale arbeidet i tilsynet</b> .....	<b>17</b>
<b>9 Nye oppgaver for tilsynet</b> .....	<b>18</b>
<b>10 Videre arbeid og fokus</b> .....	<b>18</b>
<b>Vedlegg</b> .....	<b>20</b>

### Tabeller

Tabell 1: Oversikt over togkilometer for 2009 - 2012 .....	6
Tabell 2: Oversikt over personkilometer for 2009 - 2012 .....	6
Tabell 3: Antall innrapporterte hendelser per kategori (minus dyrepåkjørslar, dubletter og selvmord) ..	6
Tabell 4: Antall innrapporterte hendelser fordelt på fire år for det nasjonale jernbanenettet .....	7
Tabell 5: Antall innrapporterte hendelser fordelt på fire år for t-bane .....	7
Tabell 6: Antall innrapporterte hendelser fordelt på fire år for sporvogn/trikk .....	7
Tabell 7: Oversikt over noen indikatorer innrapportert av Jernbaneverket .....	13

### Figurer

Figur 1: Jernbaneulykker på jernbanen i perioden 2006 - 2012 .....	8
Figur 2: Jernbaneulykker på jernbanen fordelt på hendelsestyper i perioden 2006 - 2012 .....	8
Figur 3: Jernbane - jernbaneulykker med personskader i Europa 2007 – 2011 .....	9
Figur 4: Omkomne tredjepersoner/togkilometer i millioner – 5-årig gjennomsnitt av 2008 - 2012 .....	9
Figur 5: Alvorlige skadde passasjerer/passasjerkilometer i milliarder .....	10
Figur 6: Alvorlige skadde tredjepersoner/togkilometer i millioner .....	10
Figur 7: Signal falt i stopp (teknisk signalfall) .....	11
Figur 8: PASS-hendelser fordelt på to kategorier .....	12

## Oppsummering

I 2012 ble det rapportert inn ca 25 000 hendelser. Tidligere har det vært en stigning på hendelsesrapporteringer fra virksomhetene, men etter 2011 ser den ut til å stabilisere seg.

Sammenliknet med Europa er Norge et av de landene med færrest jernbaneulykker med personskader per kjørte togkilometer i perioden 2007 – 2011. Det er flest omkomne tredjepersoner per kjørte togkilometer på jernbanen i perioden 2008 - 2012. Sporvogn/trikk har den største andelen av alvorlige skadde passasjerer og tredjepersoner de siste fem årene sett per kjørte togkilometer.

Det ble gitt lisens og sikkerhetssertifikat til ett norsk godsselskap i 2012. Det ble også gitt et nytt sikkerhetssertifikat del B til et svensk selskap som overtok ansvaret for malmtransporten på Ofofbanen. Ett norsk og ett svensk togselskap fikk fornyet sikkerhetssertifikatene og det ble også gitt fornyelse av sikkerhetsgodkjenningen til Jernbaneverket som infrastrukturforvalter. Ett svensk godsselskap gikk konkurs, og mistet dermed også lisens og sikkerhetssertifikat i både Sverige og Norge. Tilsynet måtte trekke sikkerhetssertifikatet tilbake fra en annen svensk godsoperatør på grunn av alvorlig brudd på kravene til autorisasjon av personell som skal føre godstog og manglende dokumentasjon på styring og kontroll med virksomheten i Norge. Det ble også oppdatert et norsk sikkerhetssertifikat del B som følge av endring i det svenske sikkerhetssertifikat del A. Dessuten ble to svenske selskaper med B sertifikat utvidet med tillatelse til hhv. å kjøre på flere strekninger og transportere farlig gods. I 2012 ble det utstedt to tillatelser til sidesporeiere til å drive infrastruktur.

Det ble fattet totalt 200 vedtak om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy i 2012. Et stort antall søknader omfattet toveismaskiner og mindre infrastrukturendringer. Flere av sakene har vært omfattende og har stor betydning for sikkerheten.

29. oktober 2011 ble ny førerforskrift innført, og det ble i 2012 tildelt ca. 1500 førerbevis. Over halvparten av førere i Norge har dermed førerbevis.

Tilsynene avdekket omfattende avvik i sikkerhetsstyringssystemene hos flere av de reviderte selskapene. Dette gjelder særlig Cargolink AS og Railcare Tåg AB. Ett selskap klarte ikke å korrigere avvik etter tilsyn, med den følge at sikkerhetssertifikatet ble tilbakekalt.

Høsten 2012 startet tilsynet en evalueringsprosess i forbindelse med kravforskriften for å vurdere en eventuell revisjon av forskriften. Mandat for revisjon ble fastsatt samme høst, og arbeidet fortsetter gjennom 2013 med planlagt ikrafttredelse i løpet av 2014. Samferdselsdepartementet ga den 5. september 2012 Statens jernbanetilsyn i oppdrag å utarbeide forslag til forskrifter om sikring mot tilsiktede handlinger mot trafikk og infrastruktur i det nasjonale jernbanenettet og T-banen i Oslo. Arbeidet med forskriftsbestemmelsene fortsetter i 2013 og 2014. Det tas sikte på ikrafttredelse i juli 2014.

1. januar 2012 overtok Statens jernbanetilsyn taubane, park- og tivolitilsynet fra Det Norske Veritas. I forkant av virksomhetsoverdragelsen ble det foretatt et omfattende utredningsarbeid, ikke minst med etablering av nødvendige hjemler i forskrifter.

Det er bestemt noen spesielle fokusområder for 2013, og disse forankres i tilsynets årlige mål og reflekteres som tema i de planlagte tilsynene.

## 1 Innledning

Denne rapporten er utarbeidet av Statens jernbanetilsyn og formidler sikkerhetsstatus for det nasjonale jernbanenettet, T-bane og sporvogn/trikk, med formål om å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået. Målet med rapporten er å kunne bidra til erfaringsutveksling og inspirasjon i sikkerhetsarbeidet for virksomhetene. Årsaken til at denne rapporten ikke utgis tidlig på året er at den er skrevet med bakgrunn i årsrapporten som blir sendt til det europeiske jernbanebyrået (ERA) 30. september 2013.

## 2 Anvendte definisjoner

I rapporten brukes det en del begreper, og i dette kapittelet defineres de viktigste begrepene<sup>1</sup>.

### **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.

**Betydelig skade:** Materielle skader eller skader på miljø mm. for mer enn 150.000 euro, det vil si ca 1 200 000 norske kroner.

### **Definisjoner på hendelsestype:**

**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.

Hendelser som forårsaker stans i togtrafikken på en strekning i seks timer eller mer skal karakteriseres som en jernbaneulykke.

**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.

---

<sup>1</sup> Referanse: Sikkerhetsstyringsforskriften vedlegg I. Felles sikkerhetsindikatorer

**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 som ikke er definert som alvorlig eller død.
- Materielle skader som ikke er definert som betydelig.
- 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.

**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 Sikkerhet i tall

Statens jernbanetilsyn fokuserer på virksomhetenes ansvar for å drive på en sikker måte. 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.

### 3.1 Bakgrunn for statistikk

Hvert år sender virksomhetene i Norge inn en oversikt over jernbaneulykker<sup>2</sup>. Videre sendes det inn en årsrapport som belyser årsaker, behov for korrigerende tiltak og satsningsområder på sikkerhet for de nærmeste årene.

Opplysninger og tall i denne rapporten er basert på innrapporterte hendelser fra virksomhetene etter gjeldende internasjonale og nasjonale definisjoner og indikatorer fra European Railway Agency (ERA). I 2012 ble det rapportert inn ca 25 000 hendelser. De siste fem årene har det vært en stigning på hendelsesrapporteringer fra virksomhetene, men etter 2011 ser den ut til å ha stabilisert seg.

---

<sup>2</sup> Forskrift 11. april 2011 nr. 389 om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften) § 8-1 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.

Trafikktallene for 2009 - 2012 vises i Tabell 1 og Tabell 2. Togkilometer for arbeidsmaskiner er estimert ut i fra antall driftstimer. Økningen av personkilometer for sporvogn/trikk fra 2011 til 2012 skyldes økt aktivitet hos Bybanen i Bergen.

**Tabell 1: Oversikt over togkilometer for 2009 - 2012**

		Nasjonale nettet			T-bane	Sporvogn/trikk
		Godstog	Persontog	Arbeidsmaskiner		
<b>2009</b>	<b>Togkilometer</b>	8 827 791	34 236 489	2 065 170	6 071 130	4 232 482
<b>2010</b>	<b>Togkilometer</b>	11 493 648	34 603 492	2 771 771	5 883 328	4 764 653
<b>2011</b>	<b>Togkilometer</b>	10 871 134	35 434 741	2 350 800	6 184 778	5 380 986
<b>2012</b>	<b>Togkilometer</b>	7 747 521	35 956 947	3 060 000	6 645 552	5 454 302

**Tabell 2: Oversikt over personkilometer for 2009 - 2012**

		Nasjonale nettet	T-bane	Sporvogn/trikk
<b>2009</b>	<b>Personkilometer</b>	2,996 milliarder km	466 millioner km	142,50 millioner km
<b>2010</b>	<b>Personkilometer</b>	3,154 milliarder km	479 millioner km	150,03 millioner km
<b>2011</b>	<b>Personkilometer</b>	3,036 milliarder km	510 millioner km	159,13 millioner km
<b>2012</b>	<b>Personkilometer</b>	3,207 milliarder km	516 millioner km	198,60 millioner km

### 3.2 Innrapporterte hendelsestyper

Den nasjonale lovgivningen i Norge<sup>3</sup> krever at alle alvorlige jernbanehendelser og jernbaneulykker rapporteres til Statens jernbanetilsyn og Statens havarikommisjon for transport (SHT) innen 72 timer. Alle andre uønskede hendelser som påvirker jernbanesikkerheten, også kalt jernbanehendelser skal rapporteres til Statens jernbanetilsyn innen 8 dager.

Det er en økning på nesten 1000 innrapporterte jernbanehendelser fra 2011 til 2012. Innrapporteringen har flatet ut mer nå enn fra foregående år. Tallene inkluderer alle hendelser på det nasjonale nettet, T-banen og sporvogn/trikk, jf. Tabell 3. Dyrepåkjørsler og selvmord er utelatt fra statistikken.

Nedgangen i jernbaneulykker fra 2011 til 2012 skyldes færre avsporinger og nedringing av kjøreledning, mens størstedelen av jernbaneulykkene for 2012 skyldes nedringing av kjøreledning.

**Tabell 3: Antall innrapporterte hendelser per kategori (minus dyrepåkjørsler, dubletter og selvmord)**

	År 2009	År 2010	År 2011	År 2012
Jernbanehendelser	8 957	10 581	18 295	18 997
Alvorlige jernbanehendelser	864	784	680	1 073
Jernbaneulykker	19	31	41	25
<b>Totale hendelser</b>	<b>9 840</b>	<b>11 392</b>	<b>19 016</b>	<b>20 095</b>

Innrapporterte hendelser fordelt på det nasjonale nettet, T-bane og sporvogn/trikk vises i Tabell 4, Tabell 5 og Tabell 6. Rapporteringspraksis på tilstander og forhold som har betydning for sikkerheten har blitt forbedret siden 2010. Eksempler på dette er glatte plattformer og planoverganger som ikke åpnes etter at tog har passert.

<sup>3</sup> Jernbaneundersøkelsesloven og varslings- og rapporteringsforskriften

**Tabell 4: Antall innrapporterte hendelser fordelt på fire år for det nasjonale jernbanenettet**

	Det nasjonale nettet			
	2009	2010	2011	2012
Jernbanehendelser	7 029	8 521	15 346	15 584
Alvorlige jernbanehendelser	749	688	614	1006
Jernbaneulykker	15	20	35	19
<b>Totale hendelser</b>	<b>7 793</b>	<b>9 229</b>	<b>15 995</b>	<b>16 609</b>

Fra T-banen er det økt rapportering innenfor kategorien personer i spor. Innrapportering av av- og påstigningshendelser og planovergangshendelser har vist en nedgang fra 2011 til 2012. Hovedutfordringene til T-banen er knyttet til tredjepersons adferd ved ferdsel i spor og ved planoverganger.

**Tabell 5: Antall innrapporterte hendelser fordelt på fire år for T-bane**

	T-bane			
	2009	2010	2011	2012
Jernbanehendelser	1 624	1 246	1 855	2 459
Alvorlige jernbanehendelser	20	26	26	27
Jernbaneulykker	3	1	0	0
<b>Totale hendelser</b>	<b>1 647</b>	<b>1 273</b>	<b>1 881</b>	<b>2 486</b>

Hos sporvogn/trikk er det innrapportert flest hendelser innenfor kategorien sammenstøt med kjøretøy (fare for kollisjon mellom trikk og bil). Det har vært en økning i antall sammenstøt mellom trikk. Det var ingen personskader rapportert i den forbindelse. Utfordringene for sporvogn/trikk er de samme som jernbanen og T-banen, hendelser knyttet til 3. persons adferd i og ved spor, og ved planoverganger.

Innrapporteringen til sporvogn/trikk preges i stor grad av at den kjører i blandet trafikk. Det er i tillegg en økning i antall alvorlig skadde tredjepersoner som følge av sammenstøt i 2012.

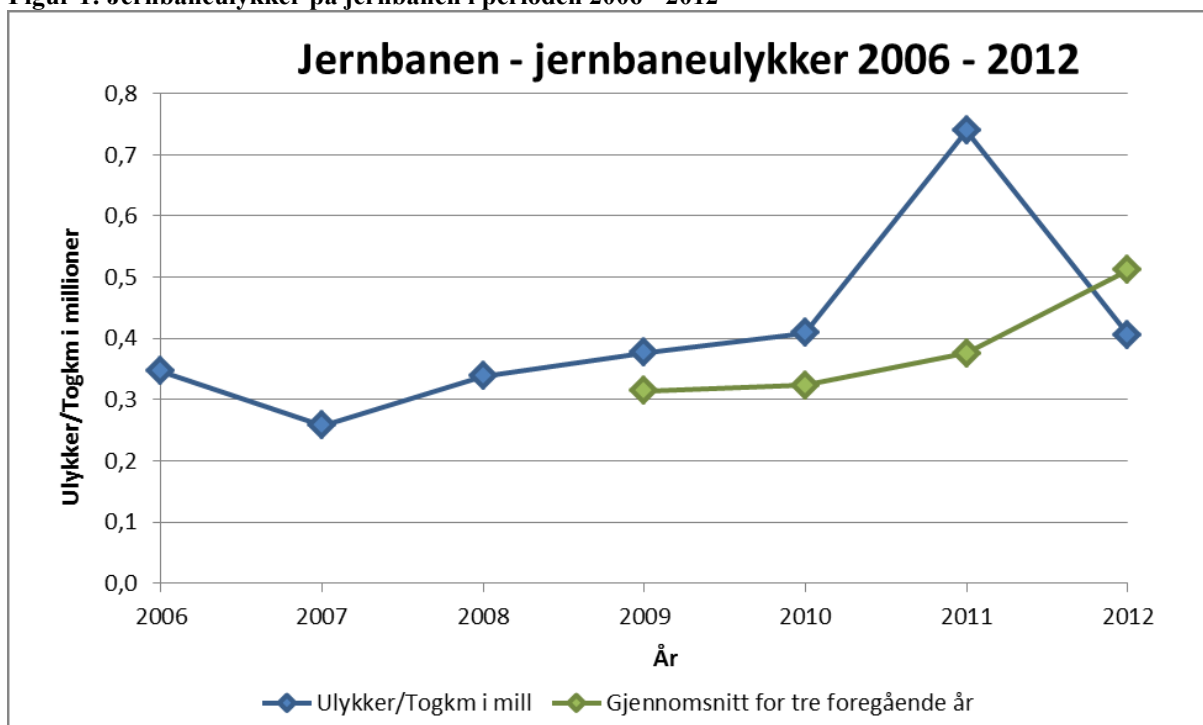
**Tabell 6: Antall innrapporterte hendelser fordelt på fire år for sporvogn/trikk**

	Sporvogn/trikk			
	2009	2010	2011	2012
Jernbanehendelser	304	984	1 094	954
Alvorlige jernbanehendelser	95	70	40	40
Jernbaneulykker	1	10	6	6
<b>Totale hendelser</b>	<b>400</b>	<b>890</b>	<b>1 140</b>	<b>1 000</b>

### 3.3 Jernbaneulykker og personskader

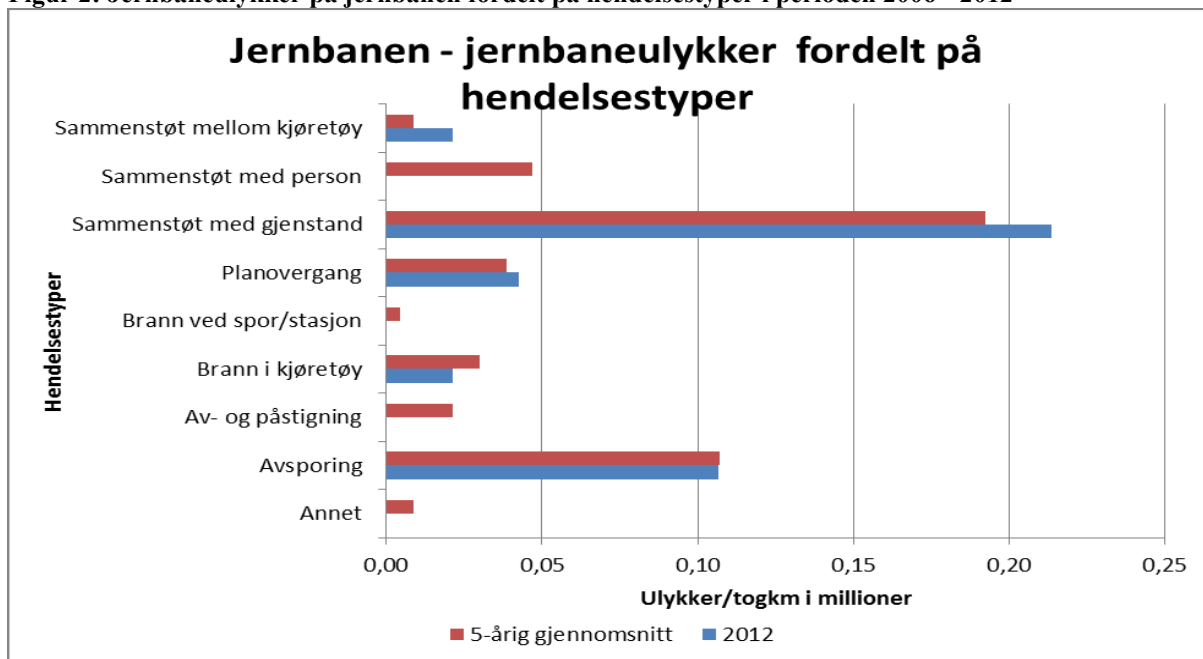
Noen av grafene som presenteres i dette avsnittet inneholder kun tall for jernbanen, mens i noen grafer inkluderer tall for det nasjonale nettet, T-banen og sporvogn/trikk.

Figur 1: Jernbaneulykker på jernbanen i perioden 2006 - 2012



Jernbaneulykker i Figur 1 er ulykker skjedd på jernbanen. Viljeshandlinger er ikke med i statistikken. I 2011 er det størst gap mellom jernbaneulykker per kjørte togkilometer og snittet av perioden 2008 - 2010. Årsaken til økningen av ulykker i 2012 skyldes i stor grad av at det var flere rapporteringer knyttet til nedrivning av kjøreledning og avsporinger. I 2012 er det første gang at snittet av de tre foregående årene ligger høyere enn ulykker per kjørte togkilometer.

Figur 2: Jernbaneulykker på jernbanen fordelt på hendelsestyper i perioden 2006 - 2012

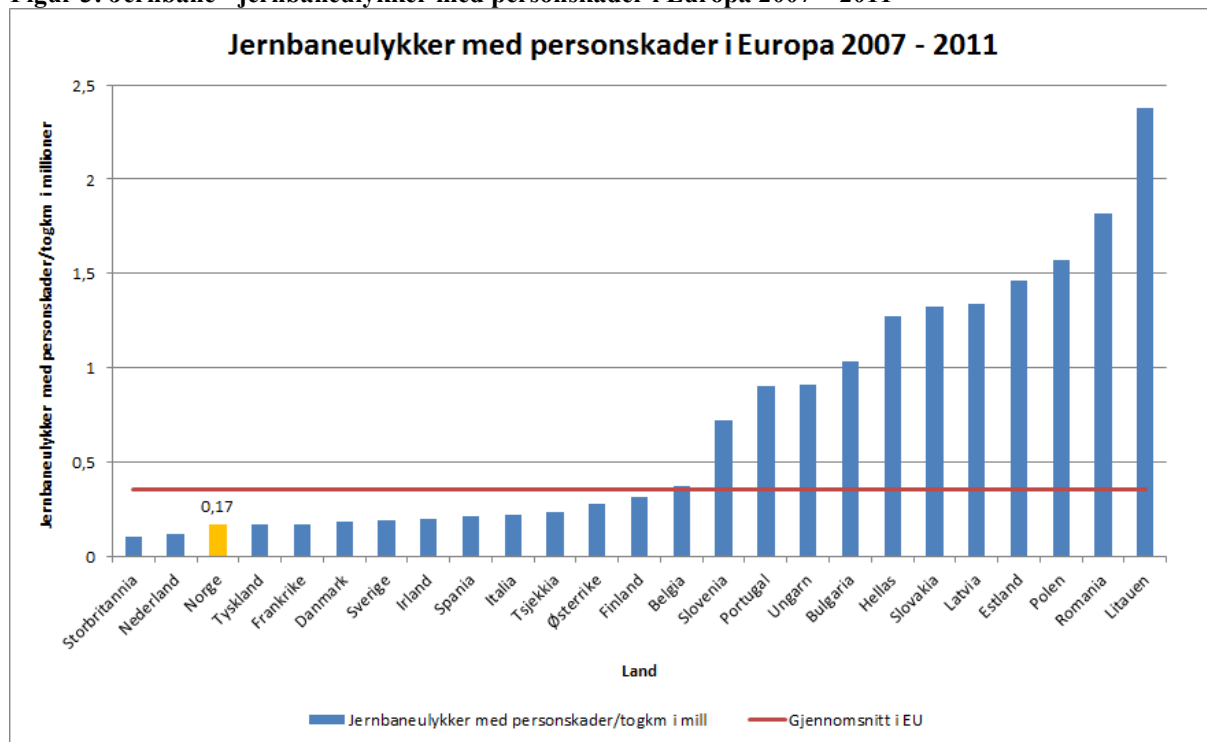


Figur 2 viser at det er flere jernbaneulykker knyttet til planoverganger og sammenstøt av gjenstand i 2012, sammenliknet med gjennomsnittet av perioden 2008 - 2012. Tilsynet kan ikke konkludere hva



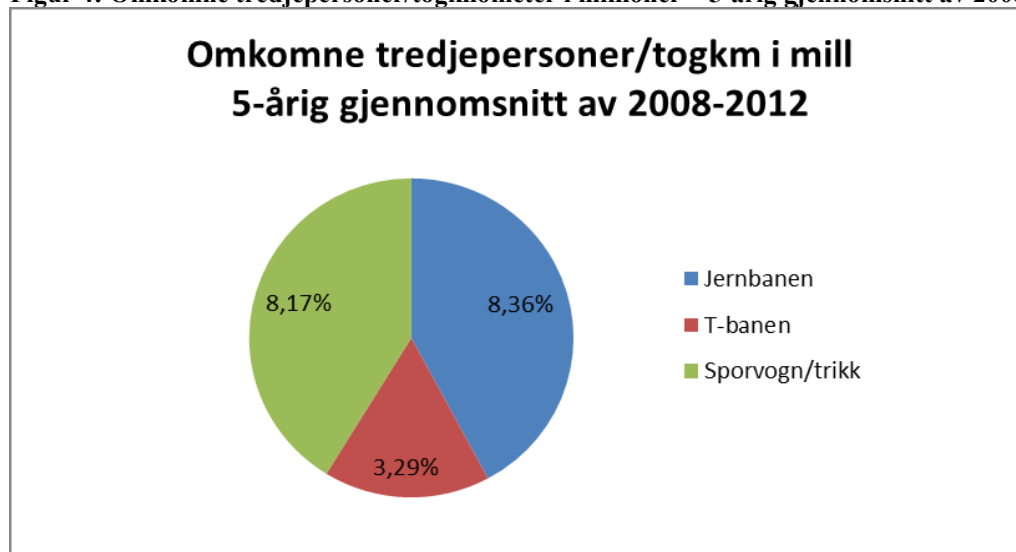
som er årsakene til de ulike økningene/nedgangene i hendelsestypene, men i 2012 gjorde Jernbanelverket noen tiltak knyttet til klimatiske forhold. Dette resulterte til ingen sammenstøt med ras. Flere av hendelsestypene har ikke skjedd i 2012. Dette vil føre til nedgang i gjennomsnittet for kommende år.

**Figur 3: Jernbane - jernbaneulykker med personskader i Europa 2007 – 2011**



Sammenliknet med Europa er Norge et av de landene med færrest jernbaneulykker med personskader per kjørte togkilometer i perioden 2007 – 2011<sup>4</sup>. I samme periode ligger ca halvparten av landene under gjennomsnittet for EU jf. Figur 3<sup>5</sup>.

**Figur 4: Omkomne tredjepersoner/togkilometer i millioner – 5-årig gjennomsnitt av 2008 - 2012**

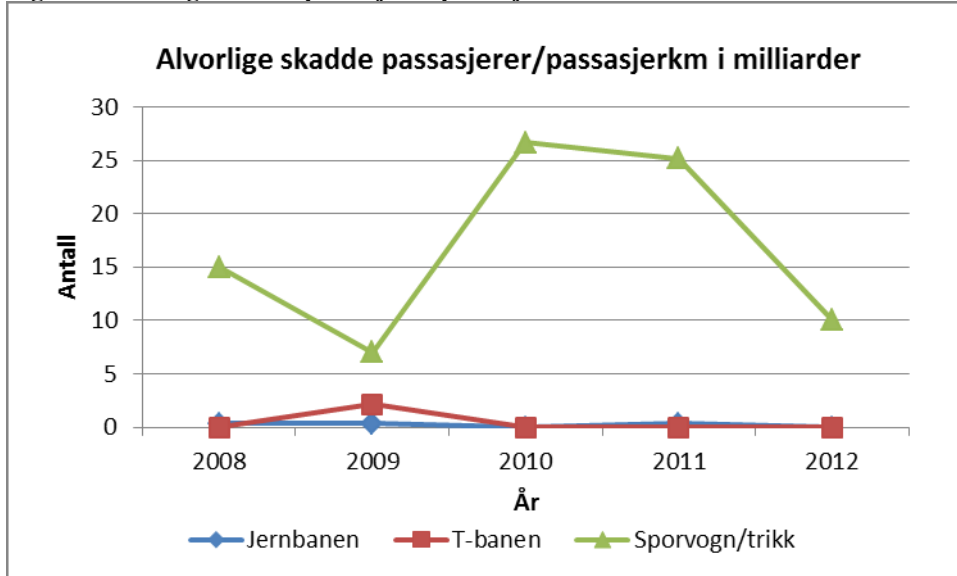


<sup>4</sup> Tallene for 2012 for EU-landene er dessverre ikke lagt frem av det europeiske jernbanebyrået på nåværende tidspunkt.

<sup>5</sup> Tallene i figuren er hentet fra det europeiske jernbanebyrået.

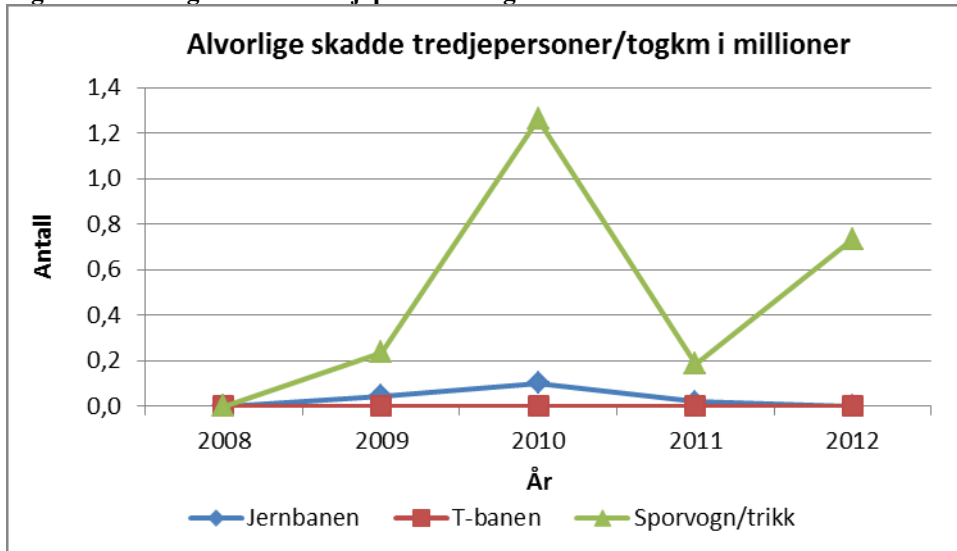
Figur 4 viser at det er flest omkomne tredjepersoner per kjørte togkilometer på jernbanen i perioden 2008 - 2012. Det var ingen omkomne passasjerer eller ansatte på jernbanen, T-banen eller sporvogn/trikk i samme periode.

**Figur 5: Alvorlige skadde passasjerer/passasjerkm i milliarder**



Jernbanen og T-banen har en liten andel av alvorlige skadde passasjerer per kjørte togkilometer sammenliknet med sporvogn/trikk i perioden 2008 - 2012 jf. Figur 5.

**Figur 6: Alvorlige skadde tredjepersoner/togkilometer i millioner**



Sporvogn/trikk har den største andelen av alvorlige skadde passasjerer og tredjepersoner de siste fem årene sett per kjørte togkilometer jf. Figur 6. Det var ingen alvorlige skadde tredjepersoner på T-banen. Planovergangsulykker og sammenstøt mellom bil og trikk er inkludert i statistikken, mens viljeshandlinger er utelatt.

### 3.4 Uregelmessig passering av restriktivt signal

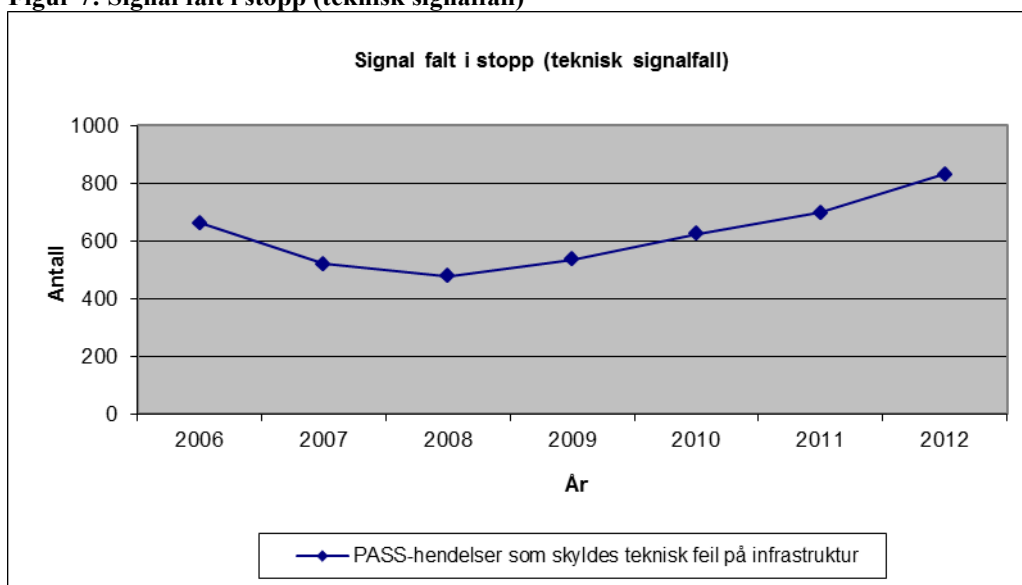
Uregelmessige passeringer av restriktivt signal (PASS-hendelser) har stor oppmerksomhet. Dette skyldes at forbipassering av stoppsignal i verste fall kan føre til sammenstøt mellom tog. PASS-hendelsene kan deles inn i tre grupper: Signalfall som skyldes teknisk feil på infrastruktur, PASS-hendelser som skyldes at togleder/togekspeditør "river" signal og PASS-hendelser som skyldes forhold ved trafikkstyring, togframføring eller skifting.

#### Signalfall 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. Det kan også være en belastning for lokførere som opplever at signalet går til stopp uten at de nødvendigvis vet årsaken.

Det har vært en nedgang i antall signal falt i stopp fra 2006 til 2008, jf. Figur 7. For samme kategori har det vært økning fra 2008 til 2012. Noe av årsaken antas at det skyldes bedre rapportering. Det antas også at det har vært en reell økning av teknisk signalfall fra 2010 til 2012. Det foreligger ikke tilstrekkelig informasjon til at tilsynet klarer å konkludere andre årsaker til denne utviklingen.

Figur 7: Signal falt i stopp (teknisk signalfall)



#### PASS- hendelser som skyldes at togleder/togekspeditør "river" signal

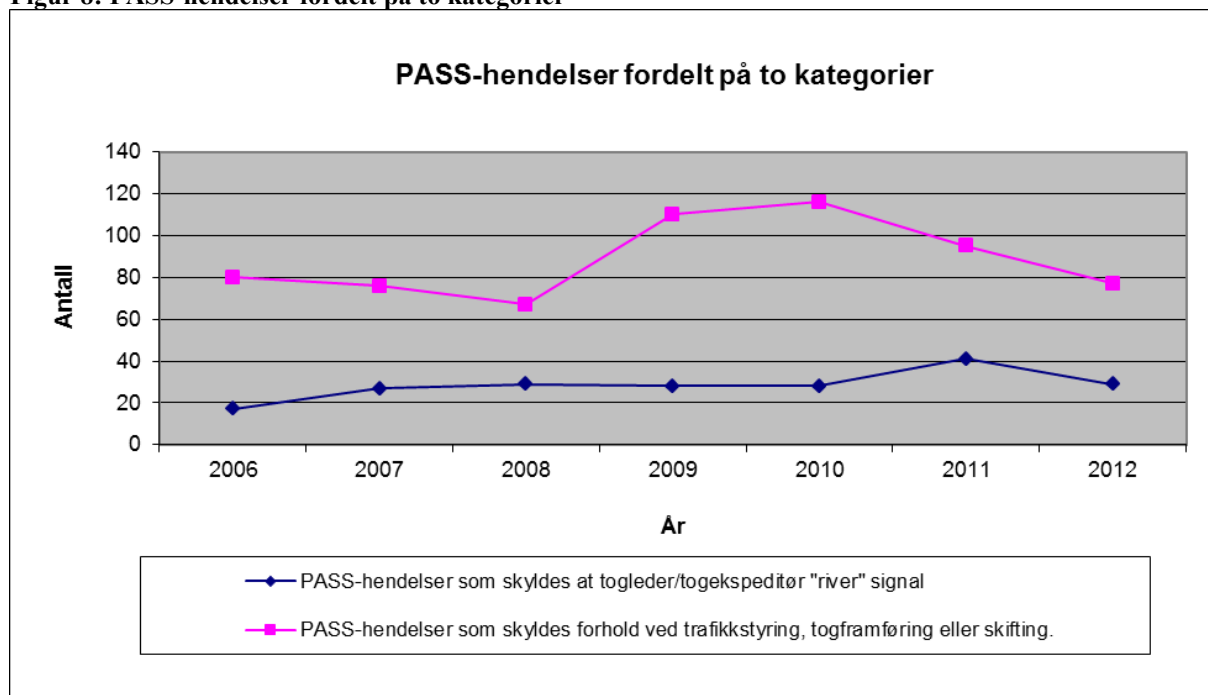
Disse PASS-hendelsene skyldes som oftest at togleder/togekspeditør bevisst eller ubevisst setter signalet i stopp og toget er så nær signalet at det ikke rekker å stoppe i tide. Ingen av disse hendelsene i 2012 kunne forårsaket jernbaneulykker.

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

Disse PASS-hendelsene 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.

Fra 2010 har det vært en nedgang av PASS-hendelser som skyldes forhold ved trafikkstyring, togframføring eller skifting, jf. Figur 8. Det foreligger ikke tilstrekkelig informasjon til at tilsynet klarer å konkludere årsakene til denne utviklingen. PASS-hendelser som skyldes at togleder/togekspeditør "river" signal har holdt seg på et stabilt nivå i perioden 2006 – 2010. Fra 2010 til 2011 har det vært en økning av PASS-hendelser som skyldes at togleder/togekspeditør "river" signal, mens fra 2011 til 2012 har det vært en nedgang. Tilsynet har fulgt opp enkelte virksomheter og er blitt orientert om utførte tiltak, og dette kan ha ført til færre PASS-hendelser.

**Figur 8: PASS-hendelser fordelt på to kategorier**



### 3.5 Sikkerhetsindikatorer

Noen sikkerhetsindikatorer som rapporteres inn av virksomhetene er vist i Tabell 7. Tallene gjelder for det nasjonale jernbanenettet med unntak av signal falt i stopp som inneholder tall fra T-banen i tillegg til det nasjonale nettet.

#### **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 7: Oversikt over noen indikatorer innrapportert av Jernbaneverket**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Antall skinnebrudd	15	10	36	75	101	47	56
Antall solslyng	7	14	37	48	11	19	8
Signal som feiler til mindre restriktiv tilstand (signalfeil)	0	0	1	4	2	9	12
Antall planoverganger	3 979	3 761	3 687	3 656	3 611	3 615	3690
Signal falt i stopp (teknisk signalfall)	661	519	477	534	624	697	830

Rapporteringspraksisen for skinnebrudd var blitt bedre i 2010. Nedgangen i antall skinnebrudd fra 2010 til 2012, jf. Tabell 7, skyldes mildere vinter og bedre kontroll av vedlikehold. Opplysninger utover det er ikke tilsynet kjent med. Antall signalfeil har økt de siste to årene, men tilsynet har ikke tilstrekkelig informasjon til å konkludere årsaken til denne økningen. Tallene for antall planoverganger er basert på innrapporteringen fra Jernbaneverket.

## 4 Virksomhetstillatelser

På det nasjonale jernbanenettet bekrefter sikkerhetssertifikat del A at virksomheten har sannsynliggjort at den har et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstillende krav i jernbanesikkerhetsdirektivet, implementert i sikkerhetsstyringsforskriften. Jernbaneforetak skal ha sikkerhetssertifikat del A i landet hvor virksomheten hører hjemme. Sertifikatet 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 jernbanenettet. Vurdering av 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 med henblikk på sikker bruk av jernbanenettet og at hjemlandets sikkerhetssertifikat del A omfatter tilsvarende aktiviteter som skal utføres i Norge.

Søknad om sikkerhetssertifikat gjøres etter EU søknadsskjema. I tillegg sendes supplerende dokumentasjon til søknaden og sammen oversendes dette til tilsynet. Vurderingen av opplysningen gjøres etter felles europeiske kriterier. Behandlingstiden på en søknad er avhengig av om dokumentasjonen er komplett eller ikke. Når komplett dokumentasjon er mottatt har tilsynet en maksimal behandlingstid på fire måneder. I praksis var saksbehandlingstiden i 2012 for vedtak om sikkerhetssertifikater ca. 20 dager fra komplett dokumentasjon var mottatt.

I 2012 ble det gitt lisens og sikkerhetssertifikat til det norske godsselskapet Grenland Rail AS. Det ble også gitt et nytt sikkerhetssertifikat del B til det svenske selskapet LKAB Malmtrafik AB som overtok ansvaret for malmtransporten på Ofofbanen. Ett norsk og ett svensk togselskap fikk fornyet sikkerhetssertifikatene og det ble også gitt fornyelse av sikkerhetsgodkjenningen til Jernbaneverket som infrastrukturforvalter. Ett svensk godsselskap gikk konkurs, og mistet dermed også lisens og sikkerhetssertifikat i både Sverige og Norge. Tilsynet måtte trekke sikkerhetssertifikatet tilbake fra en

annen svensk godsoperatør på grunn av alvorlig brudd på kravene til autorisasjon av personell som skal føre godstog og manglende dokumentasjon på styring og kontroll med virksomheten i Norge.

Det ble også oppdatert et norsk sikkerhets sertifikat del B som følge av endring i det svenske sikkerhets sertifikat del A. Dessuten ble to svenske selskaper med B sertifikat utvidet med tillatelse til hhv. å kjøre på flere strekninger og transportere farlig gods.

Utenfor det nasjonale jernbanenettet må man ha en tillatelse som bekrefter at virksomheten har sannsynliggjort at den har et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstillende kravforskriften. Forskjellen fra sikkerhets sertifikat er at tillatelse har en ubegrenset gyldighet og er ikke underlagt EU krav. I 2012 ble det gitt to tillatelser til sidesporeiere til å drive infrastruktur.

## **5 Ibruktakingstillatelser og førerbevis**

Det ble fattet totalt 200 vedtak om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy i 2012. Et stort antall søknader omfattet toveismaskiner og mindre infrastrukturendringer. Flere av sakene har vært omfattende og har stor betydning for sikkerheten. Eksempelvis kan det nevnes to saker som fortsatt pågår i 2013; 1) Nasjonal STM (specific transmission module) og nytt (midlertidig) signalanlegg (SignAN/Thales). Begge har tilknytning til ERTMS, og status på implementeringsplan for ERTMS i Norge har vært en utfordring (spesielt fordi signalanlegget som leveres av Thales er klasse B). Jernbaneverkets plan for utrustning av Østre linje og NSBs plan for utrustning av LM7<sup>6</sup> og T69<sup>7</sup> med ERTMS for Østre linje er positiv.

Saksbehandlingstiden for tillatelse til å ta i bruk infrastruktur og kjøretøy er i gjennomsnitt ca 20 dager. Variasjonen er stor fra de få større komplekse saker der søknader ofte ikke er komplette ved søknadstidspunktet og til de mange mindre med stort sett komplette søknader. Ingen saker har overskredet forskriftsfestet tidsfrist.

Krav til form og innhold i søknader til tilsynet er beskrevet i regelverket. Det er i tillegg utarbeidet veiledninger til tillatelsesprosessene og beskrivelse av dokumentasjonen som kreves i forbindelse med søknaden. Alle veiledninger ligger tilgjengelig på tilsynets hjemmeside. Ytterligere gjennomsiktighet og forutsigbarhet i prosessene sikres i alle søknadsprosesser gjennom veiledning om regelverket og tett dialog med aktørene, og det er spesielt gjennomført veiledningsmøter med aktører som har behov for gjennomgang av deres enkelte saker. I møter med Jernbaneverket har det vært fokus på planer for infrastrukturendringer og implementering av ny teknologi, herunder plattformer, planoverganger og nye signalsystem.

### **Utstedelse av førerbevis**

29. oktober 2011 ble ny førerforskrift innført, og det ble i 2012 tildelt ca. 1500 førerbevis. Over halvparten av førere i Norge har dermed førerbevis. Norge er dermed godt i rute med innføring av det nye systemet for førersertifisering. Overgangsperioden er satt til to år, og løper ut i oktober 2013.

---

<sup>6</sup> Vedlikeholdsmaskin

<sup>7</sup> Motorvogsett

## 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.

### 6.1 Oppfølging av rapporter fra Statens havarikommisjon for transport

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

Alle rapportene gis ut senest et år etter hendelsen. Det er derfor noen av rapportene som er utgitt i 2012 er hendelser fra år 2011. Per 08. november 2013 har SHT utgitt 9 rapporter med nummering for 2012, med til sammen 9 sikkerhetstilrådinger. Tilsynet har lukket 19 sikkerhetstilrådninger og avsluttet saksbehandlingen av ti rapporter i 2012. Flere av rapportene er hendelser skjedd før år 2012. Noen sikkerhetstilrådninger tar lenger tid å følge opp på grunn av større omfang. Tilsynet vurderer til enhver tid om rapportene fra SHT trenger ytterligere oppfølging utover det SHT tilrår.

### 6.2 Konkrete erfaringer fra tilsyn

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

I 2012 hadde tilsynet særlig fokus på følgende i tilsynsarbeidet:

- Aktiv involvering av øverste ledelse
- Aktiv bruk av risikoanalyse (og kjennskap til CSM RA)
- Oppfølging av Jernbaneverkets sikkerhetsgodkjenning
- Risikoforhold på det nasjonale jernbanenettet knyttet til spor og risiko som følge av ekstremvær.

Det er avdekket avvik — til dels omfattende – fra forskriftskrav i de fleste revisjons- og inspeksjonsaktivitetene. Flere virksomheter evner i begrenset grad å gjennomføre tiltak som hindrer at tidligere påviste mangler gjenoppstår.

Tilsynet gjennomfører tilsyn basert på et tilsynsprogram som hensyntar den risiko som de enkelte aktørene representerer. 34 av programmets tilsyn er gjennomført, herunder 20 revisjoner, 3 inspeksjoner, 3 tilsynsmøter og 7 ledelsesmøter, i tillegg til et omfattende dokumenttilsyn som inkluderte en gjennomgang av alle jernbanevirksomhetenes utfyllende bestemmelser til togframføringsforskriften. Med et par unntak (Sintef som teknisk kontrollorgan og NSBs ivaretagelse av passasjerrettigheter) omfattet de gjennomførte tilsyn jernbanevirksomhetenes ivaretagelse av sikkerheten.

Tilsynene avdekket omfattende avvik i sikkerhetsstyringssystemene hos flere av de reviderte selskapene. Dette gjelder særlig Cargolink AS og Railcare Tåg AB. Ett selskap klarte ikke å korrigere avvik etter tilsyn, med den følge at sikkerhets sertifikatet ble tilbakekalt.

## 7 Lovverk

I dette kapittelet gjennomgås de viktigste endringene i lovverket i 2012.

### 7.1 Nye forskrifter

#### Kjøretøyforskriften

Forskrift 21. juni 2012 nr. 633 om kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (kjøretøyforskriften) trådte i kraft 1. juli 2012. Samtidig ble den gamle sikkerhetsforskriften opphevet.

#### ERTMS-togframføringsforskriften

Forskrift 12. januar 2012 nr. 63 om togframføring på ERTMS-strekninger (ERTMS-togframføringsforskriften) trådte i kraft 12. januar 2012. Den innfører operasjonelle regler for ERTMS-utrustede strekninger på samme nivå som togframføringsforskriften. Bestemmelsene er utarbeidet etter de harmoniserte bestemmelsene i TSI drift og trafikkstyring tillegg A.

#### Gjennomføring av nye tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSIer)

Følgende TSIer har blitt tatt inn i EØS-avtalen og gjort til norsk rett i 2012:

- TSI infrastruktur (forskrift 11. april 2012 nr. 356 om gjennomføring av kommisjonsvedtak 2011/275/EU om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevnen for delsystemet infrastruktur for konvensjonell jernbane)
- TSI drift og trafikkstyring (forskrift 19. juni 2012 nr. 564 om gjennomføring av TSI-drift og trafikkstyring på det nasjonale jernbanenettet), gjennomfører beslutning 2011/314/EU av 12. mai 2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne for delsystemet «Drift og trafikkstyring» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog (TSI-drift og trafikkstyring)
- TSI energi (forskrift 19. juli 2012 nr. 759 om gjennomføring av TSI energi på det nasjonale jernbanenettet for konvensjonelle tog), gjennomfører beslutning 2011/274/EU av 26. april 2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne for delsystemet «energi» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog
- TSI loc & pas (forskrift 1. oktober 2012 nr. 918 om gjennomføring av TSI rullende materiell - lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk), gjennomfører beslutning 2011/291/EU som endret ved beslutning 2012/88/EU om en teknisk spesifikasjon for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «Rullende materiell» - «Lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog. Det er enkelte EØS-tilpasninger til denne TSlen
- TSI TAP (forskrift 1. oktober 2012 nr. 954 om gjennomføring av forordning om telematikkapplikasjoner for passasjertransport i det transeuropeiske jernbanesystemet (TAP-forskriften), gjennomfører Kommisjonsforordning (EU) nr. 454/2011 om den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevne med hensyn til delsystemet «telematikkprogrammer for persontransport» i det transeuropeiske jernbanesystem

#### Gjennomføring av forordning (EU) nr. 445/2011

Statens jernbanetilsyn har ved forskrift 8. mai 2012 nr. 409 om vedlikehold av godsvogner på det nasjonale jernbanenettet gjennomført forordning (EU) nr. 445/2011 av 10. mai 2011 om et system for sertifisering av enhet med ansvar for vedlikehold av godsvogner og endring av forordning (EF) nr. 653/2007. Forskriftens § 2 krever at sertifiseringsorganer som nevnt i forordningens artikkel 6 må være akkreditert.



### **Gjennomføring av forordning (EU) nr. 36/2010**

Statens jernbanetilsyn har ved forskrift 23. mars 2012 nr. 250 om endring i forskrift om sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (førerforskriften) gjennomført forordning (EU) nr. 36/2010 av 3. desember 2009 om fellesskapsmodeller for førerbevis, sertifikater, bekreftede kopier av sertifikater og søknadsskjemaer for førerbevis under direktiv 2007/59/EF.

### **Gjennomføring av beslutning 2011/765/EU**

Statens jernbanetilsyn har ved forskrift 19. juli 2012 nr. 760 om endring i forskrift om sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (førerforskriften) gjennomført Kommisjonsvedtak 2011/765/EU av 22. november 2011 om kriterier for godkjenning av opplæringssentra for opplæring av førere, om kriterier for godkjenning av sensorer og kriterier for organisering av prøver etter europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF.

### **Gjennomføring av forordning (EU) nr. 201/2011**

Statens jernbanetilsyn har ved forskrift 15. februar 2012 nr. 148 om typesamsvarserklæring gjennomført forordning (EU) nr. 201/2011 av 1. mars 2011 om en modell for samsvarserklæring med en tillatt type jernbanekjøretøy.

## **7.2 Pågående forskriftsarbeid**

### **Kravforskriften**

Høsten 2012 startet tilsynet en evalueringsprosess i forbindelse med kravforskriften for å vurdere en eventuell revisjon av forskriften. Mandat for revisjon ble fastsatt samme høst, og arbeidet fortsetter gjennom 2013 med planlagt ikrafttredelse i løpet av 2014.

### **Sikringsbestemmelser**

Samferdselsdepartementet ga den 5. september 2012 Statens jernbanetilsyn i oppdrag å utarbeide forslag til forskrifter om sikring mot tilsiktede handlinger mot trafikk og infrastruktur i det nasjonale jernbanenettet og T-banen i Oslo. Det følger av mandatet at med tilsiktede handlinger tenkes i første rekke på terror og sabotasje og trusler om dette samt hærværk og tyveri med særlig stort skadepotensiale. Bestemmelsene skal være funksjonsbaserte. Forslag til sikringsbestemmelser ble oversendt til Samferdselsdepartementet den 3. september 2013. Tilsynet mottok den 14. oktober 2013 oppdrag fra SD for den resterende del av prosessen for fastsettelse av forskriftsbestemmelser om sikring, herunder høring og fastsettelse av forskriftsbestemmelsene. Arbeidet med forskriftsbestemmelsene fortsetter i 2013 og 2014. Det tas sikte på ikrafttredelse i juli 2014.

## **8 Det internasjonale arbeidet i tilsynet**

Statens jernbanetilsyn er av Samferdselsdepartementet gitt oppgaven å sikre kunnskap om, samt ivareta og fremme norske interesser i internasjonale fora.

Generelt er det en utvikling mot økende internasjonalisering og standardisering av jernbanevirksomhetene i Europa. Tilsynet er aktivt 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 sammen med Samferdselsdepartementet som observatører i EU-komiteen RISC. I tillegg sitter tilsynet som observatør i styret i Det europeiske jernbanebyrået (European Railway Agency, ERA). Saksbehandlere fra tilsynet deltar aktivt i ulike nettverk og arbeidsgrupper opprettet av byrået ERA. En oversikt over hvilke arbeidsgrupper tilsynet deltar i finnes på tilsynets hjemmeside (<http://www.sjt.no/no/Om-oss/Internasjonalt-arbeid/>). ERA utfører oppgaver i henhold til instruks fra EU Kommisjonen. Disse oppgavene er dels rådgivende ekspertise og dels utvikling av utfyllende regelverk hvor EU Kommisjonen er gitt delegert myndighet i forordninger eller direktiv. Markedsovervåkningsseksjonens representanter sitter i grupper underlagt EU-komiteen SERAC, samt i andre grupper av verdi for seksjonens arbeid. Tilsynet er også aktive deltakere i arbeidsgrupper som utarbeider regelverk og standarder for taubaner, park- og tivoliområdet.

Det er opprettet uformelt samarbeidsorgan mellom tilsyn på europeisk nivå (International Liason Group of Governmental Railway Inspectorates, ILGGRI) hvor tilsynet deltar på lik linje med de andre tilsynene i Europa.

Statens jernbanetilsyn arrangerte to bransjeforum om internasjonalt arbeid i 2012, hvor vi søkte å informere bransjen i god tid om hvilke endringer som kommer slik at de har best mulig tid til å forberede seg på endringer.

## 9 Nye oppgaver for tilsynet

1. januar 2012 overtok Statens jernbanetilsyn taubane, park- og tivolitilsynet fra Det Norske Veritas. I forkant av virksomhetsoverdragelsen ble det foretatt et omfattende utredningsarbeid, ikke minst med etablering av nødvendige hjemler i forskrifter.

## 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. Det er etablert en intern metodikk/prosedyre for risikobasert planlegging av tilsyn.

Spesielle fokusområder for 2013:

- Sikkerhet på operativt nivå, herunder:
  - Systematisk oppfølging av uhellsdata, avviksdata og risikoanalyseresultater i operativt arbeid, herunder utforming av repetisjonsopplæring av førere og trafikkstyrere samt forebygging av fremtidige avvik
  - Leverandørstyring på operativt nivå
  - Operative rutiner for infrastruktur og togledelse knyttet til ekstremvær
  - Rapportering av hendelser hos selskaper med B-sertifikat.
- Beredskap
- Vedlikeholdsstyring av kjøretøy med særlig vekt på:
  - Individstyring av sikkerhetskritiske enkeltkomponenter (for eksempel hjulsatser)
  - Oppfølging av endringer på kjøretøy som gjennom nye forskriftsbestemmelser er overført fra SJTs godkjeningsregime til operatørens egenkontroll

- Rapportering av uønskede hendelser innen vedlikehold (materielle tekniske forhold)

Fokusområdene forankres i tilsynets årlige mål og reflekteres som tema i de planlagte tilsynene.

Tilsynet arrangerer et årlig sikkerhetsseminar for å belyse viktige temaer innen sikkerhet på jernbanen. Tema i 2012 var sikkerhetsstyring og beredskap. Dette vil prioriteres også i 2013 med beredskap og barrierer som tema. I tillegg har tilsynet etablert temamøter (morgenmøter) for dialog med jernbanevirksomhetene om sentrale temaer. Dette har blitt meget godt mottatt og videreføres som veiledningsform.

Tilsynet rapporterer i tillegg halvårlig status på sikkerhetstilrådninger fra Statens Havarikommisjon for Transport, til Samferdselsdepartementet.

## Vedlegg

Tabellen under viser en oversikt over virksomheter med lisens og sikkerhets sertifikat per 31.12.2012, samt tillatelse til å drive jernbanevirksomhet i Norge for 2012.

<b>Virksomhet</b>	<b>Type</b>
Jernbaneverket	Infrastrukturforvalter
Bybanen AS	Infrastrukturforvalter
Flytoget AS	Persontransport nasjonalt nett
NSB AS	Persontransport nasjonalt nett
NSB Gjøvikbanen AS	Persontransport nasjonalt nett
SJ AB	Persontransport nasjonalt nett
Cargolink AS	Godstransport nasjonalt nett
CargoNet AS	Godstransport nasjonalt nett
Green Cargo AB	Godstransport nasjonalt nett
Grenland Rail AS	Godstransport nasjonalt nett
Hector Rail AB	Godstransport nasjonalt nett
LKAB Malmtrafik AB	Godstransport nasjonalt nett
TX Logistik AB	Godstransport nasjonalt nett
Tågakeriet i Bergslagen AB	Godstransport nasjonalt nett
Oslo T-banedrift AS	Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift
Oslotrikken AS	Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift
Boreal Transport Bane AS (Gråkallbanen)	Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift
Fjord 1 Partner	Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift
Stiftelsen Kunstnerdalen Kulturmuseum	Infrastrukturforvalter
AS Valdresbanen <sup>8</sup>	Museumsvirksomheter
Bergens Elektriske Sporvei	Museumsvirksomheter
Norsk Jernbaneklubb Gamle Vossebanen	Museumsvirksomheter
Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen	Museumsvirksomheter
Norsk Jernbanemuseum, Jernbaneverket	Museumsvirksomheter
Museene i Sør-Trøndelag AS	Museumsvirksomheter
Stiftelsen Rjukanbanen	Museumsvirksomheter
Stiftelsen Setesdalsbanen	Museumsvirksomheter
LKAB Malmtrafikk AS	Sidespor
ABB Eiendom	Sidespor
Borregaard	Sidespor
Harald A. Møller AS	Sidespor
Hellik Teigen 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

<sup>8</sup> Sikkerhets sertifikat del A og B var gyldige til 23.3.2012.