



**Green Cargo AB
Trafikkutøvelse i Norge**

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 15-04

Green Cargo AB
Trafikkutøvelse i Norge

Rapport nr. 15-04
Arkivkode: 04/480 SF 631
Revisjonsdato: 13.-15 desember 2004
Virksomhet: Green Cargo AB
Enhet: Green Cargo Operations Region Göteborg
Kontaktperson: Leif Larsson
Revisjonslag: K. Brønlund, fagrevisor; E. Borgersen, fagrevisor; S. W. Steen, fagrevisor; S.Sæteren, ledende revisor.

Rapportens innhold :

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort. Systemrevisjonen omfattet Green Cargo Operations Region Göteborg sin trafikkutøvelse i Norge.

Hovedkonklusjon:

Green Cargos kontor i Göteborg har ansvar for transporttjenester fra Kornsjø til Rolvsøy og Sarpsborg samt fra Charlottenberg til Lillestrøm og Drammen.

Göteborgskontoret forholder seg til et sikkerhetsstyringssystem som dekker denne virksomheten. Det ble avdekket enkelte mangler ved styringssystemet og implementeringen av dette, blant annet relatert til skiftevirksomhet, tilsyn med lasteaktiviteter og innrapportering av nestenulykker.

Utarbeidet dato: 22.12.04

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Dokumentunderlag
3. Omfang
4. Avvik
5. Observasjoner
6. Andre forhold
7. Gjennomføring

Vedlegg

1. Dokumentunderlag for revisjonen
2. Verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under revisjonen
3. Framdriftsplan vedrørende oppfølging av revisjonsprosessen

1. Innledning

Formålet med revisjonen var å vurdere om hensynet til en sikker trafikkavvikling ivaretas i Green Cargo operation produktion region Gøteborg sin trafikkutøvelse i Norge. Begrepet trafiksikkerhet brukes i denne rapporten i samsvar med definisjonen i kravforskriften § 1-2 og omfatter teknisk sikkerhet (materiellsikkerhet), operasjonell sikkerhet og beredskap.

Følgende forkortelser er benyttet:

HSLB:	Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane
SJT:	Statens Jernbanetilsyn
OPR G:	Green Cargo operation produktion region Gøteborg.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering i sin revisjonsvirksomhet. Leseren må derfor ta i betraktning at det er de forhold som er mangelfulle som fokuseres i rapporten og at forhold som er tilfredsstillende ivaretatt normalt ikke omtales.

Rapporten omhandler avvik og observasjoner som er avdekket under revisjonen.

- AVVIK defineres som mangel på overholdelse av krav fastsatt i eller i medhold av jernbaneloven.
- OBSERVASJON er forhold som ikke omfattes av definisjonen avvik, men som Statens jernbanetilsyn mener det er riktig å påpeke for å ivareta sikkerheten til passasjerer og tredjemann.

For avvik pålegges normalt gjennomføring av korrigerende tiltak for å oppfylle de krav som ikke er oppfylt. Dette er enkeltvedtak som kan påklages til Samferdselsdepartementet. For observasjoner forventer Statens jernbanetilsyn en tilbakemelding om hvilke vurderinger som er gjort og beskrivelse av eventuelle korrigerende tiltak som er gjennomført. Statens jernbanetilsyn kan stanse virksomhet, tilbakekalle tillatelse eller politianmelde virksomheten dersom svært alvorlige avvik identifiseres. Statens jernbanetilsyn kan også ilegge tvangsmulkt i forbindelse med pålegg om å gjennomføre tiltak.

Selve avviksforholdet er beskrevet under overskriften ”avvik”. I tillegg er det gitt kommentarer for å forklare, utdype eller begrunne avviket. Statens jernbanetilsyn har ikke etablert en generell ordning for klassifisering av avvik. I henhold til internkontrollprinsippet må virksomheten selv vurdere hvilke forhold som må gis særskilt prioritet.

Identifisering av avvik og observasjoner er normalt basert på stikkprøver. Det kan være behov for at den reviderte undersøker om det er svakheter som ikke er avdekket gjennom stikkprøver, men som bør korrigeres når korrigerende tiltak iverksettes.

Forholdene ble lagt godt til rette for revisjonslaget og berørt personell viste stor samarbeidsvilje og åpenhet.

2. Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter var basis for revisjonen:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (jernbaneloven)
- Forskrift 5. februar 2003 nr. 136 om tillatelse til å drive jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m., samt tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet (tillatelsesforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).
- Forskrift 29. januar 2002 nr. 123 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser (varslingsforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1336 om signaler og skilt på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (signalforskriften)

2.2 Bedriftsinterne krav

Styrende dokumenter for de reviderte aktiviteter som vist i vedlegg 1.

3. Omfang

Revisjonen omfattet Green Cargos virksomhet i Norge, dog begrenset til den virksomhet som drives fra Göteborg. Det innebærer at forhold vedrørende rullende materiell ikke er omfattet av revisjonen. Det er begrenset hvor mye last som kjøres fra Norge og likedan fra Göteborgsregionen til Norge, undersøkelse av lasteaktiviteter var derfor noe begrenset.

4. Avvik

Avvik 1

Det er ikke fullt samsvar mellom funksjonsbeskrivelser og faktiske arbeidsoppgaver.

Avvik fra:

Kravforskriften § 3-1 første ledd der det kreves at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og den aktivitet som drives. ...” og tredje ledd bokstav f hvor det fremgår at systemet for sikkerhetsstyring skal som minimum inneholde dokumentasjon som viser : ... ”de etablerte ledelses- og ansvarsforhold som er av betydning for trafiksikkerheten.”

Kravforskriften § 6-1 der det kreves at ”Jernbanevirksomheten skal være organisert slik at ansvar for forhold av betydning for trafiksikkerheten klart fremgår. Beskrivelse av ledelses- og ansvarsforhold av betydning for trafiksikkerheten skal til enhver tid foreligge.”

Kommentar:

Det legges til grunn at styringssystemet skal være implementert.

Som eksempler kan nevnes:

1. Intervjuet produksjonspersonal med spesialistutbildning/spesialoppdrag har mer omfattende arbeidsoppgaver enn angitt i funksjonsbeskrivelse.
2. Intervjuet personalfördelare hadde for eksempel ikke operativ ledelse av bangårdspersonale, bestiller ikke legetid og oppdaterer ikke personaloppfølging og kompetansematrise slik det fremgår av funksjonsbeskrivelse at vedkommende skal.
3. Intervjuet arbeidsledare er ikke faktainnsamler av uønskede hendelser slik det fremgår av funksjonsbeskrivelse at vedkommende skal.
4. Intervjuet produksjonsledare gjennomfører for eksempel ikke återkopplingsamtal etter uønskede hendelser slik det fremgår av funksjonsbeskrivelse at vedkommende skal.

Avvik 2

Det ble konstatert mangler ved intern rapportering av uønskede hendelser og rutiner for slik rapportering.

Avvik fra:

Kravforskriften § 10-2 der det kreves at ”den som driver jernbanevirksomhet skal etablere og vedlikeholde et system for intern systematisk rapportering, registrering og oppfølging av nestenulykker, ulykker og lignende som inntreffer i virksomheten med henblikk på å hindre gjentagelse.”

Kommentar:

1. Det er etablert måltall for oppfølging av uønskede hendelser og måltallene følges opp.
2. Intervjuede lokomotivførere opplyste at de ikke har rapportert tilløp inn i Green Cargos system for behandling av uønskede hendelser. Det ble opplyst at mindre alvorlige tilløp ble rapportert telefonisk til togledelsen i Norge. De hadde ikke fått føringer mht hva som er forventet innrapportert på meldeblokker i Synergi.
3. Tekniske forhold blir ikke innrapportert (eksempelvis hendelser der avstengte bremsere ikke er rapportert til transportledningen i Hallsberg) i Green Cargos oppfølgingssystem for uønskede hendelser (Synergi).
4. Til tross for at Green Cargo arbeider med å øke tilløpsrapporteringen er det ikke gitt føringer som nevnt over.

Avvik 3

Prosedyrene for å varsle Statens jernbanetilsyn og HSLB er mangelfulle i forhold til forskriftens krav. Praksis mht innrapportering er også mangelfull.

Avvik fra:

Varslingsforskriften § 5 der det kreves at ”Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse skriftlig til undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten så snart som mulig og senest innen 72 timer.”

Varslingsforskriften § 6 der det kreves at ”Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelser til tilsynsmyndigheten innen 8 dager på samme måte som nevnt i § 5. ”

Kravforskriften § 4-3 der det kreves at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal i nødvendig omfang fastsette interne krav for å ivareta trafikksikkerheten for den aktivitet som drives. De interne kravene skal utfylle kravene i jernbaneloven med forskrifter. Det skal i nødvendig omfang utarbeides prosedyrer for å rettlede personellet om hvordan myndighetskravene og de interne kravene skal ivaretas.”

Kommentar:

1. Det ble i intervju opplyst at praksis er at bare jernbaneulykker/faktiske hendelser er blitt rapportert og ikke tilløp.
2. Innrapportering av jernbanehendelser innen 8 dager er ikke beskrevet i Green Cargos rutiner.

Avvik 4

Det kunne ikke dokumenteres at det er gjennomført en risikoanalyse som krevet i Green Cargos eget styringssystem (A 80-02 kap. 8) i forbindelse med at Green Cargo inngikk avtale om bruk av underleverandør av skiftetjenester i Drammen.

Avvik fra:

Kravforskriften § 3-1 første ledd der det kreves at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og den aktivitet som drives. ...”

Kravforskriften § 5-1 første og andre ledd der det kreves at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal planlegge og gjennomføre analyser som er nødvendig for å identifisere forhold som kan føre til tap av menneskeliv eller alvorlig personskade. Slike analyser skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser.

Slike analyser skal også planlegges og gjennomføres ved anskaffelser, utbygginger og modifikasjoner samt ved endring av organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for trafikksikkerheten. Resultatene fra analysene skal brukes med sikte på å redusere risiko for tap av menneskeliv eller alvorlig personskade.”

Avvik 5

Lokomotivførere har ikke konsekvent signert for mottak av sirkulærer og det er ikke etablert en effektiv oppfølging av at sirkulærer signeres.

Avvik fra:

Togframføringsforskriften punkt 2.12.2 fjerde ledd der det kreves at ” S-sirkulærene fordeles etter behov, og operatør må i nødvendig utstrekning utarbeide prosedyrer for kvittering” og togframføringsforskriften punkt 2.11.3.3 andre ledd der det kreves at ”Den enkelte operatør må i nødvendig utstrekning utarbeide egne prosedyrer for kvittering av mottatte ordrer ved det enkelte fordelingssted”

Kommentar:

1. Green Cargos kvitteringslister i Kil sendes med togpost etter at listene er fylt ut.
2. Det ble oppgitt at det er en person som er dedikert til å følge opp kvitteringslistene i Kil, men oppgaven er ikke formalisert i funksjonsbeskrivelse.

Avvik 6

Det er opp til lokomotivfører å ta stilling til hvorvidt han har behov for oppfriskning av strekningskunnskap.

Det fremgår ikke av Green Cargos prosedyrer hvordan Green Cargo forsikrer seg om at strekningskunnskap er tilegnet.

Avvik fra:

Kravforskriften § 7-2 der det kreves at ”Arbeidsoppgaver som er av betydning for trafikksikkerheten må bare utføres av personer med tilstrekkelig kvalifikasjoner.. ...”

Kravforskriften § 4-3 der det kreves at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal i nødvendig omfang fastsette interne krav for å ivareta trafikksikkerheten for den aktivitet som drives. De interne kravene skal utfylle kravene i jernbaneloven med forskrifter. Det skal i nødvendig omfang utarbeides prosedyrer for å rettlede personellet om hvordan myndighetskravene og de interne kravene skal ivaretas.”

Togframføringsforskriften kap. IV pkt. 1.1.1 som krever at virksomheten skal sikre at lokomotivfører skal være kjent på strekningen.

Avvik 7

Oppfølging og kontroll av kunders opplasting samt kontroll med overlast og feillasting er mangelfull. Intervjuet personell kunne ikke redegjøre for prosedyre for oppfølging og kontroll.

Avvik fra:

Kravforskriften § 3-1 første ledd der det kreves at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og den aktivitet som drives. ...”

Kommentar:

1. Kundebesøk for å instruere kunden i lasting ble opplyst å bli gjennomført, men dokumenteres ikke. Det kunne ikke vises til noen systematikk i gjennomføringen av kundebesøkene.
2. Det ble opplyst at det er et krav fra Green Cargos sentrale sikkerhetsstab om å utføre 240 vognkontroller årlig i 2004. I 2003 ble det opplyst at OPR G hadde utført 108 vognkontroller.
3. Risikoanalyse for transport av farlig gods i Norge var ikke kjent av relevant intervjuet personell.

Avvik 8

Det kunne ikke forevises opplæringsplan for lokomotivførere og annet personell som utfører skifting. Opplæring for skifting er mangelfull.

Avvik fra:

Opplæringsforskriften § 3 der det kreves at: ”Den som driver jernbanevirksomhet skal utarbeide en plan for opplæring av personell med arbeidsoppgaver nevnt i §1..... ”

Kravforskriften § 7-2 der det kreves at ”Arbeidsoppgaver som er av betydning for trafiksikkerheten må bare utføres av personer med tilstrekkelig kvalifikasjoner. Personell med ansvar for etablering og oppfølging av systemet for sikkerhetsstyring, skal ha nødvendige sikkerhetsfaglige kvalifikasjoner. ...”

Kommentar:

1. Intervjuede lokomotivførere opplyste at de ikke hadde fått tilstrekkelig opplæring i skifting.
2. Green Cargo har registrert flere uønskede hendelser relatert til skifting i 2004.
3. Som tiltak etter en uønskede hendelse er det planlagt oppstart av skifteopplæring i januar 05.

Avvik 9

Det benyttes underleverandør til skifting som foreløpig ikke har tilstrekkelig kompetanse. Green Cargo har ikke definert kompetansekrav til vedkommende.

Avvik fra:

Kravforskriften § 7-2 første ledd der det kreves at ”Arbeidsoppgaver som er av betydning for trafiksikkerheten må bare utføres av personer med tilstrekkelig kvalifikasjoner. ...”

Kravforskriften § 7-4 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal fastsette nødvendige krav til kvalifikasjoner hos personell som skal utføre arbeidsoppgaver som er av betydningen for trafikksikkerheten. ...”

Kravforskriften § 3-1 tredje ledd bokstav g hvor det fremgår at systemet for sikkerhetsstyring skal som minimum inneholde dokumentasjon som viser at ”de etablerte krav til faglig dyktighet for personell som utøver arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten i den grad de ikke inngår i punkt c.”

Avvik 10

Det kunne ikke vises til at det er utarbeidet egne kjøre- og hviletidsbestemmelser for kjøring i Norge.

Avvik fra:

Kravforskriften § 4-3 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal i nødvendig omfang fastsette interne krav for å ivareta trafikksikkerheten for den aktivitet som drives. De interne kravene skal utfylle kravene i jernbaneloven med forskrifter. Det skal i nødvendig omfang utarbeides prosedyrer for å rettlede personellet om hvordan myndighetskravene og de interne kravene skal ivaretas.”

Kommentar:

Det ble opplyst at man i praksis bruker svenske kjøre- og hviletidsbestemmelser i Norge.

Avvik 11

Det kunne ikke forevises kompetansekrav til alle funksjoner av betydning for trafikksikkerheten.

Avvik fra:

Kravforskriften § 3-1 tredje ledd bokstav g hvor det fremgår at systemet for sikkerhetsstyring skal som minimum inneholde dokumentasjon som viser at ”de etablerte krav til faglig dyktighet for personell som utøver arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten i den grad de ikke inngår i punkt c.”

Kravforskriften § 7-4 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal fastsette nødvendige krav til kvalifikasjoner hos personell som skal utføre arbeidsoppgaver som er av betydningen for trafikksikkerheten. ...”

Kommentar:

Som eksempler kan nevnes:

1. Trafiksäkerhetskanslagare
2. Lastinstruktör

5. Observasjoner

Observasjon 1

Det kunne ikke vises til at det er utarbeidet noen egen skifteinstruks for Drammen.

6. Andre forhold

Green Cargo har utarbeidet lasteregler og regler for togsammensetning. Statens jernbanetilsyn gjør oppmerksom på at disse bestemmelsene skal godkjennes av Statens jernbanetilsyn. Green Cargo anmodes derfor om å sende inn reglene for godkjenning, jf kravforskriften §13-1 andre ledd hvor det fremgår at ”den som driver trafikkvirksomhet skal ha utarbeidet nødvendige tilleggsbestemmelser for togframføring. Bestemmelsene skal være avstemt med gjeldende regler for den aktuelle kjørevei, og skal minst inneholde: a) bestemmelser om sammensetning av tog,...” b) ”bestemmelser om sikring av last. Bestemmelsene skal godkjennes av tilsynet.”

7. Gjennomføring

Åpningsmøte ble avholdt 13.12.04

Intervjuer og verifikasjoner ble gjennomført 13-14.12.04.

Avsluttende møte ble gjennomført 15.12.04.

Dokumentunderlag

Vedlegg 1

Nedenfor er listet dokumenter som var av betydning som dokumentunderlag for revisjonen i tillegg til Jernbaneloven med tilhørende forskrifter.

Dokumentnr.	Dokument	Utgave/Rev.	Kommentar
A01-07	Trafikksikkerhetspolicy	2	
A80-02	Sikkerhetsstyring	3	
A61-04	Riktlinjer for oppfølging...	1	
A42-03	Riktlinjer for utdanning...	1	
A80-05	Hälsofordringar	1	
A63-05	Risikanalyser	1	
A80-09	Farlig gods	1	
A62-04	Olyckeshantering	1	
A63-04	Olyckeshantring	1	
A81-03	Särskilda riktlinjer för trafikutövning i Norge	1	
A80-12	Vedlikeholds krav	1	
A84-01	Funksjonskontroll av godsvogner	2	
C8011-A	Krav til godsvogner	1	
C81-02	Bremseinstruksjon	1	
C08-01 OPR G	Funksjonsbeskrivelser	1	
A83-01	Lasteregler	1 av 1.4.04	

Verifikasjoner/Stikkprøveuttak

Vedlegg 2

Det ble foretatt en del verifikasjoner/stikkprøveuttak. Et utvalg er listet opp under som følger:

Stikkprøver	Kommentar
Referater fra "Ledningsmøte med OPR G" 16.11.04, 19.10.04, 14.9.04, 17.02.04.	Fast agendapunkt på trafikksikkerhet
Tilllegg til "avtal om underhåll" Bilag 11	Avtale mellom Swemaint og Green Cargo
HMS-hendelse 3902, 3926, 4155, 3661	
Risikoanalyser..	
Rapport 2004-03-29: "oppfølging av GC trafikutøvelse i Norge"	Supplerende undersøkelser anbefalt gjennomført våren 2004.
Årsrapport , sikkerhet	
Grønn handbok for vogner	Angivelse av feil på vogner og håndtering av disse. Bygger o på gammel SJF
Avtal om skifting 2004-05-17	Ikke krav til oppfriskning og kontroll prøver om skiftekunnskap. Krav til kpmpetasne er RTD utbildad växlare.
Kvitteringsliste for sirkulærer. S-sirkulære 70-2004, 77-2004, 81-2004	2 lokomotivførere hadde ikke signert for mottak av sirkulærer.

Oppfølging av revisjonen

Statens jernbanetilsyn oversender rapportutkast innen	17.12.04
Green Cargo oversender eventuelle høringskommentarer innen	22.12.04
Statens jernbanetilsyn oversender rapport innen	23.12.04
Green Cargo oversender tiltaksplan innen	10.02.05