



Tågakeriet i Bergslagen AB

Styringssystem og risikoanalyser

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 1-06

Tågakeriet i Bergslagen AB
Styringssystem og risikoanalyser

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 1-06
Saksnr: 05/431
Revisjonsdato: 03.01 - 05.01.2006
Foretak: Tågakeriet i Bergslagen AB (Tågab)
Enhet: (Tågabs virksomhet i Norge)
Kontaktperson: Urban Lavén
Revisjonslag: Jørn Andreas Arnesen, Statens jernbanetilsyn, ledende revisor
Mette Mjelstad, Statens jernbanetilsyn, fagrevisor
Elisabeth Nilsen, Statens jernbanetilsyn, fagrevisor
Rannveig Hiis-Hauge, Statens jernbanetilsyn, observatør

Rapportens innhold

Tilsynsrapport 1-06 beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av styringssystem og risikoanalyser hos Tågabs norske virksomhet.

Hovedkonklusjon

Tågab har styringssystem for sikkerhet og gjennomfører risikoanalyser. Så vel styringssystem som metodikk for risikoanalyser er felles for selskapets virksomhet i Norge og Sverige. Styringssystemet og arbeidet med risikoanalyser er ikke fullt ut i samsvar med bestemmelsene i norsk jernbanelovgivning. Styringssystemet er heller ikke fullt ut etablert.

Utarbeidet dato: 27.02.2006
Sign.:

Godkjent dato;
Sign.:

Jørn Andreas Arnesen
Revisjonsleder

Erik Ø. Johnsen
Direktør

1	Innledning	4
2	Dokumentunderlag	5
	2.1 Myndighetskrav.....	5
	2.2 Bedriftsinterne krav.....	5
3	Revisjonsomfang	6
4	Avvik.....	7
	4.1 Avvik 1	7
	4.2 Avvik 2	8
	4.3 Avvik 3	9
	4.4 Avvik 4	10
	4.5 Avvik 5	11
	4.6 Avvik 6	12
	4.7 Avvik 7	13
	4.8 Avvik 8	14
	4.9 Avvik 9	15
	4.10 Avvik 10	16
	4.11 Avvik 11	17
	4.12 Avvik 12	18
	4.13 Avvik 13	19
	4.14 Avvik 14	20
5	Observasjoner	21
	5.1 Observasjon 1.....	21
	5.2 Observasjon 2.....	22
	5.3 Observasjon 3.....	23
6	Andre forhold	24
7	Gjennomføring	24
	Vedlegg 1 - Tågabs egen dokumentasjon	25
	Dokumenter benyttet ved dokumentgjennomgang	25
	Dokumenter benyttet ved feltarbeid (stikkprøver, fremlagte dokumenter).....	26

1 Innledning

Tågab fikk 02.04.2004 sikkerhets sertifikat for internasjonal godstransport på strekningen fra Kornsjø (riks grensen) til Halden. Sikkerhets sertifikatet er senere utvidet til å gjelde godstransport blant annet til Sarpsborg og Trondheim. Rapport 1-06 beskriver første revisjon av Tågab etter at sikkerhets sertifikat ble gitt.

Mål for revisjonen har vært undersøkelse av om Tågab har etablert et styringssystem for sikkerhet i samsvar med bestemmelsene i norsk jernbanelovgivning. Videre har revisjonens mål vært undersøkelse av om Tågabs arbeid med risikoanalyser er i samsvar med bestemmelsene i norsk jernbanelovgivning.

Tilsynsrapport 1-06 beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

- AVVIK defineres som manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning.
- 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.

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel korrigerende avvik innenfor en tidsfrist. Ved alvorlige regelverksbrudd kan Statens jernbanetilsyn pålegge hele eller deler av virksomheten stanset. I tillegg kan sikkerhets sertifikat og tillatelser trekkes tilbake. Statens jernbanetilsyn forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra revisjoner. Det vil si at revisjonsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke. Revisjonen er basert på stikkprøver. Det er således ikke sikkert at alle regelverksbrudd er avdekket. Rapporten bør leses med dette i minne.

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Tågab i Kristinehamn. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell - og har gjennom aktiv og villig bistand bidratt til effektiv gjennomføring av revisjonen.

2 Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter er benyttet som revisjonsgrunnlag:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (jernbaneloven)
- Forskrift 16. desember 2005 om lisens, sikkerhets sertifikat og om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften).
- Forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften)
- 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 trafikksikkerheten 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 trafikksikkerheten 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)

Merk: Lisensforskriften og sikkerhetsforskriften trådte i kraft 1. januar 2006 - sistnevnte med 6 måneders overgangperiode. Nye bestemmelser trådte følgelig i kraft umiddelbart før gjennomføring av feltarbeidet. Spesielt gjelder for sikkerhetsforskriften at avvik kun er avdekket for forhold som både er i strid med bestemmelser i sikkerhetsforskriften og med bestemmelser i den tidligere:

- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).

Manglende samsvar med bestemmelser kun gitt i sikkerhetsforskriften er registrert som observasjoner.

2.2 Bedriftsinterne krav

Tågabs egen dokumentasjon benyttet ved dokumentgjennomgang og feltarbeid er beskrevet i vedlegg 1.

3 Revisjonsomfang

Revisjonen har omfattet undersøkelse av Tågabs sikkerhetsstyringssystem. Herunder er styringselementene ledelse, organisering, prosedyrer/tiltak, oppfølging og dokumentasjon undersøkt.

Undersøkelser av prosedyrer/tiltak har omfattet gjennomgang av rutiner og registreringer knyttet til:

- opplæring og kvalifisering av personell som framfører tog i Norge
- rapportering av jernbaneulykker og hendelser
- lastsikring - herunder kontroll av lastevækt

Prosedyrer/tiltak knyttet til vedlikehold av rullende materiell er ikke undersøkt i denne revisjonen.

Revisjonen har videre omfattet undersøkelse av Tågabs arbeid med risikoanalyser herunder:

- fastlegging av akseptabelt risikonivå
- initiering og godkjenning av risikoanalyser
- gjennomføring av risikoanalyser
- gjennomføring av tiltak etter risikoanalyser

4 Avvik

4.1 Avvik 1

Tågab har ikke akseptkriterier for alle forhold av betydning for sikkerheten.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 5-1:

”Jernbanevirksomheten skal ha akseptkriterier for alle forhold av betydning for sikkerheten, vurdert ut fra sannsynlighet og konsekvens. Vurderingene som ligger til grunn for utformingen av kriteriene skal fremgå.”

Revisjonsbevis

Det er ikke fastlagt akseptabelt risikonivå som grunnlag for analyse av risiko knyttet til togframføring i Norge. Ref. Riskanalys av Tågabs verksamhet i Norge (16.09.04).

Merknad

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 5-2.

4.2 Avvik 2

Tågab har ikke gjennomført alle risikoanalyser på en systematisk måte.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 5-2, første ledd:

”Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre risikoanalyser som er nødvendige for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig. Risikoanalysene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser. ”

jf § 5-1:

”Jernbanevirksomheten skal ha akseptkriterier for alle forhold av betydning for sikkerheten, vurdert ut fra sannsynlighet og konsekvens. Vurderingene som ligger til grunn for utformingen av kriteriene skal fremgå.”

Revisjonsbevis

Risiko for to hendelser - brukerfeil og teknisk feil - knyttet til installasjon og bruk av GSM-R er avdekket. Avdekket risiko er ikke sammenlignet med akseptabelt risikonivå.

Merknad

Risikoanalyser er gjennomført uten vurdering av om avdekket risiko overstiger akseptabelt nivå.

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 5-2, første ledd.

4.3 Avvik 3

Tågab har ikke fulgt opp alle resultater av risikoanalyser.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 5-3:

”Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikoanalysene.”

Revisjonsbevis

Planlagt tiltak etter risikoanalyse er ikke gjennomført. Ref. Riskanalys av Tågabs verksamhet i Norge (16.09.05) og Handlingsplan Tågab (20.09.04) pkt 3.

Merknad

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften §5-1, tredje ledd.

4.4 Avvik 4

Tågab har ikke et sikkerhetsstyringssystem som omfatter alle forhold knyttet til virksomheten.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-3, første ledd:

”Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktivitet som drives og skal omfatte alle forhold knyttet til virksomheten, herunder bruk av leverandører. Videre skal det tas hensyn til risikoforhold som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparts virksomhet.”

Revisjonsbevis

Risikoanalyser er gjennomført uten initiering av sjef som skal forstå endringen og uten påfølgende godkjenning av trafiksikkerhetshantlegger eller VD. Ref. Tågab A40-03¹⁾.

Kunde (Sveaskog) er ikke meddelt lastinstruksjon utover at rundvirke får lastes inntil maksimal last som angitt på vogn og inntil staketopp. Meddelelse/lastinstruksjon er ikke regulert/referert til i avtale. Ref. GC C83-20A²⁾.

Avtale om vedlikehold av vogner henviser ikke til regler for oppfølging av underleverandør. Ref Tågab A45-04²⁾.

Merknad

¹⁾ Ikke alle risikoanalyser er gjennomført som beskrevet i Tågab A40-03.

²⁾ Aktuelle regler (for lasting og for leverandør oppfølging) er ikke meddelt/pålagt kunde eller leverandør.

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 3-1.

4.5 Avvik 5

Tågab har ikke kvalitative og kvantitative mål som er egnet til å opprettholde og forbedre sikkerheten, og har ikke planer som viser hvordan de fastsatte målene for sikkerhet skal oppnås.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 3-2

”Jernbanevirksomheten skal ha kvalitative og kvantitative mål som er egnet til å opprettholde og forbedre sikkerheten. Målene skal være utformet slik at resultatene kan sammenlignes med målene.

Jernbanevirksomheten skal ha planer som viser hvordan de fastsatte målene for sikkerhet skal oppnås.”

Revisjonsbevis

Målbare sikkerhetsmål er ikke formulert og det er ikke utarbeidet planer for å oppnå slike mål. Ref Tågab A40-02.

Merknad

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 4-1.

4.6 Avvik 6

Tågab er ikke organisert slik at alt personells ansvar og myndighet klart fremgår.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 6-1, første ledd

”Jernbanevirksomheten skal være organisert slik at personellet ansvar og myndighet klart fremgår.”

Revisjonsbevis

Arbeidsplassmøter benyttes for kommunisering av sikkerhetsrelaterte forhold mellom/med medarbeidere. Referater er ikke utarbeidet/distribuert for alle arbeidsplassmøter og ikke alle lokførere har deltatt på minimum 2 arbeidsplassmøter siste 12 mndr. Ref. Tågab A30-01.

Informasjon om hvilke jernbanehendelser som skal rapporteres er ikke klart kommunisert til alle lokførere.

Merknad

Arbeidsplassmøtenes hensikt er ikke kommunisering av ansvar og myndighet, og møtene gjennomføres ikke med en hyppighet og deltagelse som muliggjør slik kommunikasjon. Tågab har heller ikke utarbeidet ansvarskart eller funksjons-/stillingsbeskrivelser hvor ansvar og myndighet for alle medarbeidere med sikkerhetsrelaterte oppgaver klart fremgår.

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 6-1.

4.7 Avvik 7

Tågab har ikke alle bestemmelser som er nødvendig for å utfylle krav i eller i medhold av jernbaneloven.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-3, 2. ledd

”Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig og som utfyller krav i eller i medhold av jernbaneloven.”

Revisjonsbevis

Helsekrav for lokførere henviser ikke til norske bestemmelser. Ref. Tågab A44-02 og A12-05

Merknad

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 4-3.

4.8 Avvik 8

Tågab har ikke utarbeidet alle nødvendige tilleggsbestemmelser for togframføring.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 11-6, første ledd, bokstav a

”Jernbaneforetaket skal ha utarbeidet nødvendige tilleggsbestemmelser for togframføring. Bestemmelsene skal være avstemt med gjeldende regler for den aktuelle kjørevei og skal minst inneholde:

- a) bestemmelse om sammensetning av tog, bremsekraft, aksellast, lasteprofil, metervekter, tillatte hastigheter m.m.”

Revisjonsbevis

Faktisk togvekt ved transport av tømmer er ikke kjent. Bremsesprosent beregnes med utgangspunkt i antatt vognvekt lik maksimalvekt (43 tonn). Ref GC C81-02A og Riskanalys av Tågabs verksamhet i Norge (16.09.04).

Merknad

Beregning av bremsekraft og aksellast beregnes ikke som beskrevet i GC C81-02A, men gjennom beregning av mulig maksimalvekt. Metode for slik beregning er ikke beskrevet - eksempelvis i instruksjon for lasting.

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 13-1, annet ledd.

4.9 Avvik 9

Tågabs ledelse foretar ikke regelmessig en gjennomgang av hele sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-4, annet ledd

”Jernbanevirksomhetens ledelse skal regelmessig foreta en gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet for å sikre at det er hensiktsmessig, tilstrekkelig og virker effektivt.”

Revisjonsbevis

Ledelsesgjennomgang av styringssystemet skal gjennomføres med utgangspunkt i resultater fra intern revisjon av styringssystemet. Ledelsesgjennomgang er ikke gjennomført for hele styringssystemet. Ref. Tågab A07-01.

Merknad

Intern revisjon er ikke gjennomført/rapportert for hele sikkerhetsstyringssystemet. Det foreligger følgelig ikke grunnlag for gjennomgang av hele sikkerhetsstyringssystemet.

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 3-3.

4.10 Avvik 10

Tågab har ikke systematisk gjennomført interne revisjoner av hele sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-4, første ledd

”Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre interne revisjoner av sikkerhetsstyringssystemet for å vurdere om det er tilfredsstillende implementert, vedlikeholdt og om det tilfredsstillende krav i eller i medhold av jernbaneloven, samt kravene til sikkerhetsstyringssystem som jernbanevirksomheten har etablert.”

Revisjonsbevis

Plan for intern revisjon av styringssystemet er ikke utarbeidet. Ref. Tågab A07-01¹⁾.

Intern revisjon er ikke gjennomført/rapportert for hele styringssystemet. Ref. Tågab A07-01¹⁾.

Revisjon (oppfølging) av lokførere gjennomføres iht. egensjekkliste og ikke iht. sjekkliste i GC A40-02. Ref Tågab A40-02¹⁾.

Trafiksikkerhetshantlegger er som leder av SÅO ansvarlig for utarbeidelse/iverksetting av opplæringsplaner for bla. lokførere. Trafiksikkerhetshantlegger er også ansvarlig for revisjon (oppfølging) av planarbeidet. Ref. Tågab A01-01²⁾.

Merknad

¹⁾ Internrevisjoner gjennomføres ikke planmessig for hele sikkerhetsstyringssystemet og heller ikke som beskrevet i Tågab A07-01 og A40-02.

²⁾ Myndighet for gjennomføring av revisjon er ikke uavhengig fra ansvaret fra enkelte områder av sikkerhetsstyringssystemet som skal revideres.

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 3-3.

4.11 Avvik 11

Tågab rapporterer ikke alle jernbanehendelser til Statens jernbanetilsyn.

Avvik fra

Varslingsforskriften § 6

"Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager på samme måte som nevnt i § 5".

jf § 5

"Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse skriftlig til både undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten så snart som mulig og senest innen 72 timer. Rapportering kan skje elektronisk. Standard skjema inntatt i vedlegg 2 til forskriften her skal benyttes dersom ikke annet er godkjent etter § 8."

Revisjonsbevis

Ikke alle jernbanehendelser rapporteres til SJT. Ref. Tågab A44-03 og Riskanalys av Tågabs virksomhet i Norge (16.09.04).

4.12 Avvik 12

Tågab har ikke et sikkerhetsstyringssystem som omfatter alle forhold knyttet til rapportering av jernbanehendelser.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-2

”Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.”

jf § 8-2

”Jernbanevirksomheten skal undersøke og analysere jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser for å sikre at nødvendige tiltak treffes. Tiltakene skal følges opp og effekten evalueres. Inntil nødvendige tiltak er satt i verk skal det ved behov iverksettes nødvendige kompensierende tiltak.”

Revisjonsbevis

Skjema for rapportering av jernbanehendelser er ikke utfylt for alle jernbanehendelser. Skjema for utfyllende opplysninger fra lokfører om jernbanehendelser er ikke referert til i rapporteringsrutine og er ikke utfylt for alle jernbanehendelser. Ref. Tågab A44-03, A44-03 Vedlegg 1 og X07-01.

Foretaksintern utredning er ikke gjennomført for alle jernbanehendelser. Ref. Tågab A44-02

Merknad

Rapportering av jernbanehendelser er ikke i samsvar med beskrivelse i Tågab A44-02 og A44-03.

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 3-1.

4.13 Avvik 13

Tågab har ikke styring og kontroll av alle dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet, og ikke alle dokumenter er sporbare.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-5, annet ledd

"Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser om styring og kontroll av dokumentene som inngår i sikkerhetsstyringssystemet. Dokumentasjonen skal være sporbar."

jf togframføringsforskriften kapittel II, pkt. 2.12.2, fjerde ledd

"S-sirkulærene fordeles etter behov, og operatør må i nødvendig utstrekning utarbeide prosedyrer for kvittering."

og togframføringsforskriften kapittel II, pkt. 2.11.3.3

"Den enkelte operatør må i nødvendig utstrekning utarbeide egne rutiner for kvittering av mottatte ordrer ved det enkelte fordelingssted."

Revisjonsbevis

Green Cargos dokumenter inngår i styringssystemet for Tågabs trafikkutøvelse uten at slik bruk er regulert i avtale med Green Cargo. Ref. Tågab A40-01.

Dokumentoversikter er ikke oppdatert. Ref. Tågab A40-10 (GC A40-02, GC A40-04, GC A41-02) og A19-02 utgave 2005-10-26 (A45-04 utgitt 16/8-05).

Det er ikke klart for alle lokførere hvilken ATC-håndbok - JBV's ATC-håndbok eller GC A41-03 - som skal benyttes. Ref. Tågab A41-05.

Ikke alle lokførere har kvittert for mottak av norsk sikkerhetsdokumentasjon (S-sirkulære fra JBV). Ref. Tågab A03-01¹⁾.

Ikke alle lokførere har kvittert for mottak av norsk rutesirkulære (R-sirkulære fra JBV). Ref. Tågab A03-01¹⁾.

Merknad

¹⁾ I henhold til togframføringsforskriften skal både S- og rutesirkulære kvitteres av lokfører.

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 3-2.

4.14 Avvik 14

Dokumentasjon er ikke gjort tilgjengelig for alt personell i Tågab med behov for slik tilgang.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften §4-5, 1. ledd

Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal være gjort tilgjengelig og kjent for alt personell i virksomheten med behov for slik tilgang.

Revisjonsbevis

(Oppdaterte) Dokumenter relevant for togframføring i Norge er ikke tilgjengelig hos alle medarbeidere.

Merknad

Forholdet ville heller ikke vært i samsvar med bestemmelser i kravforskriften § 3-2.

5 Observasjoner

5.1 Observasjon 1

Ikke alle forutsetninger lagt til grunn for risikoanalyser fremgår.

Revisjonsbevis

Risikoanalyser er gjennomført som endringsanalyser med utgangspunkt i JBVs strekningsanalyser uten at disse er kjent for alle de strekninger Tågabs trafikkerer. Ref. Riskanalys av Tågabs verksamhet i Norge (16.09.04), Komplettering av riskanalys ... (07.03.05) og Komplettering av riskanalys ... (07.09.05).

Merknad

Det fremgår ikke av Riskanalys av Tågabs verksamhet i Norge (16.09.04), Komplettering av riskanalys ... (07.03.05) og Komplettering av riskanalys ... (07.09.05) at kun sterkningsanalyser for enkelte av de aktuelle strekningen inngår i grunnlag for endringsanalyser.

Forholdet innebærer manglende samsvar med sikkerhetsforskriften § 5-2, annet ledd - men ikke med bestemmelser i kravforskriften.

5.2 Observasjon 2

Tågab har ikke planlagt/gjennomført risikoanalyse av endring i hvordan virksomheten drives.

Revisjonsbevis

Ny/endret lokledningsfunksjon er etablert uten at risikoanalyse er gjennomført. Ref Tågab A01-04 og A40-03.

Det er besluttet at risikoanalyse ikke skal gjennomføres før overgang til bruk av to lokomotiv pr. tog til Ranheim.

Merknad

Forholdene kan ha betydning for sikkerhetsmessig forsvarlig drift uten at dette er/vil bli vurdert.

Forholdet er registrert som observasjon bla. etter vurdering av lokledningsfunksjonens betydning for sikkerhetsmessig forsvarlig drift av Tågabs virksomhet i Norge i dag.

5.3 Observasjon 3

Tågab har bestemmelser som er unødvendig for å utfylle krav i eller i medhold av jernbaneloven.

Revisjonsbevis

Regler om togframføring i Norge inneholder bestemmelser som ikke er relevante for slik framføring. Ref. Tågab A41-05.

Merknad

Tågab A41-05 inneholder bestemmelser for lokførere med begrenset opplæring. Det er ikke tillatt for lokførere med begrenset opplæring å kjøre tog i Norge. Det er heller ingen lokførere i Tågab som kun har begrenset opplæring.

6 Andre forhold

Kjøre- og hviletider for lokfører reguleres i svenske tariffavtaler. Disse er ikke gjennomgått i forhold til norsk arbeidsmiljølovgivning.

Forholdet berører bestemmelser i lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven). Arbeidstilsynet fører tilsyn med at virksomheter følger arbeidsmiljølovens krav.

7 Gjennomføring

Formøte	: Ikke gjennomført
Dokumentasjonsgjennomgang	: 07.11.2005 - 02.01.2006
Åpningsmøte	: 03.01.2006 (Kristinehamn)
Feltarbeid	: 03 - 05.01.2006 (Kristinehamn)
Sluttmøte	: 05.01.2006 (Kristinehamn)

Vedlegg 1 - Tågabs egen dokumentasjon

Dokumenter benyttet ved dokumentgjennomgang

Følgende av Tågabs dokumenter er gjennomgått før feltarbeidet:

Dokumentnr.	Dokument	Utgave/revisjon	Kommentar
TÅGAB A01-01	Funktionsbeskrivning och Organisationsplan	2005-10-06	
TÅGAB A01-02	Behørighet i trafiksikkerhetstjenst ved TÅGAB	2003-06-04	
TÅGAB A01-03	Lokledningsfunksjon hos TÅGAB	2004-08-31	
TÅGAB A01-04	Operativ arbeidsledning / lokledning i trafiksikkerhetsarbeite	2005-10-10	
TÅGAB A03-01	Rutiner for utdeling och kvittering av norske trafiksikkerhetsdokument	2005-11-15	
TÅGAB A07-01	Internkontroll for TÅGAB	2003-09-17	
TÅGAB A10-01	Kvalifikasjonskrav Sikkerhetshandleggare	2004-02-02	
TÅGAB A10-02	Kvalifikasjonskrav for forare på Jernbaneverkets spår	2004-02-02	
TÅGAB A12-05	Utbildningsplan forare av godståg i Norge	2005-02-04	
TÅGAB A12-06	Periodisk repetisjonsutbilding i norske "Trafiksikkerhetsbestemmelser" ...	2004-03-18	
TÅGAB A19-02	Dokumentförteckning (utgave 2005-10-26)	2005-10-26	
TÅGAB A40-01	Sikkerhetsordning ved TÅGAB	2005-06-02	
TÅGAB A40-02	Sikkerhetsstyrning ved TÅGAB	2003-03-20	
TÅGAB A40-03	Risikanalyis och riskbedømming	2003-03-20	
TÅGAB A41-05	Bestemmelser tågframføring på Jernbaneverkets spåranleggninger i Norge	2005-02-08	
TÅGAB A44-02	Olycksplantering ved TÅGAB	2005-06-02	
TÅGAB A44-03	Larm- rapport ch beredskapsrutiner på jernbaneverkets spåranleggninger i Norge	2005-01-25	
TÅGAB A45-01	Underhåll av inhyrda godsvagnar ved TÅGAB	2004-08-31	
TÅGAB A45-04	Krav på underleverantører inom underhåll av godsvagnar	2005-08-16	
TÅGAB D49-01	Ranheim, Anvisning for forare	2004-05-03	
TÅGAB D49-02	Halden, Anvisning for forare	2004-06-07	
TÅGAB F80-03	Framføring av TÅGAB Rc2-lok i Norge	2005-08-15	

GC A42-03	Riktlinjer for utbildning och behörigheter i trafiksäkerhetstjänst	2004-12-01	Utarbeidet av Green Cargo
GC A61-04	Riktlinjer for oppfølging av trafiksäkerhetsarbete	2005-02-08	Utarbeidet av Green Cargo
GC 81-02 A	Bromsinstruktion	2004-04-01	Utarbeidet av Green Cargo
GC A83-01	Riktlinjer for lastning av järnvägsfordon	2005-09-12	Utarbeidet av Green Cargo
GC A84-01	Riktlinjer for funksjonskontroll av vagnar i godstog	2004-06-01	Utarbeidet av Green Cargo
	Risikalanlys av TågABs verksamhet i Norge	16.09.04	Utarbeidet av Scanpower på oppdrag fra Tågab
	Komplettering av risikalanlys	07.03.05	Halden - Kongsberg ...
	Komplettering av risikalanlys	07.09.05	Kongsvinger - Lillestrøm ...
	Transportavtal mellan Sveaskog Förvaltningsaktiebolag och Tågåkeriet i Bergslagen		Udatert kopi

Dokumenter benyttet ved feltarbeid (stikkprøver, fremlagte dokumenter)

Følgende av Tågabs dokumenter er gjennomgått under feltarbeidet

Dokument m.m.	Datert	Kommentar
TÅGAB A19-01, Dokumenthåndtering vid Tågåkeriet i Bergslagen AB	2005-10-26	
TÅGAB A19-02 ,Dokumentförteckning	2005-12-19	
TÅGAB A30-01, Rutiner for informasjon och samverkan vid Tågåkeriet i Bergslagen AB	2005-03-28	
GC C83-10A, Instruksjon for lastning av rundvirke	2005-09-12	Utarbeidet av Green Cargo
GC C83-03 OPR G, Sarpsborg i Norge: anvisning for førare	2004-04-01	Utarbeidet av Green Cargo
GC A43-07, Riktlinjer for utfärdade och registrering av förarbevis gör förare ...	2006-01-01	Utarbeidet av Green Cargo
Registreringer fra medarbeidermøter (arbetsplats-träffar)		
Registreringer fra lok-fører opplæring		
Leverandøravtale (for systemet SIFO)		Udatert kopi
Registreringer fra internrevisjoner		

Registreringer fra ledelsesgjennomganger		
Registreringer fra håndtering av ulykker og hendelser		
Kvitteringslister - fordeling av Jernbaneverkets S-sirkulære		