



Peterson Rail AB

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 5-09

Peterson Rail AB
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 05-09
Saksnummer: 09/41
Inspeksjonsdato: 15.04-16.04.2009
Foretak: Peterson Rail AB
Enhet: Virksomhet i Norge
Kontaktperson: Lars Ahlstedt - sikkerhetssjef
Inspeksjonslag: Anne-Kari Valdal, Statens jernbanetilsyn, Revisjonsleder
Mette Mjelstad, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor

Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter inspeksjon av Peterson Rail ABs norske virksomhet.

Hovedkonklusjon

Under inspeksjonen har tilsynet fått beskrevet aktiviteter og konkrete tiltak som gjennomføres i den operative driften for å sikre og forbedre trafikksikkerheten hos Peterson Rail AB. Det finnes mye engasjement og kunnskap rundt sikkerhetsarbeid i den operative organisasjonen. Peterson Rail AB har i sitt sikkerhetsstyringssystem beskrevet og dokumentert en rekke prosesser for å styre, sikre og følge opp trafikksikkerhet generelt og krav som stilles til sertifikatnehaver spesielt. Det er imidlertid avdekket omfattende mangler i Peterson Rail ABs faktiske styring, gjennomføring, registrering, oppfølging og oppdatering i henhold til regelverkskrav og interne bestemmelser som er beskrevet.

Innenfor vesentlige områder av det som inngår i Peterson Rail ABs sikkerhetsstyringssystem for den norske virksomheten påpekes generelt fravær av systematikk i registreringer, vurderinger, beslutninger og oppfølging. Spesielt omfattende mangler er avdekket vedrørende rapportering og håndtering av alvorlige jernbanehendelser, jernbanehendelser og avvik for øvrig, samt vedrørende styring av leverandører til den norske virksomheten og kompetansekrav til disse.

Utarbeidet dato: 18.05.2009
Sign.:

Godkjent dato:
Sign.:

Anne-Kari Valdal
Revisjonsleder

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse:

1	Innledning.....	4
2	Dokumentunderlag.....	5
	2.1 Myndighetskrav	5
	2.2 Bedriftsinterne krav.....	6
3	Inspeksjonsomfang.....	6
4	Avvik.....	7
	Om hjemmel for avvik.....	7
	4.1 Avvik 1	8
	4.2 Avvik 2	8
	4.3 Avvik 3	9
	4.4 Avvik 4	10
	4.5 Avvik 5	11
	4.6 Avvik 6	11
	4.7 Avvik 7	12
	4.8 Avvik 8	12
	4.9 Avvik 9	13
	4.10 Avvik 10	13
	4.11 Avvik 11	14
	4.12 Avvik 12	15
	4.13 Avvik 13	16
	4.14 Avvik 14	16
	4.15 Avvik 15	17
	4.16 Avvik 16	18
	4.17 Avvik 17	19
5	Observasjoner	20
6	Andre forhold.....	20
7	Gjennomføring.....	20
	Vedlegg 1 – Peterson Rail ABs egen dokumentasjon	21
	Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet.....	24

1 Innledning

Inspeksjonen har hatt som mål å avklare hvorvidt Peterson Rail AB gjennomfører sin norske virksomhet i samsvar med vilkår for utstedelse av sikkerhets sertifikat del B i henhold til lisensforskriften §§ 5-2 bokstav b og 5-3. Inspeksjonen har vært en oppfølging etter tildeling av sikkerhets sertifikat del B utstedt 18. desember 2007 og utvidet 2. juli 2008.

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom inspeksjonen.

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

Knyttet til hvert avvik eller observasjon er det beskrevet INSPEKSJONSBEVIS som er det faktaunderlaget som fastsettelsen av avvik og observasjoner bygger på. Inspeksjonsbevisene er gjennomgått på sluttmøtet i inspeksjonen. Det er også gitt enkelte MERKNADER som inneholder tilsynets forklaringer eller vurderinger.

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at tiltak gjennomføres innenfor en tidsfrist. I dette ligger både at det gjennomføres korrigerende tiltak for å fjerne årsaken til et avdekket avvik og hvis mulig at de konkrete påpekte eksempler korrigeres. Statens jernbanetilsyn forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

Ved alvorlige regelverksbrudd kan Statens jernbanetilsyn pålegge hele eller deler av virksomheten stanset. I tillegg kan sikkerhets sertifikat og tillatelser trekkes tilbake. Tilsynet kan også gi pålegg om tvangsmulkt dersom påleggsfrister overskrides.

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

Inspeksjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Peterson Rail AB. Virksomheten har gitt inspeksjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell – og har lagt forhold til rette for gjennomføring av inspeksjonen.

2 Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter er benyttet som inspeksjonsgrunnlag:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)
- Lov 3. juni 2005 nr. 34 om varslings, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)
- 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 31. mars 2006 nr. 378 om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesforskriften)
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 379 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser (varslings- og rapporteringsforskriften)
- 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 7. februar 2005 nr. 113 om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av trekraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (autorisasjonsforskriften)
- Forskrift 10. april 2006 nr. 411 om samtrafikkevidningen i det konvensjonelle jernbanesystemet (samtrafikkforskriften)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om signaler og skilt på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (signalforskriften)

2.2 Bedriftsinterne krav

Utgangspunkt for inspeksjonen har vært dokumentasjon oversendt fra Peterson Rail AB i forbindelse med søknad om sikkerhetssertifikat i 2007 og 2008. I tillegg har Peterson Rail AB oversendt enkelte oversikter, oppdateringer og dokumenter i forkant av inspeksjonen. En oversikt over nevnte materiale forefinnes i vedlegg 1. Under inspeksjonen har også inspeksjonslaget fått sett eksempler på øvrige deler av Peterson Rail ABs dokumentasjon, hovedsakelig gjennom stikkprøver av elektronisk dokumentasjon. Deler av dette materialet beskrives kort i vedlegg 2.

3 Inspeksjonsomfang

Inspeksjonen har dekket vilkår for å få sikkerhetssertifikat del B (herunder blant annet organisasjon/kompetanse/opplæring, risikoanalyser, beredskap, informasjon, rapportering og varsling).

Inspeksjonen har omfattet gjennomgang av dokumenter, befaring, intervjuer av ledelse og medarbeidere og undersøkelser knyttet til ovennevnte temaer. Befaring, undersøkelser og intervjuer har blitt gjennomført hos Peterson Rail AB i Moss.

4 Avvik

Om hjemmel for avvik

Inspeksjonen har hatt som mål å avklare hvorvidt Peterson Rail AB gjennomfører sin virksomhet i samsvar med vilkår for utstedelse av sikkerhets sertifikat del B i henhold til lisensforskriftens §§ 5-2 bokstav b og 5-3. Inspeksjonen har vært en oppfølging etter tildeling av sikkerhets sertifikat del B utstedt 18. desember 2007 og utvidet 2. juli 2008.

I lisensforskriftens Kapittel 5 beskrives krav om sikkerhets sertifikat for jernbaneforetak og vilkår for å få sikkerhets sertifikat som følger:

§ 5-1. Krav om sikkerhets sertifikat, andre ledd

"Jernbaneforetak med lisens fra annen EØS-stat eller Sveits må ha sikkerhets sertifikat i henhold til § 5-2 bokstav b og oppfylle kravet til forsikring i § 5-3."

§ 5-2. Vilkår for å få sikkerhets sertifikat, første ledd

"For å få utstedt sikkerhets sertifikat må jernbaneforetaket

- a) ha et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstillter kravene i sikkerhetsforskriften, samt oppfylle kravene fastsatt i TSler og andre relevante EØS-bestemmelser, og
- b) kunne oppfylle spesifikke nasjonale krav som er satt med henblikk på risikohåndtering og sikker bruk av nettet."

§ 5-2. Vilkår for å få sikkerhets sertifikat, tredje ledd

"For å dokumentere at kravet i bokstav b er oppfylt må jernbaneforetak fremlegge følgende dokumentasjon:

- a) beskrivelse av hvordan sikkerhetsstyringssystemet sikrer samsvar med krav i eller i medhold av jernbaneloven og andre regler som gjelder for virksomheten, herunder bestemmelser for personell og rullende materiell,
- b) beskrivelse av de forskjellige kategoriene av personell hos foretaket eller hos underleverandøren, og hvordan disse oppfyller kravene i eller i medhold av jernbaneloven og dokumentasjon som viser at personell er behørig autorisert eller sertifisert,
- c) beskrivelse av de forskjellige typene rullende materiell som skal brukes i virksomheten, herunder dokumentasjon som viser at materiellet oppfyller kravene i eller i medhold av jernbaneloven og eventuelt er godkjent eller tillatt tatt i bruk."

I det følgende beskrives forhold som er avdekket under inspeksjonen og som viser manglende samsvar med krav som beskrevet over. Forholdene er beskrevet som avvik fra krav som er gitt i eller i medhold av norsk jernbanelovgivning, jf. § 5-2, tredje ledd.

4.1 Avvik 1

Peterson Rail ABs sikkerhetsstyringssystem omfatter ikke bruken av alle relevante leverandører i Norge.

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 jernbanevirksomheters og tredjeparts virksomhet.”

Inspeksjonsbevis

1. PRAB leier/kjøper vedlikeholdstjenester og personell fra Ofotbanen Drift AS. Det foreligger per i dag ikke en gyldig avtale med Ofotbanen Drift AS (en avtale er under utarbeidelse).
2. PRAB kunne ikke gjøre rede for noen systematisk oppfølging eller kontroll av leverandører i Norge.
3. I kontrakt som er inngått med NSB AS har ikke PRAB sikret seg rett til kontroll (inspeksjon, revisjon eller lignende) hos NSB AS som leverandør. Det er heller ikke stilt noen krav til kompetanse for vedlikeholdspersonellet hos NSB AS.

4.2 Avvik 2

Peterson Rail AB har ikke styring og kontroll med alle dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringen av den norske virksomheten.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-5

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

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

Inspeksjonsbevis

1. For flere av dokumentene i PRABs styringssystem er datoer endret og justeringer gjort uten at utgavenummeret er endret. Eksempel på dette er utgave 1 av PRF 7.1 som forefinnes både med dato 26.09.2007 og 09.12.2007 og tilsvarende for utgave 1 av PRF 8. og PRF 9.3.002. PRAB har heller ingen oversikt over hva som er endret i nye versjoner av dokumentene.
2. I PRABs system for registrering av kvitteringer for mottatte PRM (interne sirkulærer) fremgikk det at ikke alle ansatte hadde kvittert for mottagelse av alle PRM. Det fremgikk ikke i dette systemet eller i øvrige beskrivelser hvordan avvik fra kvitteringsbestemmelser skal følges opp.
3. I henhold til PRABs interne styringssystem PRF 0 skal dokumenter i systemet revideres årlig. Ikke alle dokumenter i systemet er oppdaterte i henhold til dette. Eksempler er PRF 2 som er fra 20.09.2007 og PRF 5 fra 26.09.2007.

4.3 Avvik 3

Peterson Rail AB planlegger og gjennomfører ikke alle nødvendige risikoanalyser for drift av den norske virksomheten.

Praksis ved virksomheten stemmer ikke overens med alle forutsetninger og avgrensninger som er lagt til grunn i analysen som er gjennomført.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 5-2

”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.

Det skal gå klart fram hva som er formålet med den enkelte analysen og hvilke forutsetninger og avgrensninger som er lagt til grunn.”

Inspeksjonsbevis

1. Risikoanalyse for PRAB (PRF 10) beskriver en overordnet vurdering av totalrisiko for utvalgte topphendelser. Analysen er ikke brutt ned på et detaljeringsnivå som gir informasjon om risiko knyttet til ulike aktiviteter og områder innen virksomheten.
2. I PRF 10bis i PRABs styringssystem er det gjennomført en fareidentifisering for strekningene som PRAB opererer på. Identifiseringen dekker ikke alle aktiviteter ved virksomheten, eksempelvis ikke skifting. Det kunne ikke gjøres rede for at risiko og eventuelle tiltak er vurdert for de farer som er identifiserte. Det kunne heller ikke dokumenteres noen tilknytning mellom fareidentifiseringen i PRF 10bis og overordnet risikoanalyse, beredskapsplan eller opplæringsplaner.
3. I PRABs risikoanalyse PRF 10 er bruk av PRF 9.3.004 "Linjekännedom" forutsatt som en barriere i forhold til risiko for avsporing i Norge. Under intervjuer ble det opplyst at PRF 9.3.004 ikke gjelder i Norge.

4.4 Avvik 4

Peterson Rail AB følger ikke systematisk opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikoanalysen som er gjennomført for virksomheten i Norge.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 5-3

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

Inspeksjonsbevis

1. PRAB kunne ikke dokumentere at resultater og konklusjoner etter risikoanalysen følges opp.
2. I PRABs styringssystem i instruks PRF 1 beskrives det at det skal utarbeides en "hendelsesplan" med utgangspunkt i virksomhetens risikobilde. Planen skal sikre at ressurser settes inn der risikoen er uakseptabel eller der effekten er størst. En slik plan foreligger ikke.

4.5 Avvik 5

Peterson Rail AB har ikke oppdatert risikoanalysen for den norske virksomheten i henhold til endrede forutsetninger.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 5-3, første ledd

”Jernbanevirksomheten skal oppdatere risikoanalysene når endringer i forutsetningene og avgrensningene enkeltvis eller samlet påvirker resultatene av analysene, eller når det foreligger annen ny kunnskap som er av betydning for resultatene av analysene.”

Inspeksjonsbevis

1. Risikoanalysen i PRF 10 i PRABs interne styringssystem er ikke oppdatert i henhold til endrede forutsetninger (eksempler på dette er leverandører av materiell, vedlikehold og personell).

4.6 Avvik 6

Peterson Rail AB har ikke etablert krav til kompetanse for personell hos leverandører som utfører oppgaver av betydning for sikkerheten i den norske virksomheten. De har ikke sikret seg mulighet til å gjennomføre kontroll hos relevante leverandører.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 6-5

”Jernbanevirksomheten skal sørge for at det er etablert krav til kompetanse for personell hos leverandører som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten. Videre skal jernbanevirksomheten påse at leverandørene har systemer som sikrer at personellet som utfører ovennevnte oppgaver har tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene.”

Inspeksjonsbevis

1. Det foreligger ikke godkjenningskriterier for kompetanse for innleid personell hos PRAB. Eksempel på dette er skiftepersonell og kvalifisert personell for kontroll av materiell etter avsporing.
2. I kontrakt som er inngått med NSB AS har ikke PRAB sikret seg rett til kontroll (inspeksjon, revisjon eller lignende) hos NSB AS som leverandør. Det er heller ikke stilt noen krav til kompetanse for vedlikeholdspersonellet hos NSB AS.

4.7 Avvik 7

Peterson Rail AB har ikke sikret seg at arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten kun utføres av personell som har gjennomgått den opplæringen som virksomheten krever.

Avvik fra

Opplæringsforskriften § 2, første ledd

”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at arbeidsoppgaver som nevnt i § 1¹ kun utføres av personell som har gjennomgått den opplæring virksomheten krever.”

Inspeksjonsbevis

1. Det foreligger ikke godkjenningskriterier for kompetanse for innleid personell hos PRAB. Eksempel på dette er skiftepersonell og kvalifisert personell for kontroll av materiell etter avsporing.
2. I kontrakt som er inngått med NSB AS har ikke PRAB sikret seg rett til kontroll (inspeksjon, revisjon eller lignende) hos NSB AS som leverandør. Det er heller ikke stilt noen krav til kompetanse for vedlikeholdspersonellet hos NSB AS.

4.8 Avvik 8

Det foreligger hos Peterson Rail AB ikke opplæringsplaner for alt personell i Norge som utfører oppgaver av betydning for sikkerheten.

Avvik fra

Opplæringsforskriften § 3, første ledd

”Den som driver jernbanevirksomhet skal utarbeide en plan for opplæring av personell med arbeidsoppgaver som nevnt i § 1¹”

Inspeksjonsbevis

1. Det foreligger ikke opplæringsplaner for lokomotivførere og skiftere som leies inn i Norge.

¹ *Opplæringsforskriften § 1, andre ledd*

”Kravene i forskriften omfatter personell som utfører følgende arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten:

- a) utfører trafikkstyring,
- b) framfører rullende materiell,
- c) utfører eller leder skifting,
- d) utfører trafiksikkerhetsoppgaver om bord i tog, herunder beredskapsoppgaver,
- e) har sikkerhetsansvar ved arbeid og aktivitet i og ved spor,
- f) bedømmer den trafiksikkerhetsmessige tilstanden til rullende materiell i operativ drift og kjørevei i forhold til tekniske funksjoner.”

4.9 Avvik 9

For innleid personell i Norge med oppgaver av betydning for sikkerheten kan ikke Peterson Rail AB dokumentere hvordan opplæring er gjennomført og hvilken opplæring den enkelte har gjennomført.

Avvik fra

Opplæringsforskriften § 8

”Den som driver jernbanevirksomhet skal kunne dokumentere hvordan opplæringen gjennomføres, herunder hvilken opplæring hver enkelt som utfører arbeidsoppgaver som nevnt i § 1¹ har gjennomgått.”

Inspeksjonsbevis

1. PRAB registrerer ikke og følger ikke systematisk opp kompetanse for innleid personell.

4.10 Avvik 10

Det er ikke utstedet autorisasjonsbevis for Peterson Rail ABs egne førere, og det kan ikke dokumenteres at autorisering er gjennomført for innleide førere.

Peterson Rail AB har ikke definert hva som kreves av strekningskunnskap for strekningene det kjøres på i Norge for å kunne autoriseres.

Avvik fra

Autorisasjonsforskriften § 14

”Førere av trekraftkjøretøy skal ha autorisasjon. Autorisasjon gis av den som driver jernbanevirksomhet. Autorisasjon kan bare gis til personell som gjennom teoretiske og praktiske prøver har vist at de tilfredsstillende kompetansekrav som stilles i forskriften her, tilfredsstillende krav til fysisk og psykisk helse og for øvrig er skikket til å utføre arbeidsoppgaver som er tillagt førere av trekraftkjøretøy på en sikker måte.

Det skal utstedes et autorisasjonsbevis som minst skal inneholde:

1. Navn og adresse på jernbanevirksomheten som har gitt autorisasjonen.
2. Navn på føreren.
3. Utstedelsesdato og gyldighetstid.
4. Hvilke typer trekraftkjøretøy føreren kan kjøre.
5. Hvilke strekninger føreren kan kjøre.
6. Eventuelle begrensninger i autorisasjonen.

Autorisasjonen skal fornyes minst hvert 5. år.”

Inspeksjonsbevis

1. Autorisasjonsbevis er utarbeidet for PRABs egne lokomotivførere men er ikke utstedt til noen av disse. I følge intervjuet personell forventes signering og utstedelse av bevisene.
2. Ingen innleide lokomotivførere er autoriserte hos PRAB.
3. PRAB kunne ikke gjøre rede for hvilke krav som stilles for å inneha strekningskunnskap i Norge utover gjennomføring av én tjenestetur sammen med instruktør på den aktuelle strekningen. Det finnes heller ingen beskrivelse av hva som eventuelt medfører at en fører ikke lenger innehar strekningskunnskap.

4.11 Avvik 11

Peterson Rail AB kunne ikke gjøre rede for at det er definert hva som skal til for at autorisasjon skal trekkes tilbake eller hvem som har myndighet til å vurdere at den eventuelt igjen skal gyldiggjøres.

Avvik fra

Autorisasjonsforskriften § 15

”Den som driver jernbanevirksomhet skal trekke tilbake autorisasjonen til førere som ikke lenger anses å inneha tilstrekkelig kompetanse, ikke tilfredsstillende kravene til fysisk og psykisk helse, eller på annen måte ikke er skikket.

En eventuell ny autorisasjon gis i henhold til § 14 i forskriften her.”

Merknad:

§ 14 i Autorisasjonsforskriften er gjengitt i avvik 10 over.

Inspeksjonsbevis

1. I PRABs styringssystem i instruks PRF 9.3.008 beskrives at Trafikksamordner avgjør om fører skal tas ut av tjeneste etter en PASS-hendelse. Det foreligger ingen beskrivelse av hvem som kan sette føreren inn i tjeneste igjen. I forbindelse med PASS-hendelse i Norge i 2009 ble fører tatt ut av tjeneste av Trafikksamordner. Føreren ble så gjeninnsatt i tjeneste uten at det kan dokumenteres hvem som har besluttet dette eller hva som er grunnlag for beslutningen.
2. PRAB kunne ikke gjøre rede for hvilke krav som stilles for å inneha strekningskunnskap i Norge utover gjennomføring av én tjenestetur sammen med instruktør på den aktuelle strekningen. Det finnes heller ingen beskrivelse av hva som eventuelt medfører at en fører ikke lenger innehar strekningskunnskap.

4.12 Avvik 12

Peterson Rail AB har ikke en beredskapsplan for virksomheten i Norge som er basert på analyser eller operative planer for beredskapsplanen.

Beredskapsplanen er ikke samordnet med relevante offentlige myndigheter eller infrastrukturforvalters beredskapsplan i Norge.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 7-1

”Jernbanevirksomheten skal ha beredskap for nødssituasjoner. Beredskapsplanen skal være basert på resultater av analyser og være beskrevet i egne beredskapsplaner.

Beredskapsplanene skal være samordnet med relevante offentlige myndigheter.

Jernbaneforetak skal samordne sin beredskapsplan med infrastrukturforvalters beredskapsplan for den aktuelle strekning.”

Inspeksjonsbevis

1. Beredskapsplanen er i følge PRAB ikke basert på analyser.
2. I PRF 10bis i PRABs styringssystem er det gjennomført en fareidentifisering for strekningene som PRAB opererer på. Identifiseringen dekker ikke alle aktiviteter ved virksomheten, eksempelvis ikke skifting. Det kunne ikke gjøres rede for at risiko og eventuelle tiltak er vurdert for de farer som er identifiserte. Det kunne heller ikke dokumenteres noen tilknytning mellom fareidentifiseringen i PRF 10bis og overordnet risikoanalyse, beredskapsplan eller opplæringsplaner.
3. PRAB kunne ikke fremlegge operative beredskapsplaner for virksomheten i Norge.
4. PRAB kunne ikke dokumentere at beredskapsplanen er samordnet med relevante offentlige myndigheter eller infrastrukturforvalters beredskapsplan.

4.13 Avvik 13

Peterson Rail AB har ikke vurdert behovet for eller gjennomført beredskapsøvelser for virksomheten i Norge. Det foreligger heller ikke planer for slike øvelser.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 7-2, første ledd

”Jernbanevirksomheten skal regelmessig gjennomføre øvelser for å verifisere at beredskapen fungerer etter sin hensikt.”

Inspeksjonsbevis

1. Det er ikke gjennomført beredskapsøvelser hos PRAB i Norge.
2. Det foreligger ikke planer for gjennomføring av beredskapsøvelser for PRAB i Norge.
3. Det er ikke gjort en vurdering av behov for beredskapsøvelser og heller ikke hvilket personell som har behov for øvelse.

4.14 Avvik 14

Peterson Rail AB har ikke rapportert alle alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser i Norge til Statens jernbanetilsyn.

Avvik fra

Varslings- og rapporteringsforskriften § 5, første ledd

”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.”

Varslings- og rapporteringsforskriften § 6, første ledd

”Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager. Rapportering kan skje elektronisk.”

Inspeksjonsbevis

1. Hendelse i 2008 angående avsporing av godstog og 2 hendelser med påkjørsel av elg i 2009 er ikke rapport til SJT.

4.15 Avvik 15

Ikke alle alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser i Norge blir rapportert og registrert internt i Peterson Rail AB.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 8-1

”Jernbanevirksomheten skal sikre at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser blir rapportert og registrert internt.”

Inspeksjonsbevis

1. Det fremkom under intervjuer at ikke alle relevante uønskede hendelser rapporteres i PRABs system. Antallet registrerte hendelser og interne avvik for de 2 siste årene er kun 10-12 stykker totalt.
2. For hendelse i 2008 angående avsporing av godstog kunne PRAB ikke fremlegge intern rapportering.
3. PRAB har ikke mottatt noen rapporter om uønskede hendelser fra innleid personell.
4. I intervjuer fremkom det at enkelte hendelser meldes internt uten at de senere fremkommer i PRABs interne register over ulykker, hendelser og avvik. Eksempler på dette er rutesirkulærer som ikke kom frem til PRAB innen tidsfrist og fastmontering av GSM-R radio.
5. Hendelser med påkjørsel av elg i to tilfeller i 2009 samt hendelse med lastefeil og -forskyvning i 2009 er ikke registrert i PRABs interne register over ulykker, hendelser og avvik.
6. PRABs interne register over ulykker, hendelser og avvik inneholder ikke alle hendelser som er rapportert til SJT.
7. I PRABs styringssystem i instruks PRF 5 er det i vedlegg 2/3 gitt et skjema/sjekkliste som skal fylles ut av ”larmmottagare” ved rapportering om ulykker og tilløp. Utfylt skjema kunne ikke fremlegges for noen av hendelsene rapportert i Norge.
8. PRABs register over ulykker, hendelser og avvik inkluderer ikke materiell.

4.16 Avvik 16

Peterson Rail AB kan ikke dokumentere eller gjøre rede for at de har gjennomført undersøkelser eller analyser av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser eller jernbanehendelser i Norge. Det kan heller ikke dokumenteres eller redegjøres for at tiltak er fulgt opp eller effekter av disse evaluert.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 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.”

Inspeksjonsbevis

1. PRAB har ikke dokumentasjon av årsaksvurderinger og analyser etter ulykker, hendelser og avvik. Beslutninger om hvilke tiltak som skal gjennomføres eller hvem som har ansvar for gjennomføringen dokumenteres ikke. Det kunne heller ikke fremlegges dokumentasjon på at tiltak er gjennomført eller effekter av tiltakene er evaluert.
2. I PRABs styringssystem i instruks PRF 1 beskrives det at det skal gjøres utredning av alle andre hendelser enn rene bagateller, og at det for øvrige hendelser er tilstrekkelig med en enkel analyse. PRAB kunne ikke dokumentere at utredninger eller analyser er gjennomført for noen av de registrerte hendelsene i Norge.
3. I underlagsdokumentasjon for enkelte rapporterte hendelser i Norge er det beskrevet noen midlertidige tiltak. I PRABs interne oversikt over hendelser har de samme hendelsene fått status ”avsluttet” uten at det kan dokumenteres at endelige vedtak er vurdert, besluttet og fulgt opp.
4. I PRABs styringssystem i instruks PRF 1 pkt. 5.5 beskrives det at resultater fra hendelses- og utredningsrapporter skal gjennomgås av ledelsen i ledelsesmøter minst fire ganger per år. Det ble bekreftet at slik gjennomgang ikke er gjennomført ved PRAB.
5. I PRABs styringssystem i instruks PRF 1 pkt 5.5 beskrives det at protokoll fra ledelsesmøter (fire ganger per år) skal inneholde en sammenstilling av hendelsesrapporter og utredningsrapporter samt vedtak om foreslåtte tiltak fra oppfølginger og utredninger. Slik dokumentasjon foreligger ikke.
6. PRAB gir ikke systematisk tilbakemelding om vurderinger og eventuelle iverksatte tiltak til medarbeidere som har rapportert en hendelse.

4.17 Avvik 17

Peterson Rail AB kunne ikke gjøre rede for at avvik fra interne bestemmelser registreres eller følges opp i virksomheten.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 8-3, første og andre ledd

”Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra interne bestemmelser av betydning for å oppfylle krav i eller i medhold av jernbaneloven. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten enkeltvis og i forhold til andre avvik.

Jernbanevirksomheten skal klarlegge årsaker og iverksette korrigerende tiltak for å begrense skade og ulemper, samt hindre at avvik oppstår igjen. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er korrigert skal det ved behov iverksettes nødvendige kompensierende tiltak.”

Inspeksjonsbevis

1. PRAB har ikke dokumentasjon av årsaksvurderinger og analyser etter ulykker, hendelser og avvik. Beslutninger om hvilke tiltak som skal gjennomføres eller hvem som har ansvar for gjennomføringen dokumenteres ikke. Det kunne heller ikke fremlegges dokumentasjon på at tiltak er gjennomført eller effekter av tiltakene er evaluert.
2. I intervjuer fremkom det at enkelte hendelser meldes internt uten at de senere fremkommer i PRABs interne register over ulykker, hendelser og avvik. Eksempler på dette er rutesirkulærer som ikke kom frem til PRAB innen tidsfrist og fastmontering av GSM-R radio.
3. I henhold til PRF 9.5.001 i PRABs styringssystem skal oppfølging av alt personell i PRAB gjennomføres årlig. Oppfølgingen skal dokumenteres i skjemaer PRF 9.5.101-104. Det kunne ikke gjøres rede for at slik oppfølging er gjennomført ved PRAB.
4. I PRABs system for registrering av kvitteringer for mottatte PRM (interne sirkulærer) fremgikk det at ikke alle ansatte hadde kvittert for mottagelse av alle PRM. Det fremgikk ikke i dette systemet eller i øvrige beskrivelser hvordan avvik fra kvitteringsbestemmelser skal følges opp.

5 Observasjoner

Det er ikke registrert observasjoner i denne inspeksjonen.

6 Andre forhold

Det er ikke avdekket andre forhold i denne inspeksjonen.

7 Gjennomføring

Formøte : Ikke gjennomført

Dokumentasjonsgjennomgang : 12.03.2009 – 14.04.2009

Åpningsmøte : 15.04.2009

Feltarbeid : 15.04.2009-16.04.2009

Sluttmøte : 16.04.2009

Vedlegg 1 – Peterson Rail ABs egen dokumentasjon

Dokumenter benyttet ved dokumentgjennomgang (i hovedsak dokumenter oversendt i forbindelse med søknad om sikkerhets sertifikat i 2007 og 2008)

Følgende av Peterson Rail ABs dokumenter ble gjennomgått før feltarbeidet:

Dokumentnummer	Dokumenttittel	Dato/utgave	Kommentar
PRF 0	Portalføreskrift for Peterson rail AB sikkerhetsstyrningssystem	26.09.2007	
PRF 1	Sikkerhetsstyrning ved Peterson Rail AB	26.09.2007	
PRF 2	Övriga säkerhetsbestämmelser	09.12.2007	
PRF 3	Dokumentstyrning	26.09.2007	
PRF 4	Tillägg och undantag til BVF 900.3	26.09.2007	
PRF 5	Hantering av olyckor och tillbud	26.09.2007	
PRF 5bis	Beredskapsplan i Norge	29.02.2008	
PRF 6	Drogpolicy och Hälsokrav för personal med arbetsoppgifter av betydelse för trafiksäkerheten	26.09.2007	
PRF 7	Utbildning och behörighet i trafiksikkerhetstjenst	13.03.2008	
PRF 7.1	Utbildningsplan for svenske lokførere ved Peterson Rail AB til lokførere av godståg i Norge	09.12.2007	
PRF 7.2	Plan for kompletteringsutbildning for lokførere med norsk lokførarutbildning ved Peterson Rail AB	09.12.2007	
PRF 7.4	Utbildningsplan for svenske lokførere ved Peterson Rail AB til förare av växling och kippståg i Norge	03.03.2008	
PRF 8	Fordonsföreskrifter	09.12.2007	
PRF 9	Trafikföreskrifter och Instruksjoner	26.09.2007	
PRF 9.2.102	Uppföljningsblankett fordonsförare	26.09.2007	
PRF 9.3	Trafiksikkerhet	09.12.2007	
PRF 9.3.001	Användning av dragfordon utan verksam ATC	26.09.2007	
PRF 9.3.002	Vagnvikter, tåglängder anvisningar for förare	09.12.2007	
PRF 9.3.003	Bromsprov utförs enbart av förare - tillägg til SJF 312	09.12.2007	
PRF 9.3.004	Linjekännedom	26.09.2007	
PRF 9.3.005	Vagnuttagning som framförs av radiolok	26.09.2007	
PRF 9.3.007	Föreskrift for syning av vagnar i godståg	09.12.2007	
PRF 9.3.008	Körning mot stoppsignal utan tillstånd	26.09.2007	

Dokumentnummer	Dokumenttittel	Dato/utgave	Kommentar
PRF 9.3.009	Retardationskontroll	26.09.2007	
PRF 9.3.011	Norsk ordlista	27.11.2007	
PRF 9.3.012	Specialtransporter	27.11.2007	
PRF 9.4	Lokala föreskrifter och instruktioner	26.09.2007	
PRF 9.4.001	Instruktion for körning Hove-Moss	05.04.2008	
PRF 9.5	Personal	26.09.2007	
PRF 9.5.001	Föreskrift for oppfølging av personal i trafiksikkerhetstjenst	26.09.2007	
PRF 9.5.002	Föreskrift for inhyrning av personal i trafiksikkerhetstjenst	18.09.2007	
PRF 9.5.006	Larmrutiner vid olycka eller tilbud	26.09.2007	
PRF 9.5.007	Föreskrift for personal som varit inblandad i olycka eller tilbud	26.09.2007	
PRF 9.5.008	Order og tildelingsrutiner	28.02.2008	
PRF 9.5.101	Oppføljings-sammenstilling	26.09.2007	
PRF 9.2.102	Oppføljingsblankett fordonførere	26.09.2007	
PRF 9.5.103	Oppføljingsblankett tilsynsman	18.09.2007	
PRF 9.5.104	Oppføljingsblankett stationær tjenst	26.09.2007	
PRF 9.5.105	Blankett Rapport-Hendelse/Incident	18.09.2007	
PRF 9.5.106	Intyg for inhyrd personal i trafiksikkerhetstjenst	18.09.2007	
PRF 9.5.107	Auktorisationsbevis	24.11.2007	
PRF 9.5.108			
PRF 10	Risikalanalyse av Peterson AB verksamhet	20.03.2008	
PRF 10 bis	Risikalanalyse av ulike jernvægsstræcker i Norge	30.01.2008	
e-post fra PRAB	Kommentarer til jernbanetilsynet	10.03.2009	Besvarelse av spørsmål stilt i varsel om inspeksjon
e-post fra PRAB	PRAB PRF 10 bilag 1	10.03.2009	Beskrivelse av virksomheten
e-post fra PRAB	Komplettering till tidligere oversânt material jernbanetilsynet 09-03-16	17.03.2009	Utfyllende informasjon om punkter fra varsel om inspeksjon etter forespørsel fra tilsynet.
e-post fra PRAB	Oversendt ytterligere informasjon	18.03.2009	Ettersendt liste over innleid personal fra CargoNet AS
e-post fra PRAB	Komplettering av tilsendt materiale	27.03.2009	
	Avtale OD og PRAB 2009		Vedlegg til e-post 27.03.09
	Intyg Baneservice 2009 side 1		Vedlegg til e-post 27.03.09
	Intyg baneservice 2009 side 2		Vedlegg til e-post 27.03.09
	Kompetanseregister Grenland Rail AS		Vedlegg til e-post 27.03.09
	Passage av dværgsignal i stopp 2009		Vedlegg til e-post 27.03.09
	Passage av stopp i 2009		Vedlegg til e-post 27.03.09

Dokumentnummer	Dokumenttittel	Dato/utgave	Kommentar
PRF 9.5 107	Auktorisationsbevis		Vedlegg til e-post 27.03.09
PRM 05	Radioanvändning i Moss i 2008		Vedlegg til e-post 27.03.09
	Sammanstilling hendelser i Norge		Vedlegg til e-post 27.03.09
	Snedlastad stock i tåg i 2009		Vedlegg til e-post 27.03.09
	Urspåring i 2008		Vedlegg til e-post 27.03.09
	NSB avtale		Vedlegg til e-post 27.03.09

Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet

Dokumenter og undersøkelser benyttet ved feltarbeid (stikkprøver, fremlagte dokumenter o.l.)

Peterson Rail AB presenterte/fremviste under inspeksjonen enkelte dokumenter og systemer som eksempler i forbindelse med spørsmål som ble stilt. hovedsakelig ble dette materialet vist elektronisk. Under beskrives kort noe av det materialet som ble presentert på denne måten under inspeksjonen.

- Oppdatert forsikring for Peterson Rail AB gjeldende fra 01.05.2009 (fremlagt signert papirutgave)
- PRM 4 (2009): Rapporter om jernbanehendelser osv (PRM fremlagt i papirutgave)
- Elektronisk lagrede eksempler på autorisasjonsbevis og kompetanseregistreringer fra noen av leverandørene.
- Eksempler på dokumenter fra sikkerhetsstyringssystemet i elektronisk utgave
- Elektronisk register for feilmeldinger for materiell
- Elektroniske kvitteringsmeldinger for sirkulære
- Elektronisk register over kvitteringsmeldinger for "PRM" Peterson Rail meddelande
- Elektronisk register for kompetanse for egne ansatte