



Railcare Tåg AB

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 11-09

Railcare Tåg AB
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 11-09
Saksnummer: 09/461
Inspeksjonsdato: 22-23.09.2009
Foretak: Railcare Tåg AB
Enhet: Virksomhet i Norge
Kontaktperson: M. Marklund (H. Winkelman, Grenland Rail AS)
Inspeksjonslag: Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn, Revisjonsleder
Geir Danielsen, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor

Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter inspeksjon av Railcare Tåg ABs norske virksomhet.

Hovedkonklusjon

Railcare Tåg ABs trafikkutøvelse i Norge er svært begrenset. Pr. i dag utføres den av én sentral leverandør.

Railcare Tåg AB kan i altfor liten grad synliggjøre nødvendig styring og kontroll med virksomheten på norsk side.

Ivaretagelse av operativ sikkerhet hviler i stor grad på uformell dialog og dedikerte medarbeidere.

Utarbeidet dato: 12.10.2009

Sign.:

Godkjent dato:

Sign.:

Sjur Sæteren
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
5	Observasjoner.....	15
6	Andre forhold.....	15
7	Gjennomføring.....	15
	Vedlegg 1 – Railcare Tåg ABs egen dokumentasjon.....	16
	Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet.....	18

1 Innledning

Inspeksjonen har hatt som mål å avklare hvorvidt Railcare Tåg 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 16.09.2008 og senere utvidelser.

Pr. i dag er det Grenland Rail AS som utfører all kjøring for Railcare Tåg AB i Norge som leverandør til Railcare Tåg AB.

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 REVISJONSBEVIS som er det faktaunderlaget som fastsettelsen av avvik og observasjoner bygger på. Inspeksjonsbevisene er gjennomgått på sluttmøtet i inspeksjonen. MERKNADER er kommentarer fra tilsynet for å forklare eller gi veiledning knyttet til revisjonsbevisene.

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 Railcare Tåg AB ved dennes hovedleverandør – Grenland Rail AS i Skien. Virksomheten har gitt inspeksjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell – og har lagt forholdene godt 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 varsling, 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 samtrafikkevennen 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 Railcare Tåg AB i forbindelse med søknad om sikkerhetssertifikat. I tillegg har Railcare Tåg 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 Railcare Tåg ABs og Grenland Rails 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, intervjuer av personell hos Railcare Tåg AB og Grenland Rail AS samt undersøkelser knyttet til ovennevnte temaer. Undersøkelser og intervjuer har blitt gjennomført hos Grenland Rail AS i Skien.

4 Avvik

Om hjemmel for avvik

Inspeksjonen har hatt som mål å avklare hvorvidt Railcare Tåg 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 med senere utvidelser.

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 TSI-er 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.

Avvik 1

Barrierer som reduserer sannsynligheten for at feil og farer og ulykkessituasjoner utvikler seg, er ikke kjent i virksomheten i Norge.

Sikkerhetsforskriften § 3-3 tredje ledd

”Det skal være kjent i virksomheten hvilke barrierer som er etablert og hvilken funksjon de skal ivareta.”

Revisjonsbevis:

1. Barrierer for å redusere sannsynligheten for uakseptabel risiko er ikke synliggjort for vedlikeholdspersonell og for operativt personell.

Merknad:

I vedlikeholdsdokumentasjonen fremkommer generelle beskrivelser av sikkerhetskritiske feil, men bakgrunnen for bestemmelsen av disse fremkommer ikke. Likedan fremkommer ikke betydningen en slik kategorisering har for utførelse av vedlikeholdet. I sjekklister for gjennomføring av vedlikehold eller i instruksjoner for hvordan ulike vedlikeholdspunkter skal gjennomføres, er det ikke synliggjort for vedlikeholdspersonellet hvilke punkter som berører barrierer mot uakseptabel risiko.

Likedan er ikke barrierer synliggjort for førere og trafikkstyrere på en måte som for eksempel gir støtte til å ta avgjørelser mht kritikalitetsvurdering og håndtering av tekniske feil (jf avvik 13).

Avvik 2

Det er vesentlige mangler ved Railcares bruk av 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 jernbanevirksomheter og tredjeparts virksomhet.”

Revisjonsbevis:

1. Railcare Tåg ABs leverandøravtale som ble oversendt 14.09.09 med Grenland Rail AS bryter med krav i lisensforskriften. Railcare Tåg AB tok initiativ til umiddelbar utbedring av avtalen.
2. Avtaler (av sikkerhetsmessig betydning) med leverandører og leverandørers leverandører mangler gjennomgående krav til kompetanse eller til at kompetanse skal godkjennes av innkjøper.

3. Leder av Grenland Rail AS utfører mange sikkerhetsmessige oppgaver for Railcare Tåg AB som ikke er klart definert i avtaler eller andre styringsdokumenter, for eksempel: Instruktør/gjennomgang med førere av førerhåndboken, transportleder med begrensede oppgaver (trafikkledelse i Norge), bidrag til utarbeidelse av beredskapsøvelser, utarbeidelse av instruksjoner for kjøring mv.
4. Railcare Tåg AB har ikke sørget for at alle underleverandører har avtaler som sikrer Railcare Tåg AB nødvendig kontroll – for eksempel er avtale med skifter som er innleid av Grenland Rail AS som enkeltmannsforetak mangelfull og at Grenland Rail AS har brukt ekstern leverandør til utførelse av korrektivt vedlikehold (på maskin som brukes bla til kjøring for Railcare Tåg AB) uten at avtale forelå.
5. Railcare Tåg AB og Grenland Rail AS har ikke forsikret seg om at leverandører av førere distribuerer relevante sirkulærer til disse.
6. NSBs bedriftshelsetjeneste benyttes til helsekontroll av førere som kjører oppdrag der Railcare Tåg AB er trafikkutøver – tjenesten er ikke regulert av noen avtale.
7. JBV benyttes til å utføre sikkerhetskontroller for førere og skiftere som utfører oppdrag der Railcare Tåg AB er trafikkutøver – tjenesten er ikke regulert av noen avtale.
8. Railcare Tåg AB har ikke sørget for at det er stilt krav til kompetanse hos MiTrans for vedlikehold på materiell som brukes i transport for Railcare Tåg AB.
9. Railcare Tåg AB har ikke sikret seg rett til å informeres om og evt. godkjenne viktige underleverandører som Grenland Rail AS benytter i kjøring for Railcare Tåg AB i Norge.
10. Trekkraft som var innleid fra CargoLink AS ble brukt i transport for Railcare Tåg AB uten at annet enn driftstillatelse er etterspurt, ikke vedlikeholdsstatus. Leieforholdet er for øvrig avsluttet.
11. Railcare Tåg AB har ikke satt krav til kompetanse til stillinger/funksjoner av sikkerhetsmessig betydning hos Grenland Rail AS og har alternativt heller ikke godkjent kompetansekrav hos Grenland Rail AS.
12. Railcare Tåg AB har ikke bestemmelser som er kjent i virksomheten i Norge hva gjelder uttak av førere etter brudd på trafiksikkerhetsbestemmelser og gjeninnsetting i tjeneste.
13. Railcare Tåg ABs oppfølging av et avvik fra en "leverandørrevisjon" (spørreskjema) er bare skjedd muntlig¹.
14. Railcare Tåg AB har ikke bestemmelser for å sikre at underlaget for autoriseringer er tilfredsstillende.

¹ Jf også *Sikkerhetsforskriften* § 8-3

Avvik 3

Det er vesentlige mangler i godkjenning og sporbarhet av dokumentasjon som gjelder trafikken i Norge.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 4-5

"Sikkerhetsstyringsystemet 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 sikkerhetsstyringsystemet. Dokumentasjonen skal være sporbar."

Revisjonsbevis

1. Det er flere eksempler på at dokumenter som brukes for Railcare Tåg AB som trafikkutøver i Norge ikke har en klar gyldighetsstatus og utgivelsesstatus.
2. Railcare Tåg ABs førerhåndbok inneholder sentrale bestemmelser for førere og fordeles til disse, men samlingen/forsiden er ikke et styrt dokument. "Larmnummer" finnes foreløpig bare på forsiden av håndboken.
3. Railcare Tåg AB og Grenland Rail AS har ikke forsikret seg om at leverandører av førere distribuerer relevante sirkulærer til disse.
4. Det er utarbeidet 2 instruksjoner for Railcare Tåg ABs transportere. Instruksene vurderes av Railcare Tåg AB å ha en sikkerhetsmessig betydning. Instruksene er ikke styrte dokumenter og godkjenningsstatus framgår ikke.
5. Ikke alle opplæringsplaner for operativt personell i Norge er godkjent. Opplæringsprogram for øvrig personell er ikke utarbeidet.

Avvik 4

Railcare Tåg AB har ikke akseptkriterier for alle forhold av betydning for sikkerheten ved trafikkering i Norge.

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:

1. Det er ikke etablert rutiner for håndtering av tekniske feil som oppstår underveis. Vurdering av deres kritikalitet gjøres ut i fra faglig skjønn. Det er ikke etablert noen krav til dokumenterbar risikovurdering og bruk av akseptkriterier for slike feil.

2. Akseptkriterier som er brukt i analyse Alnabru-Grefsen-Roa-Hønefoss er ikke i tråd med prosedyre 600.2.4 (utført som HUL-analyse)

Avvik 5

Det gjennomføres ikke risikoanalyser som er nødvendige for at virksomheten i Norge drives sikkerhetsmessig forsvarlig.

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."

Revisjonsbevis:

1. Det kunne ikke vises til at det er etablert en metodikk for risikovurdering av operative feil som oppstår eller at det er gjennomført en risikovurdering i forkant av hyppig forekommende feil som oppstår.
2. Det er ikke etablert rutiner for håndtering av tekniske feil som oppstår underveis. Vurdering av deres kritikalitet gjøres ut i fra faglig skjønn. Det er ikke etablert noen krav til dokumenterbar risikovurdering og bruk av akseptkriterier for slike feil.
3. Akseptkriterier som er brukt i analyse Alnabru-Grefsen-Roa-Hønefoss er ikke i tråd med prosedyre 600.2.4 (utført som HUL-analyse)

Avvik 6

Beskrivelse foreligger ikke for alle ledelses- og ansvarsforhold av betydning for sikkerheten ved virksomheten i Norge.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 6-1 annet ledd

"Jernbanevirksomheten skal være organisert slik at personellens ansvar og myndighet klart fremgår.

Beskrivelse av ledelses- og ansvarsforhold av betydning for sikkerheten skal til enhver tid foreligge."

Revisjonsbevis:

1. Leder av Grenland Rail AS utfører mange sikkerhetsmessige oppgaver for Railcare Tåg AB som ikke er klart definert i avtaler eller andre styringsdokumenter, for eksempel: Instruktør/gjennomgang med førere av førerhåndboken, transportleder med begrensede oppgaver (trafikkledelse i Norge), bidrag til utarbeidelse av beredskapsøvelser, utarbeidelse av instruksjoner for kjøring mv.

2. Det er ikke klart definert hvem som har ansvar for å ta stilling til feil som oppstår på rullende materiell under kjøring.
3. Det er ikke utarbeidet stillingsbeskrivelse/ funksjonsbeskrivelse el for fører og skifter som utfører arbeidet i forbindelse med Railcare Tåg ABs transporter.

Avvik 7

Railcare Tåg AB har ikke krav til kompetanse og opplæringsprogrammer for alt personell som utfører oppgaver av betydning for sikkerheten i Norge.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 6-4

"Jernbaneverksamheten skal ha krav til kompetanse for personell som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten.

Jernbaneverksamheten skal ha opplæringsprogrammer for å sikre personellet kompetanse."

Revisjonsbevis:

1. Railcare Tåg AB har ikke satt krav til kompetanse for instruktør, veileder og sensor for virksomheten i Norge. Disse oppgavene er heller ikke entydig definert.
2. Ikke alle opplæringsplaner for operativt personell i Norge er godkjent. Opplæringsprogram for øvrig personell er ikke utarbeidet.

Avvik 8

Railcare Tåg AB har ikke sørget for at det er etablert krav til kompetanse for personell hos leverandører som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten i Norge.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 6-5

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

Revisjonsbevis:

1. Avtaler (av sikkerhetsmessig betydning) med leverandører og leverandørers leverandører mangler gjennomgående krav til kompetanse eller til at kompetanse skal godkjennes av innkjøper.
2. Railcare Tåg AB har ikke sørget for at det er stilt krav til kompetanse hos MiTrans for vedlikehold på materiell som brukes i transporter for Railcare Tåg AB.

3. Railcare Tåg AB har ikke satt krav til kompetanse til stillinger/funksjoner av sikkerhetsmessig betydning hos Grenland Rail AS og har alternativt heller ikke godkjent kompetansekrav hos Grenland Rail AS.

Avvik 9

Railcare Tåg AB har ikke beredskap for nødssituasjoner som kan oppstå på norsk side.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 7-1 første ledd

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

Revisjonsbevis:

1. Railcare Tåg AB har etablert bestemmelser for varsling ved ulykker, men har ikke etablert en egen beredskap for virksomheten i Norge.

Avvik 10

Autorisasjonsbevis som er utstedt av Railcare Tåg AB, for førere som kjører i Norge, er mangelfulle.

Avvik fra:

Kompetansforskriften § 14 annet ledd

”Det skal utstedes autorisasjonsbevis som minst skal inneholde:

...

4. Hvilke type trekkraftkjøretøy føreren kan kjøre

5. Hvilke strekninger føreren kan kjøre

...”

Revisjonsbevis:

1. Railcare Tåg AB har ikke bestemmelser for å sikre at underlaget for autoriseringer er tilfredsstillende.
2. Railcare Tåg ABs autorisasjonsbevis har mangler ved at strekningskunnskap ikke er angitt og ikke alle autorisasjonsbevis angir hvilke materielle typer fører kan kjøre.
3. Railcare Tåg ABs autorisasjonsbevis er utstedt 17.09.09, før 17.09.09 hadde Railcare Tåg AB ikke utstedt autorisasjonsbevis.

Avvik 11

Railcare Tåg AB sikrer ikke at det rullende materiellet som brukes i Norge til enhver tid er i sikkerhetsmessig forsvarlig stand.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 11-1 første ledd

”Jernbaneforetaket skal sikre at trafikken skjer på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, herunder at det rullende materiellet som brukes til enhver tid er i sikkerhetsmessig forsvarlig stand.”

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke etablert rutiner for håndtering av tekniske feil som oppstår underveis. Vurdering av deres kritikalitet gjøres ut i fra faglig skjønn. Det er ikke etablert noen krav til dokumenterbar risikovurdering og bruk av akseptkriterier for slike feil.

5 Observasjoner

Observasjon 1

Det er påvist svakheter knyttet til testing og opplæring i beredskap.

Revisjonsbevis:

1. Beredskapsøvelser er ikke gjennomført, men det foreligger en plan for beredskapsøvelse. Jf Sikkerhetsforskriften § 7-1 første ledd.
2. Lokomotivfører har ikke fått opplæring i beredskap.

6 Andre forhold

Følgende forhold som ikke ble vurdert å falle inn under krav til sikkerhets sertifikat del B, men som kan indikere svakheter knyttet til krav til sikkerhets sertifikat del A ble notert:

1. Det kunne ikke fremvises mål med tilhørende planer for måloppnåelse som er dekkende for virksomheten i Norge.
2. Railcare Tåg AB har ingen styrt oversikt over risikoanalyser, og ingen oversikt over forutsetninger og begrensninger i RA utover angivelse av forutsetninger og begrensninger i selve analysene.

7 Gjennomføring

Formøte	: Ikke gjennomført
Dokumentasjonsgjennomgang	: 10.-21.09.2009
Åpningsmøte	: 22.09.2009
Feltarbeid	: 22.-23.09.2009
Sluttmøte	: 23.09.2009

Vedlegg 1 – Railcare Tåg ABs egen dokumentasjon

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

Følgende av Railcare Tåg ABs dokumenter ble gjennomgått før feltarbeidet:

Dokumentnummer	Dokumenttittel	Dato/utgave	Kommentar
	Ansvarsfordeling mellom RC og GR		Udatert
RCTF 600.1	Sikkerhetsmanual (oversikt over innhold)		Udatert
RCTF 600.2.1	Policy och mål	01.11.07	
BTF 600.2.2	Organisation och befattningar	18.03.08	
BTF 600.5	Besiktning, funksjonskontroll och underhåll av fordon	18.03.09	
RCTF 600.2.4	Risikanalyser	18.03.08	
RCTF 600.3.1	Särskilda riktlinjer för Railcare Tåg AB trafikkutøvelse i Norge	01.09.08	
RCTF 600.3.2	Lastinstruksjoner	01.11.07	
RCTF 600.3.3	Kontroll etter lastning...	01.11.07	
RCTF 600.3.4	Bromsinstruksjoner	01.11.07	
RCTF 600.3.6	Linjekennedom	01.11.07	
RCTF 600.3.302	Rapport, Hændelse/incident	01.11.07	
RCTF 600.4.2	Hälsokrav		
RCTF 600.4.3.N	Opplæring...	02.06.08	
RCTF 600.4.3-1.N	Opplæringsplan personlig sikkerhet		Udatert. To dokumenter med samme nummer
RCTF 600.4.3-1.N	Opplæringsplan togsammensetning		Udatert. To dokumenter med samme nummer
RCTF 600.4.3-2 til 10	Diverse opplæringsplaner		Udatert
RCTF 600.6 N	Beredskapsplan	01.06.08	
RCTF 600.6-1.N	Sjekkliste for muntlig varsling		Udatert
	Diverse avtaler: <ul style="list-style-type: none"> • Railcare- Grenland Rail AS • Fullmakt, trafikledning i Norge • Leie av trekraft CargoLink AS- Grenland Rail AS • Ofotbanen Drift AS- Grenland Rail AS • Mitrans - Grenland Rail AS (kontroll og vedlikehold) 		
	Brev med oversikt over personell med sikkerhetstjeneste...	05.02.09	

Dokumentnummer	Dokumenttittel	Dato/utgave	Kommentar
	Leverandøroversikt Railcare Tåg AB og Grenland Rail AS	25.08.09	Vedlegg til brev
	Oversikt over planlagte beredskapsøvelser Railcare Tåg AB /Grenland Rail AS 2009		Udatert. Vedlegg til brev.
	Instruks for kjøring av kipp Alnabru-Lillestrøm		Udatert. Vedlegg til brev.
	Instruks for kjøring av kipp Hønefoss- Hensmoen		Udatert. Vedlegg til brev.
	Riskovurdring: Kjøring av tømmertog ...	02.06.08	
	Riskovurdering: Kjøring av godstog Alnabru- Grefsen-Roa-Hønefoss	04.05.09	
	Kompetanseregister for Grenland Rail AS	25.08.09	
	Diverse kompetansedokumenter for 2 førere		

Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet

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

Railcare Tåg 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.

- Autorisasjonsbevis for samtlige førere, datert 17.09.09
- Rammeavtale Railcare Tåg AB – Green Cargo AB
- Overordnede mål, Bantåg AB
- Maskinlogg Skd 226
- Diverse dokumentasjon på utførte terminkontroller for Skd 226 (herunder BR1 i 2007, 2008 og 2009 og S1 i 2007, 2008 og 2009).
- RCTF 600.2.202 som inneholder bla risikomatrise
- Førerhåndbok, 01.11.07