



Baneservice AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 12-09

Baneservice AS
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 12-09
Saksnr: 09/488
Revisjonsdato: 30.10.2009 – 13.11.2009
Foretak: Baneservice AS
Enhet:
Kontaktperson: Johanna Öster
Revisjonslag: Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn, Ledende revisor
Erik Borgersen, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor
Charlotte Grøntved, Statens Jernbanetilsyn, Fagekspert
Harald Hilton, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor
Henriette Fjæreide Veland, Statens jernbanetilsyn, Observatør

Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av sikkerhetsstyringssystemet som gjelder for Baneservice AS' virksomhet.

Hovedkonklusjon

Det er omfattende og alvorlige mangler i sikkerhetsstyringen, blant annet ved at:

- Sikkerhetsstyringssystemet i begrenset grad er kjent og etterlevd
- Det er mangelfull oversikt over når Baneservice AS opptrer som egen trafikkutøver
- Behandling av avvik, jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser er svært mangelfull
- Det er svært begrenset styring av leverandører av sikkerhetsmessig betydning
- Det er alvorlige mangler i vedlikeholdsstyringen
- Det er alvorlige mangler knyttet til opplæring og kompetansestyring.

Utarbeidet dato: 20.11.2009

Sign.:

Godkjent dato:

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Erik Ø. Johnsen
Direktør

1	Innledning.....	4
2	Dokumentunderlag.....	5
	2.1 Myndighetskrav	5
	2.2 Bedriftsinterne krav.....	5
3	Revisjonsomfang.....	5
4	Avvik.....	6
5	Andre forhold.....	17
6	Gjennomføring.....	18
	Vedlegg 1 – Baneservice AS' egen dokumentasjon	19
	Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet.....	20

1 Innledning

Baneservice AS (BS) fikk 15.04.2009 sikkerhets sertifikat del A og B for å drive godstransport på det nasjonale jernbanenettet. Denne rapporten omhandler første revisjon etter at sikkerhets sertifikat ble gitt.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Baneservice AS gjennomfører sin godstransport under egen lisens på det nasjonale jernbanenettet i samsvar med bestemmelser i jernbanelovgivningen. Revisjonen skulle dekke forhold relatert til organisasjon, kompetanse, vedlikehold av rullende materiell, togframføring, lastsikring, beredskap og sikkerhetsstyring, herunder:

- System for identifisering av nye krav
- Dokumentstyring
- Beredskap
- Interne revisjoner
- Risikoanalyser
- Behandling av uønskede hendelser
- Leverandørstyring

Denne tilsynsrapporten 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 tredjeperson.

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel korrigerende avvik innenfor en tidsfrist. Ved alvorlige regelverksbrudd - som i dette tilfellet - kan Statens jernbanetilsyn pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller også trekke sikkerhets sertifikatet 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 Baneservice AS. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell – og har lagt alle forhold til rette for en 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)
- Lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)
- Forskrift 16. desember 2005 nr. 1490 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)

2.2 Bedriftsinterne krav

Baneservice AS' egen dokumentasjon som er benyttet ved dokumentgjennomgang og feltarbeid er beskrevet i vedlegg 1.

3 Revisjonsomfang

Revisjonen dekket Baneservice AS sin jernbanevirksomhet under egen lisens og omfattet gjennomgang av dokumenter, intervjuer av ledelse og medarbeidere og undersøkelser knyttet til godstransport. Intervjuer og undersøkelser ble gjennomført hos Baneservice AS.

4 Avvik

Avvik 1

Baneservice AS utøver ikke nødvendig sikkerhetsstyring. Det er alvorlige og omfattende mangler i sikkerhetsstyringen, herunder styring av leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 4-1

"Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomhet som drives."

Revisjonsbevis:

1. BS har selv identifisert manglende oppfyllelse av enkelte forskriftskrav, men det er ikke etablert tiltak med frister og ansvarlige for alle identifiserte mangler.
2. Det er ikke klart for alt operativt personell med behov for slik kunnskap når BS kjører på egen lisens og når BS er leverandør til andre trafikkutøvere.
3. Det er ikke etablert noen praksis for sikkerhetsmessig kvalitetssikring ved inngåelse eller endring av avtaler med sikkerhetsmessig betydning.
4. Det mangler tilfredsstillende avtaler med flere leverandører som av BS selv er vurdert å ha sikkerhetsmessig betydning og også med enkelte andre leverandører så som:
 - a. Norsk jernbaneskole om opplæring
 - b. Tågab om typekurs for førere
 - c. Plan Urban om etablering av farelogg (avtale gikk ut i februar 2009)
 - d. Mantena (Komponenter, 1 påsporing av materiell).
5. Bestemmelse om aktiv risikostyring i rollebeskrivelser kunne ikke redegjøres for av dem som har rollene utover at det er gjennomført en overordnet risikoanalyse.
6. Det er ingen bestemmelser som angir akseptkriterier og fremgangsmåte for gjennomføring av enkle risikovurderinger for tekniske feil som oppstår under drift og som ikke er predefinert for vogner (skadekatalog) eller trekraft. Risikoanalyseprosessen (SHB 2 3) er ikke tilrettelagt for operative vurderinger.
7. Ikke alle ledelses- og ansvarsforhold er klart beskrevet og oppfattet.
8. Det er store mangler ved BS sin styring av strekningskunnskap.
9. BS har ikke bestemmelser mht når strekningskunnskap må oppfriskes, men fører kan reservere seg hvis han ikke er komfortabel med å kjøre på en strekning.
10. Det kunne ikke vises til at BS har fulgt opp sin beredskapsøvelse fra januar 2009 for å undersøke i hvilken grad beredskapen fungerer etter sin hensikt.
11. Øvrige avvik/revisjonsbevis viser at det flere alvorlige mangler i sikkerhetsstyringen.

Avvik 2

BS har ikke en sikkerhetspolitikk som er tilstrekkelig formidlet til alt personell.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 3-1

"Jernbanevirksomheten skal ha en sikkerhetspolitikk som er forankret hos organisasjonens øverste leder og formidlet til alt personell."

¹ Utkast foreligger

Revisjonsbevis:

1. Innhold i s-politikken er ikke enhetlig oppfattet. Sikkerhetspolitikken innhold vedr *"prioritering av sikkerheten innen rimelighetens grenser"* er gjennomgående ikke forstått. Herunder er det uklart hvordan sikkerhetspolitikken innhold vedr prioritering av sikkerheten innen rimelighetens grenser er forenlig med krav i noen rollebeskrivelser om å sørge for at *"sikkerhet gis høyeste prioritet i alle aktiviteter"*.

Avvik 3

BS har ikke mål som er tilstrekkelig egnet til å opprettholde og forbedre sikkerheten.

BS har ikke konkrete planer som viser hvordan målene skal oppnås.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 3-2 første og andre ledd

"Jernbanevirksomheten skal ha kvalitative og kvantitative mål som er egnet for 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:

1. BS har mål på et overordnet nivå, men disse er ikke operasjonalisert slik at de er egnet å styre etter.
2. Intervjuet mellomleder hadde krav i sin rollebeskrivelse om bidra til å oppnå mål. Han var ikke kjent med annet enn økonomiske mål.
3. BS har ikke konkrete planer som viser hvordan målene skal oppnås.

Avvik 4

BS har ikke egnede barrierer som reduserer sannsynligheten for at feil og fare- og ulykkessituasjoner utvikler seg. Barrierer er derved heller ikke kjent.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 3-3

"Jernbanevirksomheten skal ha barrierer som reduserer sannsynligheten for at feil og fare- og ulykkessituasjoner utvikler seg. Barrierene skal begrense mulige skader og ulemper. Der det er nødvendig med flere barrierer, skal det være tilstrekkelig uavhengighet mellom barrierene.

Virksomheten skal planlegges, organiseres og utføres med henblikk på at en enkeltfeil ikke skal føre til tap av menneskeliv eller alvorlig personskade.

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

Revisjonsbevis:

1. Det kunne ikke redegjøres for hvordan barrierer er etablert på en måte som har betydning i praktisk bruk. Barrierer er ikke synliggjort for operativt personell.

Avvik 5

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

BS har ikke alle interne bestemmelser som er nødvendig for en sikker drift.

Beskrivelser i sikkerhetsstyringssystemet er på flere områder ikke etterlevd. Noen beskrivelser er ikke klart eller konsistent utformet.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 4-3 første og annet 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.

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:

1. Sikkerhetsstyringssystemet er ikke ferdig utviklet og ikke alle bestemmelser er etterlevd

Eksempler:

- Baneservice sine egne krav til sikkerhetsstyring som angitt i kap. 5 i sikkerhetshåndboka er gjennomgående ikke implementert.
- Handlingsplan er ikke etablert for 2009 som bestemt.
- Farelogg er ikke etablert som bestemt (SHB 0 pkt. 8.5.2)
- Det er ingen rutine for å fange opp endringer i myndighetskrav.
- Dokument KHB 14 om leverandørklassifisering er i ikke etterlevd på alle punkter, for eksempel hva gjelder oppfølging av A-leverandører. Jf også SHB 0 som setter krav til at tilfredsstillende styringssystem skal være kontraktfestet uten at dette er gjennomført i praksis.
- Det er ikke etablert bestemmelser for rutebestilling (framgangsmåte, myndighet)
- Det er identifisert 11 tiltak i risikoanalyse for togframføring (SHB 32). Fastsettelse av risiko mht prioritering av tiltak er ikke gjort som bestemt (jf. SHB 0, avsnitt 8.5). Til tross for at analysen er ferdig i januar 2009 er ikke frist eller ansvar bestemt for alle tiltakene.
- Sikkerhetshåndboka (SHB 0 pkt. 5) setter krav til opplæringsplan som bla skal inneholde krav til opplæring i sikkerhetsledelse og risikoanalyse. Det er ikke etablert opplæringsprogram (opplæringsplan) som bestemt. Det vises i stedet til gjennomføring av Pluss-samtaler der kompetansebehov er et tema.

2. Personell er ikke kjent med alle relevante bestemmelser i s-systemet eller hva alle relevante bestemmelser betyr.

Eksempler:

- Innhold i egne rollebeskrivelser
- Betydningen av sikkerhetskritiske feil
- Prioritering av sikkerhet (Jf politikk og rollebeskrivelser)
- Bestemmelser for å ta operativt personell ut av tjeneste etter brudd på sikkerhetsbestemmelser er ikke kjent av relevant personale.
- BS har bestemt at rullende materiell ikke skal forlate utgangsstasjon med sikkerhetskritiske feil (Jf SHB 8.3 pkt. 3). Intervjuet personell som bruker bestemmelsen kjenner ikke til at sikkerhetskritiske feil er angitt eller definert.
- I kontrollskjemaene (Tågab T81-05) som er fylt ut for 4500km termin for MZ 1411 er sikkerhetsmessige punkter angitt med ”sä” uten at bakgrunn eller hensikt med merkingen kunne redegjøres for av relevant personell hos BS.
- Feil-logg skjema som brukes for rullende materiell angir 3 kritikalitetskategorier for feil, herunder alvorlig og kritisk. Alvorlig og kritisk ble angitt å bety kjøreforbud, men relevant personell kjente ikke til at det var beskrevet i styringssystemet. Grunnlaget for å avgjøre feilkategori er heller ikke definert.

3. Flere beskrivelser i sikkerhetsstyringssystemet er ikke konsistent beskrevet og/eller oppfattet:

Eksempler:

- Sikkerhetsbegrepet: HMS, trafiksikkerhet er ikke entydig brukt (HMS ble oppgitt å være brukt om arbeidsmiljø, men brukes ikke alltid slik og det skaper uklarhet vedr gyldighetsområde av flere bestemmelser)
- SHB 0 pkt. 8.3: endringer i systemer skal ikke medføre at risikonivået endres til uakseptabelt nivå – Bestemmelsen er utformet slik at enkeltendringer aksepteres å redusere sikkerhetsnivået, men det ble opplyst at dette ikke var intensjonen med formuleringen.
- Bestemmelser for uttak av førere var ikke kjent av intervjuet personell.
- Det er angitt at fører skal stanse aktiviteter som representerer risiko for skade. Bestemmelsen er ikke etterlevbar ettersom det ikke er angitt noe nivå.

Avvik 6

Sikkerhetsstyringssystemet er ikke fullstendig dokumentert og dokumentasjonen er ikke alltid gjort tilgjengelig og kjent.

Dokumentasjonen i sikkerhetsstyringssystemet er i flere tilfelle ikke sporbar.

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.”

Revisjonsbevis:

1. Det er påvist mangler i dokumentstyringen, for eksempel:
 - Status på ulike beredskapsplaner er uklar. Overordnet beredskapsplan for Baneservice BHB 1 er under revisjon. Ingen av det operative personell viste til denne plan. Sikkerhetshåndboken til det operative personell avsnitt 8.14 viser til Baneservice Beredskapsplan HMS9, som ble opplyst ikke å være gjeldende lenger. Det ble også vist til Beredskapsplan for Baneservice, Prosjekt BHB 2 fra virksomhetens intranett som den det operative personell forventes å bruke.
 - Kvittering for sirkulærer blir ikke kontrollert.
 - Referanser er flere steder ikke oppdatert, for eksempel refereres det flere steder til tidligere HMS-nummererte prosedyrer som er blitt erstattet.
 - Flere rollebeskrivelser mangler versjons- og godkjenningsangivelse.
 - Det eksisterer to ulike versjoner av sjekkliste for autorisering med samme dato og tittel.
 - Prosedyre for enkel risikoanalyse SHB 2.5 (opprettet 01.04.2009, datert 21.09.09). Den er ikke vist til som et valg i styringssystemet.
2. Sikkerhetsstyringssystemet er ikke ferdig utviklet
Eksempler:
 - Farelogg er ikke etablert som bestemt (SHB 0 pkt. 8.5.2)
 - Det er ikke etablert bestemmelser for rutebestilling (framgangsmåte, myndighet)

3. Opplæringsplanene er ikke forankret i styringssystemet og er heller ikke oppdatert. Det står for eksempel under fører av skinnetraktor at man avventer ev forskriftsendring i 2008 om planen skal være gyldig, og man henviser til f.eks. UR 232.

Avvik 7

BS 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:

1. Det er ingen bestemmelser som angir akseptkriterier og fremgangsmåte for gjennomføring av enkle risikovurderinger for tekniske feil som oppstår under drift og som ikke er predefinert for vogner (skadekatalog) eller trekraft. Risikoanalyseprosessen (SHB 2.3) er ikke tilrettelagt for operative vurderinger.

Avvik 8

Det gjennomføres ikke risikoanalyser/risikovurderinger for alle forhold som er nødvendige for at virksomheten kan drives sikkerhetsmessig forsvarlig.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 5-2 første og annet 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.

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

Revisjonsbevis:

1. Det dokumenteres ikke risikovurderinger når det tas beslutninger om feil som oppstår i operativ drift og som ikke er forhåndsvurdert på generell basis. Det er ikke krav om at slike vurderinger skal gjennomføres.
2. Risikoanalyse for prosjekt Strukton er godkjent etter at jobben er ferdig.
3. Driftsansvarlig (DA) vurderer om fastsatte vedlikeholdsterminer for rullende materiell kan overskrides. Det er utbredt praksis at DA godkjenner overskridelser. Grunnen opplyses å være stort arbeidspress/materiellbehov i prosjektene. Det gjøres ingen avviksregistrering eller dokumenterbar risikovurdering i slike tilfelle.

Avvik 9

BS følger ikke systematisk opp resultater av risikoanalyser.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 5-3

² Det er uklart hva UR 23 betyr for Baneservice. Tilsynet oppfatter UR 23 som et historisk dokument.

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

Revisjonsbevis:

1. Det er identifisert 11 tiltak i risikoanalyse for togframføring (SHB 32). Fastsettelse av risiko mht prioritering av tiltak er ikke gjort som bestemt (jf. SHB 0, avsnitt 8.5). Til tross for at analysen er ferdig i januar 2009 er ikke frist eller ansvar bestemt for alle tiltakene.

Avvik 10

Ansvar og myndighet går ikke klart fram for alt personell. Ikke alle ledelses- og ansvarsforhold er klart beskrevet.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 6-1 første og 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. Ikke alle ledelses- og ansvarsforhold er klart beskrevet og oppfattet. Som eksempler kan nevnes:
 - Ansvar for innhold i opplæring og innhold i kompetanseregistrert er ikke klart oppfattet. For eksempel:
 - a. HR registrerer kompetansebevis som formidles inn, men ser det ikke som sin oppgave å vurdere om innholdet tilfredsstillende Baneservice sine krav.
 - b. HR identifiserer eksterne opplæringstilbud etter behov meldt inn fra aktuelle ledere ved Terminaldrift. Verken HR eller Terminaldrift oppfatter det som sin oppgave å ta stilling til innholdet i opplæringstilbudene.
 - Ansvar og myndighet for stedfortredere er ikke definert. Det er for eksempel angitt stedfortreder for divisjonssjef terminaltjenester uten at opplyste begrensninger er definert.
 - Det er ikke klart definert og enhetlig oppfattet hvem som har myndighet til ta avgjørelser vedrørende håndtering av tekniske feil som oppstår under drift.
 - Det kunne ikke dokumenteres at det er fastsatt relevante kompetansekrav til personell som utfører Bremserevisjon 1 (MZ 1411) og heller ikke at de er tildelt denne oppgaven. Det ble vist til at det kunne være dokumentert i tidligere kvalitetssystem.
 - Med utgangspunkt i et konkret eksempel ble det redegjort for at det ikke formalisert hvem som avgjør påsporing av avsporet materiell.,dvs hvorvidt det er sikkerhetsmessig forsvarlig å framføre materiell etter påsporing.

Avvik 11

Det er store mangler i BS' krav til kompetanse for personell som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten. Opplæringsprogrammer er mangelfulle.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 6-4

”Jernbanevirksomheten skal ha krav til kompetanse for personell som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten.

Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for å sikre personellens kompetanse.”

Revisjonsbevis:

1. Kompetansekrav er ikke etablert for alle arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig betydning. Rollebeskrivelser inneholder flere steder oppgaver av sikkerhetsmessig betydning uten at det er etablert tilfredsstillende kompetansekrav som dekker disse. Det gjelder for eksempel oppgaver knyttet til risikoanalyser, sikkerhetsstyring og jernbanedrift.
2. Det er mangelfull systematikk og logikk i de etablerte kompetansekrav. For eksempel er det noen steder angitt at lang erfaring kan kompensere for manglende utdanning til tross for at det uansett kreves lang erfaring.
3. Det er ikke etablert noen rutine eller praksis som sikrer systematisk fastsettelse og logikk i kompetansekrav.
4. Kompetansekrav til instruktører mangler for andre oppgaver enn typekurs.
5. Kompetansekrav mangler for vognvisitører.
6. Sikkerhetshåndboka (SHB 0 pkt. 5) setter krav til opplæringsplan som bla skal inneholde krav til opplæring i sikkerhetsledelse og risikoanalyse. Det er ikke etablert opplæringsprogram (opplæringsplan) som bestemt. Det vises i stedet til gjennomføring av Pluss-samtaler der kompetansebehov er et tema.
7. Driftsansvarlig og avdelingsledere har ikke fått opplæring i gjennomføring av risikoanalyser
8. BS har ikke bestemmelser mht når strekningskunnskap må oppfriskes, men fører kan reservere seg hvis han ikke er komfortabel med å kjøre på en strekning.
9. Det kunne ikke dokumenteres at det er fastsatt relevante kompetansekrav til personell som utfører Bremserevisjon 1 (MZ 1411) og heller ikke at de er tildelt denne oppgaven. Det ble vist til at det kunne være dokumentert i tidligere kvalitetssystem.

Avvik 12

BS har ikke sørget for at det er etablert kompetansekrav for personell hos 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."

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke satt kompetansekrav til leverandører, og leverandørers kompetansekrav godkjennes ikke av BS.

Avvik 13

BS har ikke tilfredsstillende autorisasjon av sine førere.

Autorisasjonsbevis utstedt av Baneservice AS mangler angivelse av strekningskunnskap.

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 trekkraftkjøretøy føreren kan kjøre.
5. Hvilke strekninger føreren kan kjøre
6. Eventuelle begrensninger i autorisasjonen

Autorisasjonen skal fornyes minst hvert 5. år. ”

Revisjonsbevis:

1. Det er ingen kontroll av kompetansebevis eller autoriseringer fra andre operatører som BS legger til grunn ved sine autoriseringer. Det ble for eksempel opplyst at BS ikke finner grunn til å stille spørsmål ved autorisering som er gjort hos CN.
2. BS har en sjekklister for bruk ved autorisering, men det er ikke klart definert hvem som skal gjøre den faglige vurderingen.
3. Autorisasjonsbevis mangler angivelse av strekningskompetanse.

Avvik 14

Arbeidsoppgaver utføres ikke alltid av personell som har gjennomgått den opplæring BS krever.

Avvik fra:

Opplæringsforskriften § 2.

”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 kun utføres av personell som har gjennomgått den opplæring virksomheten krever.

Gjennomført opplæring skal sikre at arbeidsoppgavene utføres på en slik måte at det ikke innebærer en fare for trafiksikkerheten. ”

Revisjonsbevis:

1. Det ble opplyst at lokomotivfører får med seg los eller sikkerhetsmann hvis han ikke er kjent.
2. I ett tilfelle er fører blitt veiledet via telefon som kompensasjon for at han ikke var kjent på en strekning. Kjøringen skjedde uten hastighetsbegrensninger, men det ble understreket at slik praksis ikke vil gjøres over lange strekninger. Forholdet var ikke ansett nødvendig å avviksregistrere og er derfor heller ikke avviksregistrert.
3. Driftsansvarlig og avdelingsledere har ikke fått opplæring i gjennomføring av risikoanalyser

Avvik 15

BS har ikke utarbeidet en tilfredsstillende og komplett plan for opplæring av personell med arbeidsoppgaver som nevnt i §1 i opplæringsforskriften.

Avvik fra:

Opplæringsforskriften § 3

”Den som driver jernbanevirksomhet skal utarbeide en plan for opplæring av personell med arbeidsoppgaver som nevnt i § 1.

Planen skal som et minimum inneholde:

- a. betegnelse på opplæringen,
- b. krav til forkunnskaper,
- c. innlæringsmål, samt innhold med pensumoversikt,
- d. varighet fordelt på teori og praksis,

- e. arbeidsform,
- f. maksimalt antall deltakere,
- g. kompetansekrav til opplæringspersonell,
- h. prinsipper for prøving,
- i. krav til eventuell praksis etter endt opplæring. ”

Revisjonsbevis:

1. Opplæringsplanene for operativt personell er svært mangelfulle i forhold til opplæringsforskriften.
2. Opplæringsplanene er ikke forankret i styringssystemet og er heller ikke oppdatert. Det står for eksempel under fører av skinnetraktor at man avventer eventuell forskriftsendring i 2008 om planen skal være gyldig, og man henviser til f.eks. UR 23³.
3. Opplæringsplanene omfatter ikke visitør.

Avvik 16

BS foretar ikke vurderinger av alle som har gjennomgått opplæring med tanke på å bekrefte at målet for opplæringen er nådd.

Det kan ikke vises til at det er avholdt skriftlig prøve for kunnskapsmål samt praktisk prøve for ferdighetsmål som må være gjennomført og bestått.

Avvik fra:

Opplæringsforskriften § 4

”Den som driver jernbanevirksomhet skal foreta vurderinger av den som gjennomgår opplæring som viser at målet for opplæringen er nådd.

Det skal avholdes skriftlig prøve for kunnskapsmål samt praktisk prøve for ferdighetsmål som må være gjennomført og bestått for at opplæringen skal anses godkjent.

Prøver kan avholdes muntlig dersom lese- og skriveferdigheter ikke er avgjørende for de aktuelle arbeidsoppgavene. ”

Revisjonsbevis:

1. BS har ikke gjennomført test av føreres strekningskunnskap.
2. Grunnlaget for registrert strekningskunnskap er føreres opplysning om hvilke strekninger de er kjent på.

Avvik 17

BS har ikke fastsatt omfang og frekvens for repetisjon av opplæring for alle arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 i opplæringsforskriften for å sikre at opparbeidet kunnskap, opparbeidete ferdigheter og holdninger holdes ved like.

Avvik fra:

Opplæringsforskriften § 5

”Den som driver jernbanevirksomhet skal fastsette omfang og frekvens for repetisjon av opplæring til de arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 for å sikre at opparbeidet kunnskap, opparbeidete ferdigheter og holdninger holdes ved like.”

³ Det er uklart hva UR 23 betyr for Baneservice. Tilsynet oppfatter UR 23 som et historisk dokument.

Revisjonsbevis:

1. BS har ikke bestemmelser mht når strekningskunnskap må oppfriskes, men fører kan reservere seg hvis han ikke er komfortabel med å kjøre på en strekning.

Avvik 18

BS kan ikke dokumentere hvordan all opplæring gjennomføres, herunder hvilken opplæring hver enkelt som utfører arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 i opplæringsforskriften har gjennomgått.

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 § 1 har gjennomgått."

Revisjonsbevis:

1. Det er ingen kontroll av kompetansebevis eller autoriseringer fra andre operatører som BS legger til grunn ved sine autoriseringer. Det ble for eksempel opplyst at BS ikke finner grunn til å stille spørsmål ved autorisering som er gjort hos CargoNet .

Avvik 19

Det er mangler ved BS sin beredskap for nødssituasjoner.

Beredskapen er ikke basert på resultatet av analyser.

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 i egne beredskapsplaner."

Revisjonsbevis:

1. BS sin beredskap er ikke basert på resultatet av analyser.
2. Beredskapsplanen er en overføring fra JBV.
3. Beredskapsplaner finnes i ulike varianter og intervjuet personell viste til ulike av disse variantene.
4. Avdelingsleder er ikke kjent med hvilken opplæring førere er gitt i nødprosedyrer.

Avvik 20

BS sikrer ikke at alle alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser blir rapportert og registrert internt.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 8-1

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

Revisjonsbevis:

1. BS har opprettet en database for uønskede hendelser (jernbaneulykker, jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser). Det er ingen rutine som sikrer at alle uønskede hendelser som

meldes til DROPS kommer til UH databasen og ikke alle uønskede hendelser som registreres i DROPS er registrert i databasen som bestemt.

2. Det er en svært begrenset tilløpsrapportering.
3. Intervjuet personell kjente i liten grad til føringer som er gitt mht hva som forventes innrapportert. Intervjuet operativt personell uttrykte for eksempel at han ikke rapporterer ferdsel i sporet.
4. BS har selv oppdaget 2 uønskede hendelser som ikke er blitt rapportert. Dette er ikke blitt gransket mht årsaksfastsettelse og tiltaksfastsettelse utover at de er blitt registrert i etterkant.

Avvik 21

BS undersøker og analyserer ikke alle alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser for å sikre at nødvendige tiltak treffes.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 8-2

”Jernbaneverksamheten 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:

1. BS har selv oppdaget 2 uønskede hendelser som ikke er blitt rapportert. Dette er ikke blitt gransket mht årsaksfastsettelse og tiltaksfastsettelse utover at de er blitt registrert i etterkant.

Avvik 22

BS registrerer ikke og følger ikke opp alle avvik fra interne bestemmelser av betydning for å oppfylle krav i eller i medhold av jernbaneloven.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 8-3

”Jernbaneverksamheten 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.

Jernbaneverksamheten 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.”

Revisjonsbevis:

1. I ett tilfelle er fører blitt veiledet via telefon som kompensasjon for at han ikke var kjent på en strekning. Kjøringen skjedde uten hastighetsbegrensninger, men det ble understreket at slik praksis ikke vil gjøres over lange strekninger. Forholdet var ikke ansett nødvendig å avviksregistrere og er derfor heller ikke avviksregistrert.
2. BS har selv oppdaget 2 uønskede hendelser som ikke er blitt rapportert. Dette er ikke blitt gransket mht årsaksfastsettelse og tiltaksfastsettelse utover at de er blitt registrert i etterkant.
3. Driftsansvarlig vurderer om fastsatte vedlikeholdsterminer for rullende materiell kan overskrides. Det er utbredt praksis at Driftsansvarlig godkjenner overskridelser. Grunnen opplyses å være stort arbeidspress/materiellbehov i prosjektene. Det gjøres ingen avviksregistrering eller dokumenterbar risikovurdering i slike tilfelle.

Avvik 23

BS rapporterer ikke alle rapporteringspliktige hendelser 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."

§ 6

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

Rapportering av jernbanehendelser skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten."

Revisjonsbevis:

1. BS rapporterer ikke alle rapporteringspliktige uønskede hendelser til Statens jernbanetilsyn.

Avvik 24

BS har ikke kontroll på utført vedlikehold. Vedlikeholdet sikrer ikke at systemer, deler eller komponenter ikke forringes så mye at det fører til funksjonssvikt.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 11-2

"Jernbaneforetaket skal føre kontroll med det rullende materiellet. Jernbaneforetaket skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Jernbaneforetaket skal vedlikeholde det rullende materiellet. Vedlikeholdet skal sikre at ingen systemer, deler eller komponenter forringes så mye at det fører til funksjonssvikt. Blant annet skal sikkerhetsmessige slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler være angitt, og terminer for vedlikehold og utskifting for alle sikkerhetskritiske komponenter skal være angitt. Jernbaneforetaket skal ha kontroll på utført vedlikehold."

Revisjonsbevis:

1. BS sørger ikke for at terminer for preventivt vedlikehold overholdes. Det er mange og til dels betydelige terminoverskridelser for trekraft-materiell.
2. Driftsansvarlig vurderer om fastsatte vedlikeholdsterminer for rullende materiell kan overskrides. Det er utbredt praksis at Driftsansvarlig godkjenner overskridelser. Grunnen opplyses å være stort arbeidspress/materiellbehov i prosjektene. Det gjøres ingen avviksregistrering eller dokumenterbar risikovurdering i slike tilfelle.
3. Kontrollskjema er ikke tilpasset lokomotiver som kontrolleres etter km og ikke timer. Det er identifisert behov for oppdatering, men det er ikke fastsatt på noen tiltaksplan med frist og ansvarlig.

5 Andre forhold

Sikkerhetsstyringssystemet som anvendes i Baneservice AS sin virksomhet som egen trafikkutøver har innflytelse på aktiviteter der BS er leverandør til andre jernbanevirksomheter. Dette medfører at det er grunn til å stille spørsmål ved om disse aktivitetene styres på tilfredsstillende måte hva gjelder trafiksikkerhet.

6 Gjennomføring

Formøte	: 14.10.2009
Dokumentasjonsgjennomgang	: 25.09.2009 -29.10.2009
Åpningsmøte	: 30.10.2009
Feltarbeid	: 30.10.2009 -13.11.2009
Sluttmøte	: 13.11.2009

Vedlegg 1 – Baneservice AS' egen dokumentasjon

Følgende av Baneservice AS' dokumenter er gjennomgått før feltarbeidet (dokumentene er utskrifter av BS sitt elektroniske styringssystem):

Dok.nr.	Dokumenttittel	Revisjonsdatoer	Kommentar
SHB 1.0	Innholdsfortegnelse		
SHB 2.0	SHB-dokumenter		
SHB 3.0			
	Organisasjonskart		
	Rollebeskrivelser		
SHB 0	Sikkerhetshåndbok	21.09.2009	
KHB 13	Ledelsens gjennomgang	24.09.2009	
KHB 4	Prosedyre for revisjoner	25.03.2009	
KHB 10	Varsel om revisjon	03.11.2006	
KHB 11	Mal for revisjonsrapport	08.10.2008	
KHB 5	Behandling av avvik og uønskede hendelser	27.05.2009	
SHB 2.20	Varslingsplan	22.09.2009	
KHB 2	Godkjenning av dokumenter	24.07.2008	
SHB 2.14	Rutine for fordeling av trafikkforskrifter	12.03.2009	
SHB 2.15	Rutine for fordeling av S- og T-sirkulær	24.09.2009	
SHB 0	Sikkerhetshåndbok		
KHB 14	Leverandørklassifisering	24.09.2009	
SHB 2.9	Prosedyre for autorisasjon av førere	12.03.2009	
	Opplæringsplaner		
	Agenda for sikkerhetsopplæringskurs		
	Overordnet risikoanalyse		
	Risikoanalyse prosjekt for Strukton	26.06.2009	
SHB 32	Overordnet risikoanalyse 2009	30.01.2009	
	Revisjonsplan 2009		
	Revisjonsplan 2008		
	HMS-runder 2009		
BHB 1	Beredskapsplaner	06.02.2009	
	Trafikksikkerhetsbestemmelser – S-sirkulære 2009		
	Kritiske leverandører		
	Agenda for Baneservicedagene 2008	23.01.2008	
SHB 1.1	Terminalaktiviteter og framføring av kipp- og godstog	16.12.2008	
	Terminalaktiviteter og framføring av godstog. Kap. 8.1-8.14		

Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet

- Avtale med Hangartner vedr. kjøring/skifting Follum, Hønefoss, Berg, Halden., 2006 (gyldig til 31.12.09)
- SHB2.11 Krav til instruktører, typekurs, 15.09.09
- SHB 3.4 Vedlikeholdskvalifikasjoner, 28.10.09
- SHB 3.2 Maskinteknisk dok. 28.10.09
- Utfylte vedlikeholdsskjema (4500 km, BR1, Översyn 1) for MZ 1411
- SHB 3.3 Maskinlogger, 28.10.09
- SHB 3.1 Forvaltning og drift av vedlikehold, 28.10.09
- Strategi 2010-2014
- Terminaldrift, Driftsrapport pr. sept. 09
- Leieavtale, lok og førere, Tågab, udatert.
- Rapport uønskede hendelser juli og august 2009.
- Diverse kvitteringslister for mottatt sirkulære 2009.
- Print av beredskapsplan
- Målbeskrivelse Terminaldrift
- Oppdatert oversikt over kritiske leverandører, udatert
- HMS-handlingsplan
- Prosedyre for helsekontroll, SHB 2.6 (Den er også vist til som BSTU-14)
- Skjermprint av it-folder fra DROPS
- Print av hendelsesrapporter fra DROPS
- Driftslogg- siste 4 uker.
- Komplette utskrift fra DROPS registret.
- 4 siste ledermøtereferater (05/09, 06/09, 07/09, xx/09.)
- Meldingsblokk for Uønskede hendelser og forhold
- Prosedyre for Baneservices Driftsoperative senter (BS Drops), nr. SHB 1.3
- Rutine for innleie av Førere kl. 1 og 2., SHB 2.14
- Rutine for innleie av materiell, SHB 2.19 Under utarbeidelse
- Utskrift fra UH databasen for hendelse 3/8-09, Trondheim
- Prosedyre for enkel risikoanalyse
- Risikoanalyseprosessen
- Avtale med PlanUrban
- PLUSS-skjema
- Referat fra sikkerhetsmøte med behandling av 2 ikke-rapporterte hendelser.