

PETERSON RAIL AB

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 14-10

Peterson Rail AB TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 14-10
Saksnr: 10/533 SF63
Inspeksjonsdato: 4.11-5.11.2010
Foretak: Peterson Rail AB
Kontaktperson: Dag Olsson, sikkerhetschef
Inspeksjonslag: Harald Hilton, Statens jernbanetilsyn, Revisjonsleder
Espen Møller Rokstad, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor
Kåre Bøklepp, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor

Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter inspeksjon av Peterson Rail AB med hovedvekt på oppfølging etter inspeksjonsrapport 5-09 (risikoanalyser, opplæring, rapportering og varsling, samt oppfølging av uønskede hendelser).

Hovedkonklusjon

Det er i Peterson Rail AB nedlagt et betydelig arbeid for å rette opp forhold påpekt i inspeksjonsrapport 5-09. Dette har medført forbedringer på alle områder av virksomheten som har vært gjenstand for inspeksjon.

Utarbeidet dato: 6.1.2011
Sign.:

Godkjent dato:
Sign.:

Harald Hilton
Revisjonsleder

Erik Ø. Johnsen
Direktør

1.	Innledning	4
2.	Dokumentunderlag	5
	2.1 Myndighetskrav	5
	2.2 Bedriftsinterne krav.....	5
3.	Inspeksjonsomfang	6
4.	Avvik.....	7
	4.1 Avvik 1	7
	4.2 Avvik 2	7
	4.3 Avvik 3	8
5.	Observasjoner	9
6.	Andre forhold.....	9
7.	Gjennomføring	9
	Vedlegg 1 – PRABs egen dokumentasjon.....	10
	Vedlegg 2 – Stikkprøver fra feltarbeidet	11

1. Innledning

Inspeksjonen er en oppfølging av Statens jernbanetilsyns inspeksjon 5-09. I denne rapporten ble det avdekket flere alvorlige avvik. Mangel på lukking av alvorlige avvik innen fristen medførte at tilsynet tilbakekalte Peterson Rail AB (PRAB) sitt sikkerhets sertifikat 15. september 2009. PRAB klaget på vedtaket 30. oktober 2009. På grunnlag av at PRAB i tiden mellom vedtak og klage hadde rettet opp de vesentligste av de påleggspunktene som medførte tilbakekalling av sikkerhets sertifikatet opphevet tilsynet sitt vedtak 22. november 2009.

Inspeksjonen hadde som mål å avklare hvorvidt PRAB gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Inspeksjonen skulle dekke gjenstående forhold fra inspeksjon 5-09 med særlig vekt på risikoanalyser, opplæring, rapportering og varsling samt oppfølging av uønskede hendelser.

Tilsynsrapporter beskriver generelt de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom inspeksjoner/revisjoner.

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 kan Statens jernbanetilsyn pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller også å 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 og 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 intervjuer/undersøkelser hos PRAB. Virksomheten har gitt inspeksjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av inspeksjonen.

2. Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter benyttes som grunnlag:

- 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 varslings, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)
- Forskrift 16. desember 2005 nr. 1490 om lisens, sikkerhetssertifikat og om tilgang til å trafikkere 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 29. februar 2008 nr. 240 om togframføring på det nasjonale jernbanenettet (togframføringsforskriften)
- Forskrift 7. februar 2005 nr. 113 om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av trekraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (autorisasjonsforskriften)
- Forskrift 16. juni 2010 nr. 820 om samtrafikkevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften)

Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på at forskrift 16. desember 2005 nr. 1490 om lisens, sikkerhetssertifikat og om tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften) er erstattet av forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften) fra 1. januar 2011.

2.2 Bedriftsinterne krav

PRABs egen dokumentasjon som ble oversendt i forkant av inspeksjonen er beskrevet i vedlegg 1. Stikkprøver innhentet underveis i inspeksjonen er beskrevet i vedlegg 2.

3. Inspeksjonsomfang

Inspeksjonen ble gjennomført hos PRAB og dekket PRABs oppfølging av rapport 5-09 hva gjelder forhold som ikke var lukket i tilsynets umiddelbare oppfølging av rapporten.

Inspeksjonen omfattet gjennomgang av dokumenter, intervjuer av ledelse og medarbeidere og undersøkelser knyttet til ovennevnte tema.

4. Avvik

4.1 Avvik 1

PRABs rapportering av alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser til Statens jernbanetilsyn er mangelfull.

Avvik fra:

Varslings- og rapporteringsforskriften § 5, rapportering av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse

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, Rapportering av jernbanehendelse

Første ledd

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

Inspeksjonsbevis:

1. Ikke alle alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser rapporteres og registreres hos PRAB. I intervju framgikk det at det ikke alle hendelser av betydning for sikkerheten rapporteres i PRAB.

Eksempler:

Braskereidfoss stasjon. Tog 4890 kom fra skiftetomta, bommen lå nede og 2 kvinner gikk rett foran toget over planovergangen.

Lillestrøm. Tog 4804 passerte signal R1408, som ble stilt i stopp av togleder.

Lillehammer. Tog 4802 melder om en dump i spor 1 rett før plattformen starter sett nordfra.

2. Ikke alle alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser rapporteres til Statens jernbanetilsyn. I intervju framgikk det at det ikke alle hendelser av betydning for sikkerheten rapporteres i PRAB.

4.2 Avvik 2

PRABs interne rapportering av alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser er mangelfull.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 8-1, Intern rapportering og registrering av jernbaneulykker m.m.

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

Inspeksjonsbevis:

1. Ikke alle alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser rapporteres og registreres hos PRAB. I intervju framgikk det at det ikke alle hendelser av betydning for sikkerheten rapporteres i PRAB.

Eksempler:

Braskereidfoss stasjon. Tog 4890 kom fra skiftetomta, bommen lå nede og 2 kvinner gikk rett foran toget over planovergangen.

Lillestrøm. Tog 4804 passerte signal R1408, som ble stilt i stopp av togleder.

Lillehammer. Tog 4802 melder om en dump i spor 1 rett før plattformen starter sett nordfra.

4.3 Avvik 3

PRAB følger ikke opp alle alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser for å sikre at nødvendige tiltak treffes.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 8-2, Intern oppfølging av jernbaneulykker m.m.

”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. Mangler i rapportering og registrering av forhold og hendelser gjør at vurderinger av om det er feil eller mangler i risikoanalyser, feil eller mangler i prosedyrer og tiltak, eller feil eller mangler ved gjennomføring av oppgaver ikke blir gjort.
2. Det er mangler i grunnlaget for risikobildet til PRAB. Ikke alle alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser er registrert internt.

4.4 Avvik 4

Det er mangler i PRABs oppfølging av forutsetninger for og avgrensninger og resultater av risikoanalyser.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 5-3, Oppfølging av risikoanalyser

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

Inspeksjonsbevis:

1. Det kunne i intervju ikke gjøres rede for hvorledes PRAB systematisk følger opp forutsetningene og avgrensningene for risikoanalysene.
2. Det framgikk av intervju at anbefalt tiltak i sammenfattande riskanalys ikke er fulgt opp. Strekning Oslo-Roa-Sokna er analysert til å være i rødt område, (uakseptabel risiko), grunnet kort avstand mellom utkjørsignal og sporveksel som medfører at kollisjonsrisikoen øker. Det er i analysen anbefalt at risikoen skal håndteres gjennom utdanning av strekningskunnskap uten at det kan redegjøres for nærmere om dette er gjort.

5. Observasjoner

Det er ikke registrert observasjoner

6. Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

7. Gjennomføring

Formøte	: Ikke gjennomført
Dokumentasjonsgjennomgang	: 11.10-3.11.2010
Åpningsmøte	: 4.11.2010
Feltarbeid	: 4.11-5.11.2010
Sluttmøte	: 5.11.2010

Vedlegg 1 – PRABs egen dokumentasjon

Følgende av PRABs dokumenter er gjennomgått i forkant av inspeksjonen.

Dokumentnr.	Dokumentnavn	Dato	Merknad
	Beskrivelse av organisasjonsendringer etter 2009	8.10.2010	
	Oversikt over endringer i operativ virksomhet etter 2009	8.10.2010	
	Oversikt over rullende materiell som disponeres av PRAB	8.10.2010	
	Oversikt over leverandører	8.10.2010	
	Oversikt over personell som benyttes i Norge	8.10.2010	
	Oversikt over gjeldende risikoanalyser	8.10.2010	
	Oversikt over gjennomførte og planlagte beredskapsøvelser	8.10.2010	
PRF 5.2.102	Rapport fra beredskapsøvelse på Mosseverket 8.12.2009	8.12.2009	
	Rapport fra beredskapsøvelse på Mosseverket 8.12.2009 fra industrivernet (Peterson Lineboard AS)	8.12.2009	
	Beredskapslogg	14.10.2009	
	Diverse bilder fra beredskapsøvelse 8.12.2009	8.10.2010	
PRF 5.2	Beredskapsplan Norge	15.6.2010	
	Oversikt over alle jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser registrert hos PRAB fra 2008 til 7.10.2010	8.10.2010	
	Oversikt over alle ordrer/sirkulærer utgitt i 2010	8.10.2010	
PRF 5.2.100	Mall för handläggning av önskad händelse	22.12.2009	

Vedlegg 2 – Stikkprøver fra feltarbeidet

Dokumentnr.	Dokumentnavn	Dato	Merknad
PRF 1	Säkerhetsstyrning ved Peterson Rail AB	10.11.2009	Kun sidene 6-9
PRF 10.2	Risikanalyis Norge	9.6.2010	