

Tågakeriet i Bergslagen AB

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 15-2012

Tågakeriet i Bergslagen AB TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 15-2012
Saksnr: 12/922
Revisjonsdato: 20.-21.5.2012
Foretak: Tågakeriet AB
Kontaktperson: Urban Laven, Operativ trafiksikkerhet
Revisjonslag: Katherine Hui, Statens jernbanetilsyn, fagrevisor
Kåre Bøklepp, Statens jernbanetilsyn, fagrevisor
Qno Lundkvist, Statens jernbanetilsyn, revisjonsleder

Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av krav som gjelder for Tågakeriet i Bergslagen AB' virksomhet i Norge.

Hovedkonklusjon

Tågakeriet i Bergslagen AB er en operatør med erfarne og motiverte medarbeidere.

Det er vesentlige mangler i ledelsens oppfølging av den norske aktiviteten. Det er blant annet ikke etablert tilstrekkelige interne bestemmelser for å ivareta virksomheten i Norge og det er mangler i beredskap, opplæring og oppfølging av førere og oppfølging av korrigerende tiltak og risikoforhold.

Utarbeidet dato: 06.9.2012

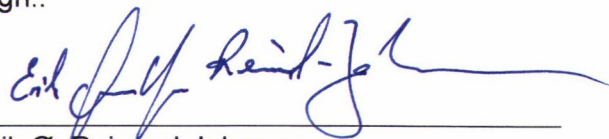
Sign.:



Qno Lundkvist
Revisjonsleder

Godkjent dato: 19. 9. 2012

Sign.:



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Innhold

1	Innledning	3
2	Avvik	4
3	Observasjoner.....	8
4	Andre forhold	9
	4.1 Sikkerhets sertifikat del A	9
	4.2 Annet.....	9
5	Gjennomføring	9

1 Innledning

Tågakeriet i Bergslagen AB har sikkerhets sertifikat del A utstedt av Transportstyrelsen i Sverige. Tågakeriet i Bergslagen AB (Tågab) fikk 07.12.2010 sikkerhets sertifikat del B fra Statens jernbanetilsyn for å drive godstransport, inkludert farlig gods, på det nasjonale jernbanenettet, unntatt Flåmsbanen, med varighet til 01.12.2015.

Gjennomføringen av revisjonen

Bakgrunnen for revisjonen er oppfølging av tiltak etter tilsynet gjennomført i 2010 (08.– 09.februar) og Statens jernbanetilsyns årlige tilsynsplan, som er etablert for å sikre systematisk gjennomgang av jernbanevirksomhetene.

Revisjonen ble gjennomført i lokalene til Tågab i Kristinehamn. Den omfattet intervjuer og stikkprøvebasert dokumentasjonsgjennomgang. Revisjonen har hatt spesiell vekt på oppfølging av forrige tilsyn, kompetanse og opplæring, bruk av leverandører og rapportering og varsling av hendelser, jfr. varsel om revisjon datert 21.1.2012.

Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

Revisjonsomfang

Hensikten med revisjonen har vært å avklare hvorvidt Tågab gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen, herunder sikkerhets sertifikat del B i henhold til jernbaneforskriften §§ 6-2 første ledd bokstav b og annet ledd. Revisjonen dekket hovedsakelig oppfølging av forrige tilsyn, kompetanse og opplæring, bruk av leverandører og rapportering og varsling av hendelser.

SJTs revisjon omfattet ikke besøk eller verifikasjoner:

- i verksted
- ute på den fysiske infrastrukturen og rullende materiell

Revisjonsfunn

Revisjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe revisjonsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonskriteriene vil i denne sammenhengen være kravene som er stilt i jernbanelovgivningen (se <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>). Revisjonsbevisene er grunnlaget for revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

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.

Revisjonsrapport

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

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.

Oppfølging av revisjonen

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel korrigerende avvik innenfor en tidsfrist. Ved alvorlige regelverksbrudd kan vi pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet tilbake.

Vi forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

2 Avvik

Følgende 8 avvik ble konstatert som følge av tilsynet:

Avvik 1 Tågabs ledelse har ikke iverksatt nødvendige korrigerende tiltak for den norske aktiviteten.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskrift § 7-4

"Jernbanevirksomheten skal avdekke årsakene til avvikene og iverksette korrigerende tiltak. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er korrigert skal det gjennomføres kompenserende tiltak."

Revisjonsbevis:

1. Ledelsen har ikke sørget for nødvendige korrigerende tiltak etter SJTs inspeksjon 2010 (tilsynsrapport 06-10), eksempler er avvik 1, 2, 6 og 7.
Merknad: SJT gjør oppmerksom på at revisjonsbeviset er noe justert i forhold til det som ble presentert ved sluttmøtet med virksomheten.
2. Avvik, med relevans for den norske aktiviteten, konstatert i interne revisjoner er ikke systematisk fulgt opp, eksempler er revisjon av "Implementering og etterlevelse av prosedyrer i forhold til norske forskrifter" og "Revision av underhåll av jernvågsfordon, gjennomførte i 2010

Avvik 2 Tågabs ledelse har ikke sikret en tilstrekkelig beredskap knyttet til den norske aktiviteten.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskrift § 4-7

"Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten har beredskap for nødssituasjoner og andre situasjoner som kan innebære en fare for sikkerheten. Beredskapen skal være dimensjonert på grunnlag av resultatene fra beredskapsanalyser og være beskrevet i egne beredskapsplaner. Infrastrukturforvalter skal sørge for at egne beredskapsplaner og beredskapsplanene til alle jernbaneforetak som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet er koordinert. Beredskapsplanene skal være samordnet med relevante offentlige myndigheter."

Revisjonsbevis:

1. Tågab har ikke en dekkende beredskapsanalyse av den norske aktiviteten som underlag for virksomhetens beredskapsplan.
2. Det er ikke gjennomført beredskapsøvelser som dekker den norske aktiviteten.
3. Oppfølgingen av punkt 5 i gjeldende beredskapsanalyse (A44-04, utgåva 2, datert 05032012) er ikke foretatt.
4. Beredskapsplanen er ikke samordnet med relevante offentlige myndigheter i Norge.

Avvik 3 Enkelte interne bestemmelser for jernbanevirksomheten i Norge er mangelfulle, eller mangler.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskrift § 3-3

"Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten."

Revisjonsbevis:

1. Det finnes ikke en systematikk som sikrer at krav i nye/endrede forskrifter blir vurdert i forhold til mulige behov for endringer av den norske aktiviteten.
2. Tågabs "Førerens regelbok" (A41-61 N) er ikke sammenstillet i tråd med togframføringsforskriften.
3. Det er mangler i Førers regelbok, eksempler er:
 - Kap 3.9 er ikke gyldig.
 - Kap 3.10.6.2 Gjennomslagsprøve er i motstrid med kap 3.17.6.
 - Kap 3.20.4 henviser til et kap. 7.4.11.1 som ikke finnes.
4. Det finnes ikke bestemmelser om hvordan avvikelser ved lastsikring skal håndteres.
5. Tågab stiller ikke krav til at tog som lastes av ekstern virksomhet lastes ihht til Tågabs krav.

Avvik 4 **Ansvar og myndighet ved stedfortredelse er ikke beskrevet.**

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskrift § 4-5, andre ledd.

"Den øverste ledelsen har ansvaret for at alle arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten er identifisert. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt ansvar og myndighet i forhold til arbeidsoppgavene er klart beskrevet."

Revisjonsbevis

1. Det er ikke dokumentert stedfortrederfunksjon og heller ikke hvem som er stedfortredere. Merknad: Alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikkerheten skal kjenne omfanget av eget ansvar og myndighet. Kravet innebærer at også stedfortrederfunksjoner skal defineres slik at det går klart frem hvilken myndighet stedfortreder har.

Avvik 5 **Det er mangler i Tågabs plan for opplæring av førere som skal fremføre tog på det norske jernbanenettet.**

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. "Utbildningsplan för svenska lokförare vid Tågåkeriet i Bergslagen AB til förare av godståg i Norge" (A50-05N) er mangelfull:
 - Det framgår ikke av planen hvordan personell testes i å håndtere avvikssituasjoner.
 - Planen stiller ikke krav til sensor
 - Planen inneholder ikke krav til opplæring i arbeidsoppgaver av spesiell sikkerhetskritiske betydning for norske forhold
 - Det er ikke stilt krav til hvilken opplæring lokførere skal ha hva gjelder beredskap.

2. "Krav på sträckningskunnskap vid framförande av tåg på norsk infrastruktur" (A41-62 N) angir ikke hva fører skal kjenne til av særskilte risikoforhold på den enkelte strekning som fører er godkjent for.
3. Tågab har, uten å ha egne vurderingskriterier, godtatt førere med strekningskunnskap/opplæring fra andre virksomheter på strekninger som Tågab ikke trafikkerer per idag.

Avvik 6 Det er enkelte mangler i Tågabs oppfølging av førere som skal fremføre tog på det norske jernbanenettet.

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.."

Revisjonsbevis:

1. Det finnes ikke kriterier for hvor mange ganger førere, som i en periode ikke har kjørt en strekning, kan fornye autoriseringen uten å ha kjørt på aktuell strekning, ref. A41-62.
2. Tågab er på etterskudd med planlagt oppfølging av førere (forholdet er ikke avviksbehandlet), jf A00-01.

Avvik 7 Oppfølging av risikovurderinger for den norske aktiviteten er mangelfull og Tågab har ikke en samlet oversikt over forutsetninger og avgrensninger på utførte risikovurderinger

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskrift § 6-2

"Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. Jernbanevirksomheten skal gjennomføre nødvendige tiltak for håndtering av risikoer identifisert i risikovurderinger, eventuelt i samarbeid med andre jernbanevirksomheter og/eller tredjeparter.

Ved endringer i forutsetninger eller avgrensninger av risikovurderinger, eller når det foreligger annen ny kunnskap av betydning for vurderingene, skal risikovurderingene oppdateres.

Jernbanevirksomheten skal ha en samlet oversikt over utførte risikovurderinger, samt deres gyldighetsstatus, forutsetninger og avgrensninger. Det skal sikres samsvar mellom vurderinger som utfyller eller bygger på hverandre."

Revisjonsbevis:

1. Enkelte viktige sikkerhetsrelaterte beslutninger/funn er ikke fulgt opp, eksempler er tiltak konkludert i risikoanalysen i forbindelse med utvidelse av sikkerhets sertifikat 20070228, og i "Riskanalys av Tågabs verksamhet i Norge" (rapport nr. 36.70.79, datert 16. september 2004), jf. sikkerhetsstyringsforskrift § 6-2, første ledd.

2. Et forhold i "Riskanalys utförd med anledning av ansökan av "utvidelse av sikkerhetscertifikat for trafikering i Norge", datert 28.02.2007 er identifisert liggende i ALARP-område men det kunne ikke dokumenteres noen vurdering foretatt av eventuelt behov for tiltak, jf sikkerhetsstyringsforskrift § 6-2, første ledd.
3. Det kunne ikke dokumenteres hvilke forhold som vurderes, før videre kjøring foretas, ved feil på ATC-utrustningen, jf sikkerhetsstyringsforskrift § 6-2, første ledd
4. Tågab har ikke en samlet oversikt over utførte risikovurderingers forutsetninger og avgrensninger, jf sikkerhetsstyringsforskrift § 6-2, tredje ledd.
5. Tågab har ikke et system som sikrer at avvikelser ved lastsikring og materiell tekniske feil som er klassifisert til å ha betydningen for driftssikkerheten inngår i risikobilde, jf sikkerhetsstyringsforskrift § 6-2, første ledd.
Merknad: se også avvik 8.

Avvik 8 Jernbanehendelser/alvorlige jernbanehendelser relevante for den norske aktiviteten blir ikke systematisk rapportert til Statens jernbanetilsyn.

Avvik fra:

Varslings- og rapporteringsforskriften § 6

"Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager."

Revisjonsbevis:

Tågab rapporterer ikke alle jernbanehendelser til tilsynsmyndigheten:

1. Tågab har ikke et system som sikrer at materielltekniske feil som er klassifisert til å ha betydningen for sikkerheten rapporteres til tilsynsmyndigheten.
2. Tog framført med feil innmatet bremseprosent i ATC er ikke rapportert som hendelse med betydning for driftssikkerheten.
Merknad: jf. også TÅGAB A07-02, " Avvikelsehantering inom Tågåkeriet i Bergslagen AB", utgåva 5.
3. Intervjuede opplyste at ikke alle hendelser med betydning for driftssikkerheten som oppdages i driften rapporteres f.eks. ferdsel i spor, vegetasjon som hindrer sikt til signal /skilt de rapporteres kun til togleder hvis det ikke anses som alvorlig.
Merknad: jf. også TÅGAB A07-02 " Avvikelsehantering inom Tågåkeriet i Bergslagen AB", utgåva 5.
4. Ikke alle dyrepåkjørsler rapporteres til tilsynsmyndigheten (for eksempel hendelser 8.2.11 og 13.2.11).

3 Observasjoner

Det ble ikke konstatert noen observasjoner som følge av revisjonen.

4 Andre forhold

4.1 Sikkerhets sertifikat del A

SJT's tilsyn dekket Tågabs sikkerhets sertifikat del B. Sikkerhets sertifikat del A følges opp av Transportstyrelsen. Under verifikasjonen med sertifikat B-krav ble det konstatert mangler knyttet til den norske aktiviteten på forhold som indikerer brudd på bestemmelsene under sikkerhets sertifikat del A:

- Tågab kunne ikke fremvise sikkerhetsmål med tilhørende planer som dekket aktivitetene i Norge.
- Det er ikke foretatt noen ledelsens gjennomgang og systematisk vurdering om rutiner for den norske aktiviteten tilfredsstillende stilte krav

4.2 Annet

Revisjonslaget vurderer at flere av revisjonsbevisene er en indikasjon på at ledelsen i Tågab ikke har avsatt tilstrekkelig med ressurser for å gjennomføre og dokumentere alle aktiviteter som skal til for å tilfredsstillende krav i eller i medhold av jernbaneloven. Revisjonslagets vurdering er at Tågab for en stor del benytter én person til å gjennomføre oppgaver knyttet til det formelle sikkerhetsarbeidet for den norske aktiviteten.

5 Gjennomføring

Åpningsmøte	20.06.2012
Dokumentasjonsgjennomgang og intervjuer	20-21.06.2012
Sluttmøte	21.06.12