

Green Cargo AB

TILSYNSRAPPORT

**Revisjon av sikkerhetssertifikat del B for
godstrafikk**

Rapport nr. 2012-20

Green Cargo AB
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 2012-20
Saksnr: 12/2778
Revisjonsperiode: 24.-25.10.2012
Foretak: Green Cargo AB
Kontaktperson: Erik Hedlund
Revisjonslag: Geir-Rune Samstad, revisjonsleder
Håkon E. Larsen, revisor
Jørgen Sundt, fagekspert

Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av sikkerhetsstyringssystemet som gjelder for Green Cargo ABs virksomhet i Norge.

Hovedkonklusjon

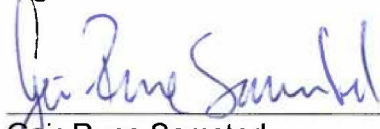
Green Cargo ABs ansatte framstod under revisjonen som engasjerte og interesserte i forhold som omhandler trafikksikkerhet.

Tilsynet avdekket noen mangler i virksomhetens oppdatering av de risikovurderingene som gjelder for den norske virksomheten. Green Cargo AB har mangelfull rapportering av jernbanehendelser internt i organisasjonen og til Statens jernbanetilsyn. I tillegg var det enkelte mangler i virksomhetens oppfølging av leverandører til vedlikehold av materiell som brukes i Norge.

Green Cargo AB har også et forbedringspotensial i kommunikasjonen mellom den sentrale sikkerhetsledelsen og den operative delen av virksomheten som produserer i Norge.

Utarbeidet dato: 02.12.2012

Sign.:



Geir-Rune Samstad
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

1	Om revisjonen.....	4
2	Avvik	5
3	Observasjoner.....	9
4	Andre forhold	9
5	Gjennomføring	9

1 Om revisjonen

Green Cargo AB (heretter Green Cargo) fikk 15.4.2011 fornyet sikkerhetssertifikat del B for å drive godstransport på deler av det nasjonale jernbanenettet med varighet til 15.4.2016.

Gjennomføringen av revisjonen

Bakgrunnen for revisjonen/inspeksjonen er Statens jernbanetilsyns årlige tilsynsplan, som er etablert for å sikre systematisk gjennomgang av jernbanevirksomhetene.

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Green Cargo. 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

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Green Cargo gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjonen tok kun for seg den sørnorske delen av virksomheten. Revisjonens tema var vilkår for sikkerhetssertifikat del B med hovedvekt på kompetanse, togframføring, vedlikehold kjøretøy, oppfølging av leverandører av vedlikehold, risikoanalyser og rapportering og varsling av hendelser.

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 vil være 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 samt evaluering av effekten av tiltakene etter gjennomføring. 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

Avvik 1

Green Cargo trafikkerer en strekning som ikke er angitt i sikkerhetssertifikat del B

Avvik fra:

Jernbaneforskriften § 6-1. Krav om sikkerhetssertifikat

"Jernbaneforetak med lisens utstedt av Statens jernbanetilsyn må ha sikkerhetssertifikat i henhold til § 6-2.

Jernbaneforetak med lisens og sikkerhetssertifikat fra annen EØS-stat eller Sveits og sikkerhetssertifikat i henhold til § 6-2 bokstav a, må ha sikkerhetssertifikat i henhold til § 6-2 bokstav b og oppfylle kravet til forsikring i § 6-3.

Sikkerhetssertifikatet skal angi type transport det gjelder for og kan omfatte hele eller deler av det nasjonale jernbanenettet, og skal inneholde en bekreftelse på at jernbaneforetaket har et sikkerhetsstyringssystem som angitt i sikkerhetsforskriften. Videre skal sikkerhetssertifikatet inneholde en bekreftelse på godtakelsen av tiltakene truffet av jernbaneforetaket med henblikk på å oppfylle spesifikke krav som er nødvendige for sikker drift på det nasjonale jernbanenettet."

Revisjonsbevis:

1. Green Cargos sikkerhetssertifikat i Norge er begrenset til enkelte strekninger. Strekningen Hokksund – Drammen er ikke en del av sikkerhetssertifikatet. Green Cargo har trafikkert denne strekningen sommeren 2012.

Merknad: Årsaken til dette avviket er en misforståelse mellom Statens jernbanetilsyn og Green Cargo i søknadsprosessen. Green Cargo har et selvstendig ansvar for å sikre at sikkerhetssertifikatet er i samsvar med den trafikken de utøver.

Avvik 2

Green Cargo rapporterer ikke alle jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser til Statens jernbanetilsyn

Avvik fra:

Varslings- og rapporteringsforskriften § 5. Rapportering av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse, første ledd.

"Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse skriftlig til både undersøkelsesmyndighet og tilsynsmyndighet så snart som mulig og senest innen 72 timer. Rapportering skal skje elektronisk."

Revisjonsbevis:

1. Green Cargo skal rapportere jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser knyttet til driften i Norge til Statens Jernbanetilsyn. Det rapporteres i liten grad farlige tilstander knyttet til infrastruktur.
2. Green Cargo stiller krav om at leverandører som utfører vedlikehold skal rapportere avvik av trafiksikkerhetsmessig betydning til Green Cargos kjøretøyavdeling. Green Cargo har ingen rutine som sikrer at forhold knyttet til driften i Norge blir kategorisert og rapportert til Statens jernbanetilsyn.

Avvik 3

Green Cargo har mangelfullt system for intern rapportering, registrering, granskning og analyse av jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2. Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser

"Jernbanevirksomheten skal ha system for intern rapportering, registrering, granskning og analyse av jernbaneulykker, alvorlig jernbanehendelser og jernbanehendelser."

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 iverksatt skal det gjennomføres kompenserende tiltak."

Revisjonsbevis:

1. Det var ulik oppfatning blant operativt personell om hvilke hendelser/avvik som skal rapporteres internt.
2. Green Cargo stiller krav om at leverandører som utfører vedlikehold skal rapportere avvik av trafiksikkerhetsmessig betydning til Green Cargos kjøretøyavdeling. Green Cargo har ingen rutine som sikrer at forhold knyttet til driften i Norge blir kategorisert, rapportert og behandlet internt.
3. I kontrakten mellom Green Cargo og CargoNet om vedlikehold av Rc-lok er det angitt feil adresse for innmelding av avvik av trafiksikkerhetsmessig betydning.

Avvik 4

Green Cargo har ikke oppdaterte risikovurderinger for den norske virksomheten

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger, andre ledd

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

Revisjonsbevis:

1. Syv av ti risikovurderinger som er utført for den norske delen av Green Cargos virksomhet er ikke oppdatert siden 2009.
2. Risikovurderingen som inkluderer strekningen Oslo S – Drammen er ikke oppdatert etter endrede forutsetninger, for eksempel åpning av Bærumstunnelen i 2011.
3. Green Cargo har utarbeidet en risikovurdering før trafikkering av strekningen Alnabru – Grefsen – Roa – Hønefoss – Hokksund – Drammen. Denne er ikke oppdatert, og det er ikke tidfestet planlagt oppdatering, etter at Green Cargo skaffet egen erfaring fra kjøring på strekningen sommeren 2012.
4. Green Cargos risikovurdering med hensyn på farlig gods ble sist oppdatert 2008. Det har skjedd en endring i en av to avgrensninger, men risikovurderingen har ikke blitt oppdatert.

Avvik 5

Green Cargo utarbeider ikke risikovurderinger på en systematisk og koordinert måte for den norske virksomheten

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger, 1. ledd

"Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre de risikovurderinger som er nødvendig for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko. Risikovurderingene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser. "

Revisjonsbevis:

1. Green Cargo har et internt krav at risikoanalyser skal oppdateres hvert annet år. Dette er ikke beskrevet i Green Cargos styringssystem.

Merknad: Det er Green Cargos sentrale dokument, A 63-05 "Riktlinjer för riskanalyser i trafiksäkerhetsarbete", som ikke beskriver hva som er gjeldende praksis for oppdatering av risikoanalyser. At de skal oppdateres annenhvert år.

Avvik 6

Green Cargo har ikke planer for, eller gjennomført, beredskapsøvelser for å verifisere at beredskapen fungerer etter sin hensikt for driften i Norge

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-3. Beredskapsøvelser, 1. ledd

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

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke gjennomført beredskapsøvelser knyttet driften i Norge.

Merknad: Det ble gjennomført en table-top-øvelse på ledernivå i 2011 som ble arrangert av Jernbaneverket.

2. Det er ikke utarbeidet plan for beredskapsøvelser for driften i Norge.

3. Det er uklart hvordan Green Cargo øver på brann/ulykker i tunneller. Operativt personell kjenner for eksempel ikke til rømningsveier for Nationaltheatret stasjon i Oslotunellen.

Avvik 7

Green Cargo har ikke definert stedfortreder innen sikkerhetsrelaterte oppgaver for den norske virksomheten

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-5. Klare ansvarsforhold

"Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellens ansvar og myndighet klart fremgår.

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. Green Cargo har ikke rutine for delegering av sikkerhetsrelaterte oppgaver for den norske virksomheten ved fravær.

Avvik 8

Det er mangler ved Green Cargo ABs oppfølging av leverandører i Norge

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2. Krav om sikkerhetsstyring, andre ledd

"Sikkerhetsstyring skal utøves på alle nivåer i organisasjonen. Jernbanevirksomheten skal også sikre at sikkerhetsstyring utøves i oppgaver som utføres av leverandør."

Revisjonsbevis:

1. Green Cargo opplyste at det gjennomføres seks revisjoner av vedlikeholdsleverandører hvert år. Det er uklart hvilke kriterier som gjelder for å vurdere behov for revisjon av leverandør av vedlikehold.
2. Green Cargo kunne ikke fremlegge dokumentasjon som viser hvordan ny vedlikeholdsleverandør ved eierskifte mellom CargoNet og Mantena er håndtert med hensyn på leverandørstyring.

3 Observasjoner

Observasjon 1

Den operative organisasjonen som kjører i Norge er i liten grad involvert i utarbeidelse og oppdatering av risikovurderinger som gjelder norske forhold.

4 Andre forhold

Ingen andre forhold.

5 Gjennomføring

Åpningsmøte	24.10.2012
Feltarbeid	24.-25.10.2012
Sluttmøte	25.10.2012