

TX Logistik AB

TILSYNSRAPPORT NR. 2013-01
Godstransport

1	Bakgrunn og mål.....	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvikssammendrag	4
4	Avvik	4
5	Observasjoner.....	7
6	Andre forhold	7
7	Om revisjonen.....	8
7.1	Administrative data.....	8
7.2	Gjennomføring av revisjonen	8
7.3	Revisjonskriterier.....	8
7.4	Om revisjonsfunn	8
7.5	Revisjonsrapport	9
7.6	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	9
	Vedlegg 1 – Stikkprøver i feltarbeidet	10
	Vedlegg 2 - Hjemmelstekster	11

1 Bakgrunn og mål

TX Logistik AB fikk nytt sikkerhets sertifikat del B i desember 2011, sist utvidet 18.10.2012, til å drive godstransport, inkludert farlig gods, på det nasjonale jernbanenettet.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt TX Logistik AB gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjonen skulle dekke vilkår for sikkerhets sertifikat del B, blant annet kompetanse, togframføring, vedlikehold av rullende materiell, oppfølging av leverandør, risikoanalyser og rapportering og varsling.

Revisjonen ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte årsprogram for tilsyn.

2 Konklusjon

TX Logistik AB har en organisasjon med engasjerte medarbeidere.

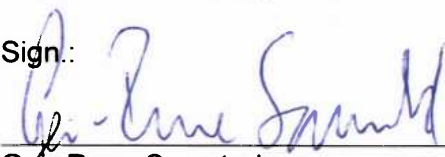
Det er mangler i virksomhetens oppfølging av beredskap og leverandører. Dette gjelder både beskrivelser i prosedyrene og dokumentasjon på gjennomført oppfølging.

Virksomheten har utarbeidet strekningsvise risikovurderinger, beredskapsanalyser og beredskapsplaner for Norge. Disse dokumentene er i liten grad fulgt opp, for eksempel med gjennomføring av identifiserte tiltak og å vurdere behov for oppdatering.

TX Logistik AB har foreløpig kjørt i begrenset omfang i Norge.

Rapportdato: 23.4.2013

Sign.:


Geir-Rune Samstad
Revisjonsleder

Sign.:


Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

3 Avvikssammendrag

Tilsynet avdekket følgende avvik under revisjonen:

1. Det er mangler i beredskapen for den norske delen av virksomheten.
2. Det er ikke gjennomført beredskapsøvelser for den norske delen av virksomheten.
3. Det er mangler ved innrapportering og oppfølging av hendelser som skjer i Norge.
4. Risikovurderingene for den norske delen av virksomheten har mangler.
5. Oppfølging av identifiserte forhold i risikovurderingene for den norske delen av virksomheten er mangelfulle, og det er heller ikke vurdert behov for oppdatering av risikovurderingene.
6. Det er mangelfull oppfølging av leverandører i Norge.
7. Det er ikke stilt kompetansekrav til personell som utfører oppgaver av sikkerhetsmessig betydning i Norge, inkludert leverandører.
8. TX Logistik har mangler i opplæringen av personell som utfører arbeid i Norge.
9. TX Logistik mangler bestemmelser for enkelte aktiviteter i Norge.
10. TX Logistik har ingen prøver som bekrefter at målet for opplæringen er nådd.

4 Avvik

Avvik 1 **Det er mangler i beredskapen for den norske delen av virksomheten.**

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7. Beredskap

Revisjonsbevis:

1. Beredskapsanalysene mangler definerte fare- og ulykkessituasjoner, herunder dimensjonerende ulykkessituasjoner og funksjonskrav til beredskapen.
2. Det er ingen sammenheng mellom beredskapsanalyse og beredskapsplanen.
3. Beredskapsplanen inneholder ingen elementer fra beredskapsanalysen.
4. Beredskapsanalysen for strekningen Kornsjø grense – Alnabru, Sarpsborg – Ski over Askim, Alnabru - Charlottenberg er ikke datert.

Avvik 2 **Det er ikke gjennomført beredskapsøvelser for den norske delen av virksomheten.**

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-3. Beredskapsøvelser

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke gjennomført beredskapsøvelser for operativt personell.
2. Det er ingen plan for beredskapsøvelser for den norske delen av virksomheten.

Avvik 3 Det er mangler ved innrapportering og oppfølging av hendelser som skjer i Norge.

Avvik fra:

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

Revisjonsbevis:

1. TXL har ikke et system som sikrer at alle materielltekniske forhold med betydning for driftssikkerheten blir rapportert til tilsynsmyndigheten.
2. To hendelser 18. januar 2012, og en hendelse 7. juli 2012 er ikke rapportert til tilsynsmyndigheten.

Avvik 4 Risikovurderingene for den norske delen av virksomheten har mangler.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger, første ledd

Revisjonsbevis:

1. Risikoanalysene er utført av en analysegruppe hvor ingen har strekningskompetanse, og TXL har heller ikke vurdert om det skal foretas oppdatering i risikoanalysene etter erfaring fra egen kjøring på strekningene.
2. Fareanalysen i risikoanalysene er ikke fullstendig. For eksempel er planoverganger nevnt ved oppsummering av strekningens egenskaper, men TXL har ikke gjort en selvstendig vurdering i fareanalysen.

Avvik 5 Oppfølging av identifiserte forhold i risikovurderingene for den norske delen av virksomheten er mangelfulle, og det er heller ikke vurdert behov for oppdatering av risikovurderingene.

Avvik fra:

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

Revisjonsbevis:

1. I Risikovurdering: 2012-05-25 er det listet opp flere forslag til tiltak som skal gjennomføres fortløpende, herunder gjennomføre kontroller/revisjoner hos opplaster. TXL kan ikke fremvise plan eller dokumentasjon for gjennomførte kontroller/revisjoner.

2. I Risikovurdering: 2012-05-25 er strekningskunnskap oppgitt som tiltak for flere risikoforhold. I framlagt dokument for strekningskompetanse TXF 4.3.8.1N framgår det ikke hva som skal svare ut disse tiltakene.
3. I beredskapsanalysen for strekningen Kornsjø grense – Alnabru, Sarpsborg – Ski over Askim, Alnabru – Charlottenberg er tiltak ikke gjennomført.
4. Risikoanalysene er utført av en analysegruppe hvor ingen har strekningskompetanse, og TXL har heller ikke vurdert om det skal foretas oppdatering i risikoanalysene etter erfaring fra egen kjøring på strekningene.

Avvik 6 Det er mangelfull oppfølging av leverandører i Norge.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften 7-1. Revisjoner, andre ledd

Revisjonsbevis:

1. TXL kan ikke dokumentere oppfølgingen som er gjort hos vedlikeholdsleverandører.
2. TXL har ikke verifisert at vedlikeholdsleverandør har nødvendig kompetanse.
3. Det er ikke etablert revisjonsprogram for vedlikeholdsleverandører.
4. TXL følger ikke opp revisjonsintervaller for komponenter som er tidsstyrte.
5. TXL styrer ikke hvilket vedlikehold som skal utføres hos leverandør.

Avvik 7 Det er ikke stilt kompetansekrav til personell hos leverandør som utfører oppgaver av sikkerhetsmessig betydning i Norge.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1. Kompetansekrav

Revisjonsbevis:

1. TXL har ikke kompetansekrav for personell hos vedlikeholdsleverandører.

Avvik 8 TX Logistikk har mangler i opplæringen av personell som utfører arbeid i Norge.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3. Opplæring, første ledd

Revisjonsbevis

1. TXL har ikke gitt opplæring til personell som laster tømmer i Kongsvinger.
2. I beredskapsplanen er det under punktet beredskapsvurdering en forutsetning at fører skal ha kurs i brann, beredskap og nødprosedyrer. Slik opplæring er ikke gitt.
3. TXL har ikke dokumentert hvilken opplæring som er gitt til personell som laster trailere i Halden.

Avvik 9 TX Logistikk mangler bestemmelser for enkelte aktiviteter i Norge.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3. Prosedyrer m.m. første ledd

Revisjonsbevis:

1. TXL har ingen dokumenterte kriterier for å vurdere kjøring uten ATC ved feil på ATC.
2. I TXF 4 framgår det ikke klart hvem som kan sette personell tilbake i tjeneste.

Avvik 10 TX Logistikk har ingen prøver som bekrefter at målet for opplæringen er nådd.

Avvik fra:

Opplæringsforskriften § 4. Prøving, andre ledd

Revisjonsbevis

1. I TXF 4 under fortbildung i strekningskunnskap er det oppgitt at denne fornyes årlig dersom man har kjørt strekningen 4 ganger i en 12-måneders periode, men det stilles ikke krav til prøving av strekningskunnskapen.

5 Observasjoner

Det ble ikke notert observasjoner under revisjonen.

6 Andre forhold

1. **TX Logistikk har satt kvantitative sikkerhetsmål for virksomheten, men det styres ikke etter dem.**

Merknad: Dette er et forhold som påvirker sikkerhetsstyringen i Norge, men er i hovedsak et forhold som må behandles i forbindelse med tilsyn av TX Logistikks sentrale sikkerhetsstyring og A-sertifikatet. Statens jernbanetilsyn kan derfor ikke gi dette som et avvik, men sende det over til Transportstyrelsen i Sverige.

2. **TXL har ikke stilt kompetansekrav til de funksjonene som har oppgaver av betydning for trafikksikkerhet som for eksempel sikkerhetschef, fordonschef og sikkerhetskoordinator.**

Merknad: se merknad under punktet ovenfor om kvantitative sikkerhetsmål.

7 Om revisjonen

7.1 Administrative data

Rapport nr.: 2013-01
Saksnr.: 12/4631
Revisjonsperiode: 5.-6.2.2013
Virksomhet: TX Logistik AB
Kontaktperson: Anders Bergquist
Revisjonslag: Geir-Rune Samstad, revisjonsleder
Mette Mjelstad, fagevisor togframføring
Roy Henrik Knudsen, fageksperert sikkerhetsstyring

7.2 Gjennomføring av revisjonen

Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen. Tidspunktene for gjennomføringen var slik:

Åpningsmøte	05.02.2013
Feltarbeid	5.-6.2.2013
Sluttmøte	06.02.2013

7.3 Revisjonskriterier

Revisjonskriteriene er kravene som er stilt i, eller i medhold av, jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>.

7.4 Om revisjonsfunn

Revisjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe revisjonsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

Avvik defineres som manglende samsvar med bestemmelser i eller i medhold av norsk jernbanelovgivning.

Observasjon er forhold som ikke omfattes av definisjonen avvik, men som Statens jernbanetilsyn mener det er nødvendig å påpeke.

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

7.5 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. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

7.6 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse og å evaluere effekten av gjennomførte tiltak. Pålegg gis i et oversendelsesbrev der denne rapport følger som vedlegg.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik i forhold til alvorlighetsgrad. Virksomheten må selv vurdere alvorlighetsgrad og eventuelt behov for å prioritere gjennomføring av tiltak raskere enn frister tilsynet setter.

Der vi avdekker vesentlige mangler, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet/tillatelsen tilbake. Se for øvrig www.sjt.no for mer informasjon.

Vedlegg 1 – Stikkprøver i feltarbeidet

- Skjema for opplæring strekningskunnskap
- Opplæringsplan signalgiver
- TXF 4.3.8.1 N Sjekkliste streknings- og terminalkunnskap

Vedlegg 2 - Hjemmelstekster

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2. Dokumentasjon

Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig og kjent på en hensiktsmessig måte for alt personell med behov for slik tilgang.

Virksomheten skal ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3. Prosedyrer m.m.

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

Prosedylene og/eller bestemmelsene skal sikre overholdelse av gjeldende, nye og endrede tekniske og operasjonelle standarder og andre krav fastsatt i:

- a) jernbanelovgivningen, herunder forskrifter om tekniske spesifikasjoner (TSI),
- b) andre relevante regler,
- c) enkeltvedtak truffet av myndighetene.

Prosedylene og/eller bestemmelsene skal sikre samsvar med standarder og andre krav i hele virksomhetens og de enkelte delsystemenes livssyklus.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7. Beredskap

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.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1. Kompetansekrav

Jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten. Jernbanevirksomheten skal videre sørge for at kompetansekrav for oppgaver som utføres av leverandører sikrer den kompetanse som jernbanevirksomheten anser som nødvendig.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3. Opplæring

Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for egne ansatte, samt krav og systemer som sikrer at deres kompetanse opprettholdes slik at arbeid av betydning for sikkerheten kan utføres på en tilfredsstillende måte.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger

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.

Det skal fremgå hva som er formålet med de enkelte risikovurderingene samt hvilke forutsetninger og avgrensninger som er lagt til grunn.

Ved vesentlige endringer skal felles metode for risikovurderinger regulert i forskrift 12. mars 2010 nr. 401 om gjennomføring av kommisjonsforordning (EF) nr. 352/2009 om innføring av felles

sikkerhetsmetode for risikovurderinger i henhold til artikkel 6. pkt. 3a i direktiv 2004/49/EF (forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger) benyttes i den grad forskriften selv bestemmer.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

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 kunnskap av betydning for vurderingene, skal risikovurderingene oppdateres.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-1. Revisjoner

Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av sitt sikkerhetsstyringssystem for å vurdere om det er tilfredsstillende implementert, vedlikeholdt og om det tilfredsstiller krav i eller i medhold av jernbanelovgivningen, samt kravene i sikkerhetsstyringssystemet som jernbanevirksomheten har etablert.

Jernbanevirksomhetene skal systematisk gjennomføre revisjoner av leverandører for å vurdere om leverandører overholder krav i eller i medhold av avtaler.

Revisjoner skal gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk, vedtatte revisjonsprogrammer og på en måte som ivaretar objektivitet og uavhengighet.

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 kompensierende tiltak.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-3. Beredskapsøvelser

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

Jernbanevirksomheter skal samordne slike øvelser i den grad det er nødvendig.

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.

Opplæringsforskriften § 4. Prøving

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