

**Hector Rail AB**

**TILSYNSRAPPORT NR. 2013-02**

**Godstransport**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Konklusjon .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Avvik .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Observasjoner.....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Andre forhold .....</b>	<b>6</b>
	5.1 Sikkerhetsstyringssystem .....	6
	5.2 Annet .....	6
<b>6</b>	<b>Om revisjonen.....</b>	<b>7</b>
	6.1 Administrative data.....	7
	6.2 Revisjonskriterier.....	7
	6.3 Om revisjonsfunn .....	7
	6.4 Revisjonsrapport .....	7
	6.5 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk .....	8
	<b>Vedlegg 1 – Hjemmelstekster .....</b>	<b>9</b>

## 1 Bakgrunn og mål

Hector Rail AB har sikkerhets sertifikat del A utstedt av Transportstyrelsen i Sverige. Hector Rail AB fikk 18.07.2012 sikkerhets sertifikat del B fra Statens jernbanetilsyn for å drive godstransport, inkludert farlig gods, på enkelte strekninger på det nasjonale jernbanenettet i Norge (dok. nr. 11/158-15) og med en varighet frem til 12.07.2017.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Hector Rail AB (HR) gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjonen dekket vilkår for sikkerhets sertifikat del B, blant annet oppfølging av tiltak etter forrige tilsyn, kompetanse, togframføring, vedlikehold av rullende materiell, oppfølging av leverandør, risikoanalyser, beredskap og rapportering og varsling.

Revisjonen ble gjennomført på bakgrunn av gjeldende årsprogram for Statens jernbanetilsyn.

## 2 Konklusjon

Revisjonen viser at det er enkelte avvik knyttet til blant annet virksomhetens risikovurderinger og beredskap. Dette viser at det har vært mangler i ledelsens oppfølging av den norske aktiviteten. Statens jernbanetilsyn vurderer hovedutfordringen til å være knyttet til gjennomførings- og oppfølgingskapasitet.


Virksomheten har selv identifisert mangler og forbedringspotensial i sitt sikkerhetsarbeid og har gjennomført en rekke korrigerende tiltak i 2012 og 2013, men det gjenstår å måle effekten av disse.

Rapportdato:

Sign.:

  
Kuno Lundkvist  
Revisjonsleder

Sign.:

  
Erik Ø. Reiersøl-Johnsen  
Direktør

### **3 Avvik**

#### **Avvik 1 Det er enkelte mangler i beredskapen**

**Avvik fra:** Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7, første ledd

##### **Revisjonsbevis:**

1. Det er ikke gjennomført beredskapsanalyse for HRs aktivitet i Norge.

Merknad: HR opplyser at det er utarbeidet en beredskapsplan (dok.nr. 1.06.10N), larminstruks (dok.nr. 1.06.32) og kriseledning (1.06.40) som skal bidra til at en nødsituasjon håndteres på en konsistent og tiltaksrettet måte. HR opplyser videre at det er gjennomført to beredskapsøvelser knyttet til den norske aktiviteten (øvelsesrapport datert 20.12.2011 og 12.10.2012).

2. Strekningsvise avviksplaner er ikke utarbeidet, ref kap. 4 i Beredskapsplan Norge (dok.nr. 1.06.10N)
3. Prosedyrer og sjekklister, som er nødvendige for lokomotivførere for å kunne gjennomføre de aktiviteter som trengs i en beredskapssituasjon, er ikke utarbeidet, ref kap. 7 i Beredskapsplan Norge (dok.nr. 1.06.10N)
4. Funksjonsbeskrivelser mangler beskrivelser av beredskapsansvar/funksjon og tilhørende kompetansebehov

#### **Avvik 2 Enkelte risikovurderinger for den norske aktiviteten har mangler.**

**Avvik fra:** Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1, første og andre ledd

##### **Revisjonsbevis:**

1. Eksisterende risikovurderinger knyttet til aktuelle strekninger i Norge (dokumentert i excelark NO\_risk) omtaler ikke sikkerhetsrelevante hendelser/forhold som forskyving i last, overlast, førerfeil, språkproblemer, tyvbremser, strømoverslag, øket temporær risiko.
2. Eksisterende risikovurderinger knyttet til aktuelle strekninger i Norge (dokumentert i excelark NO\_risk) er kun basert på JBVs eksisterende strekningsbeskrivelser og vurderinger foretatt av en gruppe med metode- og togfremføringskompetanse.

Merknad: HR opplyser at det vurderes en oppdatering av risikovurderingene (excelark NO\_risk) knyttet til de trafikkerte strekningene i Norge gjennom at analysegruppen fysisk åker med under et transportoppdrag slik at en reell vurdering blir foretatt av risikoobjekter som planoverganger, o.l.

3. Risikoanalyser knyttet til de trafikkerte strekningene i Norge (dokumentert i excelark NO\_risk) dokumenterer ikke avgrensninger og forutsetninger som ligger til grunn for risikovurderinger foretatt.

Merknad: HR opplyser at risikoanalyser for trafikkerte terminaler (9 st) er utført av analysegrupper som i tillegg til metode- og togframføringskompetanse også har gjennomført befarings på aktuell terminal.

### **Avvik 3 Det er enkelte mangler i oppfølging og oppdatering av risikovurderinger.**

**Avvik fra:** Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2, første ledd og tredje ledd

#### **Revisjonsbevis:**

1. Enkelte tiltak identifisert i "Åtgärdsplan Norge" (dok.nr. 1.08.10N) gjenstår å gjennomføre, eksempel er korrigerende tiltak for avvik 3, 4 og 5.

Merknad: HR opplyser at det pågår et arbeid med å etablere en database for oppfølging (Knutpunkten).

2. Enkelte sikkerhetsrelaterte beslutninger/funn kan ikke dokumenteres fulgt opp, eksempler er tiltak konkludert i risikoanalyser knyttet til terminaler.

Merknad: HR opplyser at det arbeides med å registrere tiltak og status i en database (Knutpunkten).

3. Det finnes ikke en samlet oversikt over forutsetninger og avgrensninger for utførte risikoanalyser.

Merknad: Krav til slik oversikt finnes også i 1.14.10 "Bedömning avseende påverkan på säkerhet, säkerhetsbedömningar och riskanalys", kap. 5.2.2.

4. Sikkerhetskritiske funksjoner knyttet til tekniske system er ikke synliggjort i bestemmelser og underlag for personell som utfører kontroll og vedlikehold.

### **Avvik 4 Det er mangelfull oppfølging av vedlikeholdsleverandør i Norge.**

**Avvik fra:** Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-1, andre ledd

#### **Revisjonsbevis:**

1. HR kan ikke dokumentere oppfølging/revisjon av vedlikeholdsleverandør etter 2009

Merknad: HR opplyser at en revisjon av vedlikeholdsleverandøren er forberedt og planlagt gjennomført i mars 2013

## **Avvik 5 Det har er mangler ved innrapporteringen av hendelser som skjer i Norge.**

**Avvik fra:** Varslings- og rapporteringsforskriften § 5. Rapportering av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse, første ledd

### **Revisjonsbevis:**

1. Materiellekniske/vedlikeholdsrelaterte mangler/skader knyttet til vedlikehold av rullende materiell og med betydning for sikkerheten er ikke blitt rapportert til tilsynsmyndigheten.

Merknad: Kontrakt med vedlikeholdsleverandør ("Avtal om fordonsunderhåll", bilaga 2) spesifiserer at det skal foretas slik avviksrapportering.

2. Enkelte hendelser i 2012 er ikke blitt rapportert til tilsynsmyndigheten. Eksempler er hendelse 93, 99, 137, 155, 163 og 180.

Merknad: HR opplyser at kriteriene for ekstern rapportering er endret i 2013, slik at alle hendelser i utgangspunktet hendelser rapporteres. Dersom noe vurderes som ikke rapporteringspliktig skal det nå registreres/dokumenteres i HRs hendelsesregister.

## **4 Observasjoner**

Det ble ikke utstedt noen observasjoner på grunnlag av revisjonen.

## **5 Andre forhold**

### **5.1 Sikkerhetsstyringssystem**

#### *Bakgrunn*

HR gjennomførte i 2012 en ledelsens gjennomgang som konkluderte med at det er behov for tiltak knyttet til virksomhetens sikkerhetsstyringssystem.

HRs sikkerhetsattest del A følges opp av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen gjennomførte i 2012 en revisjon av HRs sikkerhetsattest del A og avdekket mangler i sikkerhetsstyringssystemet. SJTs tilsyn gjennomført 26.-28. februar dekket HRs sikkerhetsattest del B. Under tilsynet med attest del B-kravene kunne det registreres forhold som indikerer at det har vært tilsvarende mangler knyttet til sikkerhetsstyringen av den norske aktiviteten i 2012.

#### *Status*

HR har gjennomført en rekke korrigerende tiltak i 2012 og 2013 og fulgt opp implementeringen for å korrigere sikkerhetsstyringssystemet, jf bl.a. "Handlingsplan Säkerhet" (dok. nr. 1.01.30). Alle planlagte tiltak beskrevet i dok. nr. 1.01.30 er ikke gjennomført.

Det foreligger ikke noen dokumentert handlingsplan sikkerhet for 2013 (jf typ dok. nr. 1.01.30).

### **5.2 Annet**

Hector Rail AB utfører per i dag kun tømmertransporter i Norge.

HR opplyser at

- virksomheten per i dag normalt kun trafikkerer strekningene Oslo – Charlottenberg, Ski-Sarpsborg, Kongsvinger-Røros, Elverum-Hamar og Lillestrøm-Otta

- aktivitet er nylig startet på terminalen Hovdmoen
- det ikke per i dag transporteres farlig gods i Norge
- avtale med leverandør for vedlikehold av rullende materiell er sagt opp vil bli lagt ut på anbud

## 6 Om revisjonen

### 6.1 Administrative data

Rapport nr.: 2013-02  
 Saksnr.: 12/4627  
 Revisjonsperiode: 26.-28.2.2013  
 Virksomhet: Hector Rail AB  
 Kontaktperson: Stephan Åstrøm  
 Revisjonslag: Jørgen Sundt, fagrevisor togframføring  
 Kuno Lundkvist, revisjonsleder

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	26.02.2013
Feltarbeid	26.-27.2.2013
Sluttmøte	28.02.2013

### 6.2 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/>.

### 6.3 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.

### 6.4 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.

### **6.5 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 sikkerhets sertifikatet/tillatelsen tilbake. Se for øvrig [www.sjt.no](http://www.sjt.no) for mer informasjon.



## **Vedlegg 1 – Hjemmelstekster**

### **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 § 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 ny 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 tilfredsstillende 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.

### **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.