

JERNBANEVERKET

TILSYNSRAPPORT NR. 2013-12 Alnabru – oppfølging av tiltak etter Sjursøyaulykken

1	Bakgrunn og mål.....	3
2	Konklusjon.....	4
3	Avvikssammendrag	5
4	Avvik	5
5	Observasjoner.....	10
6	Andre forhold	10
	Om inspeksjonen	11
7	11	
	7.1 Administrative data.....	11
	7.2 Gjennomføring av inspeksjonen	11
	7.3 Inspeksjonsomfang	11
	7.4 Inspeksjonskriterier	11
	7.5 Om inspeksjonsfunn	11
	7.6 Tilsynsrapport	12
	7.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	12
	Vedlegg 1 - Hjemmelstekster	13

1 Bakgrunn og mål

Den 24. mars 2010 trillet en vognstamme bestående av tomme containervogner ukontrollert fra Alnabru skiftestasjon ned til Loenga og ut på Oslo Havn, Sydhavna. Ulykken medførte at tre personer omkom, 4 ble skadet og det ble omfattende materielle skader.

I etterkant av ulykken har Statens havarikommisjon for transport gjennomført en sikkerhetsundersøkelse av ulykken og avga 24. mars 2011 en rapport med sikkerhetstilrådinger.

Sikkerhetstilrådingene omfattet svakheter hos Jernbaneverket når det gjelder:

- Barrierer
- System for risikokartlegginger og analyser
- Organisering for å ivareta helhetlig sikkerhet på godsterminaler og skiftestasjoner
- Forbedring av sikkerhetsstyring med spesiell vekt på innhenting og behandling av informasjon, for å oppnå en bedre sikkerhetskultur
- I samarbeid med jernbaneforetakene å gjennomgå kommunikasjonen i skifting, kartlegge sikkerhetskritisk informasjon, samt etablere barrierer for å forhindre/avdekke misforståelser
- Oppdatere, formidle og sikre forståelse av styrende dokumentasjon
- Vurdere og om nødvendig etablere barrierer for å sikre godstogsplanet Alnabru-Loenga, Hovedbanen og Oslo S.

Statens jernbanetilsyn påla ved brev av 19. mai 2011 Jernbaneverket å redegjøre for hvordan havarikommisjonens rapport og sikkerhetstilrådingene ville bli fulgt opp. En slik redegjørelse ble gitt ved Jernbaneverkets brev av 8. juni 2011.

Etter en del korrespondanse og møter har Jernbaneverket ved brev av 19. desember 2012 beskrevet status for oppfølging av sikkerhetstilrådingene pr desember 2012. Det fremkommer herav at det fortsatt gjenstår å ferdigbehandle tilrådingen vedrørende barrierer for å sikre godstogsplanet Alnabru-Loenga, Hovedbanen og Oslo S.

Inspeksjonen hadde som mål å avklare om sikkerhetstilrådingene er fulgt opp, og om planlagte tiltak er implementert.

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

2 Konklusjon

Jernbaneverket har gjennomført flere viktige tiltak etter ulykken i 2010 der en vognstamme ukontrollert trillet fra Alnabru via Loenga og ned på Oslo havn, Sydhavna. Inspeksjonen avdekket imidlertid at det fortsatt er mangler ved sikkerhetsstyringen og sikkerhetsstyringssystemet tilknyttet Alnabru.

Det savnes en helhetlig styring og oppfølging av sikkerheten på Alnabruterminalen.

Det er etablert tekniske og operasjonelle barrierer for å redusere muligheten for tilsvarende ulykker. Det er imidlertid under gitte omstendigheter fortsatt mulig at vogner kan komme i drift og kan havne ut på godstogsporet mot Loenga.

Det er gjennomført en risikoanalyse for tog- og skiftebevegelser med en omfattende fareidentifisering. Risikoanalysen mangler imidlertid sentrale elementer som risikoakseptkriterier og måling av risikonivået.

Ved deler av C-sporene har det gjennom mange år vært en feil ved signalanlegget som ikke er blitt utbedret. Disse sporene eies av Rom Eiendom, leies av CargoNet, mens Jernbaneverket foretar trafikkstyring. Det var uklart om det forelå avtaler som regulerer ansvarsforholdene.

Rapportdato:

Sign.:

Arlid Bruun

Revisjonsleder

Sign.: 31.05.2013

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

3 Avvikssammendrag

Tilsynet avdekket følgende avvik under revisjonen:

1. Det er mangler ved sikkerhetsstyringen ved Alnabru skiftestasjon.
2. Sikkerhetsstyringssystemet knyttet til Alnabru skiftestasjon er ikke tilpasset arten og omfanget av virksomheten ved Alnabru.
3. Det er mangler ved utførte risikoanalyser som berører Alnabru skiftestasjon.
4. Det er mangelfull oppfølging og oppdatering av risikovurderinger knyttet til Alnabru skiftestasjon.
5. Ansvar og myndighet er ikke tilstrekkelig klarlagt og beskrevet for Alnabru.
6. Systemet for intern informasjon i Jernbaneverket og kommunikasjon mellom trafikkstyringen og andre jernbaneselskap knyttet til virksomheten ved Alnabru har mangler.
7. Det er mangler ved prøvingen av om opplæringsmålene er nådd ved godkjenning av togekspeditører som skal arbeide ved Alnabru.
8. Jernbaneverket har mangelfull oppfølging av uønskede hendelser ved Alnabru.
9. Jernbaneverkets prosedyrer for Alnabru skiftestasjon dekker ikke alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

4 Avvik

Avvik 1

Det er mangler ved sikkerhetsstyringen ved Alnabru skiftestasjon.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 Krav om sikkerhetsstyring.

Revisjonsbevis:

1. Risikoanalyse datert 01.06.2011 som er oversendt i etterkant av inspeksjonen gjør ingen vurdering av risikonivået, og gir derfor intet overordnet og oppdatert risikobilde for Alnabru.
2. Risikoanalysen er ikke oppdatert i forhold til dagens praksis ved Alnabru. Eksempler:
 - Analysen omtaler begrensninger i adgangen til slipping, mens slipping nå er forbudt ved Alnabru.
 - Rapporten omtaler at prioritering av skifting skal avtales på forhånd, mens de intervjuede uttrykte at skifting verken avtales eller planlegges på forhånd.
 - Rapporten omtaler igjensetting av materiell i A-spor, mens det under inspeksjonen ble opplyst at A-spor ikke lengre benyttes for igjensetting.
 - Det foreligger en "varig" feil i spor C31-C45 som medfører at det alltid vises at det er kjøretøy i sporet. Det er ikke foretatt noen risikovurdering for denne feilen.

Merknad

Risikoanalyse datert 01.06.2011 omtaler under punkt 6.1.1.1 og 6.1.1.7 signalfeil på generelt grunnlag, men tar ikke hensyn til at det finnes en varig feil ved spor C31-C45 og i hvilken grad en slik permanent feil kan påvirke årvåkenhet mv.

3. Det er ikke foretatt noen gjennomgang av innmeldte uønskede hendelser for å sjekke ut at forutsetninger for eksisterende risikovurdering fortsatt gjelder.
4. Det er ikke fastsatt noen grenser for arbeidsmengde/kapasitet hos togekspeditøren ved Alnabru, for eksempel samtidig antall maskiner eller samtidig antall skift.

5. Det kunne ikke dokumenteres at bruksbegrensninger og informasjon om områdets beskaffenhet er systematisk brukt for å utlede særbestemmelser for Alnabru.
 - a. Skifteinstruksen er ikke tilpasset det forhold at togekspeditøren ikke ser alle sporene, samtidig som flere av sporene er uforriglet.
 - b. Det stilles togvei inn i spor som ikke har sporisolering på Alnabru. I ruta for togene er Alnabru markert som stasjon med + (sikringsanlegg).
 - c. Det er ikke gjort en vurdering av i hvilken grad andre aktiviteter skal stoppes når det er stilt for kjøring av tog ut fra Alnabru syd (skift kan "stjele" togvei for tog).
 - d. Det er ikke beskrevet stedlige prosedyrer for kommunikasjon mellom trafikkstyring og jernbaneforetak.

Merknad

Det finnes generelle prosedyrer for slik kommunikasjon, men ingen som tar hensyn til de spesielle forhold som gjelder for Alnabru.

6. Jernbaneverket har ikke stilt krav til virksomhetene at de skal utarbeide bestemmelser for å sikre at de har kontroll over hvor mange tonn hver enkelt skiftemaskin klarer å bremse når den er ytterst mot fall. Jf. blant annet risikoanalysen.
7. Grensesnittet mot privat eier av spor på Alnabru er ikke regulert. Deler av C-sporene eies av ROM-eiendom og leies av CargoNet, og det var uklart om det forelå avtale som regulerer ansvarsforholdene, blant annet Jernbaneverkets ansvar for trafikkstyringen inn og ut av disse sporene.
8. Det er ikke beskrevet hvem som har hovedansvar for sikkerheten ved Alnabru, på tvers av alle fagfelt og som f.eks. kan stoppe trafikken dersom summen av feil gjør videre trafikk uforsvarlig.
9. Det er ingen som har ansvar for å følge opp uønskede hendelser som berører flere fagfelt.

Avvik 2

Sikkerhetsstyringssystemet knyttet til Alnabru skiftestasjon er ikke tilpasset arten og omfanget av virksomheten ved Alnabru.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1 Krav til sikkerhetsstyringssystem

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke fastsatt noen grenser for arbeidsmengde/kapasitet hos togekspeditøren ved Alnabru, for eksempel samtidig antall maskiner eller samtidig antall skift.
2. Grensesnittet mot privat eier av spor på Alnabru er ikke regulert. Deler av C-sporene eies av ROM-eiendom og leies av CargoNet, og det var uklart om det forelå avtale som regulerer ansvarsforholdene, blant annet Jernbaneverkets ansvar for trafikkstyringen inn og ut av disse sporene.
3. Det kunne ikke dokumenteres at bruksbegrensninger og informasjon om områdets beskaffenhet er systematisk brukt for å utlede særbestemmelser for Alnabru.
 - a. Skifteinstruksen er ikke tilpasset det forhold at togekspeditøren ikke ser alle sporene, samtidig som flere av sporene er uforriglet. (c-sporene)
 - b. Jernbaneverket har ikke stilt krav til virksomhetene om at de skal utarbeide bestemmelser for å sikre at de har kontroll over hvor mange tonn hver enkelt skiftemaskin klarer å bremse når den er ytterst mot fall. Jf. blant annet risikoanalysen.
 - c. Strekningsbeskrivelsen er ikke tilpasset de faktiske forhold på Alnabru som gjelder for eksempel sporisolering ved kjøring av tog.
 - d. Det er ikke beskrivelse av hvor togveiene slutter.
 - e. Skjematisk plan er ikke oppdatert – (med f.eks. togvei slutt).

- f. SJN er ikke komplett med hensyn til hvilke begreper som faktisk benyttes for å angi bygninger og områder innenfor Alnabru.
 - g. Det er ingen markering ute som viser grensene for hva som er forriglet og hva som ikke er forriglet.
 - h. Jernbaneverket bemerker i risikoanalysen at strekningsbeskrivelsen for Alnabru ikke er oppdatert.
 - i. Det stilles togvei inn i spor som ikke har sporisolering på Alnabru. I ruta for togene er Alnabru markert som stasjon med + (sikringsanlegg).
4. Det foretas ikke kontroll/stikkprøver for å sikre at operatørene etterlever det regelverk som gjelder for området.

Avvik 3

Det er mangler ved utførte risikoanalyser som berører Alnabru skiftestasjon.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1 Risikovurderinger

Revisjonsbevis:

1. Det var ingen av de som ble intervjuet under inspeksjonen som kjente til hvorvidt det var gjennomført en helhetlig risikoanalyse for Alnabru der det overordnede bilde på tvers av fagfeltene ble vurdert. De overordnede tiltak som fremkom i konklusjonen fra risikoanalysen som ble oversendt i etterkant av inspeksjonen var derfor heller ikke kjent.

Merknad

De intervjuede kjente til analyser som berørte eget område.

2. Risikoanalyse datert 01.06.2011 som er oversendt i etterkant av inspeksjonen gjør ingen vurdering av risikonivået, og gir derfor intet overordnet og oppdatert risikobilde for Alnabru.
3. Risikoanalysen definerer ikke akseptkriterier for virksomheten ved Alnabru.
4. Det foreligger en "varig" feil i spor C31-C45 som medfører at det alltid vises at det er kjøretøy i sporet. Det er ikke foretatt noen risikovurdering for denne feilen.

Merknad

Risikoanalyse datert 01.06.2011 omtaler under punkt 6.1.1.1 og 6.1.1.7 signalfeil på generelt grunnlag, men tar ikke hensyn til at det finnes en varig feil ved spor C31-C45 og i hvilken grad en slik permanent feil kan påvirke årvåkenhet mv.

5. Det er ikke gjort en vurdering av i hvilken grad andre aktiviteter skal stoppes når det er stilt for kjøring av tog ut fra Alnabru syd (skift kan "stjele" togvei for tog).
6. Det er ikke fastsatt noen grenser for arbeidsmengde/kapasitet hos togekspeditøren ved Alnabru, for eksempel samtidig antall maskiner eller samtidig antall skift.

Avvik 4

Det er mangelfull oppfølging og oppdatering av risikovurderinger knyttet til Alnabru skiftestasjon.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2 Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

Revisjonsbevis:

1. Risikoanalysen datert 01.06.2011 er ikke oppdatert i forhold til dagens praksis ved Alnabru. Eksempler:
 - Analysen omtaler begrensninger i adgangen til slipping, mens slipping nå er forbudt ved Alnabru.

- Rapporten omtaler at prioritering av skifting skal avtales på forhånd, mens de intervjuede uttrykte at skifting verken avtales eller planlegges på forhånd.
 - Rapporten omtaler igjensetting av materiell i A-spor, mens det under inspeksjonen ble opplyst at A-spor ikke lengre benyttes for igjensetting.
2. Det er ikke foretatt noen gjennomgang av innmeldte uønskede hendelser for å sjekke ut at forutsetninger for eksisterende risikovurdering fortsatt gjelder.
 3. Risikoanalyse datert 01.6.2011 inneholder en rekke tiltak. Det kan ikke dokumenteres oppfølging av alle tiltak, og heller ikke hvilke vurderinger som er gjort av disse tiltakene.
 4. For gjennomførte tiltak som følge av risikoanalysen kan det ikke dokumenteres evaluering av effekt.
 5. Det kunne ikke dokumenteres at bruksbegrensninger og informasjon om områdets beskaffenhet er systematisk brukt for å utlede særbestemmelser for Alnabru.
 6. Skifteinstruksen er ikke tilpasset det forhold at togekspeditøren ikke ser alle sporene, samtidig som flere av sporene er uforriglet
 7. Jernbaneverket har ikke stilt krav til virksomhetene at de skal utarbeide bestemmelser for å sikre at de har kontroll over hvor mange tonn hver enkelt skiftemaskin klarer å bremse når den er ytterst mot fall. Jf. blant annet risikoanalysen

Avvik 5

Ansvar og myndighet er ikke tilstrekkelig klarlagt og beskrevet for Alnabru.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-5 Klare ansvarsforhold

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke beskrevet hvem som har hovedansvar for sikkerheten ved Alnabru, på tvers av alle fagfelt og som f.eks. kan stoppe trafikken dersom summen av feil gjør videre trafikk uforsvarlig.

Merknad:

Det antas at et slikt ansvar er definert på et svært overordnet nivå i Jernbaneverket, men det var ingen i den daglige, operative delen av virksomheten til og med trafikksjefnivå som hadde et slikt ansvar.

2. Det er ingen som har ansvar for å følge opp uønskede hendelser som berører flere fagfelt.

Avvik 6

Systemet for intern informasjon i Jernbaneverket og kommunikasjon mellom trafikkstyringen og andre jernbaneselskap knyttet til virksomheten ved Alnabru har mangler.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-6 Informasjonsoverføring

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke beskrevet stedlige prosedyrer for kommunikasjon mellom trafikkstyring og jernbaneforetak.

Merknad

Det finnes generelle prosedyrer for slik kommunikasjon, men ingen som tar hensyn til de spesielle forhold som gjelder for Alnabru.

2. SJN er ikke komplett med hensyn til hvilke begreper som faktisk benyttes for å angi bygninger og områder innenfor Alnabru.
3. Det foreligger en varig feil ved signalene som regulerer sporene C31-C45. Det kan ikke dokumenteres at feilen er kommunisert til togselskapene.
4. Strekningsbeskrivelsen er ikke tilpasset de faktiske forhold på Alnabru som gjelder for eksempel sporisolering ved kjøring av tog.
 - a. Det er ikke beskrivelse av hvor togveiene slutter.
 - b. Skjematisk plan er ikke oppdatert – (med f.eks. togvei slutt).
 - c. Det er ingen markering ute som viser grensene for hva som er forriglet og hva som ikke er forriglet.
 - d. Det er ingen oversikt over sporene på Alnabru i strekningsbeskrivelsen.
5. Jernbanelivet bemerker i risikoanalysen at strekningsbeskrivelsen for Alnabru ikke er oppdatert.
6. Strekningsbeskrivelsen er ikke oppdatert. For eksempel er orienteringslamper beskrevet i SJN, disse har ingen funksjon.
7. Det var ingen av de som ble intervjuet under inspeksjonen som kjente til hvorvidt det var gjennomført en helhetlig risikoanalyse for Alnabru der det overordnede bilde på tvers av fagfeltene ble vurdert. De overordnede tiltak som fremkom i konklusjonen fra risikoanalysen som ble oversendt i etterkant av inspeksjonen var derfor heller ikke kjent.

Merknad

De intervjuede kjente til analyser som berørte eget område.

Avvik 7

Det er mangler ved prøvingen av om opplæringsmålene er nådd ved godkjenning av togekspeditører som skal arbeide ved Alnabru.

Avvik fra:

Opplæringsforskriften § 4 Prøving

Revisjonsbevis:

1. Det gjennomføres ingen skriftlige prøver i forbindelse med opplæringen av togekspeditørene for arbeid ved Alnabru.
2. Det kan ikke dokumenteres hva man tester på ved godkjenning som togekspeditør på Alnabru.

Avvik 8

Jernbanelivet har mangelfull oppfølging av uønskede hendelser ved Alnabru.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2 Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser

Revisjonsbevis

1. Det er ingen som har ansvar for å følge opp uønskede hendelser som berører flere fagfelt.
2. Det er ikke foretatt noen gjennomgang av innmeldte uønskede hendelser for å sjekke ut at forutsetninger for eksisterende risikovurdering fortsatt gjelder.

Avvik 9

Jernbaneverkets prosedyrer for Alnabru skiftestasjon dekker ikke alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3 Prosedyrer m.m.

Revisjonsbevis:

1. Det kunne ikke dokumenteres at bruksbegrensninger og informasjon om områdets beskaffenhet er systematisk brukt for å utlede særbestemmelser for Alnabru.
 - a. Strekningsbeskrivelsen er ikke tilpasset de faktiske forhold på Alnabru som gjelder for eksempel sporisolering ved kjøring av tog
 - b. Det er ikke beskrivelse av hvor togveiene slutter
 - c. Skjematisk plan er ikke oppdatert – (med f.eks. togvei slutt)
 - d. Skifteinstruksen er ikke tilpasset det forhold at togekspeditøren ikke ser alle sporene, samtidig som flere av sporene er uforriglet
 - e. Det er ingen markering ute som viser grensene for hva som er forriglet og hva som ikke er forriglet.
2. Jernbaneverket har ikke stilt krav til virksomhetene at de skal utarbeide bestemmelser for å sikre at de har kontroll over hvor mange tonn hver enkelt skiftmaskin klarer å bremse når den er ytterst mot fall. Jf. blant annet risikoanalysen.
3. Strekningsbeskrivelsen er ikke oppdatert. For eksempel er orienteringslamper beskrevet i SJN, disse har ingen funksjon
4. Det er ingen oversikt over sporene på Alnabru i strekningsbeskrivelsen
5. SJN er ikke komplett med hensyn til hvilke begreper som faktisk benyttes for å angi bygninger og områder innenfor Alnabru
6. Jernbaneverket bemerker i risikoanalysen at strekningsbeskrivelsen for Alnabru ikke er oppdatert.
7. Det er ikke beskrevet stedlige prosedyrer for kommunikasjon mellom trafikkstyring og jernbaneforetak.

Merknad

Det finnes generelle prosedyrer for slik kommunikasjon, men ingen som tar hensyn til de spesielle forhold som gjelder for Alnabru.

5 Observasjoner

Det ble ikke notert noen observasjoner under inspeksjonen.

6 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under inspeksjonen.

7 Om inspeksjonen

7.1 Administrative data

Rapport nr.: 2013-12

Saksnr.: 13/203

Inspeksjonsperiode: 11.03.2013

Virksomhet: Jernbaneverket, Alnabru skiftestasjon

Kontaktperson: Gunalf Bækkeli

Inspeksjonslag: Mette Mjelstad, Kåre Bøklepp, Arild Bruun

7.2 Gjennomføring av inspeksjonen

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

Feltarbeid	11.03.2013
Oppsummering av inspeksjonen	19.03.2013

7.3 Inspeksjonsomfang

Inspeksjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Jernbaneverket ved Alnabru. Den omfattet trafikkstyring av skifteaktiviteter og togfremføring.

7.4 Inspeksjonskriterier

Inspeksjonskriteriene 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/>.

7.5 Om inspeksjonsfunn

Inspeksjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe tilsynsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller inspeksjonskriteriene. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for inspeksjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer inspeksjonsfunnene 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.

7.6 Tilsynsrapport

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

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra inspeksjoner. Det vil si at tilsynsrapporter 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 innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

7.7 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 sikkerhetsgodkjenningen tilbake. Se for øvrig www.sjt.no for mer informasjon.

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

Sikkerhetsstyringsforskriften:

§ 2-2. Krav om sikkerhetsstyring

Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomheten som drives med det formål at det etablerte sikkerhetsnivået på jernbanen opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres.

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

§ 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og andre forhold ved denne. Sikkerhetsstyringssystemet skal videre sikre håndtering av alle risikoer forbundet med virksomheten.

Sikkerhetsstyringssystemet skal ta hensyn til alle relevante risikoer som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparters virksomhet. Sikkerhetsstyringssystemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra den øverste ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet på alle nivåer er involvert og hvordan den kontinuerlige forbedringen av sikkerhetsstyringssystemet sikres.

Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bruk av leverandører. Jernbanevirksomheten skal stille de samme styrings- og sikkerhetskrav til aktiviteter utført av leverandører som til aktiviteter utført av egen virksomhet.

Infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal ta hensyn til virkningene av forskjellige jernbaneforetaks virksomhet på det nasjonale jernbanenettet og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle jernbaneforetak å drive i samsvar med krav i eller i medhold av jernbanelovgivningen, samt krav i og vilkår fastsatt i deres sikkerhetssertifikat.

§ 3-3. Prosedyrer m.m.

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

Prosedyrene 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.*

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

§ 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.

§ 4-6. Informasjonsoverføring

Den øverste ledelsen har ansvaret for at det er utformet et system for informasjonsoverføring mellom de ulike nivåer og funksjoner i virksomheten, samt med andre jernbanevirksomheter i den grad det er relevant, slik at kunnskap om forhold av betydning for arbeidet med sikkerheten formidles til og behandles på relevant nivå.

§ 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.

§ 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.

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.

§ 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.

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.