

Cargolink AS

Sikkerhetsstyring

Revisjonsrapport

Rapport nr. 2013-15

Cargolink AS Sikkerhetsstyring

1 Bakgrunn og mål

Cargolink AS (Cargolink, CL) har sikkerhetssertifikat del A og B for godstransport på det nasjonale jernbanenettet, inklusive transport av farlig gods. Sikkerhetssertifikatet har en gyldighet til 17. september 2013.

CL har siden første tilsyn med virksomheten etter at selskapet startet drift, ikke kunnet demonstrere at de har et sikkerhetsstyringssystem uten vesentlige mangler. Ettersom Cargolink har søkt om fornyelse av sitt sikkerhetssertifikat har det derfor vært viktig å kunne gjennomføre et tilsyn for å få en bekreftelse på at det er gjennomført tiltak slik at det foreligger et tilfredsstillende sikkerhetsstyringssystem som grunnlag for å innvilge fornyet sikkerhetssertifikat.

I revisjon i mai 2012 (Rapport 2012-10) ble omfattende avvik identifisert i sikkerhetsstyringssystemet. En oppfølgingsrevisjon av denne revisjonen (rapport 2012-31) avdekket at det gjensto mye før et tilfredsstillende sikkerhetsstyringssystem var etablert. CL ble i brev av 11.01.2013 pålagt å utbedre alle avvik fra revisjon 2012-31 innen 31.01.2013.

Mange bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet er derfor av nyere dato. Det innebærer at det har vært begrensede muligheter til å etterprøve etterlevelse av dagens sikkerhetsstyringssystem. Som det fremgår av rapporten er samme tema i Cargolinks sikkerhetsstyringssystem beskrevet flere steder med til dels utydelig og motstridende innhold. Det har derfor vært krevende å gjennomføre revisjonen og kunne avgjøre om sikkerhetsstyringssystemet er etterlevd.

Rammene for revisjonen ga noen begrensninger mht. effektivt å kunne undersøke operative forhold.

I revisjonsvarselet ble målet for revisjonen angitt som følger:

Revisjonen har som mål å avklare hvorvidt Cargolink AS gjennomfører virksomheten i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen med særlig vekt på oppfølging av tiltak etter forrige revisjon (rapport 2012-31). Revisjonen vil dekke sikkerhetsstyring (herunder oppdateringer av sikkerhetsstyringssystemet og risikovurderinger) i tillegg til operative forhold som førerkompetanse og vedlikehold av kjøretøy.

Resultatet av revisjonen vil inngå som et underlag i vurderingen av fornyelse av virksomhetens sikkerhetssertifikat.

Det ble identifisert en rekke forhold som det er grunn til å etterprøve nærmere. Både tilgjengelig tid og det faktum at mange bestemmelser i CLs sikkerhetsstyringssystem var nye og i begrenset grad kunne verifiseres med hensyn til hvordan de virket i praksis, medførte at disse forholdene ikke ble undersøkt i

større dybde. Flere av disse forholdene er angitt som observasjoner i rapporten. Revisjonens formål med hensyn til å fremskaffe et beslutningsunderlag med tanke på fornyelse av sikkerhetssertifikat ble derfor oppfylt i noe mindre grad enn ønskelig.

2 Hovedkonklusjon

Det er vesentlige mangler i sikkerhetsstyringen, herunder er det:

- omfattende mangler i leverandørstyringen både hva gjelder utforming av avtaler med sentrale leverandører og oppfølging av avtalene
- omfattende mangler i risikostyringen, både hva gjelder utforming av risikoakseptkriterier, gjennomføring og oppfølging av risikovurderinger
- et stort antall utydigheter, feil og motstridende beskrivelser i sikkerhetsstyringssystemet

Mange mangler som er påpekt i tidligere tilsyn eksisterer fortsatt, herunder er pålegg fra forrige revisjon om gjennomføring av tiltak innen 31.1.2013 bare oppfylt i begrenset grad.

Rapportdato: 27.06.2013

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Sign.:

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn og mål.....	2
2	Hovedkonklusjon	4
3	Avvik	6
4	Observasjoner.....	15
5	Andre forhold	19
6	Om revisjonen.....	20
6.1	Administrative data.....	20
6.2	Gjennomføring av revisjonen	20
6.3	Revisjonsomfang	20
6.4	Revisjonskriterier.....	20
6.5	Om revisjonsfunn	20
6.6	Revisjonsrapport	21
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	21
	Vedlegg 1 – Avvikshjemler	22

3 Avvik

Her følger de avvik som ble identifisert i revisjonen. For hjemmelsinnhold se vedlegg 1.

CL skiller mellom bestemmelser og prosedyrer. SJT skiller ikke på samme måte, og i denne rapporten brukes bestemmelser både om prosedyrer, instruksjoner og krav i sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik 1

Det er vesentlige mangler i Cargolinks sikkerhetsstyring.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2. *Krav om sikkerhetsstyring.*

Revisjonsbevis

1. Det er omfattende mangler i leverandørstyringen.
2. Dokumentasjonen i sikkerhetsstyringssystemet er dårlig kvalitetssikret og har mange mangler i form av utyeligheter, feil og motstridende beskrivelser.
3. CLs gjennomføring og oppfølging av risikovurderinger er mangelfull.
4. Det er mangler i CLs risikoakseptkriterier.
5. Det er ikke etablert bestemmelser om avviksbehandling.
6. CLs oppfølging av uønskede hendelser har mangler. Årsaker identifiseres bare i begrenset grad.
7. Det er mangler i CLs dokumentstyring. Flere dokumenter har motstridende angivelse av revisjonsdato.

Merknad

Revisjonsbevisene over er av overordnet karakter. De er konkretisert under øvrige avvik. De er sammenstilt her fordi de i sum viser vesentlige mangler i sikkerhetsstyringen. For detaljer se øvrige avvik og tilhørende revisjonsbevis.

Avvik 2

Sikkerhetsstyringssystemets dokumentasjon er mangelfull. Den inneholder et stort antall utyeligheter, feil og motstridende beskrivelser.

Ikke alle bestemmelser i eget sikkerhetsstyringssystem er etterlevd.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1, første ledd

Revisjonsbevis

Dokumentasjonen i sikkerhetsstyringssystemet er dårlig kvalitetssikret og har mange mangler i form av utyeligheter, feil og motstridende beskrivelser. Eksempler:

1. I "Risikovurdering av strekninger" brukes andre verdier i konsekvenskategorien K6 enn i matrisen i ledelsesheftet.

2. Begrepet "ALARP" som er sentralt i kategorisering av risiko angis ulikt.
3. I risikovurderinger skilles ikke konsekvent mellom begrepene tog og skift.
Merknad:
Dette bidrar til at det er krevende å forstå hva risikoforholdene innebærer.
4. CL002.V2 (S-merking) har uklar begrepsbruk/definisjoner, og den angir ikke hvilke forpliktelser S-merking innebærer.
Merknad:
Det ble forklart at S-merking av for eksempel funksjonsbeskrivelse til Materiell-plansjef kunne innebære at stillingen for eksempel ikke kan besettes av en ny person uten at det gjøres en risikovurdering, men dette er ikke et krav.
5. Pkt. 4.1 Anvendelse av akseptkriteriene i beredskapsanalysen er uklar, for eksempel stemmer ikke beskrivelsen av "enkeltfeil som kan resultere i mangelfull informasjon til pårørende" med den innledende beskrivelsen av risikoakseptkriteriet.
6. Det er mangler i CLs risikoakseptkriterier.
 - a. De angitte konsekvenskategorier i ledelsesheftet er mangelfulle ved at konsekvens med 2 døde ikke eksisterer, heller ikke materielle skader mellom 2 og 20 millioner kroner.
7. Prosedyre for risikovurderinger (CL-60-P001) inneholder mange uklarheter.
 - a. I kapittel 5.5 er det gitt en forutsetning om at risikonivået før endringen skal ligge i akseptabelt område. Dette gir ikke mening.
 - b. Bruken av ALARP-begrepet er uklart og ikke i tråd med normal fagterminologi.
 - c. Kapittel 5.10 angir at enkeltfeil ikke skal føre til uønskede hendelser. Dette er vanskelig å forene med operativ drift.
8. "Risikovurdering av skifte og lasteoperasjoner (04.04.2013):
 - a. Det er "hull" i risikomatriksen som er benyttet mht. materielle skader mellom K2 og K3 og tilsvarende for personskader mellom K5 og K6. Dette fører til at skillet mellom akseptabel og uakseptabel risiko blir uklart.
9. Prosedyre CL00-P002 (UH) inneholder flere uklarheter.
10. Funksjonsbeskrivelsen til sikkerhetsdirektør er ikke S-merket. Dette er et eksplisitt krav i CL-002 V2.
11. Sensitivitetsvurdering er ikke utført i konseptanalysen iht. CL-60-P001 pkt. 5.1.

Jf. ytterligere uklarheter angitt i revisjonsbevis under andre avvik og observasjon 7.

Merknad

Flere av de ovennevnte mangler er ikke alvorlige i seg selv, men sammen viser de en omfattende svikt i kvalitetssikringen av sikkerhetsstyringssystemet.

CL har i tidligere tilsyn angitt at årsaken til manglende etterlevelse av sikkerhetsstyringssystemet har vært at det har vært uhensiktsmessig å forholde seg til. Entydige og klare beskrivelser vil kunne bidra til å forebygge manglende etterlevelse.

Jf. avvik i tidligere tilsyn gitt til CL

- Avvik 5 i rapport 2009-03: "*Cargolinks sikkerhetsstyringssystem er ikke ferdig utviklet. Det er heller ikke etterlevd på flere områder.*"
- Avvik 2 i rapport 2010-03: "*Det er mangler i utforming og etterlevelse av Cargolinks sikkerhetsstyringssystem.*"

- Avvik 2 i rapport 2012-10: *"Det er vesentlige mangler i sikkerhetsstyringssystemet."*
- Avvik 1 i rapport 2012-31: *"Det er vesentlige mangler i Cargolinks sikkerhetsstyring, herunder der det vesentlige mangler i tiltaksgjennomføring, leverandørstyring og risikostyring."*

Avvik 3

Det er omfattende mangler i CLs leverandørstyring:

- CL sikrer ikke at aktiviteter utført av leverandører er underlagt tilfredsstillende sikkerhetsstyring.
- CL stiller ikke de samme styrings- og sikkerhetskrav til aktiviteter utført av leverandører som til aktiviteter utført av egen virksomhet.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2. *Krav om sikkerhetsstyring*, annet ledd, § 3-1. *Krav til sikkerhetsstyringssystem*, fjerde ledd og § 5-1.

Revisjonsbevis

1. Det er omfattende mangler i leverandørstyringen. Eksempler:
 - a. Relevante krav til sikkerhetsstyring er i begrenset grad videreført til vedlikeholdsleverandører og utleier av trekk-kraft.
 - b. Kompetansekraft er i liten grad angitt i avtaler med vedlikeholdsleverandører, og det er heller ikke alternativt satt krav til at CL skal godkjenne leverandørens kompetansekraft.
 - c. Avtaler sikrer i begrenset grad styring over endringer for eksempel i prosedyrer og bytte av underleverandører.
 - d. Systematisk oppfølging er i stor grad avgrenset til revisjoner (Jf. CL P-012), men disse gjennomføres i begrenset grad. I avtalen med NTT kreves at NTT skal gjennomføre verifikasjonsaktiviteter. CL har ikke etterspurt dokumentasjon på slike aktiviteter.
 - e. Uønsket hendelse mars 2013 vedrørende løs mellomaksling: Skader som resultat av denne ble utbedret av NTT. CL fikk en beskrivelse på e-post om utført vedlikehold. Beskrivelsen inneholdt ingen angivelse av hvem som utførte arbeidet, signatur på utført arbeid el. CL etterspør normalt heller ikke slik informasjon for korrektivt vedlikehold, men viser til at det kan være grunnlag for gjennomsyn ved leverandørrevisjoner.

Merknad:

Som respons på spørsmål fra SJT fikk CL oversendt denne dokumentasjonen fra NTT.

2. Konkrete eksempler:

- a. Revisjoner: Mht. kjøretøy er det planlagt en revisjon av leverandører (NTT i oktober) på revisjonsprogrammet i 2013, og det var gjennomført en revisjon av NTT iht. revisjonsprogram for 2012, men det er ikke planlagt revisjoner av Railpool eller Mantena Marienborg i 2013, og det var heller ikke gjennomført noen i 2012. Det er uansett angitt lite spesifikke revisjonskriterier å kunne revidere mot.

b. Rammeavtale 210 med Mantena

- *"Hensikten med avtalen er å sikre ... at vedlikeholdet blir utført i henhold til kunde- og myndighetskrav"*. Det settes krav til styringssystem etter ISO 9000 og 14000 eller tilsvarende. Utover dette settes ikke krav til oppfyllelse av relevante, spesifikke bestemmelser om sikkerhetsstyring i jernbanelovgivningen.
- Krav til utførelse av vedlikehold er mangelfullt angitt i avtale, vedlegg og avrop.
- CL har rett til å gjennomføre revisjoner, men det mangler konkrete revisjonskriterier.
- Det er ikke satt kompetansekrav, bare rett til innsyn i personellens CV-er (Jf. tilsvarende avvik i rapport 10-12 avvik 1).
- *"Statusmøter gjennomføres minimum ½ årlig eller ved behov"* iht Rammeavtale. CL tolker bestemmelsen om stautsmøter slik at møtene ikke behøver å gjennomføres ½ årlig dersom det ikke er behov. CL har ikke sett behov for slik gjennomføring, og det foreligger derfor ikke referat fra slike statusmøter.
- CL har ikke lyktes i å utbedre avtale med Mantena etter avvik påpekt i SJTs forrige tilsyn. Det foreligger heller ingen formell plan for slik utbedring, men det er booket et møte i Outlook der utbedring av avtale skal være et tema.

c. Kontrakt med NTT

- CL har rett til revisjon. Men det er få tydelige revisjonskriterier.
- Det er satt krav til at NTT skal ha kompetansearkiv og at CL har rett til innsyn i dette. Og det er satt krav til at NTT skal ha krav til kompetansekrav, men CL er ikke gitt rett til å godkjenne kompetansekravene.

d. Lease Agreement Railpool

- Railpool har rett til å inspisere CL, men det gjelder ikke omvendt. CL har rett til revisjon av Railpools vedlikeholdsleverandør, men ikke av Railpool selv.
- Railpool skal informere CL om endringer i dokumentasjon, men det er ingen krav om at en risikovurdering skal gjøres av slike endringer eller at CL kan sanksjonere (utover å terminere kontrakten) hvis de ikke aksepterer endringene.

e. NTT utfører vedlikehold av godsvogner og SKD for CL. I kompetanseoversikten som NTT sender CL halvårlig fremgår ikke at vedlikeholdspersonellet har kompetanse på SKD-vedlikehold. CL kunne i etterkant av intervjuet fremskaffe slik dokumentasjon.

3. Det ble opplyst at sikkerhetsdirektør skal gjennomgå avtaler mht. sikkerhetsmessig kvalitetssikring, men dette er ikke beskrevet i prosedyrer.

Merknad

Jf. avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik 12 i rapport 3-09 og avvik 7 i rapport 3-10).

Avvik 4

Etablerte risikoakseptkriterier er beheftet med uklarheter og mangler.

Det mangler risikoakseptkriterier for individrisiko.

Vurderingene som ligger til grunn for utformingen av kriteriene er ikke dokumentert.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4. *Risikoakseptkriterier.*

Revisjonsbevis:

1. Det er mangler i CLs risikoakseptkriterier. Eksempler:
 - a. De angitte konsekvenskategorier i ledelsesheftet er mangelfulle ved at konsekvens med 2 døde ikke eksisterer, heller ikke materielle skader mellom 2 og 20 millioner kroner.
 - b. Det er ikke etablert risikoakseptkriterier som dekker enkeltrisiko for personell.

Merknad:

CL opplyser at de vil oppdatere risikoakseptkriteriene etter at SJT har gjennomført sin revisjon. CL har oppfattet at de ikke har full frihet til å endre sine risikoakseptkriterier fordi foreliggende dokumenter er godkjent av SJT.

Jf. avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik 8 i rapport 3-09).

2. Pkt. 4.1 Anvendelse av akseptkriteriene i beredskapsanalysen er uklar, for eksempel innsnevres den innledende beskrivelsen av risikoakseptkriteriet på en slik måte at dimensjonering av beredskap i felt ikke gis oppmerksomhet.
3. CL har ikke dokumentert vurderinger som ligger til grunn for risikoakseptkriteriene.
4. Prosedyre for risikovurderinger (CL-60-P001) inneholder mange uklarheter.
 - a. Bruken av ALARP-begrepet er uklart og ikke i tråd med normal fagterminologi.

Merknad: I standarder/lærebøker så opereres det gjerne med 1) akseptabelt område, 2) ALARP-område, og 3) uakseptabelt område.
 - b. Kapittel 5.10 angir at enkeltfeil ikke skal føre til uønskede hendelser. Dette er vanskelig å forene med operativ drift.
 - c. Det er ikke angitt tydelige føringer for hvordan mulige tiltak i ALARP-området skal behandles, herunder hvordan kost-nytte vurderinger skal gjennomføres.

Merknad:
I praksis vises til at Sikkerhetsdirektør legger slike inn i SOP, Sikkerhetsmøte gjennomgår og beslutter. Sikkerhetsdirektør oppdaterer deretter SOP.
Det ble vist til bestemmelse for møter (CL -010), men disse inneholder ingen bestemmelser om behandling av mulige tiltak.
 - d. 5.9. Akseptkriterier: CL vil beregne sin andel av JBV's PLL, men JBV's PLL er høyere enn dagens sikkerhetsnivå.
5. "Risikovurdering av skifte og lasteoperasjoner" (04.04.2013):
 - a. Det er "hull" i risikomatrisen som er benyttet mht materielle skader mellom K2 og K3 og tilsvarende for personskader mellom K5 og K6. Dette fører til at skillet mellom akseptabel og uakseptabel risiko blir uklart.
6. I "Risikovurdering av strekninger" brukes andre verdier i konsekvenskategorien K6 enn i matrisen i ledelsesheftet.

Avvik 5

CL har ikke utarbeidet bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten og som sikrer overholdelse av gjeldende krav.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3. *Prosedyrer m.m.*

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke innført framgangsmåter for risikovurdering for å håndtere endringer og for å anvende den felles sikkerhetsmetoden for risikoevaluering og risikovurdering i henhold til kommisjonsforordning (EF) nr. 352/2009(17) når det er nødvendig. (CSM CA, Vedlegg III, M.2)
2. Det er ikke innført framgangsmåter for å fastsette relevante sikkerhetsmål og planer. Jf. CSM CA, Vedlegg III, K.1, K2 og K5.

Merknad:

Etablering av framgangsmåter (prosedyrer/bestemmelser) for fastsettelse av mål og planer vil kunne gi rettleiding til å sikre en logisk og hensiktsmessig oppbygging av målstrukturen.

3. Det er ikke etablert framgangsmåter for å fastslå kompetansekrav til vedlikeholdsstillinger (Jf. CSM CA vedl. II, B.3).
4. Opplæringsprogrammer er mangelfulle. Det er utarbeidet opplæringsprogrammer for operativt personell, men for annet personell eksisterer bare en opplæringsplan som er avgrenset til introduksjon for nyansatte (CL-20-002).

Merknad:

Jf. avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik 10 i rapport 3-09).

5. Det er ikke angitt føringer for hvordan mulige tiltak i ALARP-området skal behandles, herunder hvordan kost-nytte vurderinger skal gjennomføres.
6. CL har ikke innført framgangsmåter for å anvende resultatene av risikovurderinger i andre prosesser i organisasjonen (for eksempel i opplæringsplaner) og gjøre dem synlige for det relevante personalet. (Jf CSM CA, Vedlegg III, M.3).
7. Det er ikke etablert bestemmelser om hvordan oppfølging av forutsetninger i risikovurderinger skal skje, men det ble opplyst at dette gjøres løpende i Sikkerhetsmøtet.
8. Det ble opplyst at sikkerhetsdirektør skal gjennomgå avtaler mht. sikkerhetsmessig kvalitetssikring, men dette er ikke beskrevet i prosedyrer.
9. Det er ikke etablert bestemmelser om avviksbehandling.

Merknad: CL opplyste at det er startet (bestilt) et arbeid med å etablere et system for avviksbehandling.

Avvik 6

Det er vesentlige mangler i gjennomføring av risikovurderinger. Herunder har ikke CL gjennomført de risikovurderinger som er nødvendige for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko.

Risikovurderingene er heller ikke gjennomført på en systematisk måte hva gjelder metodebruk, bruk av risikoakseptkriterier i risikovurderingene og konklusjoner.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger, første og andre ledd

Revisjonsbevis

1. CLs gjennomføring og oppfølging av risikovurderinger er mangelfull ved at det i noen tilfelle er valgt uegnede metoder, fareidentifiseringen er svært mangelfull (den er for eksempel bare gjort generisk for togframføring med unntak av Nordlandsbanen) og det er i flere tilfelle mangelfulle konklusjoner mht. oppfyllelse av risikoakseptkriterier

Som eksempler kan nevnes:

- a. For togframføring er det gjennomført en "Risikovurdering av strekninger" som spesifikt dekker Nordlandsbanen. De generelle risikoer som er identifisert der er ansett gyldige på andre strekninger, men det er ikke gjort en spesifikk fareidentifisering på andre strekninger. CL opplyser at det eksisterer en plan for gjennomføring av fareidentifisering på øvrige strekninger (Bergensbanen med frist uke 25, Sørlandsbanen med frist uke 34 og Dovrebanen med frist uke 36)
- b. Som tiltak i "Risikovurdering av strekninger" er det besluttet gjennomført å utarbeide en ny strekningshåndbok (CL 601). Det ble vist til at det er etablert en plan med frist 1. mai 2013, men fristen er overskredet. Det ble vist til at CL-601 foreligger som utkast. Plan for ferdigstilling er ikke registrert i SOP.
- c. I "Risikovurdering av strekninger" er det identifisert flere risikoer i ALARP-området som ikke er listet i oversikt (punkt 9.2) over mulige tiltak. Flere av tiltakene som er identifisert er ikke konkrete og risikoreduserende for eksempel 135: "Tilskrive SJT og JBV for å få oversikt over steder hvor det er innvilget dispensasjon fra forskriftskrav ..."
- d. Det er enkelte mangler i "Risikovurdering for lastbestemmelser" ved at:
 - Det benyttes både forenklet og "vanlig" risikomaterie i samme risikovurdering.
 - Det konkluderes med kravet om 2-barrierekontroll er oppfylt. Konklusjonen er for øvrig ikke mot de øvrige risikoakseptkriteriene som er oppgitt for analysen.
- e. "Risikovurdering av skifte og lasteoperasjoner" (04.04.2013):
 - Det er "hull" i risikomatriksen som er benyttet mht. materielle skader mellom K2 og K3 og tilsvarende for personskader mellom K5 og K6. Dette fører til at skillet mellom akseptabel og uakseptabel risiko blir uklart.
- f. Det er noen feil og uklarheter i dokumentasjon vedrørende beredskap, eksempler:
 - Referanse i pkt. 4 i beredskapsanalysen til CLs mål stemmer ikke med mål i ledelsesheftet.
 - Pkt. 4.1 Anvendelse av akseptkriteriene i beredskapsanalysen er uklar.
 - Pkt. 5.1 i beredskapsanalysen: CL har identifisert et scenario med sammenstøt på Nationaltheatret stasjon med gassseksplasjon som dimensjonerende scenario. Det valgte scenariet er egnet til å dimensjonere informasjonskapasitet, men ikke kapasitet i felt der det tar lang tid før ekstern bistand er på plass.
 - Valg av risikometode (HUL) i beredskapsanalysen er ikke egnet og er ikke iht. egen beskrivelse i CL-60-P001 som angir at HUL analyse brukes ved endringer.

- g. Metodebruken i Konseptanalysen er utydelig ved måten to ulike analysemetoder er brukt på.
- 2. I "Risikovurdering av strekninger" brukes andre verdier i konsekvenskategorien K6 enn i matrisen i ledelsesheftet.
- 3. Sensitivitetsvurdering er ikke utført i konseptanalysen iht. CL-60-P001 pkt. 5.1.

Merknad

Jf. avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik 11 i rapport 10-12 og avvik 2 i rapport 2012-31).

Avvik 7

CL følger ikke systematisk opp alle resultater fra risikovurderinger

CLs oversikt over utførte risikovurderinger og deres forutsetninger og avgrensninger er mangelfull ved at forutsetninger og avgrensninger bare delvis gjengir de forutsetninger og avgrensninger som er angitt i risikovurderingene.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger. Første og tredje ledd.

Revisjonsbevis

1. CLs gjennomføring og oppfølging av risikovurderinger er mangelfull.
 - a. Som tiltak i "Risikovurdering av strekninger" er det besluttet gjennomført å utarbeide en ny strekningshåndbok (CL 601). Det ble vist til at det er etablert en plan med frist 1. mai 2013, men fristen er overskredet.
 - b. I "Risikovurdering av strekninger" er det identifisert flere risikoer i ALARP-området som ikke er listet i oversikt (punkt 9.2) over mulige tiltak. Flere av tiltakene som er identifisert er ikke konkrete og risikoreduserende for eksempel 135: *"Tilskrive SJT og JBV for å få oversikt over steder hvor det er innvilget dispensasjon fra forskriftskrav..."*
 - c. Pkt. 9.2: 1.2.2 Stopper som ryker: Det er besluttet tiltak om at temaet skal føres opp på revisjonsprogrammet/inspeksjonsprogrammet for inneværende år. Dette er ikke gjort.
 - d. "Risikovurdering av skifte og lasteoperasjoner (04.04.2013): Opplæringsprogram iht besluttet tiltak (jf fareidentifisering s. 30) er foreløpig ikke laget. Relevante deler av dette er planlagt ferdigstilt i uke 25 i SOP.
2. Oversikt over forutsetninger/begrensninger er mangelfull. For eksempel er forutsetninger i risikovurdering av strekninger bare delvis gjengitt i oversikt over risikovurderinger. (jf. CL-60-P001.4)

Merknad: Jf. avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik 4 i rapport 3-10).

3. Det er ikke etablert bestemmelser om hvordan oppfølging av forutsetninger i risikovurderinger skal skje, men det ble opplyst at dette gjøres løpende i Sikkerhetsmøtet.
4. Det er ikke angitt føringer for hvordan mulige tiltak i ALARP-området skal behandles, herunder hvordan kost-nytte vurderinger skal gjennomføres.

Merknad: I praksis vises til at S-direktør legger slike inn i SOP, Sikkerhetsmøte gjennomgår og beslutter. S-direktør oppdaterer deretter SOP.

Det ble vist til bestemmelse for møter (CL -010), men disse inneholder ingen bestemmelser om behandling av mulige tiltak.

Avvik 8

Opplæringsprogrammer for egne ansatte med arbeid av betydning for sikkerheten er mangelfulle.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3. Opplæring

Revisjonsbevis

1. Opplæringsprogrammer er mangelfulle. Det er utarbeidet opplæringsprogrammer for operativt personell, men for annet personell med arbeid av betydning for sikkerheten eksisterer bare en opplæringsplan som er avgrenset til introduksjon for nyansatte (CL-20-002).

Merknad: Jf. avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik 10 i rapport 3-09).

Avvik 9

CL gjennomfører ikke i tilstrekkelig grad undersøkelser og analyser av alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser for å sikre at nødvendige tiltak treffes.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2. *Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser*. Annet ledd

Revisjonsbevis

1. CLs oppfølging av uønskede hendelser har mangler. Årsaker identifiseres bare i begrenset grad.

4 Observasjoner

Observasjon 1

CLs hovedsikkerhetsmål er bare delvis utformet i samsvar med CLs sikkerhetspolitikk

Revisjonsbevis:

Hovedsikkerhetsmålet er i begrenset grad knyttet mot sikkerhetspolitikken og reflekterer ikke prinsippet om kontinuerlige forbedringer i denne.

Merknad:

Jf. Sikkerhetsstyringsforskriften, § 4-3. Sikkerhetsmål, første ledd.

Observasjon 2

Det er mangelfull systematikk og sammenheng i målstrukturen.

Revisjonsbevis:

1. Det er mangler i utforming av CLs sikkerhetsmål og det er mangler i sammenheng mellom mål, delmål og indikatorer. Eksempler:
 - a. Det er ingen tydelig sammenheng mellom delmål og indikatorer.
 - b. Hovedmålet gjelder bare personskader, mens indikatorene også gjelder andre forhold, for eksempel dyrepåkjørslar og forurensning.

Merknad:

CL viser til at de ønsker å inkludere de valgte delmål og måleparametere for å slippe å ha for mange dokumenter i systemet sitt.

CL har brutt ned sitt hovedsikkerhetsmål i 10 delmål. Delmål 3 (Redusere avsporing ved skifting), delmål 4 (oppmuntre til rapportering av hendelser...) og delmål 5 (reducere PASS-hendelser) fremstår med en logisk knytning mot hovedsikkerhetsmålet ("*ingen alvorlige ulykker med omkomne eller alvorlige personskader i kalenderåret*"). De øvrige delmål er ulike type aktiviteter som nyttige i sikkerhetsstyringen, men som ikke har en naturlig sammenheng med hovedsikkerhetsmålet.

Det er angitt 17 delmålsindikatorer. Det er ikke angitt hvilke mål disse er knyttet opp mot. Ikke alle delmål har indikatorer linket til seg.

Jf. avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik3 i rapport 3-09 og avvik 6 i rapport 10-12).

2. CLs planer for måloppnåelse (Ref. CL 001.V4) er mangelfulle ved at de inneholder opplisting av mange løpende aktiviteter uten at det er en direkte knytning mot målformuleringene, for eksempel:
 - a. Koordinere innsending av søknader for nytt sikkerhetssertifikat
 - b. oppdatere og utarbeide risikoanalyser ved behov

Merknad:

Planer skal sikre at de spesifiserte mål oppnås. Det bør derfor være tydelig identifisert hvilke aktiviteter som skal sikre oppfyllelse av det enkelte mål.

Jf. avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik4 i rapport 3-09, avvik 6 i rapport 10-12 og avvik 4 i rapport 2012-31).

Observasjon 3

Det er mangler i dokumentstyringen

Revisjonsbevis

1. Det er mangler i CLs dokumentstyring
 - a. CL har ikke en oversikt over bestemmelsene i sikkerhetsstyringssystemet der gyldighetsstatus er angitt
 - b. Flere dokumenter har motstridende angivelse av revisjonsdato.
 - i. CL 00-P014: Revisjonshistorikken er ikke oppdatert.
 - ii. F008 -Personalplanlegger: Det er ikke angitt hva siste oppdatering gjelder. Siste utgivelse er angitt til 11.12.12, men F008 er revidert 15.01.13.
 - iii. Revisjonshistorikk er ikke oppdatert for flere funksjonsbeskrivelser, for eksempel, F015 Booking og F019- Skolesjef.

Merknad

Jf. Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2. *Dokumentasjon*, andre og tredje ledd

Jf. også avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik 3 i rapport 10-12).

Observasjon 4

CL har ikke vurdert alle relevante scenarier og kan ikke godtgjøre tilfredsstillende dimensjonering av beredskapen i felt.

Revisjonsbevis

1. Pkt. 5.1 i beredskapsanalysen: CL har identifisert et scenario med sammenstøt på Nationaltheatret stasjon med gassseksplasjon som dimensjonerende scenario. Det valgte scenariet innebærer kort vei til betydelige eksterne redningsressurser. Scenarier som vil kreve mer aktiv bistand fra CL i felt over en lengre periode (som for eksempel sammenstøt med bil på en øde beliggende PLO) er ikke vurdert med tanke på dimensjonering.

Jf. Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7. *Beredskap*. Første ledd

Observasjon 5

Det er ikke angitt krav til at risikovurderinger skal vurderes med tanke på oppdatering etter en viss tidsperiode.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke angitt krav til at risikovurderinger skal vurderes med tanke på oppdatering etter en viss tidsperiode.

Observasjon 6

1. Det er mangelfull systematikk for å sikre at myndighetskrav svares ut i sikkerhetsstyringssystemet.

Revisjonsbevis:

1. Vurdering av oppfyllelse av forskriftskrav er satt på agendaen på sikkerhetsmøtet og gjennomgås i ledelsens gjennomgåelse. Det er ingen eksplisitt systematikk utover dette.

Merknad:

De mange mangler mht oppfyllelse av forskriftskrav i denne rapporten tilsier et behov for en bedre systematikk.

Observasjon 7

Det er notert ytterligere forbedringspunkter knyttet til bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet,

Revisjonsbevis:

Som eksempler kan nevnes:

1. Bestemmelser om samme tema er beskrevet flere steder uten å være sammenfallende og avstemt. For eksempel brukes det flere ulike definisjoner av jernbaneulykker, jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser i sikkerhetsstyringssystemet.
Merknad: Noen steder er det tilsiktet andre steder ikke.
2. Det brukes ulike betegnelser om samme funksjon, for eksempel:
 - a. Toppleder (Led 2.8) og adm.dir.
3. Sikkerhetsdirektør, SPD og sikkerhetssjef (I samme prosedyre -CL 006- brukes for eksempel to ulike betegnelser) Det er motstrid mellom CL-001.V6 som angir at Adm. dir. har ansvar for ledelsens gjennomgåelse og CL-010 (møter) som angir at sikkerhetsdirektør har dette ansvaret.
4. For vedlikeholdsplanlegger (F010) er det angitt at erfaring kan kompensere for manglende utdanning (utover lovfestede krav til grunnutdanning), men det er uansett satt krav til erfaring.
Merknad: Det innebærer i praksis at det ikke er satt krav til utdanning.
5. Det er mangelfull systematikk i begreper som benyttes for å angi krav til minimumskompetanse.
6. Prosedyre CL00-P002 (UH) inneholder flere uklarheter. I prosessen som beskrives av behandling blandes begrepene avvik og uønskede hendelser hvilket gjør prosedyren utydelig.
Merknad: Prosedyrens hensikt angir å dekke rapportering av uønskede hendelser.
7. I "Risikoakseptkriterier" i CLs ledelseshefte er det angitt hvilke frekvens- og konsekvenskategorier som benyttes, men de er ikke sammenstilt i et akseptkriterium.

Merknad: Dette bidrar til at dokumentasjonen blir tungt tilgjengelig for brukeren..

8. Valg av risikometode (HUL) i beredskapsanalysen er ikke egnet og er ikke iht egen beskrivelse i CL-60-P001 som angir at HUL analyse brukes ved endringer.
9. Det er enkelte mangler i "Risikovurdering for lastbestemmelser" ved at det benyttes både forenklet og "vanlig" risikomaterise i samme risikovurdering.
10. Det er noen feil og uklarheter i dokumentasjon vedrørende beredskap, eksempler:
 - a. Definisjonen av sikkerhet i beredskapsanalysen er uklar.
 - b. Referanse i pkt. 4 i beredskapsanalysen til CLs mål stemmer ikke med mål i ledelsesheftet.

- c. Beredskapsanalysen: Akseptkriteriet i punkt 4.1 om at "enkeltfeil ikke skal kunne føre til uønskede hendelser" gir ikke mening og vil vanskelig kunne kombineres med operasjonell drift.

Merknad: Uønskede hendelser brukes gjerne som samlebegrep om jernbaneulykker, jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser, slik for eksempel Cargolink også gjør i prosedyre CL-00-P002 i pkt. 5. Dersom man velger å ikke akseptere enkeltfeil som resulterer i en jernbanehendelse (for eksempel påkjørsel av vilt) vil dette bli vanskelig å håndheve i praksis.

Observasjon 8

CLs kompetansekrav for å angi nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten er lite tydelige.

Revisjonsbevis

1. Kompetansekrav er mangelfulle for personell med administrative oppgaver av sikkerhetsmessig betydning. Manglene består blant annet i at kompetansekravene ikke dekker alle oppgaver som skal utføres og at mange kompetansekrav er for utydelige til å kunne brukes i kompetansestyringen. Kombinasjonen av de generelle kravene om kunnskap om dokumenter i sikkerhetsstyringssystemet og kravene i funksjonsbeskrivelsene er mangelfulle. Eksempler på mangler i funksjonsbeskrivelsene:
 - a. Kompetansekrav til sikkerhetsdirektør (F003) er ikke dekkende for funksjonen og er lite tydelige. For eksempel er det satt eksplisitte krav til revisjonskompetanse, men ingen krav til utførelse av risikovurderinger (som er en sentral oppgave for sikkerhetsdirektør, jf. CL 60-P001), til pedagogisk kompetanse (opplæring er et av de tre listede arbeidsområder i funksjonsbeskrivelsen) eller til beredskap.
 - b. For vedlikeholdsplanlegger (F010) er det angitt at erfaring kan kompensere for manglende utdanning (utover krav til lovfestet grunnutdanning), men det er uansett satt krav til erfaring.
 - c. Det er ikke satt krav til pedagogiske evner for instruktør.
 - d. F016 Drift Narvik har utydelige kompetansekrav. Det er ikke satt krav til HMS/Sikkerhetskompetanse, beredskap mv.
 - e. Kompetansekrav i CL-00-F005 inneholder bare krav til erfaringer, ikke utdanning/opplæring (utover lovfestede krav til grunnutdanning).

Merknad:

Jf. avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik 10 i rapport 3-09, avvik 5 i rapport 3-10, avvik 8 i rapport 10-12).

Merknad: Jf. avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik 12 i rapport 3-09 og avvik 7 i rapport 3-10).

2. Det er mangelfull systematikk i begreper som benyttes for å angi krav til minimumskompetanse. Det brukes ulike begreper uten at eventuelle nyanser er definert.

For eksempel:

- Dokumentert opplæring
- Formell utdanning
- Utdanning
- Dokumentert erfaring
- Erfaring
- Relevant erfaring
- Kjennskap til

- Fagkompetanse
- Grunnleggende kunnskap
- Lang erfaring

Merknad: Kompetansekravene i funksjonsbeskrivelsene anser CL bare gjelder ved ansettelser. For personell (utover operativt personell). Likevel angis i CL-201 at *"generelle krav fremgår av funksjonsbeskrivelser i tillegg til kunnskap om de dokumenter i sikkerhetsstyringssystemet som personen bruker i sitt daglige virke"*, Ettersom ikke alle relevante dokumenter er utarbeidet (for eksempel om behandling av avvik) vil krav til kunnskap om dokumenter ikke være dekkende.

Jf. også avvik i tidligere tilsyn gitt til CL (Avvik 1 i rapport 3-10).

5 Andre forhold

Forrige revisjon av CL er rapportert i rapport 2012-31 datert januar 2013. Den resulterte i 4 avvik som følger:

- Avvik 1: Det er vesentlige mangler i Cargolinks sikkerhetsstyring, herunder er det mangler i tiltaksgjennomføring, leverandørstyring og risikostyring.
- Avvik 2: Nødvendige risikovurderinger er til dels ikke gjennomført eller er svært mangelfulle bla. hva gjelder fareidentifisering, metodeangivelse forutsetninger og avgrensninger.
- Avvik 3: Det er mangler ved Cargolinks oversikt over og oppfølging av risikovurderinger.
- Avvik 4: Cargolink har ikke planer som viser når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås

Som det fremgår foran eksisterer tilsvarende avvik som avvik 1, 2 og 3 fortsatt. CL var i brev av 11.01.2013 gitt en siste frist for å korrigere disse til 31.01.2013.

Tilsvarende eksisterer fortsatt avvik på samme områder som i alle tidligere revisjonsrapporter:

- Rapport 03-09 (avvik 1, 5, 8, 9, 10, 11 og 12)
- Rapport 03-10 (avvik 1, 2, 3, 4, 5 og 7)
- Rapport 10-12 (avvik 1, 2, 3, 4, 8, 10, 11 og 12)

Dette innebærer ikke at CL ikke har gjort en innsats for å forbedre systemet sitt, men mangler på flere sentrale områder har eksistert siden selskapet ble opprettet og viser en manglende evne til å gjennomføre nødvendige tiltak.

6 Om revisjonen

6.1 Administrative data

Saksnummer: 13/543 FELLES-632

Foretak: Cargolink AS

Kontaktperson: Jan Kristian Heiberg

Revisjonslag:

Sjur Sæteren, SJT, Revisjonsleder

Jørgen Sundt, SJT, Fagekspert

Mette Mjelstad, Fagrevisor (Deltok bare dag 2 på Alnabru)

Gro Warholm, SJT, Observatør

Harald Hilton, SJT (Deltok bare på sluttmøtet)

6.2 Gjennomføring av revisjonen

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Cargolink AS.

Programmet var som følger

Åpningsmøte: 06.05.2013

Feltarbeid: 06, 07 og 15.05.2013

Sluttmøte: 15.05.2013.

6.3 Revisjonsomfang

Revisjonen dekket sikkerhetsstyring, oppfølging av tiltak etter forrige revisjon og i begrenset grad andre tema som vedlikehold av kjøretøy, skifting og kjøring av tog.

Intervjuer og stikkprøver ble gjennomført på hovedkontoret på Økern og på Alnabruterminalen.

6.4 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/>.

6.5 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 norsk jernbanelovgivning.

OBSERVASJON er forhold som det ikke er funnet tilstrekkelig grunnlag til å kunne klassifisere som avvik fordi revisjonslaget innenfor revisjonens tidsrammer ikke har kunnet undersøke faktagrunnlaget tilstrekkelig grundig. Det kan også være forhold som ved å forbedres kan

bidra til bedre ivaretagelse av sikkerheten, men som ikke er et tydelig brudd med forskriftskrav.

6.6 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.

6.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene og iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse.

Normalt pålegges også virksomheten å evaluere effekten av tiltak etter at de er gjennomført for å sikre at de fungerer etter hensikten.

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.

Ved alvorlige regelverksbrudd kan vi pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet tilbake. Det finnes mer informasjon i tilsynets veiledning om Virkemiddelbruk på tilsynets hjemmeside (www.sjt.no)

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

Vedlegg 1 – Avvikshjemler

Hjemmel, Avvik 1

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2. *Krav om sikkerhetsstyring.*

Hjemmel, Avvik 2

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1, første ledd
Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.

Hjemmel, Avvik 3

Sikkerhetsstyringsforskriften

§ 2-2. Krav om sikkerhetsstyring, annet ledd

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, fjerde ledd

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.

§ 5-1. *Kompetansekraft*

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

Hjemmel, Avvik 4

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4. *Risikoakseptkriterier.*

Den øverste ledelsen har ansvaret for å etablere risikoakseptkriterier for blant annet enkeltrisiko for passasjerer, personell, inkludert leverandørers personell, brukere av planoverganger, personer som befinner seg på jernbaneanlegg ulovlig, tredjepersoner, jernbanemateriell, jernbaneinfrastruktur, eiendom utenfor jernbanen, samt for samfunnsrisiko. Risikoakseptkriteriene skal være basert på sannsynlighet (frekvens) og konsekvens.

Vurderingene som ligger til grunn for utformingen av kriteriene skal dokumenteres.

Hjemmel, Avvik 5

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

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

Hjemmel, Avvik 6

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. *Risikovurderinger*. Første og andre 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.

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

Hjemmel, Avvik 7

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2. *Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger*. Første og tredje ledd.

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.

Hjemmel, Avvik 8

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.

Jernbanevirksomheten skal stille krav til at leverandører har systemer for å sikre at deres ansattes kompetanse opprettholdes i forhold til arbeid av betydning for sikkerheten som vedkommende skal utføre.

Hjemmel, Avvik 9

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2. *Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser*, Annet ledd

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.