

GRENLAND RAIL AS

TILSYNSRAPPORT NR. 2013-17

REVISJON AV

SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEMET

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

1 Bakgrunn og mål

Grenland Rail AS fikk ved SJTs vedtak 14.11.2012 lisens og sikkerhets sertifikat del A og B for godstransport unntatt transport av farlig gods på en rekke nærmere angitte strekninger. Vedtaket ble fattet med hjemmel i forskrift av 12. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften) §§ 5-1, 5-2 og 6-1 jf. 6-2 første ledd bokstavene a og b.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Grenland Rail AS gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjonen skulle dekke hele Grenland Rail AS sin virksomhet som angitt i sikkerhets sertifikatet, med særlig vekt på sikkerhetsstyring.

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

2 Konklusjon

Ut fra de stikkprøver som er gjennomført under revisjonen er det god etterlevelse av sikkerhetsstyringssystemet

Virksomhetens personale fremstår som engasjert og opptatt av sikkerhet.

Det er enkelte elementer i sikkerhetsstyringssystemet som kan bli bedre

Rapportdato:

Sign.:


Arild Bruun
Revisjonsleder

Sign.:


Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

3 Avvikssammendrag

Tilsynet avdekket følgende avvik under revisjonen:

1. Sikkerhetsmålene er ikke formulert slik at resultatet av arbeidet med sikkerheten kan sammenlignes med målene, og det er heller ikke utarbeidet planer for å oppnå sikkerhetsmålene.
2. Vurderingene som ligger til grunn for utarbeidelse av risikoakseptkriterier er ikke dokumentert.
3. Det er mangler ved enkelte deler av sikkerhetsstyringssystemet.
4. Det er enkelte mangler ved virksomhetens kompetansekrav for utførelse av arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten.
5. Det er mangler ved gjennomføring og innhold i ledelsens gjennomgåelse i Grenland Rail AS.
6. Det er ikke alle jernbanehendelser/alvorlige jernbanehendelser som blir rapportert inn til SJT.
7. Det er ikke alle avvik som blir registrert i Grenland Rail AS sitt interne avvikssystem.

4 Avvik

Avvik 1

Sikkerhetsmålene er ikke formulert slik at resultatet av arbeidet med sikkerheten kan sammenlignes med målene, og det er heller ikke utarbeidet planer for å oppnå sikkerhetsmålene.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-3. Sikkerhetsmål.

Revisjonsbevis:

1. Sikkerhetsmålene er ikke formulert slik at resultatet av arbeidet med sikkerheten kan sammenlignes med målene. Eksempler:
 - Avsporing med tog skal ikke skje oftere enn 1 gang pr 1200 år.
 - Sammenstøt tog-tog skal ikke skje oftere enn 1 gang pr. 1200 år.
 - Brann i eller rundt toget skal ikke skje oftere enn 1 gang pr 120 år.
2. Det er ikke utarbeidet konkrete planer for å oppnå sikkerhetsmålene.

Avvik 2

Vurderingene som ligger til grunn for utarbeidelse av risikoakseptkriterier er ikke dokumentert.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4. Risikoakseptkriterier.

Revisjonsbevis:

1. Vurderingene som ligger til grunn for utarbeidelse av risikoakseptkriteriene er ikke dokumentert.

Avvik 3

Det er mangler ved enkelte deler av sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1. Sikkerhetsstyringssystem.

Revisjonsbevis:

1. GR-PR-008 Risikovurderinger og oppfølging av disse omfatter ikke innhenting av relevant informasjon, f.eks. strekningsbeskrivelser, uønskede hendelser og gjennomførte risikovurderinger som grunnlag for å utarbeide risikovurdering av planlagt drift.
2. Det er ikke alle prosedyrer/instrukser som er tilpasset GR sin virksomhet. For eksempel har prosedyre GR-IN-001 Bruk av verneutstyr med krav til verneutstyr for funksjoner virksomheten ikke har, og for arbeid som bedriften ikke utfører. Dette gjelder blant annet verneutstyr for togekspeditører og for arbeide i master og åk, sprengningsarbeid og fjellrensearbeid.

Avvik 4

Det er enkelte mangler ved virksomhetens kompetansekrav for utførelse av arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1. Kompetansekrav.

Revisjonsbevis:

1. Kompetansekravene er for lite spesifikt beskrevet for en del stillinger. Eksempler:
 - Daglig leder, sikkerhetsleder og transportleder: "Erfaring med jernbanerelatert virksomhet".
 - Sikkerhetsleder: "Formell kompetanse i risikoanalyser".
2. Det er ikke fastsatt kompetansekrav for interne revisorer.

Avvik 5

Det er mangler ved gjennomføring og innhold i ledelsens gjennomgåelse i Grenland Rail AS.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-8. Ledelsens gjennomgåelse.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke samsvar mellom GR-PR-001 Ledelsens ansvar og GR-PR-028 Prosedyre HMS-møter når det gjelder hva som skal være grunnlaget for ledelsens gjennomgåelse.
2. Det er ikke satt krav til referater fra ledelsens gjennomgåelse med konklusjoner, tiltak og ansvar.

3. Referatet fra ledelsens gjennomgåelse har ikke noen konklusjoner.

Avvik 6

Det er ikke alle jernbanehendelser/alvorlige jernbanehendelser som blir rapportert inn til SJT.

Avvik fra:

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

Revisjonsbevis:

1. Hendelse der SK 228 mistet en bremsekloss er verken registrert som internt avvik eller rapportert inn til SJT.

Avvik 7

Det er ikke alle avvik som blir registrert i Grenland Rail AS sitt interne avvikssystem.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4. Oppfølging av avvik

Revisjonsbevis:

1. Hendelse der SK 228 mistet en bremsekloss er verken registrert som internt avvik eller rapportert inn til SJT.

Merknad:

Det ble opplyst at hendelsen er behandlet og fulgt opp i HMS-møte.

5 Observasjoner

Det ble ikke notert noen observasjoner under revisjonen.

6 Andre forhold

Grenland Rail AS har gjennomført en grundig intern revisjon, der både ekstern konsulent og intern revisor har deltatt. Revisjonen har avdekket en del forbedringsområder som virksomheten har laget en plan for oppfølging av, herunder også forbedring av beredskapsplanen til Grenland Rail AS.

Det er ikke alle prosedyrer i sikkerhetsstyringssystemet som er i bruk. Det ble opplyst at GR-PR-025: *Relevante forhold av betydning for sikkerheten, ikke benyttes, og det er uklart hva formålet med*

prosedyren er. Prosedyren har store likhetstrekk med prosedyre GR-PR-008 for risikovurderinger og oppfølging av disse.

Det ble opplyst fra flere av de intervjuede at ved vognopptak er nødvendige opplysninger fra oppdragsgiver ofte ufullstendige eller ikke korrekte. Dette gjelder f.eks. vektopplysninger. Virksomhetens personell bruker derfor en del tid på å kontrollere og korrigere disse opplysningene.

HMS-håndboken beskriver at instruktør for typekurs både gjennomfører typekurs/-opplæring og testing. Prosedyre GR-PR-024 Sertifisering av førere og opplæringsplan for typekurs beskriver imidlertid at instruktør og sensor ikke skal være samme person, og det ble opplyst at det er dette som er gjeldende praksis.

7 Om revisjonen

7.1 Administrative data

Rapport nr.: 2013-17

Saksnr.: 13/240

Revisjonsperiode: 16.-17. april 2013

Virksomhet: Grenland Rail AS

Kontaktperson: Heimon Winkelman

Revisjonslag: Jørgen Sundt, Arild Bruun

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	16. april 2013
Feltarbeid	16.-17. april 2013
Sluttmøte	17. april 2013

7.3 Revisjonsomfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Grenland Rail AS, og omfattet i prinsippet hele virksomheten.

7.4 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/>.

7.5 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 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 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.

7.7 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 sikkerhetssertifikatet/tillatelsen tilbake. Se for øvrig www.sjt.no for mer informasjon.

Vedlegg 1 – Stikkprøver i feltarbeidet

- Transportlederlogg
- Feilmeldingslogg V-2
- Avvik vedrørende hendelse på Daler
- Rapport fra internrevisjon
- Avvikslogg
- Sertifisering av fører x med oversikt over helsesjekk, strekningskompetanse, typekurs, opplærings skjema
- Sertifisering av fører y med oversikt over helsesjekk, strekningskompetanse, typekurs, opplærings skjema
- DU-skjema for Skd 229
- Maskinlogg/servicelogg for S0 og S1-service for Skd 228
- Arbeidslister for førere

Vedlegg 2 - Hjemmelstekster

Sikkerhetsstyringsforskriften

§ 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.

§ 4-3. Sikkerhetsmål

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide kvalitative og kvantitative mål som er egnet til å opprettholde og, i den grad det er nødvendig, forbedre sikkerheten. Målene skal utformes i tråd med virksomhetens sikkerhetspolitikk. Videre skal målene være utformet slik at resultatene av arbeidet med sikkerheten kan sammenlignes med målene.

Jernbanevirksomheten skal ha planer som viser når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås.

§ 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.

§ 4-8. Ledelsens gjennomgåelse

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal ved behov og minst en gang per år, gjennomgå sikkerhetsstyringssystemet og resultater fra virksomhetenes sikkerhetsarbeid for å sikre at sikkerhetsstyringssystemet fortsatt er hensiktsmessig og oppdatert. Ved gjennomgåelsen skal det tas hensyn til blant annet:

- a) resultater og gjennomføring av tiltak etter interne revisjoner og revisjoner av leverandører, samt vurdering av samsvar med lovgivningens krav og interne krav,
- b) i hvilken grad sikkerhetsmål er oppnådd,
- c) nye og oppdaterte risikovurderinger,
- d) analyser av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser, avvik, korrigerende tiltak og forebyggende tiltak,
- e) oppfølgingstiltak etter ledelsens tidligere gjennomgåelser,
- f) endrede forutsetninger, herunder endringer i lover og/eller forskrifter.

Ledelsens gjennomgåelse skal avdekke eventuelle behov for endring i sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og handlingsplaner og andre deler av sikkerhetsstyringssystemet.

§ 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.

§ 7-4. Oppfølging av avvik

Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten, både isolert og i forhold til andre avvik.

Jernbanevirksomheten skal avdekke årsakene til avvikene og iverksette korrigerende tiltak. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er korrigert skal det gjennomføres kompensierende tiltak.

Varslings- og rapporteringsforskriften

§ 5. Rapportering av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse

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.

Rapportering skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten og undersøkelsesmyndigheten i fellesskap.