



TILSYNSRAPPORT Strekningskunnskap

Rapport nr 2013-18

TILSYNSRAPPORT
Strekningkunnskap

1	Bakgrunn og mål	3
2	Hovedkonklusjon	3
3	Hovedfunn i dokumenttilsyn 2012/2013.....	4
4	Om revisjonen	6

1 Bakgrunn og mål

Føreres kunnskap om de strekninger de kjører på er en viktig faktor for å ivareta jernbanesikkerheten. Tidligere tilsyn som er gjennomført der strekningskompetanse har vært berørt, viser at kontroll over strekningskunnskapen i flere tilfelle ikke er ivaretatt på en slik måte at den reflekterer den sikkerhetsmessige betydningen av slik kompetanse. Tilsynene viser også at det er stor variasjon i hvordan strekningskompetanse vektlegges og følges opp i de ulike jernbanevirksomhetene.

Statens jernbanetilsyn ønsket derfor å foreta en systematisk kartlegging av de regimer som de ulike jernbanevirksomheter har etablert for å ivareta jernbanelovgivningens bestemmelser relatert til strekningskompetanse.

Hensikten med kartleggingen var å:

- identifisere fellestrekk og forskjeller i virksomhetenes kontroll med strekningskompetanse
- kartlegge områder der forskriftskrav ikke er oppfylt
- gi virksomhetene et grunnlag for å kunne utbedre eget regime
- gi tilsynet et grunnlag for å kunne gi bedre veiledning om strekningskompetanse
- gi tilsynet et grunnlag for å velge hensiktsmessige stikkprøver i tilsynsvirksomheten
- gi tilsynet et grunnlag for videre regelverksutvikling på området

2 Hovedkonklusjon

Kartleggingen som ble gjennomført i 2012 viser at det fremdeles er stor variasjon i hvordan strekningskunnskap vektlegges og følges opp. Tilsynet viser også at flere virksomheter har gjort et stort arbeid for å ta inn førerforskriftens bestemmelser. Flere av virksomhetenes bestemmelser om strekningskompetanse tilfredsstiller likevel ikke jernbanelovgivningens krav til styring og kontroll med slik kompetanse.

Førerforskriften trådte i kraft 29. oktober 2011 og overgangsordningen utløper 29. oktober 2013. Etter dette skal virksomhetene ha rutiner og ordninger på plass. Dette tilsynet avsluttes derfor med denne rapporten og følges opp med et nytt dokumenttilsyn i 2014.

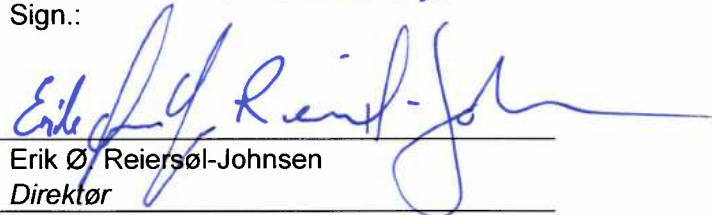
Sign.:



Jørgen Sundt
Seniorrådgiver

Godkjent dato: 10.10.2013

Sign.:



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

3 Hovedfunn i dokumenttilsyn 2012/2013

1. Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1 krever at virksomheten fastsetter minimumskrav til kompetanse (herunder strekningskompetanse) og førerforskriftens § 18 innebærer at det er virksomheten som må ta stilling til om strekningskunnskapen er tilstrekkelig i forhold til krav som settes. Det er likevel ønskelig at førere gis anledning til å melde fra dersom de anser at egen strekningskunnskap er for svak. Følgende funn er avdekket:
 - a. Flere virksomheter lar føreren alene avgjøre om vedkommende er godt nok kjent på en strekning. Ansvaret legges dermed på føreren, og ikke på virksomheten, for hva som er godt nok.
 - b. Flere virksomheter har ikke dokumentert hvordan de avgjør at kunnskapen til en fører er tilfredsstillende. Om det ansettes en fører fra en annen virksomhet så vurderes det at føreren er opplært dersom han selv sier så. Det foreligger ikke noen rutiner for hvordan dette skal dokumenteres. Ofte foreligger det heller ikke en definisjon på hva virksomheten anser som "godt nok" for dermed å kunne ta en vurdering om føreren er kapabel til å gjennomføre jobben eller ikke. Igjen; dette er opp til føreren.
 - c. Det er stor variasjon blant virksomhetene for hvordan førere godkjennes for kjøring på strekninger, hvordan de består/ikke består prøver og hvor lista ligger for bestått/ikke bestått prøve. Flere virksomheter har ikke dokumentasjon på dette.
 - d. Det er stor variasjon blant virksomhetene for hva som skjer når en fører ikke består en prøve. Flere virksomheter mangler informasjon om dette i sine prosedyrer.
2. Sikkerhetsstyringsforskriften kapittel 3 om system for sikkerhetsstyring krever at sikkerhetsstyringssystemet skal ta hensyn til alle relevante risikoer som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheters 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. Følgende funn er avdekket:
 - a. Det er bare enkelte virksomheter som anvender resultatet av risikovurderinger (herunder konkrete risikoforhold som er identifisert i fareidentifiseringen) og kunnskap fra uønskede hendelser som en del av opplæringen.
 - b. Virksomhetene må sørge for at kunnskap fra risikovurderinger og uønskede hendelser formidles til de ansatte, for eksempel ved at det tas inn i underlaget for opplæringen.

3. I henhold til togframføringsforskriften § 2-5 skal jernbaneforetaket sammenstille en strekningsbok på grunnlag av Jernbaneverkets beskrivelse av infrastrukturen. Strekningsboken skal inneholde relevant dokumentasjon. Tilsynet anser det ikke som tilstrekkelig å kun benytte Jernbaneverkets beskrivelse av infrastruktur som strekningsbok, men at den må suppleres med input fra virksomhetenes egen kartlegging av lokale farer på strekningen gjennom fareidentifiseringen i risikovurderinger. Følgende funn er avdekket:
 - a. Flere virksomheter bruker Jernbaneverkets strekningsbeskrivelse som hoveddokument, ikke som underlagsinformasjon for egen strekningsbok. Flere virksomheter har heller ikke implementert Jernbaneverkets strekningsbeskrivelse i egne dokumenter/beskrivelser.

4. I henhold til førerforskriften kan jernbaneforetak lære opp sine egne tilknyttede førere, og er etter forskriften opplæringssteder for egne førere. For å kunne utføre opplæring for andre enn egne tilknyttede førere må man være godkjent opplæringssteder i henhold til førerforskriften § 21. Dersom jernbaneforetaket velger å la andre stå for opplæring må de forsikre seg om at opplæringsplaner og gjennomføring av opplæring er tilfredsstillende. Følgende funn er avdekket:
 - a. Det er stor variasjon mellom teori/praksis blant virksomhetene. Noen virksomheter har et fastsatt antall timer teori og praksis. Dette varierer mye fra virksomhet til virksomhet. I noen tilfeller er det kun snakk om timer med teori etterfulgt av en kjøretur, mens andre har flere dager med teoretisk opplegg og kjøreopplæring over flere dager.
 - b. Det er stor variasjon mellom hva som er "god nok" opplæring for virksomheten.
 - Noen virksomheter har eget opplæringssteder med godt dokumenterte opplæringsplaner.
 - Noen virksomheter sender sine førere til andre virksomheter/opplæringssteder uten å ha noe skriftlig dokumentasjon på hva de læres opp i.
 - Andre igjen lar det være opp til føreren å avgjøre om vedkommende har kunnskap eller ikke, og om vedkommende trenger mer kunnskap.

5. Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3 annet ledd krever at prosedyrene og/eller bestemmelsene skal sikre overholdelse av gjeldende, nye og endrede tekniske og operasjonelle standarder og andre krav fastsatt i jernbanelovgivningen og andre relevante regler. Følgende funn er avdekket:
 - a. Det er avdekket at flere virksomheter ikke har tilstrekkelig kunnskap om hvilket regelverk som er gjeldende og hvordan kravene i regelverket skal

implementeres i sikkerhetsstyringssystemet. Flere virksomheter har kopiert forskriftsteksten og ikke skrevet inn egne supplerende bestemmelser i styringssystemet.

- b Flere virksomheter har byttet ut autorisasjonsforskriften med førerforskriften uten å kontrollere om styringssystemet svarer ut kravene i førerforskriften.

4 Om dokumentgjennomgangen

Kartleggingen ble gjennomført hos alle jernbanevirksomheter som kjører på det nasjonale jernbanenettet. Kartleggingen var planlagt gjennomført som dokumentasjonsgjennomgang i to runder der første omfattet virksomhetenes bestemmelser og andre runde omfattet dokumentasjon av supplerende bestemmelser og dokumentasjon på etterlevelse av utvalgte bestemmelser.

Etter at all dokumentasjon var mottatt og gjennomgått, endret vi planen for gjennomføring da vi oppdaget at variasjonene fremdeles var store.

Tilsynet inviterte til et morgenmøte om strekningskompetanse som ble avholdt 20. mars 2013. Møtet var organisert som et diskusjonsmøte for erfaringsutveksling, der deltakerne diskuterte følgende temaer:

- Hva er "godt nok" kjent på en strekning?
- Hvordan kontrollerer virksomheten at førerne er "godt nok" kjent på en strekning?
- Hvilke forskrifter gjelder og hvordan skal forskriftene svares ut?
- Hvilke krav gjelder for sensor og instruktør, og hvordan skal prøving foregå?

Denne rapporten inneholder kun hovedpunktene i oppsummeringen fra dokumenttilsynet i 2012. Tilsynet tilbyr et veiledningsmøte for tilbakemelding for den enkelte virksomhet i løpet av 2013. Nytt dokumenttilsyn vil bli gjennomført i 2014