

Cargolink AS

TILSYNSRAPPORT NR. 2014-16

Oppfølgingsrevisjon – sikkerhetsstyring og vedlikehold av kjøretøy

1	Bakgrunn og mål.....	3
2	Konklusjon	3
3	Vurdering av status på avvik beskrevet i rapport 2013-15.....	4
4	Avvikssammendrag	5
5	Avvik	5
6	Observasjoner.....	9
7	Andre forhold	11
8	Om revisjonen.....	11
8.1	Administrative data.....	11
8.2	Gjennomføring av revisjonen	11
8.3	Revisjonsomfang	11
8.4	Revisjonskriterier.....	11
8.5	Om revisjonsfunn	11
8.6	Revisjonsrapport	11
8.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	12
	Vedlegg 1 - Hjemmelstekster	13

1 Bakgrunn og mål

Cargolink AS (Cargolink) har sikkerhets sertifikat del A og B for godstransport på det nasjonale jernbanenet, inklusive transport av farlig gods. Sikkerhets sertifikatet gjelder til 30. september 2014.

Revisjonen er en del av oppfølgingen etter funnene beskrevet i tilsynsrapport 2013-15. Målet for revisjonen var å avklare hvorvidt Cargolink har gjennomført nødvendige tiltak for å sikre at virksomheten gjennomføres i samsvar med jernbanelovgivningen, jf. brev fra SJT 27.11.2013, herunder at Cargolink har tilfredsstillende styring og oppfølging av vedlikehold av kjøretøy som utføres av leverandører.

Revisjonsomfang har vært retting av avvikene beskrevet i rapport 2013-15 og styring og oppfølging av vedlikehold av kjøretøy.

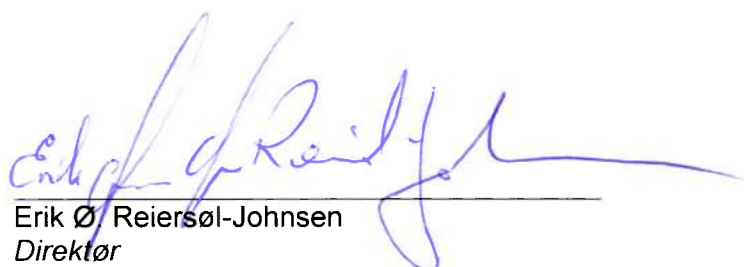
Oppfølgingsrevisjonen har vært fastlagt i tilsynets årsprogram for tilsyn.

2 Konklusjon

Revisjonen av Cargolink viser at Cargolink har gjort flere grep for å rette avvikene som er beskrevet i rapport 2013-15, men at det fortsatt er forhold som ikke er tilstrekkelig ivaretatt. Dette gjelder særlig dokumentering av vurderinger og beslutninger innen tiltak etter risikovurderinger og uønskede hendelser, og beskrivelse av praksis mangler fortsatt også på flere sikkerhetsstyrings-relevante tema. Dette er forhold som har vært påpekt flere ganger i tilsyn med Cargolink.

Rapportdato: 15.05.2014

Håkon E. Larsen
Revisjonsleder



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

3 Vurdering av status på avvik beskrevet i rapport 2013-15

Revisjonslaget har vurdert hvorvidt avvikene og underliggende revisjonsbeviser beskrevet i rapport 2013-15 er tilfredsstillende lukket av Cargolink. Oversikten nedenfor har tre forskjellige vurderinger:

- Revisjonsbevis som anses å være korrigert omtales ikke.
- Revisjonsbevis som anses delvis å være korrigert, angis med i kursiv tekst.
- Revisjonsbevis som ikke anses å være korrigert, angis med stående tekst.

Avvikene beskrevet i rapport 2013-15 blir ikke fulgt opp videre, da avvikene som ikke er tilfredsstillende lukket er omfattet av avvikene beskrevet i denne rapporten (2014-16).

Avvik 1:

1. *Det er omfattende mangler i leverandørstyringen.*
2. *Dokumentasjonen i sikkerhetsstyringssystemet er dårlig kvalitetssikret og har mange mangler i form av utydeligheter, 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.*

Avvik 2:

4. *CL002.V2 (S-merking) har uklar begrepsbruk/definisjoner, og den angir ikke hvilke forpliktelser S-merking innebærer.*

Avvik 3:

1. *Det er omfattende mangler i leverandørstyringen. Eksempler:*
 - c. *Avtaler sikrer i begrenset grad styring over endringer for eksempel i prosedyrer og bytte av underleverandører.*
 - 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.*
2. *d. (andre kulepunkt) 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.*

Avvik 4:

3. *CL har ikke dokumentert vurderinger som ligger til grunn for risikoakseptkriteriene.*

Avvik 5:

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.*
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.*

Avvik 8:

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).*

Avvik 9:

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

4 Avvikssammendrag

Tilsynet avdekket følgende avvik under revisjonen:

1. Cargolink har ikke dokumentert vurderingene som ligger til grunn for alle risikoakseptkriterier.
2. Cargolink har i begrenset grad satt krav til kompetanse for personell som skal gjennomføre risikovurderinger.
3. Cargolink kan ikke godtgjøre systematisk og tilstrekkelig oppfølging av risikovurderinger og identifiserte tiltak.
4. Cargolink har ikke etablert systematikk som sikrer at alle godsvogner de trekker er tilordnet en sertifisert enhet med ansvar for vedlikehold.
5. Cargolink har mangelfull systematikk i oppfølging av vedlikehold.
6. Cargolinks beskrevne system for behandling av jernbaneulykker, jernbanehendelser og avvik har mangler sammenlignet med Cargolinks praksis.
Cargolinks behandling og oppfølging av avvik og uønskede hendelser er mangelfull.
7. Det er mangler i Cargolinks prosedyrer/bestemmelser for å ivareta sikkerheten.
8. Det er mangler i Cargolinks styring og kontroll av dokumenter i sikkerhetsstyringssystemet.

5 Avvik

Avvik 1

Cargolink har ikke dokumentert vurderingene som ligger til grunn for alle risikoakseptkriterier.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4 siste punktum.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink benytter risikomatriksen beskrevet i CL-001 (Ledelseshefte) som risikoakseptkriterier. Vurderingene som ligger til grunn for verdiene til sannsynlighet og konsekvens i matrisen er ikke beskrevet.

Merknad: Det fremstår derved ikke klart hvordan Cargolink sikrer at det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes, og eventuelt forbedres, slik lovverket krever.

Avvik 2

Cargolink har i begrenset grad satt krav til kompetanse for personell som skal gjennomføre risikovurderinger.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke beskrevet i styringssystemet hvilken kompetanse som skal bidra ved gjennomføring av risikovurderinger. Cargolink opplyste at dette ble vurdert fra gang til gang.

Merknad: Dette gjelder både for den enkelte person og gruppen som gjennomfører risikovurderingen samlet sett. Cargolink har ikke etablert en systematikk som viser hvordan behov for nødvendig kompetanse blir vurdert/besluttet og at personer med denne kompetansen benyttes i gjennomføring av risikovurderinger.

Avvik 3

Cargolink kan ikke godtgjøre systematisk og tilstrekkelig oppfølging av risikovurderinger og identifiserte tiltak.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2 første ledd, jf. § 3-2 første ledd.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har planlagt gjennomgang av alle sine risikovurderinger. Flere av disse har overskredet dato for frist uten at det er dokumentert en beslutning om nye frister og en vurdering av sikkerhetsmessig betydning av utsettelsen og hvilke kompensierende tiltak som eventuelt er nødvendig.
2. Risikoforhold som kommer ut i moderat/gult risikoområde overvåkes via SOP og gjennomgås i sikkerhetsmøtene. Referatene fra sikkerhetsmøtene inneholder bare i begrenset omfang beskrivelse av hvilke beslutninger som fattes på bakgrunn av overvåkingen.
3. Beslutninger om tiltak som følge av risikovurderinger kan bare i begrenset omfang dokumenteres. Det ble opplyst at alle foreslåtte tiltak anført i risikovurderingene i utgangspunktet skal gjennomføres. Eksempler:
 - Det er angitt i referat fra sikkerhetsmøte 1/2014 (20. februar 2014) punkt 3: "Strekning er gjennomført. Tiltak må gjennomføres." Det ble opplyst at Cargolink ikke har besluttet hvilke tiltak som må gjennomføres som følge av den nye risikovurderingen for strekninger.
 - Styringssystemet inneholder ingen beskrivelse av hvordan konklusjoner fra gjennomførte risikovurderinger skal tas inn i andre prosesser for eksempel opplæring. Det ble opplyst at mange tiltak fra risikovurderinger er knyttet til opplæring og for eksempel oppdatering av Cargolinks strekningsbok.

Avvik 4

Cargolink har ikke etablert systematikk som sikrer at alle godsvogner de trekker er tilordnet en sertifisert enhet med ansvar for vedlikehold.

Avvik fra:

Artikkel 5 punkt 1 i vedlegg til forskrift om vedlikehold av godsvogner på det nasjonale jernbanenettet, jf. sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har ikke etablert systematikk som sikrer at alle godsvogner de trekker har en sertifisert enhet med ansvar for vedlikehold (ECM).

Merknad: Cargolink ivaretar dette for vogner som de har leaset og følger opp vedlikeholdet på gjennom kontraktene. Avviket er rettet mot vogner de trekker for andre selskaper.

Avvik 5

Cargolink har mangelfull systematikk i oppfølging av vedlikehold.

Avvik fra:

Kjøretøysforskriften § 4 og § 7 tredje ledd, jf. sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1 annet ledd, siste punktum. (Revisjonsbevis 1)

Kjøretøysforskriften § 4 og § 5, jf. sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1 annet ledd, siste punktum. (Revisjonsbevis 2)

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har beskrevet at funksjonen plan- og materiellsjef skal dokumentere at alt vedlikehold er sikkerhetsmessig forsvarlig utført på trekkraftkjøretøy. Cargolink har ikke etablert systematikk som sikrer dette ut over at plan- og materiellsjef kvitterer ut bekreftelse på gjennomført vedlikehold og at det skal foreligge en overleveringserklæring ved uttak av trekkraftkjøretøy fra vedlikehold. F.eks. viste stikkprøve på vedlikehold av trekkraftkjøretøy type BR185 at inspeksjonsordning BR185.2 I2/T150000 km punkt 10.1 for kjøretøy nr. 185-688 datert 25.02.2014 er ufullstendig utfyllt.
2. Cargolink leaser trekkraftkjøretøyene de benytter i sin jernbanevirksomhet. Cargolink vurderer ikke systematisk om endringer i teknisk dokumentasjon som leveres fra eier påvirker sikkerheten og er innenfor akseptabel risiko. Eksempler på teknisk dokumentasjon er vedlikeholdsprogram eller endringer i delekatalog.

Avvik 6

Cargolinks beskrevne system for behandling av jernbaneulykker, jernbanehendelser og avvik har mangler sammenlignet med Cargolinks praksis.

Cargolinks behandling og oppfølging av avvik og uønskede hendelser er mangelfull.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3, jf. § 7-2 og § 7-4. (Revisjonsbevis 1)

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2 og § 7-4, jf. § 3-2 første ledd og § 3-3. (Revisjonsbevis 2 og 3)

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har etablert en prosedyre som omhandler oppfølging av jernbaneulykker, jernbanehendelser og avvik samlet (CL-00-P002, "Prosedyre for rapportering og behandling

av jernbanehendelser og avvik"). Prosedyren beskriver syv trinn med aktiviteter som Cargolink skal gjennomføre i oppfølgingen. Cargolink følger opp avvik og uønskede hendelser på flere måter, men dette gjenspeiles ikke i prosedyren. F.eks. stanser behandlingen av en del hendelser/avvik i punkt 4 i de beskrevne aktivitetstrinnene og følges opp basert på utvikling i trender.

Merknad: I agenda for sikkerhetsmøtet er det angitt at resultat fra årsaksanalyse(r) skal behandles. Dette henger sammen med beskrivelsen i CL-00-P002, men blir bare gjort for et utvalg hendelser/avvik.

2. Avdekking av årsak til avvik og uønskede hendelser dokumenteres i varierende grad.
3. Cargolink evaluerer ikke systematisk effekt av tiltak besluttet i oppfølging av avvik og uønskede hendelser. Prosedyren for behandling av uønskede hendelser og avvik beskriver ikke at effekten av tiltak skal evalueres.

Avvik 7

Det er mangler i Cargolinks prosedyrer/bestemmelser for å ivareta sikkerheten.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3.

Revisjonsbevis:

1. Cargolinks bestemmelse for klassifisering av leverandøravtaler (CL-001.V1) inneholder kriterier for vurderinger av leverandører. Skjema for "klassifisering og kontrolltiltak for leverandøravtaler" angir ikke hvilke kriterier i CL-001.V1.1 som ikke er oppfylt/har mangler og som kontrolltiltakene skal kompensere for.

Merknad: Dette medfører at sporbarheten i vurderingene blir svak og derved begrenses også muligheten til å vurdere om besluttede kontrolltiltak har ønsket effekt.

2. Det er ikke beskrevet kriterier for når en ny risikovurdering skal gjennomføres.
3. Cargolink opplyste at de praktiserer tre mulige utfall etter vurdering av om det er behov for risikovurdering eller risikovurdering etter felles metode for risikovurderinger (CSM RA). Vurderingen kan resultere i:
 - Ingen risikovurdering.
 - Risikovurdering.
 - Risikovurdering etter CSM RA.Denne fremgangsmåten er ikke beskrevet i styringssystemet.
4. Cargolink har ikke beskrevet prosessen for beslutning og oppfølging av tiltak som skal gjennomføres etter en risikovurdering.
5. Cargolink opplyste at selskapet akkumulerer hendelser gjennom kalenderåret for å vurdere om flere hendelser samlet medfører at konsekvens i risikomatriksen blir mer alvorlig. F.eks. vil flere førstehjelpsskader medføre at konsekvensen samlet endres fra K1 til K2. Denne praksisen er ikke beskrevet.
6. Rapportering av avvik fra interne bestemmelser er ikke beskrevet i førers regelbok.

Merknad: Rapportering av uønskede hendelser (jernbanehendelser og jernbaneulykker) er beskrevet i førers regelbok. Cargolink behandler avvik fra interne bestemmelser og uønskede hendelser i samme prosedyre. Basert på intervju av to førere er det godt formidlet i organisasjonen at uønskede hendelser skal rapporteres, mens rapportering av avvik fra interne bestemmelser ikke er like tydelig formidlet, f.eks. rapportering av avvik i vognrekkefølge i togstamme.

Avvik 8

Det er mangler i Cargolinks styring og kontroll av dokumenter i sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2 tredje ledd, jf. § 3-1 andre ledd.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink beskriver i "Bestemmelser for dokumentert styringssystem" (CL-002) at: "Der det er hensiktsmessig skal det også framgå hvem som har gjennomgått dokumentet før utgivelsen. Dette er spesielt aktuelt dersom dokumentet har stor betydning for en enhet som ikke står for utgivelsen." Cargolink opplyste at dette betyr at relevante dokumenter skal på høring, men det fremgår ikke av styringssystemet hva denne høringen innebærer.
2. Cargolink beskriver at kvalitetssikring av dokumenter i sikkerhetsstyringssystemet bare omfatter språklig gjennomgang av enkeltstående dokumenter (CL-002 og CL-00-P001). Kvalitetssikret dokumentet blir ikke vurdert mot andre styrende dokumenter eller begrepsbruk i andre styrende dokumenter.

6 Observasjoner

Observasjon 1

Cargolink benytter ulik definisjon på begrepet avvik i sikkerhetsstyringssystemet.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink definerer begrepet avvik på forskjellig måte i sikkerhetsstyringssystemet. Eksempler på dette er:
 - Mangel på oppfyllelse av krav i forhold til lover og forskrifter, samt mangel på oppfyllelse av definerte standarder og krav. (CL-00-P002.)
 - Manglende samsvar mellom definerte krav og faktisk tilstand. (CL-00-P012.)
 - Manglende samsvar (avvik) med krav i interne- og eksterne bestemmelser, samt relevante lover og forskrifter. (CL-008.)

Observasjon 2

Cargolinks opplæringsprogram for sikkerhetsdirektør og plan- og materiellsjef er ikke hensiktsmessig utformet.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink bruker kravene i opplæringsforskriften i opplæringsplanen til sikkerhetsdirektør og plan- og materiellsjef. Slik plan og krav til prøving er beskrevet oppfyller det ikke kravene i opplæringsforskriften.

Merknad: Disse funksjonene er ikke omfattet av opplæringsforskriften. Cargolink har satt krav iht. opplæringsforskriften, men planen er ikke i samsvar med opplæringsforskriftens bestemmelser.

2. Opplæringsplan for sikkerhetsdirektør angir plan for opplæring og repetisjon for å opprettholde kompetanse. Opplæringsplan for sikkerhetsdirektør omfatter ikke revisjon. Cargolink benytter revisjon som et av kontrolltiltakene ovenfor leverandører av tjenester med betydning for sikkerheten. Cargolink benytter sikkerhetsdirektør som revisjonsleder og i funksjonsbeskrivelsen er det angitt at sikkerhetsdirektøren skal ha dokumentert opplæring innenfor revisjon.

Merknad: Cargolink har gjort rede for at personen som innehar funksjonen som sikkerhetsdirektør har denne kompetansen. Jernbanevirksomheter skal ha krav og systemer som sikrer at nødvendig kompetanse til ansatte også opprettholdes over tid.

Observasjon 3

Cargolinks identifisering av prosedyrer og/eller bestemmelser av betydning for sikkerheten er mangelfull.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink benytter S-merking for å identifisere prosedyrer og/eller bestemmelser av betydning for sikkerhet. Flere relevante dokumenter i styringssystemet mangler denne merkingen.
Eksempler:
 - CL-201 Kompetanse og opplæring
 - CL-20-O20 Opplæringsplan for sikkerhetsdirektør
 - CL-20-O21 Opplæringsplan for plan- og materiellsjef
 - CL-60-P025 Sikkerhetskontroll av vogner og lastbærere på senderterminal
 - CL-70-P002 Prosedyre for kjøretøyregister
 - CL-70-P009 Prosedyre for overleveringserklæring
2. Cargolink har i "Bestemmelser for sikkerhetskritiske oppgaver/funksjoner som skal S-merkes i CL" (CL-002.V2) beskrevet at det skal foreligge en dokumentoversikt over alle S-merkede dokumenter og at denne blir utarbeidet. Dokumentet ble sist revidert 15. januar 2013. Dokumentoversikten er ikke utarbeidet.

Observasjon 4

Cargolinks dokumentasjon av vurdering om CSM RA skal benyttes er overordnet og vanskelig tilgjengelig.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink benytter "skjema for vurdering ifm. risikovurdering" (CL-60-P001.V1) for å vurdere om CSM RA skal benyttes. Utfylt skjema "CSMRA 1-2013" inneholder ingen beskrivelse av hvilke forhold eller tema som er blitt vurdert, ut over en overordnet beskrivelse.

Merknad: Cargolink opplyste at det utfylte skjemaet omhandlet endringer i Lodalen fra nasjonalt nett til driftsbanegård.

7 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

8 Om revisjonen

8.1 Administrative data

Saknr.:	14/22
Virksomhet:	Cargolink AS
Kontaktperson:	Jan Kristian Heiberg
Revisjonslag:	Håkon E. Larsen (revisjonsleder) Andreas Hestevik (fagekspert kjøretøy) Charlotte Grøntved (fagrevisor sikkerhetsstyring) Harald Hilton (fagrevisor juridisk) Jørgen Sundt (fagekspert framføring)

8.2 Gjennomføring av revisjonen

Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt forholdene til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen. Tidspunktene for gjennomføringen var slik:

Formøte:	19. februar 2014
Åpningsmøte:	3. mars 2014
Feltarbeid:	3.-10. mars 2014
Sluttmøte:	11. mars 2014

8.3 Revisjonsomfang

Revisjonsomfang har vært retting av avvikene beskrevet i rapport 2013-15 og styring og oppfølging av vedlikehold av kjøretøy.

8.4 Revisjonskriterier

Revisjonskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>.

8.5 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 er mangel på oppfyllelse av krav i eller i medhold av lov.

Observasjon er forhold som ikke er avvik, men som kan utvikle seg til det.

Vi forventer at virksomheten vurderer observasjoner og håndterer disse slik at de ikke utvikler seg til/bidrar til avvik.

8.6 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 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.

8.7 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 sikkerhets sertifikatet/tillatelsen tilbake. Se for øvrig www.sjt.no for mer informasjon.

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

Sikkerhetsstyringsforskriften <http://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-04-11-389>

§ 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.

§ 3-2. Dokumentasjon

Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig og kjent på en hensiktsmessig måte for alt personell med behov for slik tilgang.

Virksomheten skal ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt.

Dokumentasjonen skal være styrt. Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser om styring og kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet. Dokumentasjonen skal være sporbar.

§ 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.

§ 4-4. 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.

§ 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.

§ 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.

§ 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.

Kjøretøysforskriften <http://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2012-06-21-633>

§ 4. Overordnet ansvar for sikkerhet

Jernbaneforetaket skal sikre at kjøretøyene til enhver tid er i en slik stand at det legges til rette for sikker drift av jernbanesystemet. Kjøretøy skal ha en teknisk utforming og driftsmessig tilstand som gjør at virksomheten er innenfor akseptabel risiko.

§ 5. Teknisk dokumentasjon

Jernbaneforetaket skal ha oppdatert teknisk dokumentasjon for alle systemer, deler og komponenter. Dokumentasjonen skal kunne bekrefte at systemer, deler og komponenter er i samsvar med de nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn for konstruksjon og bruk av kjøretøyet. Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til kjøretøyet utforming. Disse forutsetningene og begrensningene skal legges til grunn for prosedyrer for drift og vedlikehold av kjøretøyet.

§ 7. Drift, kontroll og vedlikehold av kjøretøy

Jernbaneforetaket skal drifte og vedlikeholde kjøretøyene i henhold til nasjonale og internasjonale standarder.

Jernbaneforetaket skal føre kontroll med kjøretøy. Jernbaneforetaket skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Jernbaneforetaket skal ha det overordnede ansvaret for at kjøretøyet blir vedlikeholdt. Vedlikeholdet skal sikre at ingen sikkerhetskritiske systemer, deler eller komponenter forringes så mye at det fører til funksjonssvikt. Blant annet skal sikkerhetsmessige slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler være angitt, og terminer for vedlikehold og utskifting for alle sikkerhetskritiske komponenter skal være angitt. Jernbaneforetaket skal ha kontroll på utført vedlikehold.

Forskrift om vedlikehold av godsvogner på det nasjonale jernbanenettet

<http://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2012-05-08-409>

Artikkel 5 punkt 1 i vedlegg

Hvert jernbaneforetak eller hver infrastrukturforvaltning skal sørge for at godsvognene som brukes, før avgang har en sertifisert enhet med ansvar for vedlikehold, og at bruken av vognen er i samsvar med sertifikatets virkeområde.