

## **Hector Rail AB**

# **TILSYNSRAPPORT NR. 2014-32**

## **Sikkerhetscertifikat del B**

### **Risikofor midling og rapportering av hendelser**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Konklusjon.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Avvik.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Observasjoner .....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Andre forhold.....</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Om revisjonen .....</b>	<b>5</b>
6.1	Administrative data .....	5
6.2	Gjennomføring av revisjonen .....	5
6.3	Revisjonsomfang .....	5
6.4	Revisjonskriterier .....	5
6.5	Om revisjonsfunn .....	5
6.6	Revisjonsrapport .....	6
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk .....	6
	<b>Vedlegg 1 - Hjemmelstekster .....</b>	<b>7</b>

## **1 Bakgrunn og mål**

Hector Rail AB har sikkerhets sertifikat del B for å drive med grensekryssende godstransport, først og fremst tømmertransport, i medhold av jernbaneforskriften. Revisjonen ble gjennomført ved Hector Rails kontor i Hallsberg.

Målet med revisjonen var å avklare hvorvidt Hector Rail AB gjennomfører sin virksomhet i Norge i samsvar med jernbanelovgivningen. Revisjonen dekket forhold ved framføring med spesiell vekt på formidling av risikoforhold til operativt personell inkludert beredskap og innrapportering av hendelser.

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

## **2 Konklusjon**

Hector Rail AB har en godt tilpasset opplæring av lokførere som kjører i Norge, og den tar for seg forhold som er særegne når det gjelder togframføring i Norge. Innholdet i denne opplæringen, og grunnlaget for den, er imidlertid ikke tilstrekkelig dokumentert.

Rapportdato: 04.02.2015

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

*Direktør*

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer*

Geir-Rune Samstad

*Revisjonsleder*

### **3 Avvik**

#### **Avvik 1**

Underlaget for Hector Rails vurdering av risiko ved framføring i Norge er mangelfullt.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1 første ledd

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det fins ingen dokumenterte strekningsvise beskrivelser hvor særskilte risikoforhold ved framføring i Norge fremgår.
2. Ved utarbeidelse av risikovurderinger benyttes ikke rapporterte hendelser systematisk som grunnlagsdata.

#### **Avvik 2**

Hector Rail har mangler i kompetansekravene og opplæringsplanene for førere som skal kjøre i Norge.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1 og § 5-3 første ledd, jf. 3-2 første ledd og Førerforskriften § 18 første ledd

#### **Revisjonsbevis:**

1. Behovet for tilleggsgutdannelse for en fører med svensk opplæring for å få nødvendig kompetanse for kjøring i Norge er ikke dokumentert.
2. Innholdet i opplæringsplanene er ikke dokumentert.

### **4 Observasjoner**

#### **Observasjon 1**

Hector Rail har enkelte mangler i innrapportering av materielltekniske forhold med betydning for sikkerheten.

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det har forekommet hendelser av sikkerhetsmessig betydning i Sverige med materiell, på vei til Norge, som ikke er rapportert som jernbanehendelse til Jernbanetilsynet.

#### **Observasjon 2**

Hector Rail kan forbedre sitt systematiske arbeid med beredskapen i Norge.

#### **Revisjonsbevis:**

1. Hector mangler strekningsvise beredskapsanalyser.
2. Det var vanskelig å se hvilke ytelseskrav som var etablert for beredskapen.
3. Den systematiske oppfølgingen av beredskapen kan forbedres.
  - Hector har ingen systematisk oppfølging av tiltak («observasjoner») identifisert i forbindelse med beredskapsøvelser.
  - Beredskapsøvelser ble ikke evaluert mot kriterier/ytelseskrav.

**Merknad:**

Funnet er en indikasjon på mangelfull systematikk i oppfølgingen av beredskapen (blant annet beredskapsanalyser og beredskapsplaner). Transportstyrelsen har hovedansvaret for oppfølging av Hector Rail ABs sikkerhetsstyring, og dette er et forhold som ligger til dem å følge opp.

## 5 Andre forhold

Under revisjonen ble opplysninger om strekningskompetanse og kompetanse knyttet til fører av tog 41639, som ble kontrollert på Kongsvinger stasjon, 1.4.2014, verifisert. Det ble ikke funnet noen mangler.

## 6 Om revisjonen

### 6.1 Administrative data

Saksnr.:	14/1265
Virksomhet:	Hector Rail AB
Kontaktperson:	Hans-Åke Gustavsson
Revisjonslag:	Geir-Rune Samstad, revisjonsleder
	Svein Ivar Johannessen, konsulent Ryttec, fagekspert togframføring
	Solfrid Kristoffersen, fagekspert juridisk

### 6.2 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:	16.12.2014
Feltarbeid:	16.-17.12.2014
Sluttmøte:	17.12.2014

### 6.3 Revisjonsomfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Hector Rail AB. Den omfattet følgende aktiviteter og enheter: Formidling av risiko til operativt personell, inkludert opplæring, og innrapportering av hendelser som inntreffer i Norge.

### 6.4 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/>.

### 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 er 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.

## **6.6 Revisjonsrapport**

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra revisjoner. Det vil si at revisjonsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med revisjonskriteriene. 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.

## **6.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk**

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsakene til eventuelle avvik, iverksetter tiltak både for å fjerne avvik og årsakene til disse og å evaluere effekten av gjennomførte tiltak. Pålegg gis i et oversendelsesbrev hvor denne rapporten 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](http://www.sjt.no) for mer informasjon.

## Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

### Endret regelverk

Sikkerhetsstyringsforskriften har etter tidspunktet for revisjonen blitt endret. Dette omfatter også de kapitlene som det er gitt avvik i fra ved revisjonen av Hector Rail. Endringene medfører ingen konsekvenser for de avvik som ble avdekket under revisjonen.

### Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2. Dokumentasjon

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

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

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

### Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7. Beredskap

Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten har beredskap for nødssituasjoner. Beredskapen skal være dimensjonert på grunnlag av resultatene fra beredskapsanalyser og være beskrevet i egne beredskapsplaner.

Jernbanevirksomheten skal sikre at nødvendige tiltak blir satt i verk raskest mulig slik at faresituasjoner ikke utvikler seg til ulykkesituasjoner og personer kan evakueres effektivt og trygt.

Beredskapen skal omfatte blant annet:

- a) kompetent og øvet personell,
- b) organisering, utstyr og materiell for effektiv beredskapsinnsats,
- c) oversikt over grensesnitt mot andre relevante virksomheter som har beredskapsressurser,
- d) et dokumentert beredskapsplanverk, med tydelig rollefordeling, varslingslister og innsatsplaner og
- e) informasjonsberedskap i krisesituasjoner som sikrer at reisende og publikum får informasjon om hvordan de skal forholde seg.

Beredskapen skal være samordnet med relevante offentlige myndigheter.

Infrastrukturforvalter har ansvaret for at egne beredskapsplaner og beredskapsplanene til andre jernbaneforetak som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet er koordinert.

Infrastrukturforvalter skal fastsette og formidle bestemmelser som er nødvendige for å opprettholde effektiv kommunikasjon med jernbaneforetak og andre relevante aktører i nødssituasjoner. Bestemmelsene skal utarbeides i samarbeid med jernbaneforetakene.

### Sikkerhetsstyringsforskriften § 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.

### 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.

#### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger**

Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre de risikovurderinger som er nødvendige 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 risikovurderinger samt hvilke forutsetninger og avgrensninger som ligger til grunn.

Risikovurderinger skal gjennomføres i henhold til anerkjente og hensiktsmessige metoder.

Fareidentifiseringen som inngår i risikovurderingen skal være på et tilstrekkelig detaljert nivå.

Ved behov skal det utføres sensitivitetsvurdering for å fastslå om risikovurderingen er tilstrekkelig robust.

Ved vesentlige endringer skal felles metode for risikovurderinger regulert i forskrift 12. mars 2010 nr. 401 om gjennomføring av kommisjonsforordning (EF) nr. 352/2009 om innføring av felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger i henhold til artikkel 6. pkt. 3a i direktiv 2004/49/EF (forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger) benyttes i den grad forskriften selv bestemmer.

#### **Førerforskriften § 18. Krav til opplæring for sertifikat**

Førere skal gjennomgå opplæring og bestå en prøve som viser deres spesifikke yrkeskompetanse. Opplæringen må minst omfatte målene for opplæring knyttet til rullende materiell i vedlegg V og infrastruktur i vedlegg VI. Førere av trekraftkjøretøy på strekninger der infrastrukturforvalters arbeidsspråk er et annet enn førerens hjemspråk må oppfylle språkkravene i vedlegg VI. Videre skal førere få opplæring i de relevante deler av virksomhetens sikkerhetsstyringssystem.

Opplæringsoppgaver og evaluering av kunnskap knyttet til infrastruktur, herunder strekningskunnskap og driftsregler, skal utføres av personer eller organer som er akkreditert eller godkjent av den EØS-staten der infrastrukturen befinner seg.