

Tågakeriet i Bergslagen AB

Tilsynsrapport nr. 2015-02

**Vedlikehold av kjøretøy, oppfølging av
forutsetninger og av tidligere tilsyn**

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvik.....	4
4	Observasjoner	6
5	Andre forhold.....	6
6	Om revisjonen	7
6.1	Administrative data	7
6.2	Gjennomføring av revisjonen	7
6.3	Revisjonsomfang	7
6.4	Revisjonskriterier	7
6.5	Måloppnåelse og oppfyllelse av revisjonskriterier	7
6.6	Om revisjonsfunn	7
6.7	Revisjonsrapport	8
6.8	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	8
6.9	Tilbakemeldinger etter tilsyn	8
	Vedlegg 1 - Hjemmelstekster	9

1 Bakgrunn og mål

Tågakeriet i Bergslagen AB (Tågab) har sikkerhets sertifikat del A utstedt av Transportstyrelsen i Sverige og sikkerhets sertifikat del B i Norge til å drive med godstransport inkludert farlig gods på det nasjonale nettet, unntatt Flåmsbanen, til 01.12.2015.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Tågab gjennomfører virksomheten i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen innenfor revisjonens omfang. Måloppnåelse er beskrevet lenger bak i rapporten.

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

2 Konklusjon

Stikkprøver viste at Tågab har tilfredsstillende styring av vedlikehold av kjøretøy som brukes i Norge og at medarbeidere har god oversikt, men praksis og vurderinger kunne vært dokumentert i større grad.

Det savnes en overordnet beskrivelse av vedlikeholdssystemet.

Avviksbehandlingen har noen mangler.

Rapportdato: 27.03.2015

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

3 Avvik

Revisjonsbevisene som er angitt under avvikene under er hentet fra Tågabs drift i Norge. Dette er ikke eksplisitt angitt i hvert revisjonsbevis.

Hjemmelsreferanser er angitt under hvert avvik. Innholdet er gjengitt i vedlegg 1.

Avvik 1

Tågab har ikke gjennomført risikovurdering av alle nødvendige forhold for å fastslå om driften i Norge er innenfor akseptabel risiko. Risikovurdering av strekninger i Norge er ikke på et tilstrekkelig detaljert nivå.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1 første og fjerde ledd. *Risikovurderinger.*

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke utført risikovurdering før testkjøring med Siemens X-4 Vectron i Norge.
2. Tågab har ikke risikovurderinger for strekninger som er på et tilstrekkelig detaljert nivå.
Eksempel: Risikovurdering fra 2004 som dekker Solørbanen angir ikke strekningsspesifikke farer.

Merknad:

SJTs veiledning om fareidentifisering gir [veiledning](#) og eksempler på forventet detaljeringsnivå.

Avvik 2

Det er mangler ved avviksbehandlingen og ved årsaksfastsettelse av avvik og uønskede hendelser knyttet til driften i Norge.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 7-2 andre ledd og 7-4. *Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser. Oppfølging av avvik.*

Revisjonsbevis:

1. Ikke alle avvik registreres i avviksregisteret som bestemt.
2. Det har vært gjentatte hendelser med for lange tog som fører til problemer ved kryssing når kryssinger flyttes. Det er ikke gjort en formell årsaksvurdering av hendelsene.
3. Hendelse der lokomotiv tok borti plattform er meldt som uønsket hendelse, men Tågab har ikke vurdert årsak (for eksempel kjøretøyprofil) til hendelsen.
4. Det er ikke etablert bestemmelser eller systematisk praksis for å vurdere risiko knyttet til kombinasjon av flere feil på kjøretøy.

Avvik 3

GSM-R radioer er ikke fastmontert på alle kjøretøy som brukes i Norge.

Avvik fra:

Kjøretøysforskriften vedlegg 1, punkt 12.1 første ledd.

Revisjonsbevis:

1. GSM-R radioer er ikke fastmontert på alle kjøretøy som brukes i Norge.

Avvik 4

Tågab har ikke bestemmelser for å sikre at dragkrok ikke overbelastes under kjøring.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3 første ledd. Jf. togframføringsforskriften §§ 2-3 og 4-2.

Revisjonsbevis:

1. Tågab har ikke bestemmelser for å sikre at dragkrok på lokomotiv eller første vogn ikke overbelastes under kjøring.

Merknad:

Tågab opplyser at det i ledelse av den operative driften kontrolleres at tog ikke er for tunge med hensyn til å kunne sikre framdrift i de største stigningene som er på strekningene som kjøres.

Tågab opplyser videre at de har kriterier i vedlikeholdet som angir hvor mye belastning dragkroken tåler, men disse kriteriene benyttes ikke når sammensetning og kjøring av tog på ulike strekninger planlegges og utføres operativt.

Avvik 5

Tågab sikrer ikke i alle tilfelle at tog har innkoplet ATC.

Avvik fra:

Togframføringsforskriften § 6-5, første ledd bokstav c. *Før kjøring av tog.*

Revisjonsbevis:

1. Tågab har kjørt med TMY 106 som første lokomotiv i multippel. Lokomotivet har ikke ATC.

Avvik 6

Tågab har ingen prosess som sikrer at alle endringer på kjøretøy som skal meldes til SJT blir meldt.

Avvik fra:

Kjøretøysforskriften § 13 første ledd. *Melding om anskaffelse og endring av kjøretøy.*

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3 første ledd.

Revisjonsbevis:

1. Tågab har ingen prosess for å vurdere hvilke endringer på kjøretøy som skal meldes til SJT.

Merknad:

Tågab har lagt Transportstyrelsens krav og praksis til grunn. Tågab viser til at Transportstyrelsen og SJT har ulik praksis hva gjelder hvilke endringer som skal meldes og at dette har ført til at ikke alle meldepliktige endringer på kjøretøy som benyttes i Norge er meldt til SJT.

4 Observasjoner

Observasjon 1

Det er ikke etablert noe formelt system for å dispensere fra vedlikeholdsterminer for kjøretøy og komponenter. Jf. sikkerhetsstyringsforskriften §§ 3-3 første ledd og 7-4.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke etablert noe formelt system for å dispensere fra vedlikeholdsterminer for kjøretøy og komponenter.

Observasjon 2

Tågab har ikke kontroll på at alle komponenter som brukes i vedlikehold av kjøretøy som brukes i Norge opprettholder tilfredsstillende egenskaper. Jf. kjøretøyforskriften § 7.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke etablert noe system for å forsikre seg om at komponenter av sikkerhetsmessig betydning som har begrenset holdbarhet, ikke monteres etter at holdbarhetsdato er utløpt.

5 Andre forhold

Mangler i dokumentstyringen

Det er enkelte feil og mangler i dokumenter i sikkerhetsstyringssystemet med betydning for driften i Norge. Eksempler: Feil nummerangivelse på A50-04 i dokumentoversikten. A50-10 er inndratt, men er oppgitt i dokumentoversikten. Det brukes ulike betegnelser på samme funksjoner i "*Funktionsbeskrivning och organisationsplan*".

Merknad:

Beskrivelsen av ovennevnte mangler gjelder ikke eksplisitt driften i Norge. Dokumentstyring er en del av sikkerhetsstyringen som følges opp av Transportstyrelsen som har utstedt sikkerhets sertifikat del A til Tågab. Transportstyrelsen har gitt Tågab pålegg om utbedring av beskrivelsene i sikkerhetsstyringssystemet sitt i brev av 22.09.2014.

6 Om revisjonen

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2015-02
Saknr.:	14/1397
Virksomhet:	Tågakeriet i Bergslagen AB
Kontaktperson:	Urban Lavén
Revisjonslag:	Sjur Sæteren, revisjonsleder Sverre-Andreas Hestvik, fagekspert Hege Grøstad Thalberg, observatør

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	19.02.2015
Feltarbeid	19.02.2015
Sluttmøte	19.02.2015

6.3 Revisjonsomfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Tågab og var avgrenset til den virksomhet som er omfattet av det norske sikkerhets sertifikat del B og dekket følgende tema:

- Utførelse og kontroll med vedlikehold med kjøretøy som brukes i Norge, herunder overlevering av kjøretøy fra vedlikehold til drift, bruk av tog med feil på og oppfølging av avvik og uønskede hendelser relatert til kjøretøy.
- Oppfølging av forutsetninger knyttet til norsk sikkerhets sertifikat del B og til forutsetninger i brukstillatelser for kjøretøy som brukes i Norge.
- Oppfølging av avvik fra tidligere tilsyn relatert til opplæring/formidling til førere av identifiserte risikoforhold på strekninger.

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 Måloppnåelse og oppfyllelse av revisjonskriterier

Målet for revisjonen ble oppnådd med unntak av oppfølging av avvik fra tidligere tilsyn relatert til formidling til førere av identifiserte risikoforhold på strekninger. Formidling av konkrete risikoforhold ble ikke undersøkt fordi egnende eksempler ikke ble identifisert. Jf. avvik 1.

Stikkprøver tilsier at revisjonskriteriene er oppfylt med unntak av de avvik som er angitt over.

6.6 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 defineres som 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 observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

6.7 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.

6.8 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 har utarbeidet en [veiledning](#) som forklarer i større detalj hvordan det forventes at virksomheten skal følge opp de pålegg som gis.

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 tilsynets [veiledning om sanksjonsmidler](#) for mer informasjon.

6.9 Tilbakemeldinger etter tilsyn

Via nettsidene våre kan revidert virksomhet gi synspunkter om revisjoner og andre tilsynsaktiviteter. Statens jernbanetilsyn skal bidra til at sikkerheten på jernbanen blir tilstrekkelig god. Revisjoner og andre tilsynsaktiviteter er et viktig virkemiddel. Arbeidet krever mye personell og tid både fra oss og dem vi fører tilsyn med. Derfor er det viktig at tilsyn gjennomføres mest mulig effektivt og etter hensikten. For å bli stadig bedre ønsker vi synspunkter på arbeidet vi utfører. Tilbakemeldinger kan gis via nettsidene på: [Statens jernbanetilsyn - Tilbakemeldinger etter tilsyn](#).

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

Avvik 1

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1 første og fjerde ledd. *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.

Avvik 2

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

Jernbanevirksomheten skal undersøke og analysere jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser. Hendelsene skal analyseres både enkeltvis og i forhold til andre hendelser for å sikre at nødvendige tiltak identifiseres.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4. *Oppfølging av avvik.*

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

Jernbanevirksomheten skal rette avvik, avdekke årsakene til avvikene og iverksette tiltak for å hindre gjentakelse. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er rettet skal det ved behov gjennomføres kompenserende tiltak.

Avvik 3

Kjøretøysforskriften vedlegg 1, punkt 12.1 første ledd. *Radiosystem om bord.*

Trekraftkjøretøy skal ha fastmontert GSM-R 8W permanent montert togradio med ekstern antenne til bruk i togframføringen og for nødkommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom fører og trafikkstyringssentralen. Slik togradio skal oppfylle kravene i EIRENE-standard.

Avvik 4

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3, første ledd. *Prosedyrer m.m.*

Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

Jf. togframføringsforskriften § 2-3. *Dokumentasjon til personell hos jernbaneforetak.*

1. Jernbaneforetaket skal sørge for at føreren har all den dokumentasjon som kreves for kjøring av tog og for skifting. Dokumentasjonen må omfatte alle bestemmelser og prosedyrer som er nødvendig for drift under normale forhold, ved uregelmessigheter og i nødsituasjoner for de banestrekninger som skal trafikkeres og for kjøretøyene som skal benyttes.

2. Jernbaneforetaket skal sørge for at annet personell som har tilknytning til togframføringen, har den nødvendige dokumentasjon som kreves for å utføre sine arbeidsoppgaver. Dokumentasjonen må omfatte alle bestemmelser og prosedyrer som er nødvendig for drift under normale forhold, ved uregelmessigheter og i nødsituasjoner. Dokumentasjonen skal sammenstilles tilsvarende førerens regelbok etter § 2-4.

Jf. togframføringsforskriften § 4-2. *Sammenkobling av kjøretøy.*

Jernbaneforetaket skal ha bestemmelser om sammenkobling av kjøretøy som ivaretar krav til funksjonsdyktige grensesnitt mellom kjøretøy som skal kobles sammen. Funksjonsdyktige grensesnitt skal kunne overføre:

- a) trekk- og trykkrefter i togets lengderetning,
- b) signaler for automatisk virkende bremsesystemer,
- c) signaler for funksjonsprøving av bremsesystemer og andre sentralt styrte systemer,
- d) informasjon om tilstand til sentralt styrte tekniske systemer og
- e) energi mellom enheter ved krav om dette.

Avvik 5

Togframføringsforskriften § 6-5. Første ledd bokstav c. *Før kjøring av tog.*

1. Før kjøring av tog fra det stedet der toget er klargjort, skal føreren minst kontrollere at:
- c) utstyr for automatisk hastighetsovervåking er koblet inn og at korrekte verdier for toglengde, tilsetningstid for bremsene, bremseevne og største hastighet er stilt inn når toget skal kjøre på strekning med automatisk hastighetsovervåking

Avvik 6

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

Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

Kjøretøysforskriften § 13. Første ledd. *Melding om anskaffelse og endring av kjøretøy.*

Det skal sendes melding om planene for å endre eller anskaffe et nytt kjøretøy eller et kjøretøy som er i bruk i en annen EØS-stat på et så tidlig tidspunkt som mulig.