

Green Cargo AB

Sikkerhetssertifikat del b Sikkerhet på operativt nivå og opplæring

TILSYNSRAPPORT NR. 2015-07

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvik.....	4
4	Observasjoner	5
5	Andre forhold.....	5
6	Om tilsynet	5
6.1	Administrative data	5
6.2	Gjennomføring	5
6.3	Omfang	5
6.4	Kriterier	6
6.5	Om avvik og observasjoner.....	6
6.6	Revisjonsrapport	6
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	6
6.8	Tilbakemeldinger etter tilsyn	6
	Vedlegg 1 - Hjemmelstekster	8

1 Bakgrunn og mål

Green Cargo AB har sikkerhetssertifikat del b til å drive godstrafikk over hele det nasjonale jernbanenettet.

Tilsynet ble gjennomført som en revisjon med intervjuer både på Green Cargos kontorer i Solna og i Kiruna.

Tilsynet hadde som mål å avklare hvorvidt Green Cargo gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Tema for tilsynet var oppfølging av forrige tilsyn (2012-20), identifisering og vurdering av risiko og formidling av denne risikoen til operativt personell ved kjøring i Norge, og rapportering av hendelser.

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

2 Konklusjon

Green Cargo framstår som godt organisert for å håndtere produksjon av godstransport.

Green Cargos opplæring framstår som strukturert og tilpasset det behov som den enkelte har for opplæring, blant annet ved repetisjonsopplæringen.

Green Cargo har enkelte mangler i vurderingene av risiko, blant annet ved identifiseringen av farer på de ulike strekningene som det kjøres på. Dette kan være viktig grunnlag for den strekningsopplæringen som gis til førerne. Det dokumenterte innholdet i strekningsopplæringen framstår derfor som ufullstendig.

Green Cargo har et omfattende sikkerhetsstyringssystem, men mangler enkelte bestemmelser for kjøring i Norge.

Green Cargo har noen mangler ved rapportering og oppfølging av hendelser.

Rapportdato: 29.6.2015

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Geir-Rune Samstad

Revisjonsleder

3 Avvik

Avvik 1

Underlaget for strekningsopplæringen som gis til førere som kjører i Norge er mangelfullt.

Avvik fra:

Opplæringsforskriften § 8, og sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2 første ledd

Revisjonsbevis:

1. Green Cargos strekningsbok inneholder ikke all relevant dokumentasjon for føreren. Strekningsboken inneholder kun den beskrivelsen Jernbaneverket har for strekningen. Det er heller ikke angitt i annen dokumentasjon hvilke forhold som er relevante for framføringen (for eksempel risikovurderinger eller opplæringsmaterieil).

Merknad:

- Det opplyses i intervjuene at den nødvendige kompetansen formidles til nye førere.
- Green Cargo viste eksempel på hvordan de planlegger å utforme strekningsbeskrivelsen. Arbeidet er ikke ferdig for strekningene.

Avvik 2

Green Cargo har manglende vurderinger av risiko ved kjøring i Norge.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1

Revisjonsbevis:

1. Green Cargo har ikke gjennomført en risikovurdering for godstogsportet Loenga - Alnabru.
2. Green Cargos faridentifiseringer i forbindelse med risikovurderingene i Norge er mangelfulle (jf. veiledning om fareidentifisering for togframføring).

Avvik 3

Green Cargo mangler bestemmelser for å sikre at dragkrok ikke overbelastes under kjøring i Norge.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3 første ledd, jmfør togframføringsforskriften §§ 2-3 og 4-2.

Revisjonsbevis:

1. Green Cargo kan ikke redegjøre for tillatt belastning på dragkroken ved kjøring i stigning, som for eksempel Loenga – Bryn.
2. Tabell for tillatt togvekt for RE-lok tar ikke hensyn til JBVs begrensning for tillatt maksvekt i Tistedalsbakken.

Avvik 4

Green Cargo har enkelte mangler i rapportering, oversikt og oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2, og Varslings- og rapporteringsforskriften §§ 5 og 6

Revisjonsbevis:

1. Green Cargo rapporterer ikke alle hendelser til SJT. Antall rapporterte hendelser fra JBV til SJT hvor Green Cargo er involvert er mye høyere enn antall hendelser rapportert fra Green Cargo til SJT.
2. Green Cargo har ikke oversikt over alle hendelser som er rapportert til SJT.
 - Hendelse 9.4.2014 vedrørende utfall av GSM-r er meldt til SJT, men fins ikke i Green Cargos oversikt over hendelser.
3. Førere rapporterer ikke alle hendelser til Green Cargo. Det opplyses at enkelte av disse hendelsene rapporteres til JBV.
4. Hendelse 4.7.2014 vedrørende kjøring uten ATC er lukket uten at gjennomførte tiltak er dokumentert.

4 Observasjoner

Det ble ikke notert observasjoner under revisjonen.

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2015-07
Saksnr.:	15/260
Virksomhet:	Green Cargo AB
Kontaktperson:	Erik Hedlund
Revisjonslag:	Geir-Rune Samstad, revisjonsleder
	Mette Mjelstad, fagrevisor
	Ewa Nordling, observatør

6.2 Gjennomføring

Virksomheten har gitt nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring. Tidspunktene for gjennomføringen var slik:

Åpningsmøte:	14.4.2015
Feltarbeid:	14.-15.4.2015
Sluttmøte:	15.4.2015

6.3 Omfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Green Cargo. Den omfattet følgende aktiviteter og enheter: Trafikksikkerhetsstab og opplæringsansvarlige i Solna og gruppeleder, instruktør og lokførere i Kiruna.

Målene for revisjonen ble oppfylt og omfanget var tilstrekkelig for å vurdere i hvilken grad Green Cargo følger jernbanelovgivningen ved kjøring i Norge. Revisjonen omfattet ikke Green Cargos opplæringscenter ettersom det ikke er gitt opplæring til andre jernbaneforetak.

6.4 Kriterier

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 avvik og observasjoner

Revisjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe objektive bevis 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.

6.6 Revisjonsrapport

Denne revisjonsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering. Det vil si at tilsynsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke.

Tilsyn 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 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.

På tilsynets hjemmeside er det gitt nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [avviksoppfølging](#)

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 sikkerhetsattest/tillatelsen tilbake. Vår hjemmeside gir mer informasjon om [sanksjonsmiddelbruk](#).

6.8 Tilbakemeldinger etter tilsyn

Via nettsidene våre kan dere 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

Opplæringsforskriften § 8. Dokumentasjon av opplæringen

Den som driver jernbanevirksomhet skal kunne dokumentere hvordan opplæringen gjennomføres, herunder hvilken opplæring hver enkelt som utfører arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 har gjennomgått

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.

Avvik 2

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.

Avvik 3

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

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

Prosedylene 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 og
- c) enkeltvedtak truffet av myndighetene.

Prosedylene og/eller bestemmelsene skal sikre samsvar med standarder og andre krav i hele virksomhetens og de enkelte delsystemenes livssyklus.

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.

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 4

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2. Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser

Jernbanevirksomheten skal ha system for intern rapportering, registrering, granskning og analyse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser 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.

Tiltakene skal følges opp og effekten evalueres. Inntil nødvendige tiltak er iverksatt skal det ved behov gjennomføres kompenserende 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.

§ 6. Rapportering av jernbanehendelse

Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager. Rapportering kan skje elektronisk.

Rapportering av jernbanehendelser skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten.