

Grenland Rail AS

Revisjon sikkerhetsstyring

TILSYNSRAPPORT NR. 2017-32

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvik.....	4
4	Observasjoner	6
5	Andre forhold.....	6
6	Om tilsynet	6
6.1	Administrative data	6
6.2	Gjennomføring	6
6.3	Omfang	6
6.4	Kriterier	7
6.5	Om avvik og observasjoner.....	7
6.6	Tilsynsrapport.....	7
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	7
6.8	Tilbakemeldinger etter tilsyn	7
	Vedlegg 1 - Hjemmelstekster	8

1 Bakgrunn og mål

Grenland Rail AS har i medhold av lisensforskriften sikkerhets sertifikat til å drive godstransport på det nasjonale jernbanenettet, unntatt Flåmsbanen.

Tilsynet ble gjennomført som en revisjon.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Grenland Rail gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Revisjonen dekket togframføring, opplæring og godkjenning/sertifisering av personell, risikostyring, beredskap og oppfølging av avvik. I tillegg var det fokus på ledelsens engasjement i sikkerhetsarbeidet.

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

2 Konklusjon

Grenland Rail fremstår med engasjerte medarbeidere. Virksomheten er godt i gang med å gjennomføre ny organisasjon og bygge opp kompetanse på flere områder, der det også arbeides for i større grad å fordele ansvar og redusere personavhengighet. Det er fortsatt behov for å gå opp enkelte ansvarsforhold. På flere områder beskriver Grenland Rail en praksis i tråd med kravene i lovgivningen, men det gjenstår å sikre bedre samsvar mellom dokumentasjon og praksis.

Rapportdato: 7.12.2017

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør
Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Arild Bruun
Revisjonsleder

3 Avvik

Avvik 1

Det er en del mangler ved dokumentasjonen når det gjelder opplæring av førere.

Avvik fra:

Førerforskriften §§ 16 og 18 første og annet ledd samt § 3b som gjennomfører kommisjonsvedtak 20011/765/EU artikkel 4.2 bokstav a, d, f, g og h og artikkel 9 bokstav c
Førerforskriften vedlegg VI punkt 8.1 og 8.2

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke tydelige krav/dokumenterte krav til forkunnskap for å kunne få opplæring som fører hos Grenland Rail.
Merknad
Det ble opplyst at det kreves fullført opplæring fra Norsk jernbaneskole eller tidligere sertifisering hos annet jernbaneselskap
2. Det er ikke beskrevet hva den teoretiske delen av føreropplæringen innebærer.
Merknad
Det er ikke beskrevet hva som skal gjennomgås av teori, hva teorien består av, hvilken dokumentasjon som danner grunnlag for teori, og hva som skal gjennomgås under praksis. Ref.: førerforskriften § 16
3. Det er ikke dokumentert en overordnet opplæringsplan for førere i GR, der blant annet målene i vedlegg V og VI er gjengitt og der det beskrives en progressiv opplæring som beskriver hva som skal til for at føreren har oppnådd kompetanse som angitt i målene i vedlegg V og VI.
Merknad
Grenland Rail beskrev under tilsynet en praksis i tråd med kravene. Ref.: førerforskriften § 18 annet ledd, jf. § 3b (vedtak 2011/765/EU artikkel 4.2 bokstav d og f).
4. Det er ikke beskrevet eller dokumentert hvordan strekningsanalysen gjengis og brukes i opplæringen. Det er således ikke dokumentert hvordan kompetanse om risiko på strekning og kunnskap om strekning overføres til fører under opplæring.
Merknad
Det ble opplyst at dette gjøres i praksis. Ref.: førerforskriften § 18 annet ledd, jf. § 3b (vedtak 2011/765/EU artikkel 4.2 bokstav d og f).
5. Opplæringsplan GR-OP-007 anvendes ikke som opplæringsplan, men som et utgangspunkt for verifisering av forkunnskaper til førere som har vært sertifisert av andre selskaper. Dette er ikke dokumentert/opdatert i sikkerhetsstyringssystemet.
6. Det kan ikke dokumenteres eller redegjøres for hva instruktøren skal gi av opplæring.
Merknad
Det er oppført i GR-PR-024 at en fører skal gi opplæring, ikke en instruktør. Ref.: førerforskriften § 18 annet ledd, jf. § 3b (vedtak 2011/765/EU artikkel 4.2 bokstav a, og f).
7. Opplæringen på strekningen baserer seg i hovedsak på instruktørens erfaring. Det er således ikke dokumentert at instruktørene gir samme opplæring på strekningene til alle førerkandidater.
Merknad
Det finnes en sjekklister som instruktør benytter ved opplæringen, men sjekklister gir på enkelte områder åpning for skjønn hos den enkelte instruktør. Ref.: førerforskriften § 18 annet ledd, jf. § 3b (vedtak 2011/765/EU artikkel 4.2 bokstav a, d og f).
8. Det foreligger ikke et system for å evaluere opplæringen og opplæringens innhold. Grenland Rail har ikke et etablert system for å vurdere innholdet i opplæringen, kursvarighet o.l. Ref.: førerforskriften § 18 annet ledd, jf. § 3b (vedtak 2011/765/EU artikkel 4.2 bokstav g og h).

9. Testing av språkkunnskaper verifiserer ikke at førerne innehar norskkunnskaper på nivå B1.
Merknad:
Språktesting skjer ved at praktisk og teoretisk prøve er på norsk, men det opplyses at førere med svensk og norsk morsmål ikke behøver testes. Ref.: førerforskriften § 18 annet ledd, jf. vedlegg VI 8.2.
10. Det er ikke gjengitt hvordan prøving av fører på strekning oppfyller kravene til kompetanse i vedlegg VI.
Merknad
Ved prøving av fører på strekning benyttes en sjekklister som samsvarer med den sjekklister instruktør benytter i opplæringen. Det er imidlertid ikke dokumentert hvordan sjekklister ivaretar kravene i vedlegg VI. Ref.: førerforskriften § 18 annet ledd siste punktum, jf. § 3b (vedtak 2011/765/EU artikkel 4.2 bokstav f og artikkel 9 bokstav c).

Avvik 2

Det er enkelte mangler ved beskrivelse av ansvarsforhold i Grenland Rail

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-5 Klare ansvarsforhold

Revisjonsbevis:

1. Fordeling av ansvar er mangelfullt beskrevet. F.eks. gjelder dette ansvaret for beredskap og for gjennomføring og oppfølging av risikovurderinger.
2. Fører har ansvaret for at lasten er sikret. Fører kontrollerer ikke toget, dette oppgis å gjøres av skifter.

Merknad

Det ble under revisjonen gitt uttrykk for at ansvarsforholdene er kjent innenfor Grenland Rail.

Avvik 3

Det er mangler ved årsaksanalyser ved oppfølging av uønskede hendelser og avvik

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2.Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser og § 7-4 oppfølging av avvik

Revisjonsbevis

1. Det fantes eksempler på mangelfulle årsaksanalyser ved oppfølging av uønskede hendelser/avvik. F.eks. blir det angitt årsaker som «uvisst», «kommunikasjon med driftsoperatør», «feil på Stroco» etc.

Avvik 4

Det er enkelte mangler ved dimensjonerende beredskapsanalyse.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7, første ledd. *Beredskap*

Revisjonsbevis

1. Det er enkelte mangler ved utført beredskapsanalyse
 - a. Det fremkommer ikke hvem som har utført analysen

- b. Det fremkommer ikke dimensjonerende hendelser
- c. Det fremkommer ikke hva som er underlaget for analysen
- d. Det fremkommer ikke hva behovet for beredskapsutstyr bygger på
- e. Det er ikke satt funksjonskrav eller ytelsesmål for beredskapen

Avvik 5

Ved montering av endret bremsekomponent er det ikke sendt melding til Statens jernbanetilsyn før iverksettelse av endringen

Avvik fra

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

Revisjonsbevis

1. Det fantes eksempel på modifikasjon av rullende materiell som ikke er meldt Statens jernbanetilsyn, f.eks. ved bytte av bremseklossholder.

4 Observasjoner

Det er ikke notert observasjoner under revisjonen.

5 Andre forhold

I revisjonen ble bestemmelsene for begrensninger i togstørrelsen, herunder anbefaling om starttrekkraft og belastning på kobbelt gjennomgått. Tilsynet vil gjøre en egen oppfølging av grunnlaget for bestemmelsene og hvordan bestemmelsene håndteres i praksis ved en senere anledning.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2017-32
Saksnr.:	17/726
Virksomhet:	Grenland Rail AS
Kontaktperson:	Joakim Wold
Revisjonslag:	Mette Mjelstad, Bente Mjøs og Arild Bruun

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:	13.11.2017
Feltarbeid:	13.11.-14.11.2017
Sluttmøte:	14.11.2017

6.3 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Grenland Rail AS ved verksted i Drammen.

6.4 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: www.sjt.no.

6.5 Om avvik og observasjoner

Tilsyn 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 Tilsynsrapport

Denne tilsynsrapporten 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 sikkerhetssertifikatet/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

Førerforskriften

§ 3b.

Kommisjonsvedtak 2011/765/EU av 22. november 2011 om kriterier for godkjenning av opplæringssentra for opplæring av førere, om kriterier for godkjenning av sensorer og kriterier for organisering av prøver etter europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

§ 16. *Krav til opplæringsmetode*

Det skal være en god balanse mellom teoretisk og praktisk opplæring. Dataassistert opplæring kan benyttes for individuell læring av driftsregler, signaleringssituasjoner osv.

§ 18. *Krav til opplæring og prøving for sertifikat*

Opplæringen for sertifikat må minst omfatte målene i vedlegg V og VI.

Etter opplæringen skal førerne bestå en prøve som viser deres spesifikke yrkeskompetanse. Der det er relevant, skal føreren også prøves i språkkravene i vedlegg VI. Opplæring og prøver skal gjennomføres i samsvar med kravene som følger av § 3b.

...

Vedlegg VI

8. *Språkprøver*

Førere som skal kommunisere med infrastrukturforvaltningen om kritiske sikkerhetsspørsmål, skal ha ferdigheter i minst ett av språkene som angis av vedkommende infrastrukturforvaltning.

1. Språkferdighetene skal være tilstrekkelige til at de kan kommunisere aktivt og effektivt i rutinesituasjoner, vanskelige situasjoner og nødssituasjoner. De må kunne benytte de meldingene og den kommunikasjonsmetoden som er angitt i TSI-en for drift og trafikkstyring.

For å oppfylle kravene fastsatt i nr. 1 må førerne kunne forstå (både ved å lytte og lese) og kommunisere (både muntlig og skriftlig) i samsvar med nivå B1 i Europarådets felles europeiske referanseramme for språk (Common European Framework of Reference for Languages (CEFR)).

Sikkerhetsstyringsforskriften

§ 4-5. *Klare ansvarsforhold*

Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellens ansvar og myndighet klart fremgår.

Den øverste ledelsen har ansvaret for at alle arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten er identifisert. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt ansvar og myndighet i forhold til arbeidsoppgavene er klart beskrevet.

§ 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.

§ 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.

§ 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.

Kjøretøysforskriften

§ 13. *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. Denne meldingen skal minst inneholde:

- a) navn på kontaktperson,
- b) planlagt fremdrift i anskaffelsesprosessen,
- c) beskrivelse av kjøretøyet (systembeskrivelse),
- d) plan over sikkerhetsaktiviteter som skal gjennomføres i forbindelse med anskaffelsen (sikkerhetsplan),
- e) oversikt over TSI-er og/eller standarder som kreves i forbindelse med anskaffelsen, og
- f) risikovurderinger i samsvar med prinsippene i den felles sikkerhetsmetoden som er benyttet som underlag ved vurdering av løsning.

Melding kan utelates i følgende tilfeller:

- a) i forbindelse med søknad om tillatelse til ibruktaking av kjøretøy nevnt i § 10 som ikke skal kjøre som tog eller skift
- b) i forbindelse med søknad om tillatelse etter § 12
- c) i forbindelse med søknad om tillatelse etter § 16.

