

Green Cargo AB

**Revisjon med tema oppfølging av
sikkerhets sertifikat del B, herunder
risikovurdering/-styring.**

TILSYNSRAPPORT NR. 2018-06b

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	Kriterier	5
6.4	Om avvik og observasjoner.....	6
6.5	Tilsynsrapport.....	6
6.6	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	6
6.7	Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?	6

1 Bakgrunn og mål

Green Cargo AB er i medhold av lisensforskriften¹ gitt sikkerhets sertifikat del B for godstransport med farlig gods på hele det nasjonale jernbanenettet med unntak av Flåmsbana.

Tilsynet hadde som mål å avklare hvorvidt Green Cargo AB (GC) gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Tilsynet omfattet GCs oppfølging av tidligere tilsyn, strekningsvise risikovurderinger, beredskap og formidling av risiko- og beredskapsforhold til operativt personell. Revisjonen omfattet gjennomgang av dokumenter og intervjuer knyttet til ovennevnte tema.

Tilsynet ble gjennomført som en revisjon og på bakgrunn av det fastlagte årsprogram for tilsyn 2018.

2 Konklusjon

Det ble identifisert ett avvik.

Basert på erfaringene fra revisjonen og at funnene i revisjonen også var identifisert av virksomheten selv er det tilsynets vurdering at risikostyring er en integrert del av Green Cargos styringssystem. Videre er det tilsynets vurdering at sikkerhetsledelsen i Green Cargo AB og ledelsen i Driftsområde Norge er aktivt engasjert og følger opp risikostyringen.

Rapportdato: 01.06.2018

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

Kuno Lundkvist
Revisjonsleder

¹ Forskrift om lisens, sikkerhets sertifikat, sikkerhetsgodkjenning og andre forhold relatert til sikkerheten på jernbanen av 20. desember 2016 nr.1747

3 Avvik

Avvik 1 Grunnlaget for dimensjonering og verifisering av den etablerte beredskapen fremkommer ikke av beredskapsdokumentasjonen.

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7, første ledd og § 7-3, første ledd (se vedlegg 1 for hjemlingstekst)

Tilsynsbevis:

- Gjeldende beredskapsanalyse er utarbeidet i 2014 (datert 31.10.2014). Det fremgår ikke hvilke interne og eksterne risikovurderinger analysen bygger på, heller ikke hvilke funksjons- og ytelseskrav beredskapen skal tilfredsstillere.

Merknad 1: Beredskapsanalysen er begrenset og gir ikke underlag til å kunne vurdere dimensjoneringen av virksomhetens beredskapsbarrierer og tilstrekkeligheten av den etablerte beredskapen knyttet til GCs kjøring av tog på norske strekninger. Den vurderer ikke rammebetingelser knyttet til sentrale beredskapsaktører, f.eks. infrastrukturforvalter og nødetater, og som vil ha føringer for virksomhetens beredskap.

Bane NOR har de siste årene gjort større endringer i beredskapen knyttet til infrastrukturen. Dette er endringer som jernbaneforetakene må bygge videre på slik at beredskapen blir koordinert og samordnet på tvers av de forskjellige beredskapsaktørene, jf. også sikkerhetsstyringsforskriften² og [SJT's veiledning om beredskap i jernbanevirksomhet](#).

Merknad 2: GCs beredskap mot utilsiktede hendelser består av organisatoriske, operasjonelle og tekniske tiltak og er etablert og basert på jernbanevirksomhetens driftserfaring. GC kan med utgangspunkt i virksomhetens eksisterende beredskapsplaner og -løsninger, håndteringen av hendelser og gjennomførte øvelser sannsynliggjøre en operativ beredskap.

Merknad 3: GC opplyser at kriseledelsessystemet «Crisis Commander» er innkjøpt og under implementering i virksomheten.

Merknad 4: GC opplyser at midlertidig økning i risiko grunnet spesielle værforhold, f.eks. flom og skred-/rasfare, håndteres i tråd med retningslinjer gitt av bl. a. Bane NORs strekningsbeskrivelse (SJV) og trafikkregler for jernbanenettet (TJV).

Merknad 5: Mangler knyttet til sikkerhetsstyringsforskriftens krav til beredskap er ikke behandlet i virksomhetens Sikkerhetsråd eller ved ledelsens gjennomgang.

- Det gjenstår å etablere ytelses- og funksjonskrav til beredskapen, samt verifisere disse i relevante øvelser.

Merknad: Det er gjennomført beredskapsøvelser i 2016 og i 2018 og det foreligger en plan for ytterligere øvelser i 2018.

Beredskapens tilstrekkelighet er ikke vurdert i «Ledelsens gjennomgang».

² FOR-2011-04-11-389; Forskrift om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet

4 Observasjoner

Observasjon 1 Det foreligger ikke en samlet risikovurdering

Tilsynsbevis:

- Det foreligger ikke noen samlet risikovurdering av GCs aktiviteter på det norske jernbanenettet.

Merknad: Det er utarbeidet risikovurderinger på enkelte aktiviteter, strekninger og forhold knyttet til den norske aktiviteten

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2018-06b
Saksnr.:	18/112
Virksomhet:	Green Cargo AB
Kontaktperson:	Thomas Kullgraf
Revisjonslag:	Mette Mjelstad, fagrevisor SJT Tom Helsinghof, fagekspert SJT Jørn Inge Østgård, observatør SJT Kuno Lundkvist, revisjonsleder SJT

6.2 Gjennomføring

6.2.1 Omfang

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

Åpningsmøte:	10. april 2018
Feltarbeid:	10.-11. april 2018
Sluttmøte:	13. april 2018

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Green Cargo AB på Alnabru-terminalen, og omfattet det norske sikkerhets sertifikatet del B og dekket risikovurdering/-styring, herunder:

- Oppfølging av forrige tilsyn
- Oppfølging av avvik og hendelser
- Beredskap mot utilsiktede hendelser

6.2.2 Måloppnåelse

Målsettingen med revisjonen er oppnådd.

6.3 Kriterier

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

6.4 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. Tilsynsbevisene vil være grunnlaget for 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.

6.5 Tilsynsrapport

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom tilsynet.

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.

6.6 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 rapporten følger som vedlegg.

Se en nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [avviksoppfølging](#) på tilsynets hjemmeside.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik basert på 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 [virkemiddelbruk](#).

6.7 Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?

SJT skal bidra til sikkerhet på jernbanen, og tilsynsaktiviteter er viktige virkemidler. Arbeidet krever mye personell og tid fra dem vi fører tilsyn med og oss. Det er viktig at tilsyn gjennomføres effektivt, med søkelys på det viktigste for sikkerheten.

Vi ønsker å være tydelige i vår kommunikasjon, og at tilsynsbesøk skal oppfattes som nyttig for sikkerhetsarbeidet. Vi ønsker derfor en vurdering av gjennomføringen av dette tilsynet og rapporten.

Vår kontaktperson i virksomheten vil snart motta en epost-invitasjon til å svare på en elektronisk tilfredshetsundersøkelse. Den er ikke anonym, og kan besvares flere ganger og av flere personer. Vi ønsker flest mulige tilbakemeldinger om tilsynet.

Vi vil ikke svare direkte på vurderingene eller innspillene som kommer (med mindre vi blir bedt om det), men se trender og utvikling over tid og inkludere dette i vårt forbedringsarbeid.

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

Avvik 1 Grunnlaget for dimensjonering og verifisering av den etablerte beredskapen fremkommer ikke av beredskapsdokumentasjonen.

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7, første ledd

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.

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-3, første ledd

Jernbanevirksomheten skal regelmessig gjennomføre øvelser for å verifisere at beredskapen fungerer etter sin hensikt.