

Grenland Rail AS

Revisjon

Risikovurderinger, kjøretøy, uønskede hendelser og opplæring

TILSYNSRAPPORT NR. TOG-2021-14

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Bakgrunn og mål | 3 |
| 2 | Konklusjon..... | 3 |
| 3 | Avvik..... | 4 |
| 4 | Observasjoner | 7 |
| 5 | Andre forhold..... | 7 |
| 6 | Om tilsynet | 7 |
| 6.1 | Administrative data | 7 |
| 6.2 | Tidspunkt for gjennomføring..... | 7 |
| 6.3 | Hvordan gjennomførte vi tilsynet? | 7 |
| 6.4 | Oppnådde vi målet med tilsynet? | 7 |
| 6.5 | Hva er grunnlaget for vår vurdering av virksomheten? | 7 |
| 6.6 | Hva er avvik og observasjoner? | 7 |
| 6.7 | Hva inneholder tilsynsrapporten? | 8 |
| 7 | Oppfølging og konsekvenser av avvik | 8 |

1 Bakgrunn og mål

Grenland Rail AS har sikkerhetssertifikat til å drive godstransport over hele jernbanenettet. Tilsynet ble gjennomført som en revisjon.

Målet med tilsynet var å avklare om Grenland Rail følger jernbanelovgivningen. Tilsynet dekket sikkerhetsstyring med spesiell vekt på risikovurderinger, oppfølging av uønskede hendelser, vedlikehold av kjøretøy og opplæring av skiftepersonell og førere.

Vi gjennomførte dette tilsynet på bakgrunn av SJTs årsprogram for tilsyn.

2 Konklusjon

Grenland Rail har omfattende mangler når det gjelder prioriteringer, oppfølging og dokumentasjon innen sikkerhetsstyring, blant gjennom sammenstilling, sortering og systematisk oppfølging av innrapporterte hendelser. Noen av de forholdene som er avdekket i denne revisjonen når det gjelder kjøretøy er også avdekket ved tidligere tilsyn.

Det er positivt at Grenland Rail har en høy rapporteringsgrad av hendelser.

Prosesen for risikovurderinger har stort behov for oppdatering. Dette inkluderer utarbeidelse av egnede risikoakseptkriterier. Virksomheten har økt i omfang og arbeidet med risikovurderinger slik det fremstår er ikke tilpasset denne endringen. Risikovurderingene identifiserer i liten grad behov for risikoreduserende tiltak og konkluderer med at risikoen er akseptabel. Måten risikovurderinger gjennomføres på i dag er lite egnet til å identifisere behov for risikoreduserende tiltak og til å dokumentere at virksomheten drives innen akseptabel risiko.

Grenland Rail har god orden når det gjelder vedlikehold av kjøretøy, men det er behov for forbedring i dokumentasjonen av styring av vedlikehold. Dette gjelder blant annet styring av endringer og eventuelle behov for nye tillatelser til å ta i bruk kjøretøy.

Den dokumenterte styringen av opplæring av operativt personell, blant annet førere, er forbedret siden tilsynet i 2017, men det er fortsatt mangler i dokumentasjonen. Dette gjelder også for skiftepersonell.

Manglene som er avdekket innen sikkerhetsstyring hos Grenland Rail er så omfattende at tilsynet kommer til å følge funnene opp med et særskilt tilsyn.

Rapportdato: 17.06.2021

Sign.:

Sign.:

Øystein Ravik
Avdelingsdirektør tilsyn

Geir-Rune Samstad
Revisjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

3 Avvik

Avvik 1

Det er mangelfull oppfølging av uønskede hendelser

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2. Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser

Tilsynsbevis:

1. Det er mangelfullt dokumentert hvordan uønskede hendelser brukes i styring av risiko, for eksempel samlet vurdering eller overføring til trend eller tilbakeføring til risikovurderinger.
2. Det kan ikke dokumenteres vurdering av effekt av gjennomførte tiltak.
3. Det kunne ikke dokumenteres at erfaringer fra UH inngår i repetisjonsopplæringen.
4. Det er ingen dokumentert prosess for oppfølging og gjennomføring av tiltak etter uønskede hendelser. Tiltak etter tekniske feil rapporteres ikke tilbake i oversikt over alle avvik.
5. Tiltak etter uønskede hendelser i oversendt excel-ark er mangelfulle.

Avvik 2

Risikoakseptkriteriene er ikke egnet som beslutningskriterier for de problemstillinger og detaljeringsnivå risikovurderingene skal dekke

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4 andre ledd. Risikoakseptkriterier

Tilsynsbevis:

1. Det er manglende dokumentert grunnlag for etablerte risikoakseptkriterier.
2. Risikoakseptkriteriene som benyttes er ikke tilpasset de ulike risikovurderingene som gjennomføres.
3. Gjennomførte risikovurderinger er mangelfulle med tanke på bruk av egnede risikoakseptkriterier.

Avvik 3

Det er mangler i oppfølgingen og oppdateringen av risikovurderinger

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger.

Tilsynsbevis:

1. Metodikk og underlag for risikovurderinger er ikke fulgt opp og revidert.
2. Ved hendelser, som for eksempel skade på personell, er det ikke vist til sikker jobb analyser eller at operasjonen er risikovurdert i etterkant.
3. Det er behov for å oppdatere risikomatriksen som er brukt i «risikovurdering planlagt drift».

4. Oversikt over gjennomførte risikovurderinger inneholder ikke alle risikoanalyser/-vurderinger, som for eksempel strekningsanalysene.

Avvik 4

Det er mangler ved gjennomføring av risikovurderinger

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger

Tilsynsbevis:

1. Det kunne ikke begrunnes valg av hensiktsmessig metode for risikovurderinger. Grovanalyse brukes som metode for risikovurderinger, uavhengig av hva som risikovurderes.
2. Det mangler utførte risikovurderinger
 - Flytting av vedlikeholdsbase
 - Fareidentifisering ved vurdering av risiko på strekninger fremgår ikke

Avvik 5

Det er mangler i sikkerhetsstyringen

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2. Krav om sikkerhetsstyring

Tilsynsbevis:

1. Konsekvensfaktoren og sannsynlighetsfaktoren og hva som initierer tiltak i risikomatrixene som benyttes i risikovurderingene er ikke oppdaterte med bakgrunn i egne erfaringer.
2. Det er ingen styrt prosess for vurdering av strekningskompatibilitet for det enkelte kjøretøy/kjøretøytype.
Merknad 1: Dette er et gjentatt funn fra tilsyn 2016-01.
Merknad 2: Sikker transport analyse inneholder en vurdering av kompatibilitet av materiell på den strekningen som det skal kjøres på i det nye oppdraget, men denne sier ingenting om hvilke vurderinger som er gjort.
Merknad 3: Dette er også et krav i kjøretøyforskriften § 4 andre ledd.
3. Melding om endring av lok ble ikke sendt før etter gjennomføring av endring.
Merknad: Endringen er meldt i 2021. Endringen ble utført i 2016.
4. Avvik fra revisjonsrapport 2017-32, om manglende melding om endring av bremsekomponent, er ikke håndtert som beskrevet i tilbakemelding gitt fra Grenland Rail i forbindelse med lukking av dette avviket.
Merknad: Dette er også et avvik fra sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4 om oppfølging av avvik.
5. Det dokumenteres ikke alltid hvilke vurderinger som er gjort ved kjøring uten virksam ATC.
6. I underkategori for rapportering av hendelser er det en stor «samlepost» med tilløp til hendelser. Ingen av sikkerhetsmålene er rettet mot disse hendelsene.
7. Tekniske feil på materiell oversendes vedlikeholdsleder, som ikke har en dokumentert prosess for risikobasert vedlikeholdsstyring.

8. Det kunne ikke fremvises dokumentasjon på kartlegging av kompetanse for å vurdere opplæringsbehov til førere som leies inn.
Merknad: Alle førere som leies inn gjennomgår opplæring og testing før sertifisering
9. Avvik om evaluering av opplæring ble etter revisjon i 2017 lukket med begrunnelse i at det skulle gjennomføres medarbeidersamtaler. Det ble opplyst at medarbeidersamtaler er gjennomført men ikke innenfor frist satt i prosedyre for medarbeidersamtaler.

Avvik 6

Det er mangler i sikkerhetsstyringssystemet

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Tilsynsbevis:

1. Prosess for gjennomføring av vedlikehold er mangelfull.
2. Prosessen for modifikasjon av kjøretøy er mangelfull.
3. Virksomheten har vedlikeholdsaktiviteter som ikke er beskrevet. Beskrivelsene i styringssystemet fanger ikke opp kravene til underlagsdokumentasjon for hver enkelt arbeidsoppgave.
4. Sikkerhetskritiske komponenter er ikke identifisert.
Merknad: Det er også et krav i kjøretøyforskriften § 7 at man skal identifisere sikkerhetskritiske komponenter.
5. GR-PR-003 er overordnet for all strekningsopplæring. Dokumentet angir ikke tid for opplæring på den enkelte strekning, og det mangler referanser til underliggende dokumentasjon.

Avvik 7

Det er enkelte mangler i oversikt over etablerte barrierer ved bruk av dobbeltsignatur ved sluttkontroll

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-3. Enkeltfeilprinsippet og barriere

Tilsynsbevis:

1. Sluttkontrollen av vedlikehold inneholder dobbeltsignaturer, men mangler beskrivelser av betydningen av denne signaturen.
2. Dokument for sluttkontroll er mangelfullt i forhold til hva som skal sjekkes ved sluttkontroll. Og da vet man ikke hvilke barrierer som ivaretas/fins.

Avvik 8

Det er enkelte mangler i dokumentasjonen ved opplæring av førere

Avvik fra:

Førerforskriften §§ 18. Krav til opplæring og prøving og §19. Periodisk prøving, og sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3. Opplæring

Tilsynsbevis:

1. GR-PR-003 er overordnet for all strekningsopplæring. Dokumentet angir ikke tid for opplæring på den enkelte strekning, og det mangler referanser til underliggende dokumentasjon
2. Det kunne ikke dokumenteres en evaluering av gjennomført opplæring.

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.: | TOG-21-14 |
| Saksnr.: | 21/6049 |
| Virksomhet: | Grenland Rail AS |
| Kontaktperson: | Joakim Wold |
| Revisjonslag: | Jan-Petri Bengtson, Mette Mjelstad, Ola Fossum og Geir-Rune Samstad |

6.2 Tidspunkt for gjennomføring

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

| | |
|--------------|----------------|
| Åpningsmøte: | 13.04.2021 |
| Feltarbeid: | 13.-15.04.2021 |
| Sluttmøte: | 15.04.2021 |

6.3 Hvordan gjennomførte vi tilsynet?

Tilsynet er gjennomført via TEAMS-møter.

6.4 Oppnådde vi målet med tilsynet?

Målene for revisjonen, dekningen av revisjonsomfanget og revisjonskriteriene ble oppnådd.

6.5 Hva er grunnlaget for vår vurdering av virksomheten?

Grunnlaget for vurdering av virksomheten er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: www.sjt.no.

6.6 Hva er avvik og observasjoner?

Gjennom tilsynet vi har gjennomført, har vi notert en del fakta – såkalte tilsynsbevis. Basert på disse tilsynsbevisene har vi vurdert om dere oppfyller de kravene som jernbanelovgivningen stiller. Vi har da funnet noen avvik og gjort noen observasjoner.

Avvik er forhold som ikke oppfyller kravene i jernbanelovgivningen.

Observasjoner er forhold som ikke er avvik, men som kan utvikle seg til det dersom dere ikke iverksetter tiltak.

Selv om dere kun blir pålagt å følge opp avvikene, så forventer vi at dere vurderer observasjonene og håndterer disse slik at de ikke utvikler seg til eller bidrar til avvik.

6.7 Hva inneholder tilsynsrapporten?

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvikene og observasjonene vi har funnet.

I tilsynsrapportene våre skriver vi for det meste om de funnene vi har gjort som viser at dere ikke oppfyller kravene i jernbanelovgivningen. Det betyr at vi skriver lite om det vi ser som er i orden.

Tilsyn er basert på stikkprøver. Det betyr at det kan finnes avvik hos dere som vi ikke har sett.

7 Oppfølging og konsekvenser av avvik

Der vi finner avvik, pålegger vi som hovedregel at dere innen en frist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak for å fjerne både avvikene og årsakene til disse og evaluerer effekten av tiltakene dere har gjennomført.

På hjemmesiden vår kan dere lese mer om hvordan vi [gjennomfører og følger opp tilsyn](#). Der finner dere også en mer detaljert veiledning om hvordan dere [følger opp avvik og uønskede hendelser](#).

Dere må selv vurdere hvor alvorlige avvikene er, og om dere bør gjennomføre tiltak raskere enn de fristene vi har satt.

Der vi har funnet alvorlige avvik, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet/tillatelsen tilbake. Vår hjemmeside gir mer informasjon om hvilke [virkemidler og sanksjoner](#).

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

Avvik 1

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 kompensierende tiltak.

Avvik 2

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4 andre ledd. Risikoakseptkriterier

Den øverste ledelsen har ansvaret for å etablere risikoakseptkriterier. Kriteriene skal omfatte personer, eiendom og miljø.

Risikoakseptkriteriene skal være egnet som beslutningskriterier for de problemstillinger og detaljeringsnivå risikovurderingene skal dekke.

Kriteriene skal omfatte risiko som virksomheten representerer og blir eksponert for samlet sett samt den risiko virksomheten utgjør for individer og lokale forhold.

Kriteriene skal være fastlagt før risikovurderingen gjennomføres.

Risikoakseptkriteriene skal være basert på sannsynlighet og konsekvens. Vurderingene som ligger til grunn for utforming av kriteriene skal dokumenteres.

Avvik 3

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger.

Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. Jernbanevirksomheten skal gjennomføre nødvendige tiltak for håndtering av risikoer identifisert i risikovurderinger, eventuelt i samarbeid med andre jernbanevirksomheter og/eller tredjeparter.

Ved endringer i forutsetninger eller avgrensninger av risikovurderinger, eller når det foreligger annen ny kunnskap av betydning for vurderingene, skal risikovurderingene oppdateres.

Jernbanevirksomheten skal ha oversikt over utførte risikovurderinger, samt deres gyldighetsstatus, forutsetninger og avgrensninger. Det skal sikres samsvar mellom vurderinger som utfyller eller bygger på hverandre.

Avvik 4

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 5

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2. Krav om sikkerhetsstyring

Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomheten som drives med det formål at det etablerte sikkerhetsnivået på jernbanen opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres.

Sikkerhetsstyring skal utøves på alle nivåer i organisasjonen. Jernbanevirksomheten skal også sikre at sikkerhetsstyring utøves i oppgaver som utføres av leverandør.

Avvik 6

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og andre forhold ved denne. Sikkerhetsstyringssystemet skal videre sikre håndtering av alle risikoer forbundet med virksomheten.

Sikkerhetsstyringssystemet skal ta hensyn til alle relevante risikoer som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparters virksomhet. Sikkerhetsstyringssystemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra den øverste ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet på alle nivåer er involvert og hvordan den kontinuerlige forbedringen av sikkerhetsstyringssystemet sikres.

Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bruk av leverandører. Jernbanevirksomheten skal stille de samme styrings- og sikkerhetskrav til aktiviteter utført av leverandører som til aktiviteter utført av egen virksomhet.

Infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal ta hensyn til virkningene av forskjellige jernbaneforetaks virksomhet på det nasjonale jernbanenettet og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle jernbaneforetak å drive i samsvar med krav i jernbanelovgivningen, samt krav i og vilkår fastsatt i deres sikkerhetssertifikat.

Avvik 7

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-3. Enkeltfeilprinsippet og barriere

Virksomheten skal planlegges, organiseres og utføres med henblikk på at en enkeltfeil ikke skal føre til en jernbaneulykke.

Jernbanevirksomheten skal ha barrierer som reduserer sannsynligheten for at feil, fare- og ulykkessituasjoner utvikler seg.

Barrierene skal være identifisert, og det skal være kjent i virksomheten hvilke barrierer som er etablert og hvilke funksjoner de skal ivareta. Der det er nødvendig med flere barrierer, skal det være tilstrekkelig uavhengighet mellom barrierene.

Avvik 8

Førerforskriften §§ 18. Krav til opplæring og prøving

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.

Førerforskriften §19. Periodisk prøving

Førere skal gjennomføre periodisk opplæring og prøving knyttet til kravene i § 17 og § 18.

Jernbanevirksomhetene skal i sitt sikkerhetsstyringssystem fastsette hyppigheten av de periodiske prøvene som skal avholdes etter første ledd. Dette skal omfatte alle førere som er tilknyttet virksomheten. Disse prøvene skal minst avholdes:

- a) For språkkunnskaper: Hvert tredje år eller etter mer enn ett års fravær.
- b) For kunnskaper om infrastrukturen: Hvert tredje år eller etter mer enn ett års fravær på strekningen.
- c) For kunnskaper om rullende materiell: Hvert tredje år.

For hver av disse prøvene skal jernbanevirksomheten bekrefte ved en erklæring på sertifikatet og i sertifikatregisteret at føreren har bestått.

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.