



<b>SMoKD 30.009 CSM Övervakning</b>	
Giltig från: 2016-09-01	Giltig till: Tillsviare
Granskat 20170729: B Fura/Y Lundberg	Godkänt 20170807: Anders Johansson

Version	Datum	Beskrivning	Handläggare
01	2016-07-10	Rutin för implementering av CSM Övervakning	H Reiler
02	2017-07-27	Uppdatering efter TS tillsyn - Indikatorer	H Reiler

Förslag till förändringar av denna föreskrift kan ställas till: Trafiksäkerhetsansvarig (SÅA) i Svenska Motorvagnsklubben.

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Syfte</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Omfattning</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Definitioner och förkortningar</b> .....	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>Ansvar</b> .....	<b>2</b>
<b>5</b>	<b>Insamling och analys av information</b> .....	<b>3</b>
5.1	Bakgrund.....	3
5.2	Nu- och framtid .....	3
5.3	Tidigare genomförda riskanalyser .....	3
5.4	Information.....	3
5.4.1	Trafiksäkerhetsrelaterade indikatorer .....	3
5.4.2	Nyckeltal och uppföljningsparametrar .....	4
5.4.3	Avvikelse .....	4
5.5	Analys .....	4
5.5.1	Nyckeltal .....	4
5.5.2	Avvikelse .....	4
<b>6</b>	<b>Handlingsplan</b> .....	<b>5</b>
6.1	Styrelsens ansvar .....	5
6.2	Uppföljning och återkoppling .....	5



## 1 Syfte

Detta dokument utgör SMOK rutin för övervakning av verksamheten enligt Kommissionens förordning (EU) 1078/2012 (CSM Övervakning). Rutinen ska implementeras för att kunna hantera säkerheten inom vår verksamhet och vid behov förbättra vårt styrningssystem.

Det ska ständigt kontrolleras om processer och arbetssätt tillämpas på rätt sätt och om de är användbara och förstådda. Vi ska kontrollera om vårt styrningssystem generellt tillämpas på rätt sätt och uppnår de förväntade resultaten. Det ska vara möjligt för oss att identifiera brister och avvikelser i styrningssystemets tillämpning och i så fall kunna åtgärda dessa och förbättra vår verksamhet.

Det är även viktigt att inse att den påverkan som vi kan ha på andra system och på andras verksamhet måste övervakas liksom den påverkan andra kan ha på oss och vår verksamhet.

## 2 Omfattning

Denna rutin gäller för all SMOKs verksamhet och för alla SMOKs funktionärer. Alla som verkar inom SMOK ska förpliktiga sig att arbeta i enlighet med denna rutin.

Alla funktionärer och aktiva har en skyldighet att följa denna rutin så att vi tillsammans kan utveckla och förbättra vår verksamhet. Ingen får försöka hindra någon i att påpeka fel eller uppfylla andemeningen i detta dokument.

En lista över alla aktuella dokument som används inom SMOK finns i SMOKD 03.001 (Dokumentförteckning).

## 3 Definitioner och förkortningar

De definitioner och förkortningar som används, och som ej står i TTJ modul 1, redovisas vid första förekomsten nedan.

## 4 Ansvar

SMoK styrelse godkänner och är ytterst ansvarig för att denna föreskrift är uppdaterad och implementerad hos personal inom ramen för SMOKs tillstånd som Järnvägsföretag. Ansvaret för dagligt arbete med utveckling, implementering och uppföljning av föreskriften och dess funktionalitet är delegerad till *Trafiksäkerhetsansvarig* (SÅA). Föreskriften riktar sig till alla funktionärer och aktiva hos SMOK. SÅA är ansvarig för att föreskriftens moment genomförs och för att avvikelserapporter registreras och behandlas.



## 5 Insamling och analys av information

Vårt säkerhetsstyrningssystem (SMoKD 30.001 Säkerhetsstyrningssystemet) innehåller vår process för verksamheten. Vi har en policy och mål för vår verksamhet och även dessa finns i ovan nämnda dokument. Syftet med detta dokument och vårt säkerhetsstyrningssystem generellt är givetvis säkerhetsrelaterade ärenden men det finns anknutna områden som kanske inte rör tågframförandet i sig men som kan påverka verksamheten, exempelvis ekonomi, umgänge och effektivitet.

### 5.1 Bakgrund

Historiskt sett har vi en mycket låg olycks- och händelsefrekvens. Vi är väl förberedda inför våra resor och våra aktiviteter före, under och efter resorna är välbeprövade.

### 5.2 Nu- och framtid

Verksamheten och förutsättningarna för att driva denna förändras löpande till följd av ändrade villkor, krav och förväntningar. Exempel på detta kan vara: större ändringar inom järnvägsbranschen och dess aktörer och samverkansformer, ökade krav på säkerhetssystem (exempelvis ETCS) samt det faktum att allt färre av våra funktionärer har upplevt och umgått med våra fordon i ordinarie trafik.

### 5.3 Tidigare genomförda riskanalyser

När riskanalyser har genomförts i samband med ändringar av vår verksamhet ska dessa följas upp i syfte att bekräfta att resultaten av analysen och åtgärderna som vidtagits var korrekta och tillräckliga. Det bör därför kontrolleras utifrån tillämpliga delar av förfarandet nedan att inga korrigerande handlingar behövs. Eventuella utfall eller åtgärder dokumenteras.

### 5.4 Information

För att kunna följa upp verksamheten ska information om avvikelser insamlas och analyseras.

#### 5.4.1 Trafiksäkerhetsrelaterade indikatorer

Trafiksäkerhetsrelaterade indikatorer är parametrar som är specifika för vår verksamhet och som kan innebära fara eller störningar för oss själva, andra järnvägsföretag samt infrastrukturförvaltare.

SMoK har identifierat följande indikatorer inklusive önskat riktvärde och oacceptabel nivå:

Indikator	Riktvärde	Oacceptabelt läge
Brand orsakat av fel på värmepanna	0	1
Bromsfel	0	1
Fel på drag- och stötinrättning	0	1
Dörrfel	0	1
OSPA-A	0	1
OSPA-D	0	1
Kollision med vägfordon	0	1
Antal fel spårbeläggning	0	1
Kvalitetsavgifter	$\geq 0$	$< 0$



## 5.4.2 Nyckeltal och uppföljningsparametrar

Verksamheten kan följas upp genom att registrera nedanstående information som i sig är mindre betydelsefull men som kan ge viktig indikation om utvecklingen inom vår verksamhet:

- Ekonomi
- Produktionsrelaterade nyckeltal:
  - km-produktion
  - antal resor
  - antal resenärer
  - antal stoppande fordonsfel
  - tjänstgöringstillfällen för SMoK-personal
- eventuella klagomål eller förslag från resenärer
- problem med reservdelar

## 5.4.3 Avvikelser

Från driften kommer i viss mån rapportering av avvikelser

- Kvalitetsavgifter:
  - SMoK-ansvar
  - Annan orsak
- Inträffade och inrapporterade avvikelser
- Inträffade avvikelser som inte rapporterats

## 5.5 Analys

Med analys avses dels registrering och uppföljning av nyckeltal enligt ovanstående avsnitt, dels mer traditionell avvikelshantering.

### 5.5.1 Nyckeltal

Syftet är att kunna följa utvecklingen av vår verksamhet och ge oss möjligheten att eventuellt reagera på oväntade eller oönskade ändringar

### 5.5.2 Avvikelser

Inträffade och inrapporterade avvikelser analyseras i första hand på basis av inkommen information.

Den inkomna avvikelserrapporten genomgås för att kontrollera om kompletteringar behövs. Ifall en avvikelse har rapporterats utan ifyllande av avvikelserapport, upprättas en rapport omedelbart med hjälp av inblandade personer.

Beroende på avvikelserns karaktär tas en omedelbar kontakt med inblandade för att säkerställa att akuta och/eller allvarliga problem har omhändertagits samt att de inblandade mår bra. Detta är i synnerhet viktigt om handlingsplaner (se nedan) ska tas fram.

Rapporten genomgås för att säkerställa att:

- avvikelserna har rapporterats på rätt sätt
- inblandade har samma uppfattning av händelsen (orsak och verkan)
- åtgärd av eventuella materiella eller immateriella konsekvenser har påbörjats



I samarbete med relevanta inblandade (eller utomstående) personer undersöks det om det inträffade kräver:

- Ändring av vårt säkerhetsstyrningssystem eller annan dokumentation
- Investeringar
- Utbildning
- Fysiska åtgärder (ombyggnationer av materiel, inventarier med mera)
- Juridiska åtgärder (polisanklagan, ersättningskrav (på eller från SMOK))
- Annat

## 6 Handlingsplan

Mot bakgrund av analyserna ovan utvärderas det om avvikelserna bedöms som utredd och omhändertagen. I bekräftande fall stängs avvikelserapporten och registreras i vår avvikelseloggare och eventuella vidtagna åtgärder beskrivs. Avvikelserapporten genomgås eller omnämns på nästkommande styrelsemöte och eventuellt på nästkommande aktivmöte.

Om det bedöms att ytterligare åtgärder måste vidtas ansvarar SÄA för att lämpliga åtgärder identifieras. SÄA tar eventuellt hjälp av parter som var inblandade i händelsen och områdesansvarig inom relevanta områden. En handlingsplan tas fram och personer som omfattas av denna kontaktas och handlingsplanen godkänns av styrelsen, verkställs, genomförs och avslutas. Om föreslagna/erforderliga åtgärder är av sådan karaktär att en riskanalys behövs genomförs denna enligt vår rutin för riskanalyser SMOKD 30.006.

Om nödvändigt revideras handlingsplanen och åtgärder justeras och dokumenteras. När handlingsplanen bedöms ha genomförts, stängs avvikelserapporten och avslutet dokumenteras med signatur från ansvariga inblandade parter.

### 6.1 Styrelsens ansvar

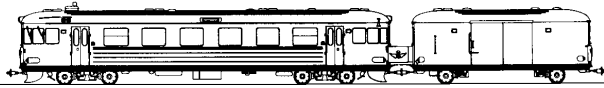
Styrelsen är ytterst ansvarig för att denna föreskrift implementeras och efterlevs samt att identifierade åtgärder och handlingsplaner genomförs. SÄA ansvarar för att informera styrelsen om handlingar och åtgärder som görs enligt föreskriften. Ifall åtgärder/handlingar är av en sådan karaktär att styrelsebeslut krävs för att vidta rätt åtgärd måste SÄA omedelbart informera ordförande om detta och det måste beslutas huruvida beslut ska tas vid nästa ordinarie sammanträde, vid extra sammanträde eller av arbetsutskottet.

### 6.2 Uppföljning och återkoppling

SÄA eller av denna utsedd ersättare ansvarar för att stängda avvikelserapporter redovisas för styrelsen inklusive vidtagna åtgärder.

Styrelsen bör genom SÄA försorg en gång årligen genomgå uppföljningen av nyckeltalen som har beskrivits ovan i avsnitt 5.4.1.

Relevanta utdrag ur uppföljningen av nyckeltal samt relevanta avvikelserapporter går igenom på de årliga aktivmötena där det säkerställs att eventuella funderingar och frågor från aktiva tas omhand.



Vid behov kan och bör SMoK samverka med övriga järnvägsföretag, intressenter eller organisationer, exempelvis JHRF. Sådan kontakt tas genom etablerade kanaler genom respektive kontaktperson vilken lämnar erforderlig information till styrelsen.