

Årlig møte med
ledelsen i NSB BA

REVISJONSRAPPORT

Rapport nr. 5-99

Årlig møte med ledelsen i NSB BA

Rapport nr.: 5-99
Arkivkode: 99/156 T63
Møtedato: 01.12.99
Foretak: NSB BA
Kontaktperson: Konsernsikkerhetssjef Helge Holtebekk

Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet beskrivelse av status for NSB BAs overordnede organisasjon og aktiviteter vedrørende trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom NSB BA og Statens jernbanetilsyn den 1. desember 1999.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

Punktene i dette sammendraget refererer seg til agenda som vist i vedlegg 1.

Utarbeidet dato: 2.2.00

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonssjef

Godkjent dato:

Sign.:

Sverre Quale
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Mål, aktiviteter for måloppnåelse, organisering og ivaretagelse av sikkerhet ved endringer
3. Sikkerhetsfunksjoner
4. Ledelsens tilsyn med sikkerhetsarbeidet
5. Tilsynets prioriteringer
6. Status for anskaffelser
7. Oppsummering av aksjonspunkter

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste
3. Organisasjonskart NSB drift og teknikk

1. Innledning

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn som en del av tilsynets tilsynsvirksomhet med jernbaneforetakene. Møtets hensikt ble i innledende korrespondanse angitt å være opprettholdelse av en dialog mellom NSB BAs øverste ledelse og tilsynet angående foretakets sikkerhetsstyring.

2. Mål, aktiviteter for måloppnåelse, organisering og ivaretagelse av sikkerhet ved endringer.

2.1 Redegjørelse fra NSB BAs konsernledelse

NSBs konsernsjef redegjorde for konsernets visjon, strategiske mål, ønsket omdømme etc og styringsformer. Herunder presenterte NSB sin organisasjon og de siste endringer i denne.

Det ble poengtert at NSB BA er midt oppe i en betydelig materiellfornyelse og omstilling.

De ulike produktenhetene får fullt ansvar for aktiviteter relatert til egen virksomhet, så som ansvar for verkstedene som vedlikeholder egne merkevarer. Endringene innebærer at organisasjonen blir flatere ved at antall ledelsesnivåer er redusert med to nivåer. Et av formålene med omorganiseringen ble sagt å være etablering av klarere ansvarlinjer i organisasjonen.

Det ble understreket at de ulike produktenheter vil følges opp som om de var selvstendige selskap, men de vil ikke formelt skilles ut som egne juridiske enheter.

Det ble redegjort for endringer i "styringspyramiden". Trafikksikkerhet skilles ut som et eget femte strategiske mål som får et separat regnskap. Målet er å være en foregangsbedrift innen trafikksikkerhet og vil gjelde hele konsernet (herunder NSB Biltrafikk A/S). De ulike strategiske mål for trafikksikkerhet som er uttrykt i AD 00 og AD 60-1 vil nå erstattes av dette målet. (Tilsynets kommentar: Tilsynet oppfatter det nye målet som mindre målbart og konkret enn eksisterende mål som erstattes. Konsernsjefen påpekte at hver enhet/datterselskap skal bryte ned dette strategiske mål tilpasset sin virksomhet og konkretiserte imidlertid det nye målet og sa at NSB BA skal være bedre enn andre foretak på trafikksikkerhet. Tilsynet er for øvrig tilfreds med at trafikksikkerhet nå synliggjøres med eget mål og regnskap). Her ble det også sagt: "De strategiske mål er blitt forenklet og redusert til en setning for å sikre at de huskes bedre og er lettere å kommunisere. Det skal fortsatt etableres delmål og rapporteres på faste indikatorer i fortlengelse av det strategiske mål som er helt overordnet."

NSB BAs overordnede styringssystem (internkontrollsystem for ivaretagelse av passasjerers og tredjemanns sikkerhet) skal nå forenkles. Beskrivelsene skal reduseres vesentlig i omfang da ledelsen anser dagens dokumentasjonsmengde å være overdimensjonert.

2.2 Redegjørelse fra ledelsen i Gods

Direktøren for Gods redegjorde for organisasjonen i NSB Gods, organisasjonsendringer som fant sted i midten av september og hvordan endringene var forberedt sikkerhetsmessig.

Mål for 1999, aktiviteter for å nå dem og oppnåelse av målene ble redegjort for. Bedring av innrapporteringsgraden av ulykkestilløp var et mål i 99. Registreringer så langt bekrefter at oppnåelse av dette målet er i rute. I arbeidet med å bedre systematikken i oppfølging av uønskede hendelser har Gods foretatt en presisering og standardisering av registreringskategorier for å få en mer hensiktsmessig statistikk. Herunder ble det eksempelvis referert til at hjulslag nå skal kategoriseres som tilløp til avsporing.

Gods rapporterte å være i rute med utarbeidelse av plan for gjennomføring av korrigerende tiltak etter revisjonen som tilsynet gjennomførte i august/september 99.

2.3 Redegjørelse fra ledelsen i Drift og Teknikk

Direktør for Drift og teknikk redegjorde for mål, aktiviteter for måloppnåelse og organisering.

Drift og teknikk styrer trafikksikkerhetsarbeidet for produktområdene.

Det ble understreket at organiseringen av Drift og teknikk - som er av ny dato - er utformet for å være stabil og robust slik at den kan bestå også ved eventuelle fremtidige endringer i produktområdene. Drift og teknikk er konsernets funksjon for samordning av togproduksjonen på persontrafikkområdet.

Som stabsfunksjoner i Drift og teknikk er etablert en funksjon for styringssystem, intern kvalitetsrevisjon og HMS (se organisasjonskart i vedlegg 3) samt en konsernfunksjon for trafikksikkerhet. Denne trafikksikkerhetsfunksjonen bemannes av konsernsikkerhetssjef som i tillegg sitter i en stabsfunksjon i konsern. Se for øvrig videre beskrivelser i avsnitt nr. 3 vedrørende trafikksikkerhetsfunksjonen.

Enheten operatørforvaltning utformer felles krav til togproduksjonen, herunder materiellkrav, krav til vedlikehold og vedlikeholdsstyring. Operatørforvaltning har også en trafikksikkerhetsfunksjon med bemanning som dekker det sikkerhetsfaglige og jernbanefaglige området. Trafikksikkerhetsfunksjonen har foreløpig særskilt etablert en oppfølging av driften av type 73 materiellet.

Enheten Fremføring omfatter blant annet ruteplanlegging og driftsoperativt senter (DROPS). I DROPS utøves blant annet vedlikeholdsstyring og overvåking av at lokførere har den strekningsvise kompetanse som kreves for de strekninger de skal betjene.

2.4 Redegjørelse fra konsernledelsen om rapportering på trafikksikkerhet

Konsernsikkerhetssjefen redegjorde for rapporteringer til ledelsen på trafikksikkerhetsområdet. Rapporteringen består av ukesrapport og månedsrapport.

Månedlig rapporteres driftsulykker (avsporing, brann, sammenstøt og personskader) med beskrivelse av de enkelte driftsulykker for siste måned samt akkumulerte driftsulykker for de siste årene. Innrapporterte uønskede hendelser ved togfremføring i løpet av siste måned blir fordelt på en del hovedkategorier der tilløp og ulykker/uhell er separert for hver hovedkategori.

Ukesrapportene (perioderapportene) beskriver hver enkelt uønsket hendelse med alvorlighetsgrad "alvorlig" eller høyere.

Månedsrapportene fordeles til styre og hovedledelsen.

2.5 Spørsmål fra tilsynet og avklaringer vedrørende mål, organisering og eierforhold

Tilsynet hadde følgende spørsmål tilknyttet eierforhold og samarbeidskonstellasjoner som ble drøftet:

Flåmsbana.

På spørsmål fra tilsynet vedrørende eierkonstellasjoner ble det avklart at Flåmsbana er et utviklingsselskap som eies 49 % av NSB BA. NSB BA er underleverandør til selskapet og utfører all togdriften med eget personell og materiell. Ledelsen i Drift og Teknikk antok at det vil være NSB BA som er adressat for eventuelle erstatningskrav fra reisende og tredjemann, men uttykte noe usikkerhet til om erstatningsansvar kan ligge hos det selskap som står ansvarlig for billettsalg. NSB BA vil komme tilbake med en redegjørelse av dette spørsmålet. NSB BA skal i nærmeste fremtid oppgradere et nytt togsett på Flåmsbana etter avtale med Flåm Utvikling A/S. NSB forestår hele oppgraderingen som betales av Flåm Utvikling A/S.

Timetoget.

Timetoget Bratsbergbanen A/S vil starte sin virksomhet neste september og blir et selvstendig selskap som vil ha behov for egen godkjenning som jernbaneforetak.

Annet.

Eventuelle tiltak/selskapsdannelser med tanke på trafikkavvikling over Stortien og på Ofotbanen er ikke klarlagt enda.

Vedrørende endringer utdypet konsernsjefen at det skal gis mer oppmerksomhet til ivaretagelse av sikkerhet i forkant av endringer.

På spørsmål fra tilsynet vedrørende fjerning av ombordpersonale på persontog mellom Hamar og Rena ble det opplyst fra Drift og Teknikk at tiltaket ikke er iverksatt enda, men er på utredningsstadiet.

Det ble fra tilsynet uttrykt som positivt at man lager en flatere organisasjon, men tilsynet påpekte samtidig at dette vil sette større krav til koordinering av sikkerhetsarbeidet. Tilsynet vil derfor følge denne organisasjonsutviklingen nøye. NSB vil skriftlig presentere hvordan dette blir ivaretatt. (Se punkt 3 i oppsummeringen)

3. Sikkerhetsfunksjoner.

Konsernsjefen poengterte at det er ledere i linjen som tar beslutninger i NSB BA og at begrepet beslutningstagende organ som tilsynet brukte i sin agenda derfor har liten relevans. Eksempelvis er det administrerende direktør som tar beslutninger, ikke konsernledermøtet. Formell fast deltakelse av sikkerhetsfaglige funksjoner i eksempelvis Hovedledelsesmøtene og konsernledelsen ble derfor ikke betraktet som relevant.

Konsernsjefen redegjorde videre for planer om å flytte konsernsikkerhetsfunksjonen fra konsernstab slik at den legges direkte under direktør for Drift og Teknikk, men at konsern trafikksikkerhetssjef (konsernsikkerhetssjef heter konsern trafikksikkerhetssjef etter flytting) får en åpen linje til konsernsjefen. Dette ble begrunnet med at en slik løsning vil gi konsern trafikksikkerhetssjef en tettere forbindelse med den operative virksomheten. NSB vil sende en nærmere beskrivelse av hva den åpne linjen til konsernsjefen innebærer. Konsernsjefen understreket i denne sammenheng at det viktigste er at trafikksikkerhetsfunksjonen har tilstrekkelig kapasitet og ikke hvor trafikksikkerhetssjefen organisasjonsmessig er plassert. Tilsynet påpekte at de anser at det hviler en stor kapasitetsmessig utfordring på trafikksikkerhetssjefen.

På spørsmål fra tilsynet ble det redegjort for nye trafikksikkerhetsfora. Et forum ble opprettet på initiativ fra jernbaneverket. Alle aktører på det offentlige jernbanenettet er invitert til å delta i dette forumet.

Det er opprettet et annet forum innen NSB BA for alle som har ansvar for trafikksikkerhet ved jernbanen innen NSB konsernet.

Tilsynet uttrykte at de har erfart mangel på samordning i henvendelser fra NSB BA og etterlyste kvalitetssikring av slike henvendelser (dette gjelder både formelle skriftlige henvendelser så vel som mer uformelle muntlige henvendelser). NSB opplyste at slik kvalitetssikring fremkommer som et krav i styringssystemet. NSB vil ta skritt for å sikre at nødvendig kvalitetssikring av henvendelser til tilsynet finner sted i praksis.

I Gods er nå sikkerhet og kvalitet samlet i en stabsenhet og lederen av enheten er medlem av Gods sine ledermøter. Hver enhet i Gods har utpekt en person som er tillagt et fagansvar for sikkerhet. Det er etablert en faggruppe i Gods bestående av disse fagansvarlige samt leder av stabsenheten for kvalitet og sikkerhet.

4. Ledelsens tilsyn med sikkerhetsarbeidet

Konsemsjefen redegjorde for strategiske mål som grunnlag for oppfølgingen av trafikksikkerhetsarbeidet. Overordnet strategisk mål brytes ned til delmål for underliggende enheter. Det ble videre vist til gjennomføring av interne revisjoner som skjer i henhold til årlig plan. Konsemsjefen redegjorde i denne sammenheng for at konsemsikkerhetsjefen f.o.m år 2000 vil planlegge og styre gjennomføringen av interne revisjoner på sikkerhetsområdet, hvilket representerer en endring i forhold til beskrivelsene i konsernets styringssystem der revisjoner på sikkerhetsområdet er integrert i de generelle interne kvalitetsrevisjoner. Konsemsikkerhetsjefen poengterte at han fremdeles vil trekke på revisjonsfaglig kompetanse hos kvalitetsfunksjonen. (Tilsynets kommentar: Tilsynet er tilfreds med at revisjoner på trafikksikkerhetsområdet nå vil gis særskilt oppmerksomhet.)

Det ble utvekslet synspunkter med hensyn til bruk av interne revisjoner. NSB poengterte at det nødvendigvis må gå noe tid fra nye krav etableres til deres virkningsgrad kan måles i en revisjon. NSB poengterte videre at det lett kan oppstå negative holdninger til styringssystemet og revisjonsverktøyet dersom formelle revisjoner gjennomføres i en slik fase. Tilsynet uttrykte bekymring for at endringsprosessene som har pågått i NSB i en lang periode har ført til at det ut i fra en slik begrunnelse har vært gjennomført et begrenset antall revisjoner på sikkerhetsområdet og påpekte at revisjoner også er et verktøy for å vurdere ivaretagelse av sikkerheten i endringsprosesser. NSB viste videre til at uhellsstatistikken indikerer en god utvikling på sikkerhetsområdet og understreket at det daglige arbeidet med å ivareta og følge opp sikkerheten vil være viktigere enn formelle revisjoner.

Tilsynet understreket at man er opptatt av ledelsens oppfølging av sikkerheten generelt og ikke bare gjennom formelle revisjoner. Tilsynet refererte i denne sammenheng til erfaringer med revisjonen som ble gjennomført nylig i Gods og som var den første revisjon der tilsynet tok for seg aktiviteter som tidligere var dekket av en systemrevisjon fra tilsynet. Tilsynets erfaring var at tiltak etter revisjonen primært var gjennomført i de enheter som på stikkprøvebasis var dekket av de første revisjonene i Gods. Videre var tilsynets erfaring at linjeledelsen ikke i tilstrekkelig grad forsikret seg om at nye rutiner som ble iverksatt for å korrigere de påviste avvik var forstått og tilfredsstillende implementert nedover i linjen. Det samme gjaldt overordnede krav fra konsernledelsen til Gods. Konsernledelsen opplyste at man nå vil redusere omfanget av beskrivelsen av de overordnede konsernkrav slik at de blir strammere og enklere for linjen å forholde seg til. Tilsynet uttrykte tilfredshet med det, men poengterte at det likevel vil være behov for å forsikre seg om at kravene er forstått og implementert i tråd med ledelsens intensjon med kravene. Tilsynet uttrykte videre at man ikke har sett at NSB BA har et system for oppfølging av myndighetspåviste avvik. NSB BA lovte å dokumentere en slik systematikk i etterkant av møtet. Tilsynet understreket at manglende oppfølging av utestående avvik kunne få betydning for de forestående prosesser for godkjenning av nytt rullende materiell, og uttrykte i denne sammenheng at tilsynet ikke vil fortsette praksisen fra godkjenningsprosessen av type 73 der man valgte å gi en godkjenning til tross for at vesentlige avvik i det generelle internkontrollsystemet for ivaretagelse av reisendes og tredjemanns sikkerhet ikke var ivaretatt.

5. Tilsynets prioriteringer mm

Tilsynets redegjorde for sine prioriteringer i godkjennings- og tilsynsarbeidet som følger:

Hittil har følgende oppgaver vært prioritert:

- arbeidet med tillatelser/godkjenninger (særlig Gardermobanen og MTAS)
- systemrevisjoner av større jernbaneforetak for å skaffe seg generell statusoversikt
- tilsyn/kontroll med konkrete risikoforhold som tilsynet blir gjort oppmerksom på
- opparbeide erfaring med bruk av gjeldende lover/forskrifter og påbegynne utarbeidelse av "sikkerhetsstyringsforskrift" med tilhørende veiledning samt veiledning for anskaffelser.

Fremover vil følgende prioriteres:

- tillatelser/godkjenninger av nye foretak, rullende materiell (nytt og endret) og kjørevei (ny og endret)
- mer vekt på oppfølging av systemrevisjoner, noe mindre på gjennomføring av nye revisjoner (I de foreløpige revisjonsplaner for år 2000 vil interne revisjoner og liknende mekanismer være et sentralt tema)
- fortsatt erfaringsoppbygging med hensyn til bruk av gjeldende lover og forskrifter
- utgivelse av "sikkerhetsstyringsforskrift" med veiledning og tilhørende implementeringsseminar
- oppfølging av innmeldte uønskede hendelser

Det ble fra NSB stilt spørsmål med hensyn til tilsynets prioriteringer. Blant annet ble det reist spørsmål relatert til tilsynets inngripen i konkrete risikoforhold som tilsynet informeres om (Stange stasjon). Tilsynet informerte om at tilsynet i slike tilfelle vil påpeke eventuelle avvik fra myndighetskrav og kreve nødvendige tiltak iverksatt. Hvorvidt det finnes tilsvarende forhold med et høyere risikopotensiale hos samme foretak uten at tilsynet er kjent med dette er ikke til hinder for at tilsynet reagerer. Det må være foretaket som i henhold til internkontrollprinsippet må ha oversikt over øvrige forhold og gjøre eventuelle påkrevde tiltak også for disse.

NSB stilte videre spørsmål om hva innrapporteringer av uønskede hendelser brukes til, med tanke på å avgrense innrapportering til det som er relevant for tilsynet. Det ble fra tilsynets side henvist til tilsynets veiledning om uhellsrapportering.

Det ble videre reist spørsmål til tilsynet om ansvarsforhold rundt sidespor. Tilsynet opplyste at det er tilsynets oppgave også å føre tilsyn med virksomheten på sidespor. Tilsynet er i ferd med å avklare spørsmål knyttet til drift av sidespor med utgangspunkt i en konkret sak som utredes. Saken har avdekket flere prinsipielle spørsmål av almen karakter. Tilsynet er i ferd med å skaffe seg en oversikt over alle sidespor for i første omgang å avklare eierforhold og ansvarsforhold vedrørende drift og vedlikehold av disse.

Det ble fra NSBs side stilt spørsmål til tilsynets arbeid rundt kvaliteten i jernbanenettet ved Oslo S.

6. Status for anskaffelser

NSB redegjorde for følgende fremtidige anskaffelser:

- Type 93: Første tog ankommer 26.04.00 og settes i kommersiell drift 30.06.00
- Type 72: Testkjøring starter mai 00 og skal settes i drift etter 30.09.00. Det kan bli aktuelt å anskaffe flere togsett av type 72 enn opprinnelig planlagt.
- 15 skifteaggregater, type 226 leveres fra begynnelsen av desember 99.
- Prototyp av ny tømmervogn skal leveres i slutten av januar 2000.
- Prototyp av ombygd RPS-vogn til transport av returstål skal ferdigstilles i slutten av januar 2000.

Innen utgangen av desember 1999 planlegges det bestilt ytterligere 6 nye tog av type 71/73 (flytoget) og 3-4 dieselekrengetogsett til bruk på Nordlandsbanen.

NSB opplyste videre på spørsmål fra tilsynet at Nordlys (et selskap som skal stiftes i jan 00 av NSB BA og Svenska Jernvägen) vil leie inn materiell fra SJ. Selskapet skal starte trafikk i 2001. Materiellet som leies inn er tidligere benyttet på det norske jernbanenettet.

7. Oppsummering av aksjonspunkter

Det ble avslutningsvis oppsummert aksjoner som NSB BA skulle gjennomføre etter møtet.

1. NSB BA redegjør sikkerhetsmessig for den endringen som vurderes foretatt i togframføringen på strekningen Hamar-Rena ved at ombordpersonalet nå fjernes. Redegjørelsen oversendes tilsynet.
2. Plan for interne revisjoner i regi av konsernsikkerhetssjefen oversendes tilsynet.
3. NSB sender beskrivelser av konsern trafikksikkerhetsfunksjon, herunder organisasjonsmessige plassering og rapportering for konsernets trafikksikkerhetssjef.
4. Avtale med Flåm utvikling A/S oversendes tilsynet.
5. Konsernets forsikringsavtale med Vesta oversendes tilsynet.
6. Redegjørelse for hvordan NSB BA vil sikre seg at henvendelser til tilsynet kvalitetssikres, oversendes tilsynet.
7. Redegjørelse for hvordan NSB BA følger opp myndighetspåviste avvik oversendes tilsynet.

AGENDA for møte mellom Statens jernbanetilsyn og NSB BA, Konsernledelsen

AGENDA

Årlig møte mellom Statens jernbanetilsyn og ledelsen i NSB BA

Tid: Onsdag 01.12.99 kl.09-13

Sted: Wergelandsveien 3

- 09.00 1. Agenda, hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne v/ SJT
- 09.10 2. Ledelsen redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet, aktiviteter og planer for å nå målene samt registereringer som viser status på måloppnåelse. Det ønskes redegjørelse for konsern, hovedenheter (som for eksempel Gods) og forretningsenheter (som for eksempel Signatur).
- Det ønskes redegjort for hvordan man ved endringer (for eksempel i organisasjon) i forkant sørger for at sikkerheten ivaretas tilfredsstillende. Herunder ønskes redegjort for status på nye eier-/forretningskonstellasjoner og hvordan man sikrer seg at sikkerheten ivaretas tilfredsstillende ved disse.
- Dokumentasjon
- 09.55 3. Spørsmål/synspunkter fra tilsynet til pkt.2
- 10.10 4. Foretaket redegjør for sikkerhetsfunksjonene (i konsern og hovedenheter) sin rapporteringsvei og relasjon til beslutningstagende fora. Dokumentasjon.
- 10.30 5. Spørsmål/synspunkter fra tilsynet til pkt. 4
- 10.40 6. Ledelsen i konsern og hovedenheter redegjør for hvordan de fører tilsyn med at arbeidet med å ivareta sikkerheten til passasjerer og tredjemann utføres tilfredsstillende. Herunder hvordan det tilses at aktiviteter redegjort for i pkt. 2 blir tilfredsstillende gjennomført. Konsernsjef redegjør særskilt for hvordan han forsikrer seg om at sikkerhetsaktiviteter gjennomføres tilfredsstillende. Dokumentasjon.
- 11.10 7. Spørsmål/synspunkter fra tilsynet til pkt. 6
- 11.30 Lunsj
- 12.00 8. Tilsynet redegjør for sine prioriteringer i tilsyns- og godkjenningsarbeidet
- 12.10 9. Spørsmål/synspunkter fra NSB til SJTs prioriteringer og utførelse av tilsyn
- 12.20 10. NSB redegjør for status i sine anskaffelser
- 12.35 11. Hvis tid: Tilsynet presenterer sin godkjenningsprosess for anskaffelser av rullende materiell.
- 12.45 12. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn
- 13.00 Slutt

Vedlegg 2

Deltakere:

Fra NSB BA:

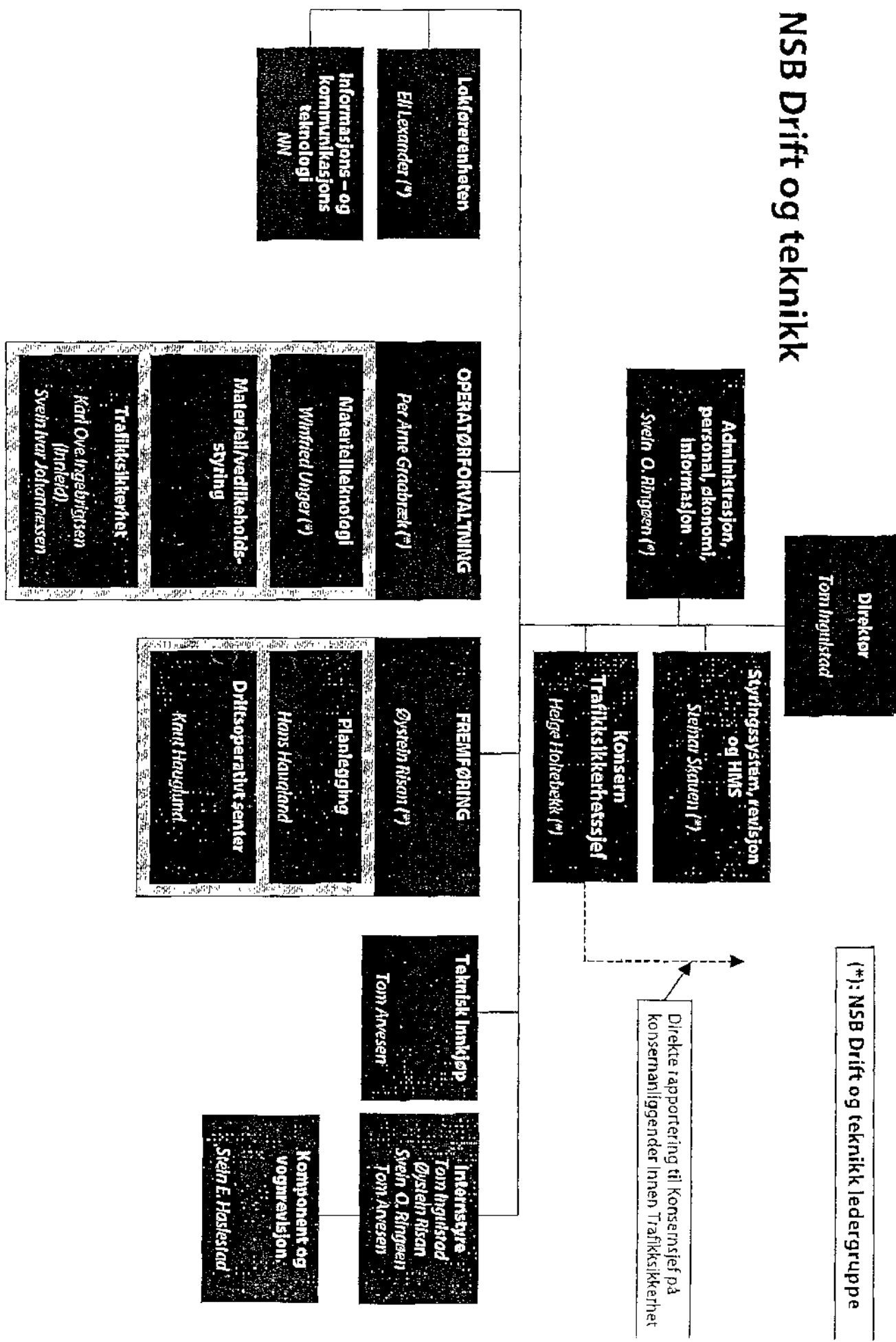
Osmund Ueland
Vidar Østreng
Kjell Frøyslid
Tom Ingulstad
Henriette Dan Pedersen
Helge Holtebekk

Konsemsjef
Viseadministrerende direktør
Direktør Gods
Direktør Drift og teknikk
Konsemskvalitetssjef
Konsemsikkerhetssjef

Fra Statens jernbanetilsyn:

Sverre Quale
Harald Ringset Sundlo
Knut Rygh
Siri Kjær
Sjur Sæteren

NSB Drift og teknikk



(*): NSB Drift og teknikk ledergruppe

Direkte rapportering til Konsernsjef på konsernanliggender innen Trafikksikkerhet