



**Møte med ledelsen i
NSB AS**

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr. 06-12

**Møte med ledelsen i NSB AS
TILSYNSRAPPORT**

Rapport nr.: 06-12
Arkivkode: 11/31 Felles 62
Møtedato: 12.04.2012
Foretak: NSB AS

Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i NSB AS (NSB) og Statens jernbanetilsyn 12.04.2012. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato: 08.05.2012

Sign.:

Sjur Sæteren
Fagdirektør revisjon

Godkjent dato: 8.5.2012

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innhold

1.	Innledning.....	4
2.	Saker fra forrige møte	4
3.	Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold.....	4
4.	Organisasjonsendringer	6
5.	Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang	6
6.	NSB AS' erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet	7
7.	SJTs erfaringer med tilsynsarbeid mot NSB AS	7
8.	Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år	7
9.	Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid.....	8
10.	ERTMS.....	8
11.	Oppsummering og oppfølgingspunkter	8
	Vedlegg 1: Agenda	8
	Vedlegg 2: Deltakeroversikt	10
	Vedlegg 3 - Behov for tillatelser til ibruktaking	11

1. Innledning

Møtet ble gjennomført etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn (SJT) som en del av tilsynsvirksomheten med jernbanevirksomhetene. Hensikten med tilsynsmøtene med ledelsen er å opprettholde dialogen med NSB AS sin ledelse med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

Agenda for møtet er gitt som vedlegg 1 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.

Følgende forkortelser er benyttet:

SJT	-	Statens jernbanetilsyn
JBV	-	Jernbaneverket
SHT	-	Statens Havarikommisjon for transport
PASS/PASS-hendelser	-	Uautorisert passering av signal i stopp
UH	-	Uønskede hendelser (jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser)

2. Saker fra forrige møte

Det var ingen oppfølgingspunkter fra rapport 11-10.

3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

NSB redegjorde blant annet som følger:

Uønskede hendelser

Det har vært en markert økning i rapportering av uønskede hendelser, jf NSBs årsrapport.

I 2011 var det:

- Ingen alvorlige skader på passasjerer
- 2 alvorlige personskader på ansatte
- 2 (3)¹ dødsfall og en alvorlig skadet tredjeperson
- 63 "røde" uh (herav 2 sammenstøt med ras)
- Markant nedgang i antall PASS hendelser fra 2010
- 10 ganger flere forsinkelser pga værforhold

Med bakgrunn i ulik lokal statistikk (bla viser uh-statistikken særlige utfordringer på Jærbanen) stilte SJT spørsmål om hvor enhetlig reaksjonsmønsteret er hva gjelder personer i sporet. NSB viste til at det er et helt likt reaksjonsmønster, men at det samtidig gjøres en individuell vurdering – for eksempel på Heggedal der nærhet til skole krever særlige tiltak.

¹ Et dødsfall er under etterforskning

SJT stilte videre spørsmål om NSBs erfaring med JBVs regime for trinnvis beredskap. NSB erfarer at dette er blitt mer restriktivt, men at det varierer noe mellom banesjef-områdene. NSB understreket i denne sammenheng behovet for enhetlig og koordinert informasjon til førerne og informerte om at JBV responderer adekvat på NSBs henvendelser om dette. NSB påpekte videre at organisering av aktiviteter knyttet til stenging av baner, når vær-situasjonen krever det, er viktig.

Tilsynet orienterte kort om sitt risikobilde knyttet til NSB, herunder avstigning utenfor plattform (passasjerer synes å ignorere informasjon om hvor de kan stige av). NSB viste til at de i tillegg til å opplyse om hvilke dører som kan benyttes, også:

- fysisk flytter passasjerer (ordinær prosedyre)
- inkluderer dette i grunnopplæring til nye konduktører og
- vil gjennomføre anonym observasjon av praksis (i enighet med fagforeningene)

Tilsynet har videre notert seg uh med røykutvikling i type 69. NSB redegjorde for at dette skjer regelmessig i gammelt materiell, men at risikopotensialet er begrenset. NSB viste også til at de har demontert og rengjort brannutsatte deler i hele den eldste type 69-parken.

Tilsynet har notert seg nedrivinger av kjøreledning som et problem og opplyste at dette har vakt interesse i resten av Europa fordi dette ikke rapporteres i andre land. ERA forventes å ta et initiativ fordi dette fører til ikke ubetydelige økonomiske tap.

Måloppnåelse:

Ny måltavle er utarbeidet og forankret i sikkerhetspolitikken. Når det gjelder måloppnåelse i 2011 redegjorde NSB bla som følger:

- Antall dørfeil (feil der dører åpner i fart eller ville kunne åpnes) er høyere enn måltallet pga forsinkelse i oppgradering av gamle type 5 vogner
- Utbygging av sikkerhetssoner er ikke oppnådd (NSB inkluderer det i sine mål selv om dette er JBVs oppgave fordi NSB ønsker å påvirke. NSB er bekymret for storulykkespotensialet i denne sammenheng)
- Beredskapssystem er etablert.
- Revisjonsprogram er gjennomført og alle avvik korrigeret

Mht beredskap opplyste NSB at de har kartlagt tilgjengelige beredskapsressurser, særlig på Bergensbanen som stedvis har dårlig tilgjengelighet. NSB har valgt å gjøre en slik kartlegging selv om JBV har en klar koordineringsrolle for beredskapen. NSB opplyste bla at de har plassert et diesellok på Bergensbanen.

Risikobilde

I tillegg til sammenstøt, personer i spor og planovergangsulykker viste NSB til andre utfordringer som:

- Nestenulykker knyttet til arbeider i og nær spor
- Beredskap på Flåmsbana og
- Mange sikkerhetskritiske funksjoner på type 69-materiellet.

Security

NSB viste til at de har et program knyttet til security, bla er risikoanalyser gjennomført. Koordinering av ulike aktører anses som en utfordring. Det arbeides med sannsynlighetsreduserende tiltak.

4. Organisasjonsendringer

NSB redegjorde som følger:

Organisasjonen er endret fra funksjonelle enheter til resultatenheter. Persontog Østland og Persontog Riks er de to nye resultatenehetene. Organiseringen har gitt mer trygghet i rollene eksternt, særlig mot banesjefene i JBV.

Det er gjort en risikoanalyse og en oppfølgingsanalyse av organisasjonsendringene.

Trafikksikkerhetsrådet er videreført og noen nye samhandlingsarenaer er etablert.

5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

NSB redegjorde som følger:

Ledelsens gjennomgang (trafikksikkerhetsrådet med deltakelse av konsernsjef) utføres 2 ganger i året. Siste ledelsens gjennomgang i januar identifiserte potensiale for utvikling av risikostyringen. NSB vil i 2012 fortsette utvikling av målstyring, utvikle relasjoner til aktører med roller i beredskap og gjennomføre beredskapsøvelser.

I årets revisjonsprogram er det særlig fokus på samhandling mellom nye enheter og ansvar og myndighet.

Resultatet og oppfølging av revisjoner er særlig knyttet til:

- Materielle tekniske feil
- Krav til oppfølging av kompetanse hos leverandører
- Leverandørers oppfølging av underleverandører
- Dokumentasjon av risikovurderinger og granskninger

Det er ingen utestående revisjonsavvik.

Mht oppfølging av PASS- hendelser viste NSB til en overrepresentasjon hos nye førere.

Tiltak som er/vurderes iverksatt:

- Utarbeidet et eget simulatortreningsprogram
- Iverksatt skreddersydd opplæring av lokføreraspiranter
- Utarbeidet barriererekurs for nyutdannede førere i Øst
- Laget forslag om å begrense antall komplekse strekninger som en fører kan kjøre (forslaget gjenstår å avklare med organisasjonene)
- Fokuserer opplæring på de krevende områdene (som for eksempel Skøyen)
- Strammer inn regime for opphold i førerrommet (bla innføring av briefingsamtale)

Tilsynet stilte spørsmål om resultat av tenkning knyttet til korrigerende avvik utover de rent konkrete mangler som NSB viste til i forrige ledelsesmøte. NSB viste til at bemanningen er økt slik at tiltak følges opp tettere. I tillegg til avvik avdekket i revisjoner følges andre avvik i styringssystemet bedre opp (bores mer i dybden, og ulike tema følges opp hver uke.)

Tilsynet stilte spørsmål om arbeidet med risikobasering av revisjonsaktivitetene som NSB opplyste om i forrige ledelsesmøte. NSB viste til at risiko ble vurdert når revisjonsprogrammet ble gjennomgått i ledelsens gjennomgang. Det vektlegges også en systematisk dekning av 11 identifiserte styringselementer. NSB viste også til et antall inspeksjoner som gjennomføres.

6. NSB AS' erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet

NSB ga følgende tilbakemeldinger:

SJTs tilsynsvirksomhet gir et positivt bidrag og det er en konstruktiv dialog. NSB møter forståelse for begrunnede synspunkter.

7. SJTs erfaringer med tilsynsarbeid mot NSB AS

Det har ikke vært revisjonsaktiviteter mot NSB siden forrige møte. Det er planlagt en revisjon av NSBs vedlikehold av rullende materiell til høsten. Tilsynet ser for seg hyppigere og mindre oppfattende revisjoner framover.

Det mangler fortsatt noe dokumentasjon før søknad om ibruktakelse av FLIRT er komplett. NSB kan på bakgrunn av dette forvente en midlertidig tillatelse til å ta FLIRT i bruk. Tilsynet opplever prosessen som profesjonell og løsningsorientert.

Hva gjelder rapportering av uønskede hendelser registrerer tilsynet at det er et stort antall, men at det er lite informasjon i rapportene hvilket er en utfordring for tilsynet og antakelig også for NSBs bruk av rapportene. Tilsynet registrerer lav rapporteringsgrad av tekniske forhold oppdaget i vedlikehold.

Tilsynet er svært tilfreds med NSBs oppfølging av tilrådinger fra SHT.

8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

NSB AS redegjorde for behov for tillatelser. Jf vedlagte liste.

9. Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid

Tilsynet orienterte som følger:

- Det har vært en lang prosess med utgivelse av nye kjøretøyforskrift pga et omfattende høringsregime i EU. Den forventes vedtatt tidlig i sommer.
- TSI-er implementeres jevnlig, vi har begrenset innflytelse på utforming i høringsstadiet.

Tilsynet henstilte til NSB om å delta for å sikre norske interesser.

10. ERTMS

NSB uttrykte ønske om at JBV tar ansvar for hele ERTMS-anskaffelsen i et felles prosjekt. JBV bør fortsatt ha ansvar for signalsystemet etter at det er "flyttet inn i toget".

11. Oppsummering og oppfølgingspunkter

Det ble ikke notert oppfølgingspunkter.

Vedlegg 1: Agenda

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltakerne ved Statens jernbanetilsyn (SJT)
2. Forrige møte: Ingen aksjonspunkter fra forrige møte
3. Måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold
 - NSB gir en kort redegjørelse over de viktigste punktene
 - Spørsmål fra SJT
4. Endringer i organisasjon og samarbeidsforhold
 - NSB gir en kort redegjørelse for eventuelle endringer i organisasjon og samarbeidsforhold/leverandørforhold som anses å ha særlig betydning for sikkerheten
 - Spørsmål fra SJT
5. Resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgåelse
 - NSB gir en kort redegjørelse for sikkerhetsmessige forhold som er fremkommet i interne revisjoner og ledelsens gjennomgåelse med tilhørende tiltak. Herunder også status på oppfølgingspunkter fra forrige ledelsens gjennomgåelse.
 - Spørsmål fra SJT
6. NSBs erfaringer med SJTs revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt
7. SJTs erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten
8. Tillatelsesprosesser
 - NSB informerer om anskaffelser som forventes å kreve tillatelse til ibruktaking de neste 2 år
9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid og internasjonalt arbeid
10. Eventuelt
11. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

Vedlegg 2: Deltakeroversikt

NSB AS

Geir Isaksen, konsernsjef NSB
Tom Ingulstad, direktør NSB Persontog
Mette Sørfonden, direktør Øst
Øystein Risan, direktør Trafikk
Tormod Gjermundsen, direktør Materiell
Steinar Skauen, direktør Trafikksikkerhet

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, direktør
Øystein Ravik, avdelingsdirektør, sikkerhetsstyring og tilsyn
Johanna Öster, avdelingsdirektør, teknologi og framføring
Sjur Sæteren, fagdirektør revisjon

Vedlegg 3 - Behov for tillatelser til ibruktaking

- Type 74 (NSB Flirt Kort Region) – endelig tillatelse uten tidsbegrensning – 2012
- Type 75 (NSB Flirt Lang Lokal) – tillatelse til å ta i bruk (basert på tillatelsen for Type 74) – 2012
- WLAB 2 (skal gå sammen med type7) – melding og søknad om tillatelse til å ta i bruk – 2012
- Type 73 Midtlivsoppgradering – melding og søknad om tillatelse til å ta i bruk – 2012/2013
- Type 5 – Søknad om tillatelse til å ta i bruk med pluss hastigheter i kurve – 2012 (søknad sannsynligvis allerede sendt før 12.04.12)
- "Små" modifikasjoner eller utbytting av sikkerhetsrelaterte komponenter (bl.a. fordi de ikke lenger er å få tak i) 2012 og 2013
- I tillegg kommer "mindre" saker i samme mengde som foregående år.

Tatt ut av liste tidligere innmeldt:

- X55 i grenseoverskridende trafikk til Oslo (ny Regina type) – Håndteres ikke av NSB