

Tilsynsrapport nr. 2015-12

Samlerapport fra dokumenttilsyn av leverandørstyring

1	Bakgrunn og mål	3
2	Samlet oppsummering	4
3	Funn hos den enkelte virksomhet.....	5
3.1	Boreal Transport Midt-Norge AS (Gråkallbanen)	5
3.2	Keolis Norge AS.....	6
3.3	Sporveien T-banen AS	7
3.4	Sporveien Trikken AS.....	9
3.5	NSB AS	10
3.6	NSB Gjøvikbanen AS.....	11
3.7	Flytoget AS	13
3.8	Cargolink AS	16
3.9	CargoNet AS.....	18
3.10	Grenland Rail	21
4	Om tilsynet	24
4.1	Administrative data	24
4.2	Gjennomføring av tilsynet	24
4.3	Tilsynsomfang	24
4.4	Tilsynskriterier	24
4.5	Måloppnåelse og oppfyllelse av tilsynskriterier	25
4.6	Om tilsynsfunn.....	25
4.7	Tilsynsrapport.....	25
4.8	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	25
4.9	Tilbakemeldinger etter tilsyn	25
	Vedlegg 1 – Spørsmålsliste	26
	Vedlegg 2- Hjemmelstekster	28

1 Bakgrunn og mål

Kjøp av tjenester gjøres i utstrakt grad. Det gjelder også tjenester som har stor betydning for ivaretagelse av sikkerheten. Som angitt i våre [tilsynsprioriteringer for 2015](#) som er publisert på vår hjemmeside vil vi derfor i løpet av de kommende år prioritere å følge opp virksomhetenes leverandørstyring.

Dette tilsynet danner starten på tilsynskampanjen rettet mot leverandørstyring.

Hensikten med dette dokumenttilsynet er å undersøke hvordan jernbanevirksomhetene sørger for at kontrakter som inngås med leverandører av tjenester med betydning for sikkerheten, sikrer at tjenestene oppfyller krav som stilles i jernbanelovgivningen.

Sikkerhetsstyringsforskriften¹ og kravforskriften² §§ 2-2 annet ledd og 3-1 fjerde ledd stiller krav til at leverandørtjenester er underlagt sikkerhetsstyring og er omfattet av et sikkerhetsstyringssystem. Videre stilles det i § 3-3 krav om prosedyrer som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten. Slike prosedyrer kan for eksempel omfatte bestemmelser for å inngå kontrakter. Jf. beskrivelser om dette i vår [veiledning om leverandørbruk](#) som finnes på vår hjemmeside.

Dokumenttilsynet er gjennomført ved innsamling og gjennomgang av de bestemmelser som virksomhetene har etablert for å sette krav til leverandører av tjenester/produkter av sikkerhetsmessig betydning. I tillegg har vi samlet inn og gjennomgått eksempler på viktige kontrakter og/eller tilsvarende dokumenter som viser resultatet av bruken av disse bestemmelsene.

Måloppnåelse er beskrevet lenger bak i rapporten.

Dokumenttilsynet ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte årsprogram for tilsyn.

¹ Forskrift om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet av 11. april 2011 nr. 389

² Forskrift om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane m.m. 10. desember 2014 nr. 1572

2 Samlet oppsummering

Dokumenttilsynet viser store variasjoner i forhold til hvor langt den enkelte jernbanevirksomhet oppfyller jernbanelovgivningens krav til leverandørstyring.

Det er enkelte krav som fremstår som krevende å oppfylle for flere av virksomhetene.

Generelt er overvåkingsprosessen, slik den er beskrevet i overvåkingsforskriften, i liten grad implementert hos samtlige virksomheter som er underlagt overvåkingsforskriften.

Enkelte virksomheter har leverandører med stor markedsrett og/eller som er eiere. Det fremstår som særlig krevende for jernbanevirksomhetene å styre slike leverandører. Når det gjelder eiere kan disse sette overordnede krav til styring, herunder krav til kontraktsinnngåelser og leverandørvalg på en slik måte at virksomhetene ikke fullt ut kan utøve den sikkerhetsstyring som jernbanelovgivningen forutsetter.

Det er konstatert til dels store mangler og forbedringspotensial på noen elementer av leverandørstyringen som er felles for flere av virksomhetene. Det gjelder:

- Bestemmelser om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved kontraktsinnngåelse; særlig gjelder dette ved endring av kontrakter.
- Hvordan leverandørers og underleverandørers arbeid støtter opp under jernbaneforetakets sikkerhetsarbeid, herunder gjennomføring av risikovurderinger og kjennskap til og bruk av jernbaneforetakenes sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og risikoakseptkriterier. Dette innebærer at virksomhetene har begrensede muligheter for å realisere sin sikkerhetspolitikk og sine sikkerhetsmål. Og de har begrensede muligheter for å sikre at virksomheten driver innenfor rammene av akseptabel risiko.
- Styring med bruk av underleverandører (leverandørers leverandører)
- Kontroll med dokumentstyring
- Kompetansestyring, herunder opplæring og kompetansekrav. Det er typisk satt krav til at leverandørene skal ha fastsatt kompetansekrav, men virksomheten har i liten grad selv satt kompetansekrav eller alternativt krav om godkjenning av leverandørens kompetansekrav
- Hendelsesrapportering. Særlig sikres det i liten grad at rapportering av hendelser skjer innenfor frister fastsatt i varslings- og rapporteringsforskriften. I tillegg er det gjennomgående upresise angivelser av hva som forventes innrapportert etter denne forskriften. Det er derfor i liten grad sikret at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser, slik de er definert i sikkerhetsstyringsforskriften, rapporteres og følges opp.

Under kapittel 3 finnes en oppsummering for hver virksomhet.

Rapportdato: 03.02.2016³

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Sjur Sæteren
Fagdirektør revisjon

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

³ 2. juni 2016 er det gjort en korrigerende i punkt 3.8.1 (innledning til avsnittet om Cargolink AS).

3 Funn hos den enkelte virksomhet

I dette kapittelet gis et kort sammendrag for hver reviderte virksomhet, samt en beskrivelse av avvik og observasjoner for den enkelte virksomheten.

Avvikene og observasjonene, med tilhørende revisjonsbevis, er basert på en vurdering av virksomhetenes bestemmelser og oversendte leverandørkontrakter. Dette er bestemmelser og leverandørkontrakter som regulerer leverandørstyring av forhold som har sikkerhetsmessig betydning.

Dersom det i teksten ikke er spesifisert om avvik, observasjoner eller tilhørende revisjonsbevis gjelder for bestemmelser eller leverandørkontrakter, gjelder beskrivelsen for begge deler.

Der revisjonsbevis angir mangler ved elementer i styringen av leverandører, vil dette også gjelde tilsvarende elementer i styringen av eventuelle underleverandører.

3.1 Boreal Transport Midt-Norge AS (Gråkallbanen)

3.1.1 Sammendrag

Boreal Transport Midt-Norge AS (BTM) har grunnleggende mangler i leverandørstyringen.

3.1.2 Avvik

Avvik 1

BTM har grunnleggende mangler i leverandørstyringen.

Avvik fra:

Kravforskriften § 2-2

jf. kravforskriften §§ 3-1 fjerde ledd, 3-2, 3-3 første ledd, 4-2, 4-3, 4-4, 4-5, 4-6, 5-1, 5-3, 6-1, 6-2, 7-1, 7-2 og 7-4 samt varslings- og rapporteringsforskriften §§ 5 og 6.

Revisjonsbevis:

1. BTM har ikke tilstrekkelige bestemmelser som beskriver krav til sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved inngåelse eller endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Merknad:

De identifiserte manglene i vurderte kontrakter underbygger behovet for slik kvalitetssikring.

2. Det fremgår ikke av oversendt dokumentasjon at BTM har nødvendig kontroll over relevante deler av bestemmelser som regulerer kontraktsinngåelser.

Merknad:

Det fremgår ikke i hvilken grad BTM har nødvendig kontroll over relevante deler av Kvalitetshåndboken til konsernet (Boreal Transport Norge).

3. Større kontrakter skal godkjennes av konsernleder. Det fremgår ikke hvordan BTM sikres nødvendig kontroll over inngåtte kontrakter.
4. BTM har ikke etablert bestemmelser som sikrer at kontrakter dekker de relevante krav i jernbanelovgivningen og BTM sine interne bestemmelser. Se detaljer i punktene nedenfor.

Merknad:

De identifiserte manglene i vurderte kontrakter underbygger behovet for slike bestemmelser.

5. BTM sikrer ikke at leverandørens arbeidsmåter støtter opp under BTMs sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og risikoakseptkriterier.

6. BTM sikrer ikke rett til innsyn og gjennomføring av revisjoner/tilsyn av leverandører.
7. BTM har ikke satt krav i kontrakter som sikrer sanksjonsmuligheter ved avtalebrudd og for å lukke identifiserte avvik.
8. BTM sikrer ikke utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger.
9. BTM sikrer ikke rapportering og oppfølging av uønskede hendelser fra leverandører, herunder rapportering til SJT innen fastsatte frister.
10. BTM har ikke satt krav i bestemmelser som sikrer at det stilles krav til kompetanse hos leverandører.
11. BTM sikrer ikke system for opplæring hos leverandører.
12. BTM har ikke bestemmelser for å sikre styring av dokumentasjon.
13. BTM sikrer ikke at det gjennomføres risikovurderinger (herunder ved endringer) hos leverandører.
14. BTM sikrer ikke kontroll med leverandørens bruk (herunder endring) av underleverandører, herunder har ikke BTM satt krav som sikrer at krav til leverandør videreføres til underleverandører.

3.2 Keolis Norge AS

3.2.1 Sammendrag

Keolis Norge AS (Keolis) har grunnleggende mangler i leverandørstyringen.

3.2.2 Avvik

Avvik 1

Keolis har grunnleggende mangler i leverandørstyringen.

Avvik fra.

Kravforskriften § 2-2

jf. kravforskriften §§ 3-1 fjerde ledd, 3-2, 3-3 første ledd, 4-2, 4-3, 4-4, 4-5, 4-6, 5-1, 5-3, 6-1, 6-2, 7-1, 7-2 og 7-4 samt varslings- og rapporteringsforskriften §§ 5 og 6.

Revisjonsbevis

1. Keolis har ikke kontroll over valg av leverandør hvis Bybanen velger å benytte adgangen i avtalen til å overdra sine rettigheter og plikter etter avtalen til en tredjepart uten Keolis sitt samtykke.
2. Keolis har ikke bestemmelser som beskriver krav til sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved inngåelse eller endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Merknad:

De identifiserte manglene i vurderte kontrakter underbygger behovet for en slik kvalitetssikring.

3. Keolis har i liten grad etablert bestemmelser som sikrer at kontrakter dekker de relevante krav i jernbanelovgivningen og Keolis sine interne bestemmelser. Se detaljer i punktene nedenfor.

Merknad:

De identifiserte manglene i vurderte kontrakter underbygger behovet for slike bestemmelser.

4. Keolis sikrer ikke at leverandørens arbeidsmåter støtter opp under Keolis sin sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og risikoakseptkriterier.
5. Keolis har ikke satt krav i bestemmelser for å sikre rett til innsyn og gjennomføring av revisjoner/tilsyn av leverandører. Dette er heller ikke tilstrekkelig sikret i kontraktene.
6. Keolis har ikke satt krav i bestemmelser for å sikre sanksjonsmuligheter ved avtalebrudd og for å lukke identifiserte avvik.

7. Keolis sikrer ikke utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger.
8. Keolis sikrer ikke rapportering og oppfølging av uønskede hendelser fra leverandører, herunder rapportering til SJT innen fastsatte frister.
9. Keolis har ikke etablert krav til kompetanse hos leverandører.
10. Keolis sikrer ikke system for opplæring hos leverandører.
11. Keolis har ikke bestemmelser for å sikre styring av dokumentasjon. Dette er heller ikke tilstrekkelig sikret i kontraktene.
12. Keolis sikrer ikke at det gjennomføres risikovurderinger (herunder ved endringer) hos leverandører.
13. Keolis sikrer ikke kontroll med leverandørers bruk (herunder endring) av underleverandører, herunder har ikke Keolis satt krav som sikrer at krav til leverandør videreføres til underleverandører.

3.2.3 Observasjoner

Observasjon 1

Keolis har ikke bestemmelser som stiller krav til utforming av kontrakter som regulerer leveranser av sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. Keolis har ikke bestemmelser som stiller krav til utforming av kontrakter som regulerer leveranser av sikkerhetsmessig betydning.

3.3 Sporveien T-banen AS

3.3.1 Sammendrag

Sporveien T-banen AS (T-banen) har etablert bestemmelser som setter krav til leverandører og underleverandører av tjenester og leveranser av sikkerhetsmessig betydning. Disse kravene er også i stor grad innarbeidet i vurderte kontrakter.

Det er identifisert et avvik. Videre er det identifisert forbedringsforhold i bestemmelser og kontrakter.

3.3.2 Avvik

Avvik 1

T-banen sikrer ikke gjennomføring av risikovurderinger hos leverandører, herunder risikovurdering ved endringer.

Avvik fra:

Kravforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 6-1.

Revisjonsbevis:

1. T-banen har ikke fastsatt krav til risikovurderinger (herunder ved endringer) hos leverandører i bestemmelser og kontrakter.

3.3.3 Observasjoner

Observasjon 1

T-banen har ikke satt krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved inngåelse eller endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. T-banen har ikke bestemmelser som beskriver krav til sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved inngåelse eller endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Merknad:

Utforming av de oversendte kontrakter bar ikke preg av mangelfull kvalitetssikring.

Observasjon 2

T-banen har ikke bestemmelser som stiller krav til utforming av kontrakter som regulerer leveranser av sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. T-banen har ikke bestemmelser som stiller krav til utforming av kontrakter som regulerer leveranser av sikkerhetsmessig betydning.

Observasjon 3

T-banen har ikke satt krav i bestemmelser eller kontrakt om at arbeid som gjennomføres av leverandører skal bygge opp under T-banens risikoakseptkriterier.

Revisjonsbevis:

1. T-banen har ikke satt krav i bestemmelser eller kontrakt om at arbeid som gjennomføres av leverandører skal bygge opp under T-banens risikoakseptkriterier.

Observasjon 4

T-banen kan ikke dokumentere at det er stilt krav til kompetanse hos leverandører av tjenester som har sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. Det er etablert kompetansekrav i prosedyre S-S-K-V-K.1-3 Kompetansekrav fordelt på arbeidsoppgaver/funksjoner. Leverandørene har tilgang til styringssystemet med kompetansekrav, men dette er ikke dokumentert i kontrakt.

Observasjon 5

T-banen har ikke bestemmelser som stiller krav om hensiktsmessige sanksjonsmidler ved eventuelle avtalebrudd eller for å lukke identifiserte avvik.

Revisjonsbevis:

1. T-banen stiller ikke krav i bestemmelser som sikrer rett til å benytte hensiktsmessige sanksjonsmidler ved eventuelle avtalebrudd eller for å lukke identifiserte avvik. Kravet er ivaretatt i vurderte kontrakter.

Observasjon 6

T-banen stiller krav til at underleverandør skal tilfredsstillende de samme krav som gjelder for leverandør, men stiller ikke krav til at T-banen skal godkjenne valg av underleverandører eller endring av underleverandører.

Revisjonsbevis:

1. T-banen stiller krav til at underleverandør skal tilfredsstillere de samme krav som gjelder for leverandør, men stiller ikke krav til at T-banen skal godkjenne valg av underleverandører eller endring av underleverandører.

3.4 Sporveien Trikken AS**3.4.1 Sammendrag**

Sporveien Trikken AS (Trikken) har etablert bestemmelser som setter krav til leverandører og underleverandører av tjenester og leveranser av sikkerhetsmessig betydning. Disse kravene er også i stor grad innarbeidet i vurderte kontrakter.

Det er identifisert forbedringsforhold i bestemmelser og kontrakter.

3.4.2 Avvik

Det er ikke identifisert avvik relatert til Trikkens dokumentasjon.

3.4.3 Observasjoner**Observasjon 1**

Trikken har ikke satt krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved inngåelse eller endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. Trikken har ikke satt krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved inngåelse eller endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Merknad:

Utforming av de oversendte kontrakter bar ikke preg av mangelfull kvalitetssikring.

Observasjon 2

Trikken har ikke bestemmelser som stiller krav til utforming av kontrakter som regulerer leveranser av sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. Trikken har ikke bestemmelser som stiller krav til utforming av kontrakter som regulerer leveranser av sikkerhetsmessig betydning.

Observasjon 3

Trikken stiller ikke krav i bestemmelser som sikrer rett til hensiktsmessige sanksjonsmidler ved eventuelle avtalebrudd eller for å lukke identifiserte avvik.

Revisjonsbevis:

1. Trikken stiller ikke krav i bestemmelser som sikrer rett til å benytte hensiktsmessige sanksjonsmidler ved eventuelle avtalebrudd eller for å lukke identifiserte avvik. Kravet er ivaretatt i vurderte kontrakter.

Observasjon 4

Trikken stiller ikke tilstrekkelige krav i bestemmelser for å sikre utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger.

Revisjonsbevis:

1. Trikken stiller ikke krav i bestemmelser for å sikre utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger, men dette er ivaretatt i vurderte kontrakter.

Observasjon 5

Det er enkelte forbedringspunkter knyttet til styring av underleverandører.

Revisjonsbevis:

1. Trikken sikrer ikke at underleverandører og komponentleverandører leverer tjenester som bygger opp under Trikkens sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og risikoakseptkriterier.
2. Trikken sikrer ikke at kravene til rapportering og oppfølging av uønskede hendelser ivaretas av underleverandører og komponentleverandører
3. Trikken har ikke satt krav om at underleverandører og komponentleverandører skal gjennomføre risikovurderinger, herunder også risikovurdering ved endringer.

Observasjon 6

Trikken kan ikke dokumentere at det er stilt krav til kompetanse hos leverandører av tjenester som har sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. Trikken har ikke eksplisitt gjort sine kompetansekrav gjeldende for leverandørene i kontrakt og har heller ikke godkjent leverandørenes kompetansekrav. Leverandørene har tilgang til styringssystemet med kompetansekrav, men dette er ikke dokumentert i kontrakt.

3.5 NSB AS

3.5.1 Sammendrag

NSB AS har etablert bestemmelser som setter krav til leverandører og underleverandører av tjenester og leveranser av sikkerhetsmessig betydning. Disse kravene er også i stor grad innarbeidet i vurderte kontrakter.

Det er identifisert et avvik knyttet til implementering av overvåkingforskriften. Videre er det identifisert noen forbedringsforhold i bestemmelser og kontrakter.

3.5.2 Avvik

Avvik 1

NSB har ikke etablert krav som sikrer implementering av overvåkingforskriften, herunder sikres ikke bruk av overvåkingprosessen.

Avvik fra:

Overvåkingforskriften art. 3 nr. 1 bokstav b og art. 4 nr.1.

Revisjonsbevis:

1. NSB sikrer ikke bruk av overvåkingsprosessen.
2. NSB sikrer ikke tilstrekkelig utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger slik det beskrives i krav til overvåkingsprosessen.

Merknad:

Den ene kontrakten er inngått før forskriftens ikrafttredelse 2. juli 2013; men virksomhetene forventes å sikre at kontrakter oppfyller de til enhver tid gjeldende bestemmelser.

3.5.3 Observasjoner**Observasjon 1**

NSB har ikke satt krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. NSB har ikke satt krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Observasjon 2

NSB har ikke satt krav i bestemmelser eller kontrakt om at arbeidet som gjennomføres av leverandører skal bygge opp under NSB sine risikoakseptkriterier.

Revisjonsbevis:

1. NSB har ikke satt krav i bestemmelser eller kontrakt om at arbeidet som gjennomføres av leverandører skal bygge opp under NSB sine risikoakseptkriterier.

3.6 NSB Gjøvikbanen AS**3.6.1 Sammendrag**

Det er identifisert noen avvik og forbedringspunkter i NSB Gjøvikbanen AS (NSBG) sitt system for leverandørstyring.

3.6.2 Avvik**Avvik 1**

NSBG har ikke etablert krav som sikrer implementering av overvåkingsforskriften, herunder sikres ikke bruk av overvåkingsprosessen.

Avvik fra:

Overvåkingsforskriften art. 3 nr. 1 bokstav b og art. 4 nr.1.

Revisjonsbevis:

1. NSBG sikrer ikke bruk av overvåkingsprosessen.
2. NSBG sikrer ikke tilstrekkelig utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger slik det beskrives i krav til overvåkingsprosessen.

Avvik 2

NSBG sikrer ikke at krav til frister for rapportering av uønskede hendelser oppfylles.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 7-2 og varslings- og rapporteringsforskriften §§ 5 og 6.

Revisjonsbevis:

1. NSBG har ikke innarbeidet krav som sikrer rapportering til SJT innen fastsatte frister.

Avvik 3

NSBG sikrer ikke dokumentstyring hos leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 3-2.

Revisjonsbevis:

1. NSBG har ikke satt krav til dokumentstyring hos leverandører i bestemmelser eller i kontrakter, herunder utveksling av oppdatert relevant dokumentasjon og krav til kontroll med leverandørens muligheter til å endre relevant dokumentasjon.

Avvik 4

NSBG sikrer ikke at det gjennomføres risikovurderinger, (herunder ved endringer), hos leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 6-1.

Revisjonsbevis:

1. Krav til bruk av risikovurdering, herunder ved endringer, er ikke spesifisert verken i bestemmelser eller vurderte kontrakter.

Avvik 5

NSBG sikrer ikke kontroll med leverandørens bruk og endring av underleverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2, jf. §§ 3-1 fjerde ledd og 3-3 første ledd.

Revisjonsbevis:

1. NSBG har ikke satt krav som sikrer kontroll med bruk av underleverandører og endring av underleverandør, herunder har ikke NSBG satt krav som sikrer at krav til leverandør videreføres til underleverandører.

3.6.3 Observasjoner**Observasjon 1**

NSBG har ikke satt krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. NSBG har ikke satt krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Observasjon 2

NSBG har ikke satt krav om at arbeid som gjennomføres av leverandører skal bygge opp under NSBGs risikoakseptkriterier.

Revisjonsbevis:

1. NSBG har ikke satt krav i bestemmelser eller kontrakt om at arbeid som gjennomføres av leverandører skal bygge opp under NSBGs risikoakseptkriterier.

Observasjon 3

NSBG stiller ikke krav i bestemmelser om hensiktsmessige sanksjonsmidler ved eventuelle avtalebrudd eller for å lukke identifiserte avvik.

Revisjonsbevis:

1. NSBG stiller ikke krav i bestemmelser som sikrer rett til å benytte hensiktsmessige sanksjonsmidler ved eventuelle avtalebrudd eller for å lukke identifiserte avvik. Kravet er ivaretatt i vurderte kontrakter.

Observasjon 4

NSBG stiller ikke tilstrekkelige krav i bestemmelser for å sikre utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger.

Revisjonsbevis:

1. NSBG stiller ikke tilstrekkelige krav i bestemmelser for å sikre utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger.

3.7 Flytoget AS

3.7.1 Sammendrag

Det er identifisert noen avvik og forbedringspunkter i Flytogets system for leverandørstyring.

Kravene i leverandørstyringen kunne med fordel vært tydeligere og mer konkrete.

3.7.2 Avvik

Avvik 1

Flytoget har ikke etablert krav som sikrer implementering av overvåkingsforskriften, herunder sikres ikke bruk av overvåkingsprosessen.

Avvik fra:

Overvåkingsforskriften art. 3 nr. 1 bokstav b og art. 4 nr.1.

Revisjonsbevis:

1. Flytogets bestemmelser sikrer ikke bruk av overvåkingsprosessen.

Merknad:

Flytoget har oppdatert sine bestemmelser (ny avtalemal) som svar på utkast til denne rapporten. Disse setter krav til at leverandører oppfyller krav i overvåkingsforskriften.

2. Flytogets bestemmelser sikrer ikke tilstrekkelig utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger slik det beskrives i krav til overvåkingsprosessen.
3. Kontraktene setter ikke krav til oppfyllelse av disse bestemmelsene i overvåkingsforskriften.

Merknad:

Kontraktene er inngått før forskriftens ikrafttredelse 2. juli 2013, men virksomhetene forventes å sikre at kontrakter oppfyller de til enhver tid gjeldende bestemmelser.

Avvik 2

Flytoget stiller ikke krav for å sikre utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 jf. § 4-6.

Revisjonsbevis:

1. Flytoget har ikke etablert bestemmelser som sikrer utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger med leverandører og underleverandører.
2. Flytoget har ikke etablert krav til kommunikasjonslinjer eller rapportering i kontrakter.

Avvik 3

Flytoget har ikke satt krav til opplæringssystemer hos leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 5-3.

Revisjonsbevis:

1. Flytoget har ikke satt krav som sikrer opplæring av personell hos leverandører som utfører arbeid av sikkerhetsmessig betydning.

Merknad:

Flytoget har oppdatert sine bestemmelser som svar på utkast til denne rapporten.

Avvik 4

Flytoget stiller ikke tilstrekkelige krav til kompetanse hos leverandører av tjenester av sikkerhetsmessig betydning.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 5-1.

Revisjonsbevis:

1. Flytoget beskriver i bestemmelser krav til at kompetansekrav skal stilles, men det er ikke beskrevet hvilke krav til kompetanse som skal stilles.

Merknad:

Flytoget har oppdatert sine bestemmelser som svar på utkast til denne rapporten.

2. Kravene som stilles til kompetanse i kontrakt med leverandør av vedlikehold av hjulsatser er ikke beskrevet tilfredsstillende. (For den andre oversendte kontrakten er kompetansekrav i stor grad tilfredsstillende angitt).

Avvik 5

Flytoget sikrer ikke at arbeid som utføres av leverandører bygger opp under Flytogets sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og risikoakseptkriterier.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. §§ 4-2, 4-3 og 4-4.

Revisjonsbevis:

1. Flytogets bestemmelser stiller ikke krav om at leverandørers arbeid skal bygge opp under Flytogets sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og risikoakseptkriterier.

Merknad:

Flytoget har oppdatert sine bestemmelser (ny avtalemal) som svar på utkast til denne rapporten. Oppdateringen er avgrenset til sikkerhetspolitikk.

2. I en av to oversendte kontrakter har ikke Flytoget etablert krav som sikrer at leverandøren skal gjennomføre arbeidet slik at det bygger opp under Flytogets sikkerhetsmål eller risikoakseptkriterier. I den andre vurderte kontrakten har Flytoget heller ikke sikret gjennomføring av arbeidet etter Flytogets sikkerhetspolitikk.

Avvik 6

Flytoget har ikke etablert krav som sikrer at rapportering og oppfølging av uønskede hendelser gjennomføres i henhold til forskriftskrav.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 7-2 og varslings- og rapporteringsforskriften §§ 5 og 6.

Revisjonsbevis:

1. Flytoget har ikke innarbeidet krav i bestemmelser til rapportering og oppfølging av uønskede hendelser fra leverandører.

Merknad:

Flytoget har oppdatert sine bestemmelser (ny avtalemal) om rapportering som svar på utkast til denne rapporten.

2. Flytoget har ikke satt eksplisitte krav i kontraktene som sikrer rapportering til SJT innen fastsatte frister.

Avvik 7

Flytoget har ikke satt krav som sikrer dokumentstyring.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 3-2.

Revisjonsbevis:

1. Flytoget sikrer ikke dokumentstyring hos leverandører i bestemmelser eller i kontrakter, herunder gjensidig utveksling av oppdatert relevant dokumentasjon og krav til kontroll med leverandørens muligheter til å endre relevant dokumentasjon.

3.7.3 Observasjoner

Observasjon 1

Flytoget har ikke satt krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. Flytoget har ikke satt krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Observasjon 2

Flytoget stiller i bestemmelser krav om risikovurdering i innledende faser av anskaffelser, men ikke ved gjennomføring av arbeidet.

Revisjonsbevis:

1. Flytoget stiller i bestemmelser krav om risikovurdering i innledende faser av anskaffelser, men ikke ved gjennomføring av arbeidet.

Observasjon 3

Flytoget stiller i bestemmelser ikke krav til kontroll med leverandørenes bruk av underleverandører, herunder endring av underleverandører.

Revisjonsbevis:

1. Flytoget stiller i bestemmelser ikke krav til kontroll med leverandørenes bruk av underleverandører, herunder endring av underleverandører.

3.8 Cargolink AS

3.8.1 Innledning

I tilsynet med Cargolink er kun én avtale vurdert.

3.8.2 Sammendrag

Det er identifisert noen avvik og forbedringspunkter i Cargolinks system for leverandørstyring.

3.8.3 Avvik

Avvik 1

Cargolink sikrer ikke at arbeid som utføres av leverandører bygger opp under Cargolinks sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og risikoakseptkriterier.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 2-2 annet ledd og jf. §§ 4-2, 4-3 og 4-4.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink stiller ikke spesifikke krav, verken i bestemmelser eller kontrakt, om at leverandørers arbeid skal bygge opp under Cargolinks sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og risikoakseptkriterier.

Avvik 2

Cargolink har ikke etablert krav som sikrer implementering av overvåkingsforskriften, herunder sikres ikke bruk av overvåkingsprosessen.

Avvik fra:

Overvåkingsforskriften art. 3 nr. 1 bokstav b og art. 4 nr.1.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink sikrer ikke bruk av overvåkingsprosessen.
2. Cargolink sikrer ikke tilstrekkelig utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger slik det beskrives i krav til overvåkingsprosessen.

Avvik 3

Cargolink sikrer ikke at krav til frister for rapportering av uønskede hendelser oppfylles.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 7-2 og varslings- og rapporteringsforskriften §§ 5 og 6.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har ikke satt krav i kontrakt som sikrer at fastsatte tidsfrister for rapportering av uønskede hendelser ivaretas.

Avvik 4

Cargolink har ikke satt krav til opplæringssystemer hos leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 5-3 annet ledd.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink sikrer ikke system for styring av opplæringen av personell hos leverandører som utfører arbeid av sikkerhetsmessig betydning.

Avvik 5

Cargolink sikrer ikke dokumentstyring hos leverandører, herunder er det ikke satt krav til gjensidig utveksling av oppdatert relevant dokumentasjon og krav til kontroll med leverandørens muligheter til å endre relevant dokumentasjon.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 3-2.

Revisjonsbevis:

1. Krav til dokumentstyring er ikke tilstrekkelig beskrevet i bestemmelser eller i kontrakter, herunder er det ikke satt krav til gjensidig utveksling av oppdatert relevant dokumentasjon og krav til kontroll med leverandørens muligheter til å endre relevant dokumentasjon.

Avvik 6

Cargolink sikrer ikke at det gjennomføres risikovurderinger, (herunder ved endringer) hos leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 6-1.

Revisjonsbevis:

1. Krav til bruk av risikovurdering, herunder ved endringer, er ikke spesifisert verken i bestemmelser eller vurderte kontrakter.

Avvik 7

Cargolink sikrer ikke kontroll med leverandørens bruk og endring av underleverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 jf. §§ 3-1 fjerde ledd og 3-3 første ledd.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har ikke satt krav som sikrer kontroll med bruk av underleverandører og endring av underleverandør, herunder har ikke Cargolink satt krav som sikrer at krav til leverandør videreføres til underleverandører.

3.8.4 Observasjoner**Observasjon 1**

Cargolink har ikke satt tydelige krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har ikke satt krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Observasjon 2

Cargolink har ikke etablert krav til kommunikasjonslinjer eller rapportering for å sikre utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har ikke etablert krav til kommunikasjonslinjer eller rapportering i bestemmelser og kontrakter for å sikre utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger.

3.9 CargoNet AS**3.9.1 Sammendrag**

Det er identifisert noen avvik og forbedringspunkter i CargoNets system for leverandørstyring.

3.9.2 Avvik**Avvik 1**

CargoNet har ikke etablert krav som sikrer implementering av overvåkingforskriften, herunder sikres ikke bruk av overvåkingsprosessen.

Avvik fra:

Overvåkingforskriften art. 3 nr. 1 bokstav b og art. 4 nr.1.

Revisjonsbevis:

1. CargoNet sikrer ikke bruk av overvåkingsprosessen.
2. CargoNet sikrer ikke tilstrekkelig utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger slik det beskrives i krav til overvåkingsprosessen.

Merknad:

En kontrakt er inngått før forskriftens ikrafttredelse 2. juli 2013, men virksomhetene forventes å sikre at kontrakter oppfyller de til enhver tid gjeldende bestemmelser.

Avvik 2

CargoNet har ikke satt krav til opplæringsystemer hos leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 5-3.

Revisjonsbevis:

1. CargoNet sikrer ikke system for styring av opplæringen av personell hos leverandører som utfører arbeid av sikkerhetsmessig betydning.

Avvik 3

CargoNet har ikke satt krav som sikrer gjennomføring av risikovurderinger hos leverandører, herunder krav til risikovurdering ved endringer i alle leverandørkontrakter.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 6-1.

Revisjonsbevis:

1. CargoNet har satt krav til risikoanalyse av nødvendige endringer i vedlikeholdsprogram. Det er ikke satt krav til risikovurdering av ikke-tekniske endringer i vedlikeholdskontrakt.
2. CargoNet har ikke satt krav til risikovurdering i leasingavtale.

Avvik 4

CargoNet har ikke sikret rett til innsyn og gjennomføring av revisjoner/tilsyn i alle kontrakter.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 jf. § 7-1.

Revisjonsbevis:

1. CargoNet har i leasingavtalen sikret rett til å gjennomføre tilsyn med underleverandører som utfører vedlikehold, men ingen eksplisitt rett til å revidere Railpool.

3.9.3 Observasjoner**Observasjon 1**

Bestemmelsen i avtalen med Railpool om Railpools ensidige adgang til under visse forutsetninger å overdra rettigheter og plikter etter avtalen til tredjeparter, skaper usikkerhet ved om CN har kontroll over valg av leverandør hvis Railpool velger å benytte adgangen.

Revisjonsbevis:

1. Bestemmelsen i avtalen med Railpool om Railpools ensidige adgang til under visse forutsetninger å overdra rettigheter og plikter etter avtalen til tredjeparter, skaper usikkerhet ved om CN har kontroll over valg av leverandør hvis Railpool velger å benytte adgangen

Observasjon 2

CargoNet har ikke satt tydelige krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved endring av kontrakter.

Revisjonsbevis:

1. CargoNet har ikke satt tydelige krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved endring av kontrakter.

Merknad:

Kvalitetssikring ved inngåelse av nye kontrakter er dekket ved at TS-60-P85 punkt 8.9 angir at *"alle kontrakter av betydning for sikkerheten skal gjennomgås og godkjennes av Sikkerhet og teknikk..."*. Det kan med fordel tydeliggjøres at bestemmelsen også dekker endringer av sikkerhetsmessig betydning i eksisterende kontrakter.

Observasjon 3

CargoNet har ikke sikret samsvar mellom bestemmelser om kontraktsutforming og inngått kontrakt.

Revisjonsbevis:

1. Det er mangelfullt samsvar mellom krav til kontraktsutforming og leasingkontrakt.

Observasjon 4

CargoNet har ikke satt krav i bestemmelser eller kontrakter om at arbeidet som gjennomføres av leverandører skal bygge opp under CargoNet sine risikoakseptkriterier. I en avtale er det heller ikke satt krav om at arbeidet skal bygge opp under CargoNets mål eller sikkerhetspolitikk.

Revisjonsbevis:

1. CargoNet har ikke satt krav i bestemmelser eller kontrakter om at arbeidet som gjennomføres av leverandører skal bygge opp under CargoNet sine risikoakseptkriterier.
2. I en avtale er det heller ikke satt krav om at arbeidet skal bygge opp under CargoNets mål eller sikkerhetspolitikk.

Observasjon 5

CargoNet har ikke satt eksplisitte krav til frister for rapportering av uønskede hendelser.

Revisjonsbevis:

1. CargoNet har ikke satt eksplisitte krav til frister for rapportering av uønskede hendelser i bestemmelser og kontrakter.

Observasjon 6

CargoNet har ikke satt tydelige krav som sikrer god dokumentstyring

Revisjonsbevis:

1. Krav til dokumentstyring er noe mangelfulle i inngåtte leverandøravtaler.
2. CargoNet stiller i leasingavtalen flere krav som indirekte vil kreve system for dokumentstyring, men CargoNet stiller ikke direkte krav om dokumentstyring.
3. CargoNets bestemmelser for leverandørkontrakter inneholder krav til dokumentstyring for kontrakter relatert til kjøretøy, men ingen eksplisitte krav til andre typer kontrakter.

3.10 Grenland Rail

3.10.1 Sammendrag

Grenland Rail (GR) har store mangler i sitt system for leverandørstyring.

3.10.2 Avvik

Avvik 1

GR har ikke satt krav om sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring ved inngåelse eller endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 3-3 første ledd, 4-5 og 5-1.

Revisjonsbevis:

1. GR har ikke dokumentert gjennom bestemmelser hvordan eller om, sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig kvalitetssikring gjennomføres ved inngåelse og endring av kontrakter som regulerer forhold av sikkerhetsmessig betydning.

Merknad:

De identifiserte manglene i vurderte kontrakter underbygger behovet for en slik kvalitetssikring.

GR har oppdatert sine bestemmelser som svar på utkast til denne rapporten.

Avvik 2

GR sikrer ikke at leverandørens arbeidsmåter støtter opp under Cargolinks sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og risikoakseptkriterier.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 2-2 annet ledd jf. §§ 4-2, 4-3 og 4-4.

Revisjonsbevis:

1. GR stiller ikke krav, verken i bestemmelser eller kontrakt, om at leverandørers arbeid skal bygge opp under Cargolinks sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og risikoakseptkriterier.

Merknad:

GR har oppdatert sine bestemmelser som svar på utkast til denne rapporten. Det gjenstår å ferdigstille oppdatering av kontrakter. GR har opplyst at de vil utbedre disse innen utgangen av april.

Avvik 3

GR har ikke etablert krav som sikrer implementering av overvåkingsforskriften, herunder sikres ikke bruk av overvåkingsprosessen.

Avvik fra:

Overvåkingsforskriften art. 3 nr. 1 bokstav b og art. 4 nr.1.

Revisjonsbevis:

1. GR sikrer ikke bruk av overvåkingsprosessen.

3. GR sikrer ikke tilstrekkelig utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger slik det beskrives i krav til overvåkingsprosessen.

Merknad:

GR har oppdatert sine bestemmelser, men ikke kontrakt, med krav til at leverandører anvender overvåkingsprosessen som svar på utkast til denne rapporten.

Avvik 4

GR stiller ikke krav for å sikre utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 jf. § 4-6.

Revisjonsbevis:

1. GR har ikke etablert bestemmelser som sikrer utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger med leverandører og underleverandører.
2. GR har ikke etablert krav til kommunikasjonslinjer eller rapportering i kontrakter.

Avvik 5

GR har ikke etablert tydelige krav som sikrer at rapportering og oppfølging av uønskede hendelser gjennomføres i henhold til forskriftskrav.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 7-2 og varslings- og rapporteringsforskriften §§ 5 og 6.

Revisjonsbevis:

1. GR har ikke innarbeidet tydelige krav i bestemmelser til rapportering og oppfølging av uønskede hendelser fra leverandører.
2. GR har ikke satt tydelige krav i kontraktene til å rapportere inn forhold som kan ha betydning for trafikkikkerheten.
3. GR har ikke satt krav i kontraktene til rapportering til SJT innen fastsatte frister.

Avvik 6

GR har ikke satt krav til opplæringsystemer hos leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 5-3.

Revisjonsbevis:

1. GR har ikke satt krav som sikrer opplæring av personell hos leverandører som utfører arbeid av sikkerhetsmessig betydning.

Avvik 7

GR sikrer ikke dokumentstyring hos leverandører utover vedlikeholdsdokumentasjon og teknisk dokumentasjon av kjøretøy.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. § 3-2

Revisjonsbevis:

1. Krav til dokumentstyring er ikke beskrevet i bestemmelser
2. GR har satt krav i avtaler om at GR skal godkjenne bruk av annen vedlikeholdsdokumentasjon enn GRs egen og krav til at GR holder Mantena oppdatert med oppdatert dokumentasjon for materiellet, men GR har ikke sikret gjensidig utveksling av annen type dokumentasjon for eksempel oppdatering av relevante prosedyrer i styringssystemet (e.g. prosedyrer for interne revisjoner, organisering osv.).

Avvik 8

GR sikrer ikke gjennomføring av risikovurderinger, herunder risikovurdering ved endringer.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd jf. §§ 6-1 og 6-2.

Revisjonsbevis:

1. GR har ikke fastsatt krav til risikovurderinger (herunder ved endringer) hos leverandører i bestemmelser og kontrakter.

Avvik 9

GR sikrer ikke kontroll med leverandørens bruk og endring av underleverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 jf. §§ 3-1 fjerde ledd og 3-3 første ledd.

Revisjonsbevis:

1. GR har ikke satt krav som sikrer kontroll med leverandørens bruk og endring av underleverandører.

Avvik 10

GR sikrer ikke at leverandører har et sikkerhetsstyringssystem.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 2-2 annet ledd og 3-1 fjerde ledd jf. § 3-1 første ledd.

Revisjonsbevis

1. GR har vedlagt en oppsummering fra en revisjon av en leverandør (av tjenester av sikkerhetsmessig betydning) der det angis at leverandørens sikkerhetsstyringssystem ikke er ferdigstilt, men leverandøren er likevel godkjent av GR som leverandør.

Merknad:

GR krever i GR-Pr-014 at *"Revisjonen skal også kontrollere om leverandør har et tilfredsstillende, oppdatert sikkerhetsstyringssystem, ..."*

GR har oppdatert sine bestemmelser som svar på utkast til denne rapporten. Det gjenstår å ferdigstille oppdatering av kontrakter. GR har opplyst at de vil utbedre disse innen utgangen av april.

3.10.3 Observasjoner**Observasjon 1**

GR har ikke tydelige revisjonskriterier (utover krav i jernbanelovgivningen) som underlag for leverandørrevisjoner.

Revisjonsbevis

1. I avtalen med en leverandør er GRs HMS-håndbok og prosedyre for sirkulærer vedlagt, men det er ikke angitt krav som direkte forplikter leverandøren til å følge GRs bestemmelser.

Merknad:

GR har sikret seg rett til innsyn og revisjoner hos leverandører og har mulighet til å bruke sanksjonsmidler, men GR har ikke satt eksplisitte krav til å følge GRs bestemmelser. Det innebærer at GR vil kunne få problemer med å angi avvik og sikre korrigerende av disse hvis leverandøren ikke følger GRs bestemmelser slik GR forventer.

Observasjon 2

GR stiller noe mangelfulle krav til kompetanse hos leverandører av tjenester av sikkerhetsmessig betydning.

Revisjonsbevis:

1. I en avtale om vedlikehold og visitasjon er det ikke stilt til erfaring for dem som har fagbrev.
2. Tilsvarende i den andre oversendte avtalen, men her er krav til vognvisitør supplert med krav til jernbaneerfaring og opplæring.

4 Om tilsynet

4.1 Administrative data

Rapport nr.:	2015-12
Saknr.:	15/312
Virksomheter:	Boreal transport Midt-Norge AS, Cargolink AS, CargoNet AS, Flytoget AS, Grenland Rail AS, Keolis Norge AS, NSB AS, NSB Gjøvikbanen AS, Sporveien T-banen AS og Sporveien Trikken AS.
Tilsynslag:	Tone Gotheim, Statens jernbanetilsyn Liv Bjørnå, Lloyd's Register Consulting Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn

4.2 Gjennomføring av tilsynet

Virksomhetene ble pålagt å oversende dokumentasjon i brev av 17.03.2015. Etter at denne dokumentasjonen var gjennomgått ble supplerende dokumentasjon pålagt oversendt ved behov. Virksomhetene ble gitt anledning til å kommentere tilsynets innledende vurderinger av oversendt dokumentasjon. De ble også gitt anledning til å kommentere utkastet til rapport.

4.3 Tilsynsomfang

Dokumenttilsynet omfattet alle jernbanevirksomheter med sikkerhetssertifikat del A og ordinære sporveis-/tunnelbaneforetak. Unntaket er Bybanen AS der tilsynet ble avbrutt fordi de oversendte kontrakter var begrenset relevante med tanke på sikkerhetsstyring. Vi har derfor sett det mer hensiktsmessig å følge opp leverandørstyringen hos Bybanen i en annen type fremtidig tilsyn.

Tilsynet er avgrenset til leverandørstyring. Det er mye som indikerer at virksomhetene ikke har implementert overvåkingsforskriften i egen virksomhet, men undersøkelsene er avgrenset til bruk av prosessen for oppfølging av leverandører. Avvik knyttet til overvåkingsforskriften er derfor avgrenset til leverandørstyringen og ikke til bruk internt.

4.4 Tilsynskriterier

Kriteriene er kravene som er stilt i eller i medhold av jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>.

Overvåkingsforskriften ble bare brukt som tilsynskriterium for jernbanevirksomheter med sikkerhetssertifikat del A.

4.5 Måloppnåelse og oppfyllelse av tilsynskriterier

Målet for tilsynet ble oppnådd med unntak av at tilsyn med Bybanen ikke ble fullført.

4.6 Om tilsynsfunn

Tilsyn er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe objektive bevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. De objektive bevisene er grunnlaget for revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

Avvik defineres som 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 observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

4.7 Tilsynsrapport

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

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering. Det vil si at tilsynsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke.

4.8 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. Der det er identifisert avvik gis pålegg i et oversendelsesbrev der denne rapport følger som vedlegg. Tilsynet har utarbeidet en [veiledning](#) som forklarer i større detalj hvordan det forventes at virksomheten skal følge opp de pålegg som gis.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik i forhold til 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. Se for øvrig tilsynets [veiledning om sanksjonsmidler](#) for mer informasjon.

4.9 Tilbakemeldinger etter tilsyn

Via hjemmesidene våre kan revidert virksomhet gi synspunkter om revisjoner og andre tilsynsaktiviteter. Statens jernbanetilsyn skal bidra til at sikkerheten på jernbanen blir tilstrekkelig god. Revisjoner og andre tilsynsaktiviteter er et viktig virkemiddel. Arbeidet krever mye ressursbruk både fra oss og dem vi fører tilsyn med. Derfor er det viktig at tilsyn gjennomføres mest mulig effektivt og etter hensikten. For å bli stadig bedre ønsker vi synspunkter på arbeidet vi utfører. Tilbakemeldinger kan gis via nettsidene på: [Statens jernbanetilsyn - Tilbakemeldinger etter tilsyn](#).

Vedlegg 1 – Spørsmålsliste

Innledning

Forkortelser:

- Sif: Sikkerhetsstyringsforskriften
- Kf: Kravforskriften (Gjelder ikke NSBG)

Gjennomgått dokumentasjon

-

Sjekkliste

Spørsmål/tema	Bestemmelser	Kontrakter	Konklusjon
<i>1. Sikres tilstrekkelig faglig kvalitets(sikring) (sikkerhetsfaglig og jernbanefaglig) ved inngåelse og endring av kontrakter som regulerer forhold av betydning for sikkerheten og er slik kvalitetssikring utført? (jf. sif og kf §§ 3-3 første ledd, 4-5 første ledd og 5-1)</i>		N.A	
<i>2. Er oversendte kontrakter/avrop gyldige?</i>	N.A		
<i>3. Spørsmålet utgår</i>			
<i>4. Er kontraktene utformet i samsvar med virksomhetens bestemmelser for kontrakter?</i>	N.A		
<i>5. Sikrer bestemmelser, kontraktsmaler ol. at kontrakter som regulerer forhold av betydning for sikkerheten dekker aktuelle krav i jernbanelovgivningen og virksomhetens egne krav? (jf. sif og kf §§ 2-2 annet ledd, 3-1 fjerde ledd og 3-3 første ledd)</i> <i>- Se detaljspørsmål under</i> <i>Sikrer kontraktene det samme?</i>			
<i>5a. Hvordan sikres det at leverandørens arbeidsmåter støtter opp under sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og risikoakseptkriterier? (jf. sif og kf §§ 4-2, 4-3, 4-4).</i>			
<i>5b. Sikres rett til innsyn og gjennomføring av revisjoner/tilsyn? (jf. sif og kf § 7-1 andre ledd)</i>			
<i>5c. Sikres bruk av overvåkingsprosessen? (Jf. overvåkingsforskriften art. 3 nr. 1 bokstav b)</i>			
<i>5d. Angis sanksjonsmuligheter ved avtalebrudd og for å lukke identifiserte avvik? (se sif og kf § 7-4)</i>			

5e. Sikres utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger? (jf. sif og kf § 4-6 og overvåkningsforskriften art. 4 nr.1)			
5f. Sikres rapportering og oppfølging av uønskede hendelser (jf. sif og kf § 7-2), herunder krav som sikrer rapportering til SJT innen fastsatte frister (jf. varslings- og rapporteringsforskriften §§ 5 og 6)			
5g. Sikres kompetansekrav? (jf. sif og kf § 5-1)			
5h. Sikres systemer for opplæring av relevant personell? (jf. sif og kf § 5-3 andre ledd)			
5i. Sikres dokumentstyring, herunder krav til gjensidig utveksling av oppdatert, relevant dokumentasjon og krav til kontroll med leverandørens muligheter til å endre relevant dokumentasjon? (jf. sif og kf § 3-2)			
5j. Sikres gjennomføring av risikovurderinger, herunder krav til risikovurdering ved endringer? (jf. sif og kf §§ 6-1 og 6-2)			
5k. Sikres styring og kontroll med leverandørens bruk (herunder endring) av underleverandører? (jf. sif og kf §§ 2-2 andre ledd)			
6. Andre spørsmål/problemstillinger			
7. Oppsummering (fylles ut etter kommentar-runden)			

Vedlegg 2- Hjemmelstekster

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.

§ 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 sikkerhetsattest.

§ 3-2.Dokumentasjon

Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig og kjent på en hensiktsmessig måte for alt personell med behov for slik tilgang.

Jernbanevirksomheten skal ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt.

Dokumentasjonen skal være styrt og sporbar. Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser om styring og kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet.

§ 3-3.Prosedyrer m.m.

Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

Prosedyrene og/eller bestemmelsene skal sikre overholdelse av gjeldende, nye og endrede tekniske og operasjonelle standarder og andre krav fastsatt i:

- a) jernbanelovgivningen, herunder forskrifter om tekniske spesifikasjoner (TSI),
- b) andre relevante regler og
- c) enkeltvedtak truffet av myndighetene.

Prosedyrene og/eller bestemmelsene skal sikre samsvar med standarder og andre krav i hele virksomhetens og de enkelte delsystemenes livssyklus.

§ 4-2. Sikkerhetspolitikk

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide en dokumentert sikkerhetspolitikk.

Sikkerhetspolitikken skal:

- a) angi prinsipper for arbeidet med sikkerheten,
- b) være formålstjenlig som et rammeverk for etablering og gjennomgåelse av sikkerhetsmål,
- c) være innarbeidet på alle nivåer i jernbanevirksomheten og
- d) være formidlet til alle som arbeider for eller på vegne av jernbanevirksomheten.

§ 4-3. Sikkerhetsmål

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide kvalitative og kvantitative mål som er egnet til å opprettholde og i den grad det er nødvendig forbedre sikkerheten. Målene skal utformes i tråd med virksomhetens sikkerhetspolitikk. Videre skal målene være utformet slik at resultatene av arbeidet med sikkerheten kan sammenlignes med målene.

Jernbanevirksomheten skal ha planer som viser når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås.

§ 4-4. 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 utformingen av kriteriene skal dokumenteres.

§ 4-5. Klare ansvarsforhold

Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellens ansvar og myndighet klart fremgår.

Den øverste ledelsen har ansvaret for at alle arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten er identifisert. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt ansvar og myndighet i forhold til arbeidsoppgavene er klart beskrevet.

§ 4-6. Informasjonsoverføring

Den øverste ledelsen har ansvaret for at det er utformet et system for informasjonsoverføring mellom de ulike nivåer og funksjoner i virksomheten, samt med andre jernbanevirksomheter i den grad det er relevant, slik at kunnskap om forhold av betydning for arbeidet med sikkerheten formidles til og behandles på relevant nivå.

§ 5-1. Kompetansekrav

Jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten. Jernbanevirksomheten skal videre sørge for at kompetansekrav for oppgaver som utføres av leverandører sikrer den kompetanse som jernbanevirksomheten anser som nødvendig.

§ 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.

§ 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

§ 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.

§ 7-1. Revisjoner

Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av sitt sikkerhetsstyringssystem for å vurdere om det er tilfredsstillende dokumentert og etterlevd og om det tilfredsstillende krav i jernbanelovgivningen.

Jernbanevirksomhetene skal systematisk gjennomføre revisjoner av leverandører for å vurdere om leverandører overholder krav i eller i medhold av avtaler.

Revisjoner skal gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk, vedtatte revisjonsprogrammer og på en måte som ivaretar objektivitet og uavhengighet.

§ 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.

Varslings- og rapporteringsforskriften

§ 5. Rapportering av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse

Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse skriftlig til både undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten så snart som mulig og senest innen 72 timer. Rapportering kan skje elektronisk.

Rapportering skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten og undersøkelsesmyndigheten i fellesskap.

§ 6. Rapportering av jernbanehendelse

Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager. Rapportering kan skje elektronisk.

Rapportering av jernbanehendelser skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten.

Overvåkingforskriften

Artikkel 3 nr. 1. Hvert jernbaneforetak, hver infrastrukturforvaltning og hver enhet med ansvar for vedlikehold

- a) skal være ansvarlig for å gjennomføre overvåkingsprosessen som er fastsatt i vedlegget,
- b) skal sikre at risikokontrolltiltak som gjennomføres av deres entreprenører, også overvåkes i samsvar med denne forordning. De skal derfor anvende overvåkingsprosessen som er fastsatt i vedlegget, eller gjennom kontraktmessige avtaler kreve at deres entreprenører anvender denne prosessen.

Artikkel 4

Utteksling av opplysninger mellom involverte aktører

Nr. 1. Jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og enheter med ansvar for vedlikehold, herunder deres entreprenører, skal gjennom kontraktmessige avtaler sikre at alle relevante sikkerhetsrelaterte opplysninger som framkommer gjennom anvendelse av overvåkingsprosessen som er angitt i vedlegget, utveksles mellom aktørene, slik at den andre parten kan gjennomføre korrigerende tiltak som er nødvendige for å sikre at sikkerheten i jernbanesystemet opprettholdes.

Kravforskriften

§ 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.

§ 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 annen 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 trafikkutøveres virksomhet og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle trafikkutøvere å drive i samsvar med krav i jernbanelovgivningen, samt krav i og vilkår fastsatt i deres tillatelse.

§ 3-2. Dokumentasjon

Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig og kjent på en hensiktsmessig måte for alt personell med behov for slik tilgang.

Jernbanevirksomheten skal ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt.

Dokumentasjonen skal være styrt og sporbar. Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser om styring og kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet.

§ 3-3. Prosedyrer m.m.

Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

Prosedyrene og/eller bestemmelsene skal sikre overholdelse av gjeldende, nye og endrede tekniske og operasjonelle standarder og andre krav fastsatt i:

- a) jernbanelovgivningen,
- b) andre relevante regler og
- c) enkeltvedtak truffet av myndighetene.

§ 4-2. Sikkerhetspolitikk

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide en dokumentert sikkerhetspolitikk.

Sikkerhetspolitikken skal:

- a) angi prinsipper for arbeidet med sikkerheten,
- b) være formålstjenlig som et rammeverk for etablering og gjennomgåelse av sikkerhetsmål,
- c) være innarbeidet på alle nivåer i jernbanevirksomheten og
- d) være formidlet til alle som arbeider for eller på vegne av jernbanevirksomheten.

§ 4-3. Sikkerhetsmål

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide mål som er egnet til å opprettholde og i den grad det er nødvendig forbedre sikkerheten. Målene skal utformes i tråd med virksomhetens sikkerhetspolitikk. Videre skal målene være utformet slik at resultatene av arbeidet med sikkerheten kan sammenlignes med målene.

Jernbanevirksomheten skal ha planer som viser når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås

§ 4-4. Risikoakseptkriterier

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

Risikoakseptkriteriene må være egnet som beslutningskriterier for de problemstillinger og det 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.

§ 4-5. Klare ansvarsforhold

Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellens ansvar og myndighet klart fremgår.

Den øverste ledelsen har ansvaret for at alle arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten er identifisert. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt ansvar og myndighet i forhold til arbeidsoppgavene er klart beskrevet.

§ 4-6. Informasjonsoverføring

Den øverste ledelsen har ansvaret for at det er utformet et system for informasjonsoverføring mellom de ulike nivåer og funksjoner i virksomheten, samt med andre jernbanevirksomheter i den grad det er relevant, slik at kunnskap om forhold av betydning for arbeidet med sikkerheten formidles til og behandles på relevant nivå

§ 5-1. Kompetansekrav

Jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten. Jernbanevirksomheten skal videre sørge for at kompetansekrav for oppgaver som utføres av leverandører sikrer den kompetanse som jernbanevirksomheten anser som nødvendig.

§ 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.

§ 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 er lagt 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.

§ 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 annen virksomhet.

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.

§ 7-1. Revisjoner

Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av sitt sikkerhetsstyringssystem for å vurdere om det er tilfredsstillende dokumentert og etterlevd og om det tilfredsstiller krav i jernbanelovgivningen.

Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av leverandører for å vurdere om leverandører overholder krav i eller i medhold av avtaler.

Revisjoner skal gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk, vedtatte revisjonsprogrammer og på en måte som ivaretar objektivitet og uavhengighet.

§ 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 kompenserende tiltak.

§ 7-4. Oppfølging av avvik

Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra jernbanelovgivningen og interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten, både enkeltvis og i forhold til andre avvik.

Jernbanevirksomheten skal rette avvik, avdekke årsakene til avvikene og iverksette tiltak for å hindre gjentakelse. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er rettet skal det ved behov gjennomføres kompenserende tiltak.