

Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen Tilsynsrapport nr. 2016-05

Museumskjøring

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvik.....	4
4	Observasjoner	5
5	Andre forhold.....	6
6	Om revisjonen	6
6.1	Administrative data	6
6.2	Gjennomføring av revisjonen	6
6.3	Revisjonsomfang	6
6.4	Revisjonskriterier	6
6.5	Måloppnåelse og oppfyllelse av revisjonskriterier	6
6.6	Om revisjonsfunn	6
6.7	Revisjonsrapport	7
6.8	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	7
6.9	Tilbakemeldinger etter tilsyn	7
	Vedlegg 1 – Hjemmelstekster.....	8

1 Bakgrunn og mål

Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen (NJK) fikk 30.04.2008 tillatelse til trafikkvirksomhet og trafikkstyring på Krøderbanen, strekningen Krøderen–Vikersund. Tillatelsen er gitt uten tidsbegrensning.

Revisjonen hadde som primært mål å avklare hvorvidt NJKs virksomhet på Krøderbanen oppfyller krav i jernbanelovgivningen, herunder museumsbaneforskriften med særlig vekt på vedlikehold av kjøretøy. Herunder dekket revisjonen oppfølging av tilsynsrapport 2012-11.

Måloppnåelse er beskrevet lenger bak i rapporten.

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

Revisjonen dekket også Stiftelsen Buskerudmuseene (BM) som drifter infrastrukturen på Krøderbanen, men det er utarbeidet separate rapporter.

2 Konklusjon

Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen har engasjerte medarbeidere med god erfaring og oversikt.

Det er et utstrakt og velfungerende samarbeid med Stiftelsen Buskerudmuseene som drifter infrastrukturen på Krøderbanen, men ansvars- og oppgavefordeling mellom virksomhetene er ikke tilstrekkelig formalisert.

Rapportdato: 03.06.2016

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

3 Avvik

Avvik 1

Det er ikke fastsatt tilstrekkelige kompetansekrav for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten.

Avvik fra:

Museumsbaneforskriften § 5 bokstav c)

Revisjonsbevis:

1. Kompetansekrav er utilstrekkelige på flere områder.

Eksempler er:

- a. Vedlikeholdspersonell som forestår årlig godkjenning av vogner
- b. KRB 19.3 setter krav til utdanning og/eller erfaring uten å angi noe minstenivå
- c. Det er ikke satt kompetansekrav som dekker utarbeidelse av risikovurderinger

Merknad punkt 1 a-c

NJK fremstår ha nødvendig kompetanse; revisjonsbeviset gjelder bare fastsettelse av kompetansekrav.

Merknad punkt 1 c:

NJK har valgt å svare ut museumsbaneforskriftens krav om risikostyring i § 4 annet ledd og § 5 bokstav a) ved å gjennomføre risikovurderinger. Krav til kompetanse skal sikre at det benyttes tilstrekkelig kompetanse for oppgaver som har betydning for ivaretagelse av sikkerheten. Ved utarbeidelse av risikovurderinger vil det innebære at det stilles krav for å sikre at det deltar nødvendig fagkompetanse og nødvendig kompetanse på den metode for risikovurderinger som velges å bruke.

Avvik 2

Sikkerhetsstyringssystemet inneholder ikke bestemmelser om hvordan sikkerhetsmessig risiko skal identifiseres.

Avvik fra:

Museumsbaneforskriften § 5 bokstav a)

Revisjonsbevis:

1. NJK har ikke bestemmelser for å identifisere risiko.

Merknad:

Museumsbaneforskriften setter krav til at virksomheten skal ha kontroll med alle vesentlige risikoer og at det skal foreligge bestemmelser for å identifisere og følge opp sikkerhetsmessig risiko. Uten at risikoen er identifisert kan den heller ikke følges opp.

NJK har ikke bestemmelser for å identifisere risiko som for eksempel angir hva som initierer at risiko skal identifiseres (for eksempel når det skjer endringer i organisering, arbeidsmåter eller risikobilde) eller hvordan risiko skal identifiseres.

Når det gjelder hvordan risiko vurderes har NJK i praksis valgt å gjennomføre risikoanalyser og vurdere disse mot risikoakseptkriterier. Styringssystemet angir imidlertid ikke hva som initierer en risikovurdering eller hvordan den skal utføres.

For de risikovurderingene som er utført, er det ikke angitt avgrensninger og forutsetninger og det er vanskelig å vurdere om risikovurderingene fortsatt er gyldige og på hvilke områder de kan brukes som beslutningsstøtte. Det er også uklart gyldighetsstatus for utførte risikovurderinger.

Risikoakseptkriterier som NJK har valgt å bruke er noe utydelige. Dette kan gjøre det vanskelig å prioritere gjennomføring av tiltak.

4 Observasjoner

Observasjon 1

Det er mangler i bestemmelser for behandling av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

Revisjonsbevis:

1. Begrepsbruk i NJKs rutiner for rapportering og behandling av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser er utydelig og er ikke helt dekkende sammenliknet med jernbanundersøkelseslovens definisjoner.
2. I oppfølging av tilsynsrapport 2012-11 avvik 1-3 har NJK angitt at årsak til avvik var lite presise beskrivelser i styringssystemet. Det er fremdeles utydelige og motstridende beskrivelser.

Eksempler:

- a. ADH 15 krever rapportering og oppfølging av driftsulykke og driftsuhell. Pkt. 15.1.2.1 definerer driftsulykke som hendelse som medfører tap av menneskeliv eller at en eller flere personer påføres betydelige skader. Driftsuhell defineres som hendelse som medfører materielle skader og/eller ubetydelige personskader. Begrepene omfatter altså ikke alvorlige jernbanehendelser som angitt i museumsbaneforskriften § 5 f)

Merknad: Jf. definisjon i jernbanundersøkelsesloven §5.

- b. Definisjonene i ADH 15 dekker ikke definisjonene av jernbaneulykke i jernbanundersøkelsesloven ved at bla. miljøskader er utelatt.
- c. ADH 16 bruker begrepene uønsket hendelse, nestenulykke (16.1), alvorlige hendelser og andre hendelser (16.2) uten at begrepene er definert.
- d. KRB 23 omhandler driftsulykker og driftsuhell med personskader og angir at jernbaneulykker og «*alvorlig uønsket hendelse/ulykkestilløp*» skal varsles.

Merknad:

Utydelige beskrivelser innebærer bla. fare for at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser ikke rapporteres innen de frister som er fastsatt i varslings- og rapporteringsforskriften.

5 Andre forhold

Det er ikke notert andre forhold.

6 Om revisjonen

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2016-05
Saknr.:	16/152
Virksomhet:	Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen
Kontaktperson:	Helge Lindholm
Revisjonslag:	Sjur Sæteren (revisjonsleder) Knut Sætorp (fagekspert) Bernd Schmid (observatør) Tor-Erik Schjelderup (observatør)

6.2 Gjennomføring av revisjonen

Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter og personell og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen. Tidspunktene for gjennomføringen var slik:

Åpningsmøte	19.04.2016
Feltarbeid	19.04.2016
Sluttmøte	19.04.2016

6.3 Revisjonsomfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Norsk Jernbaneklubb Krøderbanen og dekket følgende tema:

Sikkerhetsstyring og vedlikehold av kjøretøy. Oppfølging av tilsynsrapport 2012-11.

6.4 Revisjonskriterier

Revisjonskriteriene 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/>.

6.5 Måloppnåelse og oppfyllelse av revisjonskriterier

Målet for revisjonen ble oppnådd. Revisjonsplanen ble i hovedsak gjennomført.

6.6 Om revisjonsfunn

Revisjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe revisjonsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonsbevisene 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.

6.7 Revisjonsrapport

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

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

Revisjonen er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

6.8 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. Pålegg gis 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.

6.9 Tilbakemeldinger etter tilsyn

Via nettsidene 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 personell og tid 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 – Hjemmelstekster

Avvik 1

Museumsbaneforskriften § 5 bokstav c)

Sikkerhetsstyringssystemet skal minst omfatte: ...

c) krav til kompetanse for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten,

Avvik 2

Museumsbaneforskriften § 5 bokstav a)

Sikkerhetsstyringssystemet skal minst omfatte:

a) bestemmelser om hvordan sikkerhetsmessig risiko forbundet med driften av virksomheten skal identifiseres og følges opp, ...