

NSB AS Revisjon

Sikkerhet på operativt nivå opplæring og beredskap

TILSYNSRAPPORT NR. 2016-09

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvik.....	4
4	Observasjoner	4
5	Andre forhold.....	6
6	Om tilsynet	6
6.1	Administrative data	6
6.2	Gjennomføring	6
6.3	Omfang	6
6.4	Kriterier	6
6.5	Om avvik og observasjoner.....	7
6.6	Tilsynsrapport.....	7
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	7
6.8	Tilbakemeldinger etter tilsyn	7

1 Bakgrunn og mål

NSB har tillatelse til å drive jernbanevirksomhet i medhold av jernbaneforskriften.

Tilsynet ble gjennomført som en revisjon.

Tilsynet hadde som mål å avklare hvorvidt NSB gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Tilsynet omfattet NSBs strekningsvise risikovurderinger og beredskapsanalyse knyttet til utilsiktede hendelser på Bergensbanen, og planer og formidling av risiko- og beredskapsforhold til operativt personell, blant annet hvordan dokumentasjonen utformes og formidles i opplæring. Revisjonen omfattet gjennomgang av dokumenter, intervjuer og undersøkelser knyttet til ovennevnte tema.

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

2 Konklusjon

Det ble ikke avdekket avvik i revisjonen.

NSBs beredskap mot utilsiktede hendelser er etablert og basert på jernbanevirksomhetens lange driftserfaring på det nasjonale jernbanenettet. Beredskapen er over tid videreutviklet med beredskapstiltak basert på bl.a. erfaringer. Det foreligger ikke dokumentert beredskapsanalyse som beskriver helheten og dimensjoneringen av beredskapen, men NSB kan imidlertid med utgangspunkt i enkeltdokumenter, eksisterende beredskapsløsninger, håndteringen av hendelser og ulykker sannsynliggjøre en fungerende beredskap for Bergensbanen.

NSB gjennomfører en omfattende og grundig opplæring av sine førere etter ansettelse. I tillegg gjennomføres det systematisk repetisjonsopplæring.

Det er utarbeidet beskrivelser av strekningen som aktivt benyttes i kjøreopplæringen.

Rapportdato: 10.6.2016

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Geir-Rune Samstad

Revisjonsleder

3 Avvik

Det ble ikke avdekket avvik i revisjonen.

4 Observasjoner

Observasjon 1

Den dokumenterte beredskapsanalysen for Bergensbanen klargjør ikke hvordan beredskapen er dimensjonert.

Revisjonsbevis:

1. NSBs beredskap mot utilsiktede hendelser består av organisatoriske, operasjonelle og tekniske tiltak og er etablert og basert på jernbanevirksomhetens lange driftserfaring på det nasjonale jernbanenettet. Beredskapen er over tid videreutviklet med beredskapstiltak basert på bl.a. erfaringer fra øvelser, hendelser, ulykker, osv. NSB opplyser at beredskapen vurderes ved endringer som kan påvirke eksisterende beredskapstiltak, eksempel er endringer i infrastruktur, organisasjon og/eller typer benyttede kjøretøy. Med utgangspunkt i de aktuelle endringene gjøres det en gjennomgang av berørte deler av beredskapsanalysen for aktuell strekning.
2. Det foreligger ikke dokumentert beredskapsanalyse som beskriver helheten i den beredskapen som NSB har etablert over selskapets mangeårige driftshistorie, og som klargjør krav og dimensjonering av fellesressurser som i sin tur ligger til grunn for den strekningsvise beredskapen (f.eks. beredskapskompetanse, trening- og øvelsesbehov, beredskapsutstyr ombord på kjøretøyene og standard funksjons-/ytelseskrav).
3. Det foreligger en kortfattet beredskapsanalyse for Bergensbanen (15/2167-01 Beredskapsanalyse Bergensbanen). Beredskapsanalysen gir hverken i seg selv, eller via referert dokumentasjon, underlag til å vurdere dimensjoneringen og tilstrekkeligheten av den eksisterende beredskapen uten å ha tilgang til den detaljerte kunnskapen som i dag er knyttet til enkeltpersoner i NSB.

NSB kan imidlertid med utgangspunkt i eksisterende beredskapsløsninger, håndteringen av hendelser og ulykker sannsynliggjøre en fungerende beredskap for Bergensbanen. Det foreligger videre noe underlagsdokumentasjon, f.eks. notater og referater med beslutningsunderlag, beredskapsevalueringer, granskningsrapporter og Synergi-meldinger med oppfølging, som beskriver enkelte deler av beredskapsutviklingen. NSBs risikostyringsmodell inneholder feiltrær som beskriver konsekvenssiden av fare- og ulykkeshendelser.

Merknad 1

NSB opplyser at det for tiden foretas gjennomganger og vurderinger knyttet til elementer av beredskapen, herunder kompetansekartlegging, ytelseskrav og dimensjonerende fare- og ulykkeshendelser.

Merknad 2

Deteksjonsfasen av en fareutvikling dekkes ikke av beredskapsanalyser

Merknad 3

NSB har etablert rutiner knyttet til håndtering av midlertidig økning i risiki grunnet meteorologiske forhold (f.eks. flom og skred-/rasfare). Bestemmelsene dekker bl.a. iverksetting av tiltak og begrensninger relatert til tiltakene.

Merknad 4

NSB opplyser at hver kommune vil bli skriftlig informert om det lokale risikobidrag selskapets trafikkvirksomhet innebærer, og kommunen vil videre bli tilsendt aktuell beredskapsanalyse som

innspill til kommunens ROS-analyser. Dette gjøres for å legge til rette for en felles forståelse av risiko og beredskapsløsninger.

Merknad 5

Eksisterende beredskapsanalyse for Bergensbanen og underlagsdokumentasjonen gir etter SJTs vurdering liten mulighet til å kunne foreta en helhetlig vurdering av dimensjoneringen og tilstrekkeligheten av beredskapen uten den detaljerte kunnskapen om historikk og underlagsdokumentasjon som i dag ligger knyttet til enkeltpersoner i virksomheten.

Observasjon 2

Funksjons-/ytelseskrav er ikke systematisk verifisert.

Revisjonsbevis:

1. Det foreligger granskningsrapporter, beredskapsevalueringer og øvelses- og treningsrapporter som konkluderer at enkelte av NSBs funksjon-/ytelseskrav oppfylles. Alle funksjons-/ytelseskrav, som NSB har etablert, er imidlertid ikke verifisert som et ledd for å evaluere om beredskapen er dekkende og hensiktsmessig for håndtering av dimensjonerende fare- og ulykkesituasjoner.

Merknad

NSB opplyser at det er gjennomført endringer og innskjerping i etterlevelse av kravene til trening og øvelser slik at funksjons-/ytelseskrav knyttet til etablerte beredskapsløsninger over tid vil bli verifisert.

Observasjon 3

Sammenhengen mellom de overordnede beskrivelser av risiko i NSB og hva som formidles av risiko som skal ivaretas av operativt personale kan forbedres.

Revisjonsbevis:

1. Det er utarbeidet dokumentasjon, en beskrivelse av strekningen, som brukes som en del av formidlingen av infrastrukturkompetanse for Bergensbanen til fører og ombordpersonell. Dokumentet er utarbeidet av en arbeidsgruppe med representanter fra førere, konduktører, trafiksikkerhetsstab og linjeledelse. Dokumentet er et resultat av faridentifisering og skal gi tilstrekkelig kunnskap om forhold på stasjoner og strekninger av sikkerhetsmessig betydning.
2. Det er ikke klart hvordan dokumentet for strekningsbeskrivelsen henger sammen med NSBs gjennomførte overordnede risikovurderinger og øvrige beskrivelser av risikoforhold.

Observasjon 4

NSBs prosedyrer i forbindelse med godkjenning av sensor og interne bestemmelser ved bruk av sensor kan forbedres.

Revisjonsbevis:

1. NSB har nylig endret gjennomføringen av prøving av førere i forbindelse med opplæring for sertifikat. Denne omorganiseringen sikrer fortsatt den nødvendige uavhengigheten mellom opplæring og prøving i forbindelse med sertifisering. Opplæringen for sertifikat for kjøretøytyper og strekninger gis av kjørelærere. Tidligere ble prøvingen forut for sertifisering for strekning og kjøretøytype utført av oppnevnte sensorer. Nå gjennomføres denne prøvingen med lokleder som fungerende sensor for kjøretøy og lokførerleder som fungerende sensor for strekninger. Det framgår ikke klart hvilke vurderinger NSB gjør ved godkjenning av sensor, jf. førerforskriften § 20 og krav stilt i vedtak 2011/765/EU.

Observasjon 5

Dokumentasjon på de vurderingene som ligger til grunn for innholdet i den treårige sentrale etteropplæringen kan forbedres.

Revisjonsbevis:

1. Innholdet i den sentrale etteropplæringen blir revidert hvert tredje år. Behov for endringer kan komme fra flere kilder, blant annet innrapporterte hendelser, endringer i sikkerhetsstyringssystemet og endringer i infrastruktur. Hvilke vurderinger og prioriteringer som blir gjort i forbindelse med revideringen av etteropplæringen blir ikke dokumentert utover det nye etablerte opplæringsopplegg.

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2016-09
Saknr.:	16/294
Virksomhet:	NSB AS
Kontaktperson:	Bjørn Forsmo
Revisjonslag:	Geir-Rune Samstad, Kuno Lundkvist, Mette Mjelstad, Hanne Hommedal

6.2 Gjennomføring

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

Formøte:	6.4.2014
Åpningsmøte:	18.4.2016
Feltarbeid:	18.-20.4.2016
Sluttmøte:	29.4.2016

6.3 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos NSB. Den omfattet følgende aktiviteter og enheter: Sikkerhetsstab i NSB riks, personell på flere nivå med ansvar for Bergensbanen og opplæringspersonell på NSBs kompetansesenter i Drammen.

Revisjonen la hovedvekt på formidlingen av beredskapsdokumentasjon og vurderinger av risiko ved framføring og ikke innholdet i den og hvordan innholdet var utarbeidet.

6.4 Kriterier

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

6.5 Om avvik og observasjoner

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

Avvik er 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 virksomheten vurderer observasjoner og håndterer disse slik at de ikke utvikler seg til/bidrar til avvik.

6.6 Tilsynsrapport

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

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

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

6.7 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.

På tilsynets hjemmeside er det gitt nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [avviksoppfølging](#)

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. Vår hjemmeside gir mer informasjon om [sanksjonsmiddelbruk](#).

6.8 Tilbakemeldinger etter tilsyn

Via nettsidene våre kan dere 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](#).