

Boreal Bane AS Revisjon

Ledelsens engasjement og risikovurderinger

TILSYNSRAPPORT NR. 2017-08

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvik.....	4
4	Observasjoner	4
5	Andre forhold.....	4
6	Om tilsynet	4
6.1	Administrative data	4
6.2	Gjennomføring	5
6.3	Kriterier	5
6.4	Om avvik og observasjoner.....	5
6.5	Tilsynsrapport.....	5
6.6	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	5
6.7	Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?	6

1 Bakgrunn og mål

Boreal Bane AS har tillatelse til å drive sporvogn og drift av kjørevei på strekningen St. Olavs gate–Lian i Trondheim (Gråkallbanen) i medhold av tillatelsesforskriften.

Tilsynet ble gjennomført som revisjon.

Revisjonen hadde som mål å avklare om Boreal Bane AS gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Tema som var varslet var ledelsens engasjement (prioritert tema 2017), vedlikehold av kjøretøy og infrastruktur, risikovurderinger og leverandørstyring.

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

2 Konklusjon

Boreal Bane AS er en liten organisasjon hvor ledelsen er aktivt tilstede i sikkerhetsarbeidet.

Boreal Bane er sertifisert iht ISO 9001 og 14001, og blir revidert årlig. I tillegg gjennomføres gjennomganger av sikkerhetsstyringssystemet, hvor det blant annet gjøres samsvarsvurderinger.

Gjennomføringen av risikovurderinger er ikke tilstrekkelig styrt. For flere av risikovurderingene er det uklart hvilke akseptkriterier som er benyttet for trafiksikkerhet, og det er også uklart hva som er Boreal Banes' akseptkriterier i sikkerhetsstyringssystemet, og som skal benyttes i forbindelse med gjennomføring av risikovurderinger.

Opplæring av nye førere med bruk av ulike veiledere er positivt. Dokumentasjon av innholdet i strekningsopplæringen som gis kan forbedres.

Rapportdato: 27.09.2017

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Geir-Rune Samstad

Revisjonsleder

3 Avvik

Avvik 1

Sikkerhetsstyringssystemet har enkelte mangler når det gjelder strekningsanalyser.

Avvik fra:

Kravforskriften § 10-5, og
Kravforskriften § 3-3

Revisjonsbevis:

1. Boreal Bane har påbegynt arbeidet med en strekningsanalyse, men denne er per dags dato ikke en fullstendig beskrivelse av strekningen, jf kravforskriften § 10-5 krav til strekningsbeskrivelse. Dokumentet er heller ikke gjort kjent for førerne.
2. Det finnes ingen interne bestemmelser for utforming av strekningsanalyse.
3. Det er ingen referanser til strekningsanalysen i opplæringsplanene for vognførere.

Avvik 2

De etablerte akseptkriteriene er mangelfulle, og vurderingene som ligger til grunn for utformingene av akseptkriteriene kan ikke dokumenteres.

Avvik fra:

Kravforskriften § 4-4

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke samsvar mellom risikoakseptkriteriene som er benyttet ved gjennomføring av ulike risikovurderinger. Det er forskjellige akseptkriterier benyttet i risikovurderingene ifm Skoda-kjøring og den overordnende risikovurderingen som gjøres årlig.
2. Det er ikke dokumentert bakgrunnen for de risikoakseptkriterier som er valgt.

4 Observasjoner

Det ble ikke notert observasjoner under revisjonen.

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2017-08
Saksnr.:	17/363
Virksomhet:	Boreal Bane AS
Kontaktperson:	Roger Tømmerdal
Revisjonslag:	Knut Sætorp, Geir-Rune Samstad, Eskil Lorås, Bjørnar Monsø

6.2 Gjennomføring

6.2.1 Tidsbruk

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:

Åpningsmøte:	20.06.2017
Feltarbeid:	20.-21.06.2017
Sluttmøte:	21.06.2017

6.2.2 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Boreal Bane AS på Munkvoll i Trondheim.

6.2.3 Måloppnåelse

Målet for revisjonen var å dekke områdene ledelsens engasjement, vedlikehold, risikovurderinger og leverandørstyring. Gjennomføringen ble i all hovedsak fokusert på ledelsens engasjement og styring av risikovurderinger og strekningsbeskrivelse, og i liten grad vedlikehold. Leverandørstyring ble i liten grad tatt opp ettersom Boreal Bane AS har veldig få faste leverandører som utfører arbeid med betydning for trafiksikkerheten.

6.3 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: www.sjt.no.

6.4 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. Tilsynsbevisene vil være grunnlaget for 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.

6.5 Tilsynsrapport

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

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.

6.6 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 rapporten følger som vedlegg.

Se en nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [avviksoppfølging](#)

Tilsynet kategoriserer ikke avvik basert på 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 sikkerhets sertifikatet/tillatelsen tilbake. Les mer om [sanksjonsmiddelbruk](#).

6.7 Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?

SJT skal bidra til sikkerhet på jernbanen, og tilsynsaktiviteter er viktige virkemidler. Arbeidet krever mye personell og tid fra dem vi fører tilsyn med og oss. Det er viktig at tilsyn gjennomføres effektivt, med søkelys på det viktigste for sikkerheten.

Vi ønsker å være tydelige i vår kommunikasjon, og at tilsynsbesøk skal oppfattes som nyttig for sikkerhetsarbeidet. Vi ønsker derfor en vurdering av gjennomføringen av dette tilsynet og rapporten.

Vår kontaktperson i virksomheten vil snart motta en epost-invitasjon til å svare på en elektronisk tilfredshetsundersøkelse. Den er ikke anonym, og kan besvares flere ganger og av flere personer. Vi ønsker flest mulige tilbakemeldinger om tilsynet.

Vi vil ikke svare direkte på vurderingene eller innspillene som kommer (med mindre vi blir bedt om det), men se trender og utvikling over tid og inkludere dette i vårt forbedringsarbeid.

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

Avvik 1

Kravforskriften 10-5. Bestemmelser for togframføring

Trafikkutøver skal ha utarbeidet nødvendige bestemmelser for togframføring. Bestemmelsene skal være tilpasset infrastrukturforvalters bestemmelser for sikker trafikkavvikling.

Trafikkutøver skal sikre at personell som har tilknytning til framføringen, har den nødvendige dokumentasjon som kreves for å utføre sine arbeidsoppgaver. Dokumentasjonen må omfatte alle bestemmelser og prosedyrer som er nødvendig for drift under normale forhold, ved uregelmessigheter og i nødsituasjoner.

Trafikkutøver skal på grunnlag av beskrivelsen av infrastrukturen utarbeide en strekningsbeskrivelse. Trafikkutøver skal sørge for at personellet til enhver tid har oppdatert dokumentasjon om strekningen som er relevant for den enkelte. Strekningsbeskrivelsen skal minst omfatte:

- a) generelle driftsegenskaper,
- b) detaljert strekningsinformasjon,
- c) nødutganger for evakuering og
- d) særskilte forhold med betydning for sikker framføring.

Kravforskriften § 3-3. Prosedyrer m.m.

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

Prosedylene 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.

Avvik 2

Kravforskriften § 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 utformingen av kriteriene skal dokumenteres.