

Bane NOR

TILSYNSRAPPORT NR. 2017-38

**OPPSUMMERING ETTER SJTs
SIKKERHETSTILSYN
MED BANE NOR I 2017**

1	Bakgrunn og mål	3
2	Oppsummering	3
3	Oppsummering fra hvert av hovedtemaene.....	4
3.1	Beredskap.....	4
3.2	Leverandørstyring	4
3.3	Oppfølging av interne revisjoner	4
3.4	Risikovurderinger	5
4	Avvik og observasjoner	5
5	Andre forhold	5
6	Om gjennomførte tilsyn.....	5
6.1	Tilsynsformer	5
6.2	Tilsynskriterier	5
6.3	Om funn fra gjennomførte tilsyn	6
6.4	Rapport fra tilsyn	6

1 Bakgrunn og mål

Denne rapporten er en oppsummering etter de sikkerhetstilsyn Statens jernbanetilsyn (SJT) har gjennomført av Bane NOR i 2017.

SJT har i 2017 prioritert å følge opp følgende hovedtema i sine tilsyn med Bane NOR:

- Beredskap mot utilsiktede hendelser
- Leverandørstyring
- Oppfølging av interne revisjoner
- Risikovurderinger

Tilsyn ble gjennomført på bakgrunn av SJTs tilsynsprogram for 2017.

2 Oppsummering

Bane NOR har for de prioriterte tilsynstemaene igangsatt, til dels, omfattende prosesser og identifisert tiltak for å lukke tidligere identifiserte avvik. Det gjenstår imidlertid å fullt ut sette i verk alle planer og tiltak, samt å se effekt av det arbeidet som utføres.

Mens Bane NOR generelt pålegges innen gitte frister å lukke avvik ved å analysere årsaker, identifisere og gjennomføre tiltak for å fjerne årsakene, presenterer Bane NOR innen fristene i for stor grad kun planer for å lukke avvikene.

Dato: 08.02.2018

Arild Bruun
Revisjonsleder

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

3 Oppsummering fra hvert av hovedtemaene

3.1 Beredskap

Fokus har vært oppfølging av våre tilsynsrapporter fra 2013 med beredskap som tema. (2013-03 og 2013-24)

Systematikk i form av prosedyrer, metodikk og maler er i stor grad på plass.

Det er utarbeidet beredskapsanalyser, men det er behov for å videreutvikle disse blant annet med mer dekkende funksjonskrav og ytelsesmål.

Programmet for øvelser gjennomføres i større grad enn tidligere, og måles i noen grad opp mot ytelsesmål og funksjonskrav. I en del tilfeller avdekker øvelsene forhold som SJT mener burde vært ivaretatt gjennom beredskapsanalysene.

På enkelte områder mangler det beslutninger og iverksettelse av tekniske løsninger for beredskap, f.eks. innsatskjøretøy, jording og kommunikasjon i tunneler. Det er også behov for klargjøring av grensesnitt mot operative innsatsressurser, særlig mot brannvesen. SJT opplever at det derfor ikke vil være mulig å gjennomføre redning ved varme hendelser i enkelte eksisterende tunneler. Bane NOR bør derfor vurdere om det er behov for kompensierende tiltak i påvente at det foretas endelig beslutning og iverksettelse av slike tekniske løsninger.

3.2 Leverandørstyring

Fokus har vært rettet mot bruk av leverandører ved arbeid i og ved spor

Det er registrert et flere uønskede hendelser knyttet til arbeid i og ved spor. Det er mange av disse hendelsene som knytter seg til innleide hovedsikkerhetsvakter.

Tilsynsmøter har vist at Bane NORs oppfølging av hendelsene er mangelfull, så vel når det gjelder årsaksvurderinger som identifisering av tiltak, og evaluering av hvilken effekt tiltak gir. I tillegg blir hendelser i stor grad vurdert enkeltvis og ikke i sammenheng med hverandre.

Det er også mangelfull etterlevelse av rutiner som skal bidra til sikkerheten ved arbeid i og ved spor, f.eks. gjelder dette gjennomføring av risikoanalyser(SJA) ved oppstart og oppstartsmøter.

Bane NOR har iverksatt til dels omfattende prosesser bl.a. rundt saksbehandling av uønskede hendelser knyttet til arbeid i spor, det er imidlertid vanskelig å se at disse vil gi effekt på kort sikt. Bane NOR bør derfor etter SJTs mening i tillegg iverksette strakstiltak som gir mer umiddelbar effekt.

3.3 Oppfølging av interne revisjoner

Tilsynsmøtene har hatt fokus på hvordan gjennomførte interne revisjoner blir fulgt opp, dvs. hvordan avvik lukkes slik at de ikke oppstår på nytt.

Tilsynsmøtene har avdekket mangler både ved systematikken for interne revisjoner og etterlevelse av systemet.

Systematikken for interne revisjoner manglet blant annet klar definisjon av oppfølging av interne revisjoner. Det er nærliggende å tro at dette har vært en medvirkende årsak til påviste mangler i avviksoppfølgingen. Det var heller ingen systematikk for analyse og oppfølging av gjentakende avvik.

Når det gjelder etterlevelse har det vist seg at kun halvparten av gjennomførte interne revisjoner siden 2017 er undergitt beslutning og oppfølging (i Jernbaneverket). Det fremkom også at Jernbaneverkets ledelse ikke fanget opp at oppfølgingen ikke fungerte. SJT mener at dette burde vært fanget opp av ledelsens gjennomgåelse.

Bane NOR har lagt om regimet for gjennomføring og oppfølging av interne revisjoner, blant annet er det besluttet ny konsernprosedyre og etablert fagnettverk for interne revisjoner. Det gjenstår å se effekt av disse tiltakene

3.4 Risikovurderinger

Revisjonen avdekket en del mangler ved systematikken blant annet når det gjelder oppfølging og oppdatering av risikovurderinger, samt involvering av relevante enheter ved gjennomføring av risikovurderinger

Når det gjelder etterlevelse av bestemmelser for risikovurderinger ble det blant annet notert at risikovurderinger vurderes hver for seg, og ikke samlet for å få det totale risikobildet, at risikovurderinger ikke alltid er beslutningsgrunnlag ved endringer samt at risikobildet ikke konsekvent måles opp mot akseptkriteriene

Bane NOR har etablert et eget prosjekt for å styrke arbeidet med risikovurderinger, og det er blant annet etablert ny konsernprosedyre, et eget fagnettverk og gjennomført opplæringstiltak.

Det gjenstår å se effekt av tiltakene

4 Avvik og observasjoner

I den grad avvik og observasjoner er konstatert gjennom tilsynene, er dette notert i den enkelte tilsynsrapport.

5 Andre forhold

I den grad det er funnet ønskelig å notere andre forhold, er dette gjort i den enkelte tilsynsrapport.

6 Om gjennomførte tilsyn

6.1 Tilsynsformer

Det er i 2017 gjennomført en revisjon og to tilsynsmøter med risikovurderinger som tema. Oppfølging av Bane NORs leverandørstyring har i hovedsak skjedd gjennom tre tilsynsmøter. Beredskap mot utilsiktede hendelser er fulgt opp gjennom tre tilsynsmøter, og i tillegg har SJT gjennomført veiledningsmøte og deltatt som observatør under øvelser. Tilsyn med Bane NORs oppfølging av interne revisjoner har skjedd gjennom tre tilsynsmøter.

6.2 Tilsynskriterier

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

6.3 Om funn fra gjennomførte tilsyn

Revisjon og tilsynsmøte er formelle tilsynsformer initiert av tilsynet for å fremskaffe tilsynsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller kriteriene. Tilsynsbevisene vil være grunnlaget for funnene. Statens jernbanetilsyn grupperer funn fra tilsyn 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.

De gjennomførte tilsynsmøter i 2017 har i hovedsak fokusert på Bane NORs fremdrift og gjennomføring av oppfølging av tidligere konstaterte avvik. Det er imidlertid notert nye avvik i enkelte av tilsynsmøtene.

6.4 Rapport fra tilsyn

Det er utarbeidet og oversendt egne rapporter for hvert av tilsynene.

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

Tilsynsmøter innebærer i liten grad verifisering, mens revisjoner er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.