

NSB AS
Revisjon med tema
oppfølging av uønskede hendelser knyttet
til nødkommunikasjon, herunder GSM-R

TILSYNSRAPPORT NR. 2018-02

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	4
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?	5

1 Bakgrunn og mål

Jernbanelovgivningen stiller bl.a. krav til hendelsesrapportering og til trafikkstyring og kommunikasjonssystem mellom togleder og fører, jf.:

- sikkerhetsstyringsforskriften¹
- togframføringsforskriften²
- jernbaneinfrastrukturforskriften³

Sistnevnte stiller i § 3-11 krav til at det «På all jernbaneinfrastruktur skal det være et system for nødkommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom fører og trafikkstyringssentralen.». Bane NOR SF (tidligere Jernbaneverket) har som infrastrukturforvalter innført GSM-R til bruk som togradio og for nødkommunikasjon.

Revisjonen ble initiert med bakgrunn i at SJT i 2016 og 2017 mottok flere hendelsesrapporter knyttet til feil på GSM-R-funksjonen.

Målet med revisjonen var å avklare hvorvidt NSB gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen.

2 Konklusjon

Det ble ikke identifisert avvik under revisjonen.

Stikkprøver foretatt under revisjonen viser at NSBs hendelsesrapportering er systematisert og tilrettelagt for å underlette rapportering. Registreringene brukes fortløpende i virksomhetens risikostyring og forbedringsarbeid. Innenfor det valgte temaområdet for revisjonen har NSB fanget opp, analysert, vurdert og iverksatt kompenserende og korrigerende tiltak. Virksomhetens foreløpige effektvurdering er at rotårsaken til «frosne» CAB radioer er identifisert og fjernet. Områder med mangelfull dekning innmeldes til infrastrukturforvalter for utbedring.

Den stikkprøvebaserte gjennomgangen tyder på at NSBs sikkerhetsstyringssystem fungerer etter sin hensikt.

Rapportdato: 31.05.2018

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Kuno Lundkvist

Revisjonsleder

¹ FOR-2011-04-11-389, Forskrift om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet

² FOR-2008-02-29-240, Forskrift om togframføring på det nasjonale jernbanenettet

³ FOR-2011-04-11-388, Forskrift om nasjonale tekniske krav m.m. for jernbaneinfrastruktur på det nasjonale jernbanenettet

3 Avvik

Det ble ikke konstatert noe avvik under revisjonen

4 Observasjoner

Det ble ikke konstatert noen observasjoner under revisjonen

5 Andre forhold

- NSB opplyser at hvis lokfører ikke kan sende eller motta nødalarmer så vil lokfører bli varslet akustisk og ved symbol i togradioen slik at lokfører kan iverksette nødvendige tiltak. NSB opplyser videre at personalet er trent på å håndtere slike situasjoner.
- NSB opplyser at foreløpig effektvurdering av iverksatte tiltak knyttet til «frosne» 8W togradio tyder på at rotårsaken er identifisert og fjernet.
- NSB opplyser at togsettene som er utstyrt med filter på togradioen for å kunne trafikere grenseoverskridende (Norge/Sverige) ikke har en fungerende roaming.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2018-02
Saksnr.:	18/40
Kategori:	Avviksbehandling
Virksomhet:	NSB AS
Kontaktperson:	Bjørn Forsmo
Revisjonslag:	Tom Helsinghof, fagekspert SJT Erik Eie, fagrevisor SJT (under deler av revisjonen) Kuno Lundkvist, revisjonsleder SJT

6.2 Gjennomføring

6.2.1 Tidsbruk og omfang

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

Åpningsmøte:	28. februar 2018
Feltarbeid:	28. februar og 1. mars 2018
Sluttmøte:	6. mars 2018

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos NSB i Oslo (Schweigaardsgt 23), og omfattet oppfølging av uønskede hendelser knyttet til nødkommunikasjon, herunder GSM-R.

6.2.2 Måloppnåelse

Målsettingen med revisjonen er oppnådd.

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 funn 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](#) på tilsynets hjemmeside.

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 sikkerhetssertifikatet/tillatelsen tilbake. Vår hjemmeside gir mer informasjon om [virkemiddelbruk](#).

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.