

# **BANE NOR SF**

## **Revisjon styring av anskaffelser**

### **TILSYNSRAPPORT NR. 2018-13**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Konklusjon.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Avvik.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Observasjoner .....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Andre forhold.....</b>	<b>5</b>
	5.1 Erfaringsmodul i Synergi .....	5
<b>6</b>	<b>Om tilsynet .....</b>	<b>5</b>
	6.1 Administrative data .....	5
	6.2 Gjennomføring .....	5
	6.3 Omfang .....	5
	6.4 Kriterier .....	5
	6.5 Om avvik og observasjoner.....	5
	6.6 Tilsynsrapport.....	6
	6.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk .....	6
	6.8 Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten? .....	6

## **1 Bakgrunn og mål**

Leverandørstyring har gjennom flere år vært et av de prioriterte tilsynstema overfor Jernbaneverket og fra 2017 Bane NOR, og det har vært registrert avvik fra jernbanelovgivningen.

Formålet med denne revisjonen var å avklare hvorvidt Bane NOR gjennomfører styring med anskaffelser i samsvar med jernbanelovgivningen. Revisjonen dekket styring med anskaffelser, med hovedvekt på arbeid i og ved spor.

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

## **2 Konklusjon**

Basert på de stikkprøver og samtaler som ble gjennomført under revisjonen, har Bane NOR gjort fremskritt når det gjelder styring av anskaffelser knyttet til arbeid i og ved spor. Det er satt i verk strakstiltak som fremstår å ha gitt god effekt. Statens jernbanetilsyn forutsetter at det sikres videreføring av strakstiltakene som et ledd i det videre forbedringsarbeidet.

Det er fortsatt forbedringspotensiale knyttet til oppfølging av uønskede hendelser og risikovurderinger knyttet til anskaffelser til arbeid i og ved spor.

Rapportdato:

Øystein Ravik  
Avdelingsdirektør  
*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer*

Arild Bruun  
Revisjonsleder

### **3 Avvik**

#### **Avvik 1**

Bane NOR har enkelte mangler ved gjennomføringen av risikovurderinger knyttet til leverandørers arbeid i og ved spor

#### **Avvik fra:**

*Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det kan ikke fremlegges noen samlet oversikt over hvilken sikkerhetsmessig risiko som feil og mangler ved arbeid utført av leverandører representerer
2. Risikovurdering av disponering som arbeidsform måler ikke aktuell risiko opp mot Bane NORs akseptkriterier

#### Merknad 1

Risikovurderingen (RA-2018-0303 rev000) måler risikoen opp mot anleggsområde som arbeidsform og konkluderer med at dersom alle eksisterende barrierer virker etter hensikten, så vil disponering som arbeidsform innebære noe mindre risiko enn anleggsområde. Samtidig fremgår det av risikovurderingen at alle eksisterende barrierer ikke virker etter hensikten. Resultatet av risikovurderingen forutsetter derfor at alle rutiner blir overholdt.

#### Merknad 2

Risikovurdering av disponering (RA-2018-0303 rev000) som arbeidsform omtaler i hovedsak frekvens, og ikke konsekvens av hendelser, f.eks. med passasjertog.

#### **Avvik 2**

Bane NOR har enkelte mangler ved sitt system for rapportering og oppfølging av uønskede hendelser

#### **Avvik fra:**

*Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2 jf. § 7-4*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Konsernprosedyre for avvikshåndtering (pkt 4.1, 6. kulepunkt) åpner for at evaluering av effekt av tiltak kan utelates.
2. Uønskede hendelser knyttet til leverandørers arbeid i og ved spor analyseres i hovedsak enkeltvis, og i mindre grad samlet
3. Etter sluttkontroll/kontroll før påsetting av trafikk er det uklart hvilke feil og mangler som skal rapporteres som hendelser med betydning for sikkerheten

#### Merknad

Manglende rapportering av hendelser av betydning for sikkerheten som avdekkes ved sluttkontroll/kontroll før påsetting av trafikken vil medføre at Bane NOR ikke har nødvendig oversikt for å kunne sette inn tiltak for å unngå at sikkerhetsmessige feil først avdekkes ved den kontroll som jo utgjør siste barriere.

### **4 Observasjoner**

Det ble ikke notert observasjoner under revisjonen.

## 5 Andre forhold

### 5.1 Erfaringsmodul i Synergi

Bane NOR har tatt i bruk erfaringsmodul i Synergi for å registrere erfaringer ved bruk av leverandører ved blant annet arbeid i og ved spor. Det ble notert eksempler både på at modulen ble brukt for å registrere erfaringer, men også eksempler på at erfaringsmodulen ble brukt ved inngåelse av nye prosjekter med arbeid i og ved spor.

Det ble opplyst at registrerte erfaringer så langt kun er søkbare på leverandørnavn, mens det ikke er søkemuligheter i forhold til ulike typer arbeid/fagområder. Det bør vurderes om det vil bli behov for utvidede søkemuligheter etter hvert som erfaringsdatabasen blir så stor at det ikke kan holdes manuell oversikt over hvilke typer arbeid de forskjellige leverandørene har gjennomført.

## 6 Om tilsynet

### 6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2018-13
Saksnr.:	18/851
Virksomhet:	Bane NOR SF
Kontaktperson:	Tone Bjerkestrand
Revisjonslag:	Mette Mjelstad, Kåre Bøklepp og Arild Bruun

### 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:

Åpningsmøte:	08.10.2018
Feltarbeid:	08.10.2018, 09.10.2018 og 11.10.2018
Sluttmøte:	15.10.2018

### 6.3 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Bane NOR.

### 6.4 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: [www.sjt.no](http://www.sjt.no).

### 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 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

### § 6-1 Risikovurderinger

Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre de risikovurderinger som er nødvendige for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko. Risikovurderingene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser.

Det skal fremgå hva som er formålet med de enkelte risikovurderinger samt hvilke forutsetninger og avgrensninger som ligger til grunn.

Risikovurderinger skal gjennomføres i henhold til anerkjente og hensiktsmessige metoder.

Fareidentifiseringen som inngår i risikovurderingen skal være på et tilstrekkelig detaljert nivå.

Ved behov skal det utføres sensitivitetsvurdering for å fastslå om risikovurderingen er tilstrekkelig robust.

Ved vesentlige endringer skal felles metode for risikovurderinger regulert i forskrift 12. mars 2010 nr. 401 om gjennomføring av kommisjonsforordning (EF) nr. 352/2009 om innføring av felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger i henhold til artikkel 6. pkt. 3a i direktiv 2004/49/EF (forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger) benyttes i den grad forskriften selv bestemmer.

### § 7-2. *Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser*

Jernbanevirksomheten skal ha system for intern rapportering, registrering, granskning og analyse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

Jernbanevirksomheten skal undersøke og analysere jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser. Hendelsene skal analyseres både enkeltvis og i forhold til andre hendelser for å sikre at nødvendige tiltak identifiseres.

Tiltakene skal følges opp og effekten evalueres. Inntil nødvendige tiltak er iverksatt skal det ved behov gjennomføres kompensierende tiltak.

### § 7-4. *Oppfølging av avvik*

Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra jernbanelovgivningen og interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten, både enkeltvis og i forhold til andre avvik.

Jernbanevirksomheten skal rette avvik, avdekke årsakene til avvikene og iverksette tiltak for å hindre gjentakelse. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er rettet skal det ved behov gjennomføres kompenserende tiltak.