

Bane NOR SF

TILSYNSRAPPORT NR. 2018-15

Dokumenttilsyn risikovurderinger

1	Bakgrunn og mål	3
2	Oppsummering	4
3	Avvik.....	5
4	Observasjoner	5
5	Andre forhold.....	5
6	Om tilsynet	5
6.1	Administrative data	5
6.2	Gjennomføring av tilsynet	6
6.3	Kriterier for tilsynet.	6
6.4	Om funn fra tilsynet.....	6
6.5	Rapport fra tilsynet.....	6
7	Vedlegg: Hjemmelstekster.....	7

1 Bakgrunn og mål

Bane NOR SF (BN) har sikkerhetsgodkjenning som infrastrukturforvalter for det nasjonale jernbanenettet. Risikovurderinger var et av fire prioriterte tilsynstema for 2017. I mars 2017 gjennomførte SJT en revisjon av Bane NORs system for planlegging, gjennomføring og oppfølging av risikovurderinger, ref. tilsynsrapport 2017-10. Revisjonen avdekket en del avvik. For 2018 følges temaet opp med utgangspunkt i konkrete saker.

SJT har mottatt en bekymringsmelding knyttet til om det i tilstrekkelig grad er gjennomført risikovurderinger som grunnlag for å beslutte flytting av togledelsen for Rørosbanen fra Hamar til Trondheim. På denne bakgrunn har tilsynet gjennomført et tilsyn knyttet til risikovurdering av flyttingen.

Dette tilsynet ble gjennomført som et dokumenttilsyn.

2 Oppsummering

Bane NOR har gjennomført risikovurdering av organisasjonsendringen. Det fremkommer av risikovurderingsrapport RA-2018-0312 at det ble foretatt en oppdatering av analysen for å se spesielt på utfordringene ved Rørosbanen samt arbeidene som skal gjennomføres på Narvik stasjon. Det fremkommer imidlertid ikke noen konklusjon eller måling mot risikoakseptkriteriene i den oppdaterte delen. Det er derfor vanskelig å se sammenhengen mellom risikoanalysen og oppdateringen.

Videre fremkommer det at risikovurderingen i RA-2018-0312 konkluderer med at endringen er innenfor risikoaksept. Det fremkommer videre at risiko er målt mot ALARP som risikoakseptkriterium. Det er uttrykt at alle foreslåtte tiltak i risikoanalysen skal gjennomføres. Et av disse tiltakene er at det vil bli gjennomført en egen analyse som ser bruken av kritiske kommandoer i Railmanager Rørosbanen for å sikre at enkeltfeil ikke kan føre til en alvorlig hendelse.

Til grunn for Bane NORs beslutning om flytting av togledersentralen ligger blant annet en forutsetning om at det vil bli gjennomført fortløpende tredjepartsvurdering av en uavhengig part av risikostyringen inntil alle analyser er gjennomført og godkjent. Det skal i tillegg gjennomføres en risikoanalyse av trafikkstyringen av Rørosbanen og overføringen av denne fra Hamar til Trondheim. Videre sies det at togledersentralen på Hamar vil opprettholdes til togledersentralen i Trondheim har etablert tilstrekkelig kompetanse og erfaring til å overta Rørosbanen.

Det er samtidig forutsatt at dersom det i analysen avdekkes farer som er til hinder for gjennomføring av organisasjonsendringen, så skal flyttingen ikke gjennomføres før kompenserende tiltak er utført.

SJT tar til etterretning at risikoanalysen, ref. rapport RA-2018-0312 viser akseptabel risiko, men at det vil bli gjennomført ytterligere risikoanalyser, blant annet for overføringen av togledelse for Rørosbanen fra Hamar til Trondheim. Tilsynet forventer at disse risikoanalyser, samt alle øvrige forutsetninger for beslutningen gjennomføres før flytting iverksettes.

Rapportdato:

Arild Bruun
Revisjonsleder
Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Øystein Ravik
Avdelingsdirektør

3 Avvik

Avvik 1:

Ved risikovurderinger vurderes ikke risikonivået konsekvent mot Bane NORs risikoakseptkriterier.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4 Risikoakseptkriterier, jf. § 6-1 Risikovurderinger

Tilsynsbevis:

1. Risikoanalyse RA-2018-0312 bruker ALARP som risikoakseptkriterium
2. Vedlegg 2, til RA-2018-0312, utvidet risikoanalyse av ny organisering av trafikkstyringsentralene med fokus på Rørosbanen og Narvik toglederområde inneholder ingen vurderinger av risiko opp mot risikoakseptkriterier og heller ingen direkte uttrykt konklusjon.

Merknad

Ved revisjon av Bane NORs system for risikovurderinger i 2017, ble samme avvik registrert, jf. tilsynsrapport 2017-10, avvik 4. Ved Bane NORs brev 28.06.2017 ble det redegjort for tiltak for å lukke avvikene fra tilsynsrapporten. Gjennom tilsynsmøter i 2017, jf. tilsynsrapportene 2017-16 og 2017-21 er det bekreftet gjennomføring av tiltak for lukking av blant annet dette avviket. Det er derfor alvorlig at dette fortsatt finnes som et avvik.

4 Observasjoner

Det er ikke notert observasjoner under dette tilsynet.

5 Andre forhold

Den gjennomførte risikovurderingen i rapport RA-2018-0312 sies å bygge på en risikovurdering som ble gjennomført i 2015. Det fremkommer imidlertid ikke hvilke vurderinger og forutsetninger rapporten fra 2015 bygger på. Videre fremstår rapporten som godkjent før siste analysesemøte er gjennomført. Det er samtidig lagt opp til at det etter beslutningen om flytting skal gjennomføres ytterligere analyser. Dette synes å gjøre det totale risikobildet noe uoversiktlig. Bane NOR bør derfor gå gjennom de analyser som er gjennomført med henblikk på om prosessen har vært hensiktsmessig og om analysene er gjennomført i henhold til de interne prosesser som gjelder for Bane NOR.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Saksnr.:	18/318
Tidspunkt for tilsynet:	11.06.2018-15.06.2018
Kontaktperson:	Tina Jaspal
Tilsynsteam:	Ine Ancher Grøn, Mette Mjelstad, Arild Bruun

6.2 Gjennomføring av tilsynet

Tilsynet ble gjennomført som et dokumenttilsyn.

6.3 Kriterier for tilsynet.

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

6.4 Om funn fra tilsynet

Tilsynet er 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.

6.5 Rapport fra tilsynet

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.

Dokumenttilsyn innebærer i liten grad verifisering. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

7 Vedlegg: Hjemmelstekster

Sikkerhetsstyringsforskriften:

§ 4-4. Risikoakseptkriterier

Den øverste ledelsen har ansvaret for å etablere risikoakseptkriterier. Kriteriene skal omfatte personer, eiendom og miljø.

Risikoakseptkriteriene skal være egnet som beslutningskriterier for de problemstillinger og 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.

§ 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.