

BANE NOR SF

Revisjon - beredskap

TILSYNSRAPPORT NR. 2019-15

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvik.....	4
4	Observasjoner	5
5	Andre forhold.....	5
6	Om tilsynet	5
6.1	Administrative data	5
6.2	Gjennomføring	5
6.3	Omfang	5
6.4	Måloppnåelse	5
6.5	Kriterier	6
6.6	Om avvik og observasjoner.....	6
6.7	Tilsynsrapport.....	6
6.8	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	6
6.9	Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?	6
	VEDLEGG – FORSKRIFTSTEKST	8
	Sikkerhetsstyringsforskriften	8

1 Bakgrunn og mål

Bane NOR SF (BN) har sikkerhetsgodkjenning som infrastrukturforvalter for det nasjonale jernbanenettet. Med utgangspunkt i tilsynserfaringer, har Statens jernbanetilsyn (SJT) fastsatt tre prioriterte tema for tilsyn med BN i 2019. Beredskap er et av de tre prioriterte temaene.

Tilsynet ble gjennomført som en revisjon.

Foruten å avdekke hvorvidt Bane NOR SF gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen, hadde tilsynet som mål å se på oppfølging og lukking av tilsynsrapport 2018-19, herunder spesielt implementering av tiltakene, samt beredskapen etter etableringen av Spordrift AS.

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

2 Konklusjon

Bane NOR SF har jobbet mye for å tilrettelegge, håndtere og styre beredskapen. Det fremkom god vilje fra intervjuede medarbeidere om å få til en helhetlig beredskap.

Til tross for at det er gjort mye arbeid og fokus på beredskap, har Bane NOR SF fortsatt ikke lukket alle avvikene fra tilsynsrapport 2018-19. Det gjenstår fortsatt arbeid med særlig den operative beredskapen.

Det er alvorlig at avvikene avdekket i flere tidligere tilsyn fortsatt ikke er lukket. Bane NOR må prioritere arbeidet med raskt å få på plass de gjenstående tiltakene og umiddelbart iverksette kompensierende tiltak der det er nødvendig.

Rapportdato:

Øystein Ravik
Avdelingsdirektør
Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Katherine Hui
Revisjonsleder

3 Avvik

Avvik 1

Bane NOR har ikke lukket alle avvikene fra tilsynsrapport 2018-19 i henhold til frist 1. september 2019.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4

Revisjonsbevis:

1. Det er etablert ytelsesmål og innsatstider for de 66 mest kritiske jernbanetunnelene i Norge. Det kunne ikke redegjøres for om ytelsesmålene er forankret og akseptert i Bane NORs konsernledelse.

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Merknad:

Det ble redegjort for anbefalte kompenserende tiltak. Tiltakene synes ikke å kunne gi effekt på kort sikt.

Merknad 2:

Under sluttmøte ønsket Bane NOR begrepet ytelsesmål endret til innsatstider. Tilsynet velger å beholde begrepet ytelsesmål fordi dette begrepet er definert og benyttet av Bane NOR i dokumentet: Ytelsesmål og innsatstider ved de mest kritiske jernbanetunnelene i Norge.

3. Evalueringsrapporter fra gjennomførte øvelser konkluderer i begrenset grad om beredskapen fungerer eller ikke.

Merknad:

Rapportene varierer i stor grad med tanke på innhold og struktur mellom divisjonene/enhetene. Det ble opplyst om at det jobbes med en felles mal for evalueringsrapport.

4. Bane NOR har ikke hatt en systematisk gjennomgang av om nødetatenes innsatstider er akseptable eller om det er behov for kompenserende tiltak.

Merknad:

Bane NOR opplyser at nødetatenes innsatstider legges til grunn.

5. Bane NOR har ikke etablert plan for oppdatering av strekningsvise beredskapsanalyser.

Merknad:

Det ble opplyst at det vurderes å igangsette et arbeid for å forenkle analysene med sikte på en raskere oppdatering.

6. Det er ikke fastsatt tidsplan for klarlegging av hvilke konsekvenser bortfall av beredskapsinstallasjoner skal ha.

Merknad:

Bane NOR har sagt at konsekvenser av bortfall av beredskapsinstallasjoner vurderes i forbindelse med den generiske risikoanalysen og beredskapsanalyser. Det er ikke fastsatt en tidsplan for gjennomføring av analysen.

4 Observasjoner

Observasjon 1

Kontrakten mellom Bane NOR og Spordrift AS er ikke dekkende for rapportering av uønskede hendelser.

Revisjonsbevis:

1. Kontrakten mellom Bane NOR og Spordrift AS setter kun krav til rapportering av alvorlige hendelser.

Merknad:

Det ble redegjort for at rapportering av uønskede hendelser skjer i henhold til varslings- og rapporteringsforskriften.

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2019-15
Saksnr.:	19/2955
Virksomhet:	Bane NOR SF
Kontaktperson:	Martin Kristiansen
Revisjonslag:	Kåre Bøklepp, Arild Bruun, Thomas Haneborg og Katherine Hui,

6.2 Gjennomføring

Virksomheten har gitt nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring.

Åpningsmøte:	05.11.2019
Feltarbeid:	05.11.2019 - 07.11.2019
Sluttmøte:	07.11.2019

6.3 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Bane NOR.

6.4 Måloppnåelse

Foruten å avdekke hvorvidt Bane NOR SF gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen, hadde tilsynet som mål å se på oppfølging og lukking av tilsynsrapport 2018-19, herunder spesielt implementering av tiltakene, samt beredskapen etter etableringen av Spordrift AS.

Målet med revisjonen ble oppnådd.

6.5 Kriterier

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

6.6 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.

6.7 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.

6.8 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](#).

6.9 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 – FORSKRIFTSTEKST

Sikkerhetsstyringsforskriften

§ 4-6. Informasjonsoverføring

Den øverste ledelsen har ansvaret for at det er utformet et system for informasjonsoverføring mellom de ulike nivåer og funksjoner i virksomheten, samt med andre jernbanevirksomheter i den grad det er relevant, slik at kunnskap om forhold av betydning for arbeidet med sikkerheten formidles til og behandles på relevant nivå.

§ 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 kompenserende 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.