

BANE NOR SF

Revisjon - leverandørstyring

TILSYNSRAPPORT NR. 2020-02

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	6
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?	7
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 noen prioriterte tema for tilsyn med BN i 2020. Leverandørstyring er et av de prioriterte temaene.

Tilsynet ble gjennomført som en revisjon via Microsoft Teams.

Foruten å avdekke hvorvidt Bane NOR SF gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen, hadde tilsynet som mål å se på leverandørstyring, herunder spesielt oppfølging av leverandører som gjør arbeid i og ved spor.

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

2 Konklusjon

Bane NOR SF gjør mye god jobb for å følge opp arbeid som utføres av leverandører. Ansatte som er ute og gjennomfører oppfølging av leverandører fremstår som svært erfarne og jernbanefaglig kompetente. Mye av kvaliteten av utført arbeid i og ved spor er basert på god kompetanse og ikke nødvendigvis i alle sammenhenger systematisk tilrettelagt.

Tilsynet forventer at Bane NOR SF prioriterer at oppfølging av arbeid i og ved spor utført av leverandører dekker alle forhold av betydning for trafikksikkerheten. Videre forventes det at Bane NOR SF har en samlet oversikt over sikkerhetsmessig risiko ved arbeid i og ved spor utført av leverandører som basis for å definere kontrollregime ovenfor leverandører.

Rapportdato: 18.06.2020

Øystein Ravik
Avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Katherine Hui
Revisjonsleder

3 Avvik

Avvik 1

Bane NOR SFs system for oppfølging av leverandører er mangelfullt.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1 jf. § 3-3

Revisjonsbevis:

1. Systematikk for oppfølging av arbeid i og ved spor utført av leverandører omfatter ikke alle forhold av betydning for trafiksikkerheten. Eksempler:
 - a. STY-601049 (rev. 19) fanger ikke opp alle operasjonelle forhold, for eksempel lagring som hindrer sikt eller skjærer for signal fanges ikke opp av prosedyren. Andre aktiviteter som kan ha betydning for sikkerhet med tanke på togfremføring fanges heller ikke opp, for eksempel kjøring av maskiner som kan skade sviller eller ballastskulder.
 - b. Det ble opplyst at det i liten grad er helhetlig styring ved flere aktiviteter og prosjekter i samme området med ulike prosjektledere
 - c. Ved nøytralisering av spor dokumenteres ikke tidspunkt og sted for temperaturmåling. Dette innebærer når nøytralisering foregår langs en lengre strekning der temperatur kan variere, vil det ikke være mulig å kontrollere at nøytralisering har skjedd ved riktig temperatur.
 - d. Det ble opplyst at det ikke finnes enhetlig systematikk for kontroll av arbeid utført av leverandører, der leverandører signerer og påsetter trafikk etter endt arbeid, for eksempel stikkprøver.
 - e. Feil som går igjen fra samme eller ulike leverandører, blir ikke systematisk vurdert i forhold til behov for omfang og hyppighet av kontroll av den enkelte leverandør.
Merknad: Revisjonsbeviset gjelder mangel på verktøy for de som skal gjennomføre oppfølging av leverandører under arbeid i og ved spor. Dette kan gjelde type av feil som går igjen hos flere leverandører eller det kan gjelde svake områder hos enkelte leverandører.

Avvik 2

Bane NOR SFs har ingen samlet oversikt over sikkerhetsmessig risiko forbundet med bruk av leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1

Revisjonsbevis:

1. Det ble opplyst om at det ikke finnes en samlet oversikt over sikkerhetsmessig risiko ved arbeid i og ved spor utført av leverandører som basis for å definere kontrollregime ovenfor leverandører.

Avvik 3

Sikkerhetsmessige feil som er avdekket under kontroll før påsetting av trafikk vurderes ikke både enkeltvis og samlet med tanke på å sikre at nødvendige tiltak identifiseres.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4 jf. § 7-2

Revisjonsbevis:

1. Det kunne ikke fremvises en oversikt over sikkerhetsmessige feil som er avdekket under kontroll før påsetting av trafikk.

Merknad: Oversikt er nødvendig for å kunne bruke erfaringer fra kontroll for påsetting av trafikk for å hindre gjentakelse.

4 Observasjoner

Det ble ikke notert observasjoner under revisjonen.

5 Andre forhold

Det ble opplyst om at alle læringsarkene skal bli tilgjengelige for leverandører.

Merknad: Læringsark på eksternt nett er i startfasen. Noen gamle læringsark inneholder tiltak. Disse må derfor modifiseres før de legges over fra læringslogg (internt) til eksternt nett.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2020-02
Saksnr.:	20/663
Virksomhet:	Bane NOR SF
Kontaktperson:	Tone Bjerkestrand
Revisjonslag:	Mette Mjelstad, Kåre Bøklepp, Arild Bruun, Geir Hagbø 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:	12.05.2020
Feltarbeid:	12.05.2020 - 14.05.2020
Sluttmøte:	14.05.2020

6.3 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og intervju med ansatte i Bane NOR, hovedsakelig fra Infrastrukturdivisjonen via Microsoft Teams.

6.4 Måloppnåelse

Foruten å avdekke hvorvidt Bane NOR SF gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen, hadde tilsynet som mål å se på leverandørstyring, herunder spesielt oppfølging av leverandører som gjør arbeid i og ved spor.

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 sikkerhetsattest/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

§ 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og andre forhold ved denne. Sikkerhetsstyringssystemet skal videre sikre håndtering av alle risikoer forbundet med virksomheten.

Sikkerhetsstyringssystemet skal ta hensyn til alle relevante risikoer som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparters virksomhet. Sikkerhetsstyringssystemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra den øverste ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet på alle nivåer er involvert og hvordan den kontinuerlige forbedringen av sikkerhetsstyringssystemet sikres.

Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bruk av leverandører. Jernbanevirksomheten skal stille de samme styrings- og sikkerhetskrav til aktiviteter utført av leverandører som til aktiviteter utført av egen virksomhet.

Infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal ta hensyn til virkningene av forskjellige jernbaneforetaks virksomhet på det nasjonale jernbanenettet og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle jernbaneforetak å drive i samsvar med krav i jernbanelovgivningen, samt krav i og vilkår fastsatt i deres sikkerhets sertifikat.

§ 3-3. Prosedyrer m.m.

Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

Prosedyrene og/eller bestemmelsene skal sikre overholdelse av gjeldende, nye og endrede tekniske og operasjonelle standarder og andre krav fastsatt i:

- a) jernbanelovgivningen, herunder forskrifter om tekniske spesifikasjoner (TSI),
- b) andre relevante regler og
- c) enkeltvedtak truffet av myndighetene.

Prosedyrene og/eller bestemmelsene skal sikre samsvar med standarder og andre krav i hele virksomhetens og de enkelte delsystemenes livssyklus.

§ 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 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.