

Bane NOR SF Revisjon

Leverandørstyring

TILSYNSRAPPORT TOG 21-23

1	Bakgrunn og mål	3
2	Oppsummering	3
3	Avvik	4
3.1	Avvik 1.....	4
3.2	Avvik 2.....	6
3.3	Avvik 3.....	7
3.4	Avvik 4.....	9
4	Observasjoner	11
4.1	Observasjon 1	11
4.2	Observasjon 2	11
5	Andre forhold	11
6	Om tilsynet	11
6.1	Administrative data.....	11
6.2	Gjennomføring	11
6.3	Omfang.....	12
6.4	Måloppnåelse	12
6.5	Kriterier	12
6.6	Om avvik og observasjoner	12
6.7	Tilsynsrapport	12
6.8	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk.....	12
6.9	Veiledning om oppfølging av avvik og pålegg	13
	Vedlegg 1 - Hjemmelstekster	14

1 Bakgrunn og mål

Bane NOR (BN) har sikkerhetsgodkjenning for å drive forvaltning av infrastruktur på jernbanenettet i Norge.

Tilsynet ble gjennomført som en revisjon, med dokumentgjennomgang og intervjuer på Teams, og var en del av det vedtatte tilsynsprogrammet for 2021.

2 Oppsummering

Basert på dokumentgjennomgang og intervjuer er tilsynets vurdering at Bane NOR gjør mye bra når det gjelder styring av leverandører. Bane NOR har mange verktøy på plass. Kravene til leverandørstyring er en del av sikkerhetsstyringen i Bane NOR. Det er etablert styrende dokumentasjon og støttedokumenter, og det er på plass flere IKT-systemer som skal brukes i forbindelse med leverandørstyring. Vi har også sett at det gjennomføres kontroller av arbeid som utføres av leverandører. Det gjennomføres leverandørrevisjoner og leverandørevalueringer.

I intervjuene har vi snakket med øverste ledelse, prosjekter og baneområder. Vårt inntrykk er at det i de enkelte baneområdene/prosjektene jobbes godt med både anskaffelser og den daglige oppfølgingen av leverandører.

Revisjonen har avdekket at Bane NOR har mangler når det gjelder oversikt over relevant risiko knyttet til bruk av leverandører, deling av erfaringer/læring på tvers, oppfølging av uønskede hendelser og etterlevelse av styrende dokumentasjon

Rapportdato: 11.03.2022

Geir Rune Samstad
Senioringeniør, Tilsyn

Ine Ancher Grøn
Revisjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

3 Avvik

3.1 Avvik 1

Bane NOR har mangler knyttet til sikker drift:

Det er mangelfull oversikt og kontroll med relevant risiko forbundet med bruk av leverandører.

Sikkerhetsstyringssystemet til Bane NOR har mangler knyttet til håndtering av risiko forbundet med bruk av leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften §2-1 Overordnet ansvar for sikkerhet jf. sikkerhetsstyringsforskriften §3-1 2.ledd Krav til sikkerhetsstyringssystem.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke gjennomført risikovurdering som viser risiko knyttet til at leverandører utfører arbeid i infrastruktur feil eller mangelfullt.

Merknad:

Det er gjennomført tre risikovurderinger knyttet til bruk av leverandører.

ST-13185-1 Risikoanalyse – eventuell konkurranseutsetting av drift og vedlikehold (07.06.2018),

Omorganisering av Bane NOR og etablering av Spordrift (24.05.2019) og

ST-15538 Risikoanalyse – organisasjonsendringer Bane NOR (02.07.2020).

2. Det kom frem under intervjuene at det ikke benyttes styrte kriterier for hvilke kontroller av arbeid utført av leverandør som skal gjennomføres, hva som skal kontrolleres og hvorfor.

Merknad:

Det ble opplyst at prosjektet selv bestemmer hvilke arbeider de velger å gjennomføre en kontroll av, for eksempel en stikkprøve. Ofte med bakgrunn i at det har oppstått problemer eller feil.

3. Flere av intervjuobjektene var ikke kjent med hvordan oppfølging av spesifikke tiltak som kom frem i SHA-plan skulle dokumenteres.

Merknad:

I STY-601773 rev 008 (som SHA-planene er basert på) fremkommer det ikke hvordan spesifikke tiltak i SHA plan skal dokumenteres.

4. Det er ingen enhetlig bruk av sjekklister ved gjennomføring av kontroller som gjøres av arbeid som er utført av leverandører. Det ble opplyst at man laget sine egne sjekklister basert på egen erfaring.

Merknad:

STY-600216 mal for Kontrollplan har struktur for kontrollplaner, kontrolltyper og kontrollmåter: overordnet kontrollplan, kontrollplaner for det enkelte fag eller område, sjekklister, testplaner etc. for fag/områder.

5. Det finnes ingen oversikt i UH databasen over feil med sikkerhetsmessig betydning som oppdages i forbindelse med kontroll av arbeid utført av leverandør.

Merknad:

Bane NOR bruker UH databasen for å ha oversikt over feil med sikkerhetsmessig betydning.

Bane NOR benytter Bane data for å registrere og følge opp feil og mangler som oppdages i forbindelse med kontroll av arbeid utført av leverandør.

Bane NOR har opplyst at det i månedsrapportering tas ut statistikk på sikkerhetskritiske feil fra banedata, og at disse feilene rapporteres i månedsrapporten til Område Øst. Det er vist et eksempel på hvordan et skinnebrudd som ble rapportert inn som sikkerhetskritisk feil, har blitt fulgt opp i ukesmøter i Område Øst. Det opplyses at det er laget et One Note system hvor synergisaker og hendelser som påvirker punktlighet og regularitet tas opp. I tillegg følges AKV, UKV og DOP opp i møter med banesjefene.

6. Flere av hendelsene som gjelder feil/mangler i infrastruktur med betydning for sikkerheten har blitt oppdaget av jernbaneforetak og ikke av Bane NOR. Hendelsene har opphav i feil/mangler i utført arbeid i infrastruktur.

Eksempler på hendelser:

- a) Skiltet midlertidig nedsatt hastighet var ikke varslet togleder eller tog
- b) Ustabil spor. Sporet var meldt klart for trafikk til tross for vindskjevhet. Sporet ble stengt
- c) Dump i sporet. Spunting i nærheten. Halv sikthastighet ble iverksatt
- d) Dvergsignal ble skjult av oppsatt koplingsboks
- e) Skilt for midlertidig nedsatt hastighet dekket for sikt til dvergsignal
- f) Defekt innkoblingsbalise for ATC ved kjøring ut fra stasjon
- g) Feil koding av hastighet i ATC balise for midlertidig nedsatt hastighet

7. Flere hendelser som gjelder feil/mangler i infrastruktur med betydning for sikkerheten har blitt oppdaget av togledelsen når det er trafikk på sporet, og ikke av prosjekt/baneområde gjennom kontroller. Hendelsene har opphav i feil/mangler i utført arbeid i infrastruktur.

Eksempler på hendelser:

- a) Tog har ikke fått beskjed om nedsatt hastighet etter arbeider
- b) Arbeid i relerom medførte manglende kontroll på objekter i trafikkert spor

8. Flere hendelser som gjelder feil/mangler i infrastruktur med betydning for sikkerheten har blitt oppdaget tilfeldig. Hendelsene har opphav i feil/mangler i utført arbeid i infrastruktur.

Eksempler på hendelser:

- a) Ansatt melder om at leverandør har igangsatt arbeid uten tillatelse. Regler ved igangsetting av arbeid var beskrevet i kontrakt, men ikke etterlevd
- b) Leder av totalbrudd oppdager at det er satt opp feil hastighetsskilt ved svillebytte. Det var skiltet 120km/h i stedet for 40km/h. Kunngjøring i Fido var riktig.

9. I intervjuene fremstår det som uklart for flere hva som er kravet for om et forhold som oppdages på kontroll skal registreres i UH databasen. Noen har forståelse av at det bare er de alvorlige hendelsene/tilstandene som skal registreres, andre kunne ikke gi et klart svar.
10. Kravet som stilles til registrering av uønskede hendelser fra leverandør er uklart.

Merknad:

I STY-604636 Håndtering av avvik og uønskede hendelser, tabell i kap. 4.6 registrering er det

beskrevet at hendelser som er rapporteringspliktige til SJT skal registreres i Synergi, Det står videre i samme tabell at alvorlige tilløp til ulykker (potensiell konsekvens 1-2) skal registreres i Synergi.

11. STY-604636, revisjon 009 tabell kapittel 4.6 stiller krav til at uønskede hendelser hos entreprenør der Bane NOR er byggherre skal registreres i Synergi. Det stilles ikke krav til at tiltak som følges opp av entreprenør legges inn i UH-databasen Synergi.

3.2 Avvik 2

Avvik:

Det er mangler i etablerte systemer for erfaringsoverføring og læring på tvers i forbindelse med styring av leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften §3-1 2.ledd Krav til sikkerhetsstyringssystem jf. sikkerhetsstyringsforskriften § 4-6, Informasjonsoverføring

Revisjonsbevis:

1. Flere oppga at de ikke kjente til hvor man kunne finne igjen gjennomførte leverandørevalueringer og leverandørrevisjoner
2. Det er mangelfullt dokumentert hvordan erfaringer fra uønskede hendelser brukes i anskaffelser, for eksempel finnes det ikke oversikt over eller vurdering av feil med sikkerhetsmessig betydning som oppdages i forbindelse med kontroll av arbeid utført av leverandør
3. Det ble under intervjuene sagt at læring på tvers hovedsakelig foregår enten ved at prosjektdeltagere har erfaring fra tilsvarende prosjekter, eller ved at man tar kontakt med noen man vet har erfaring fra tilsvarende prosjekt. Det ble også opplyst at denne informasjonsoverføringen hovedsakelig var innen en og samme region/område.

Merknad:

Det ble opplyst i flere intervjuer at personell opplever at det er god kommunikasjon på tvers i virksomheten, og at det er lett å få informasjon.

Det ble opplyst at blant annet prosjektledere, byggeledere, SK-rådgivere og kontrakstrådgivere ofte jobber i flere ulike prosjekter i et område, og at erfaringer med leverandører deles på denne måten.

Det ble opplyst fra flere at læringsark er sentrale dokumenter i forbindelse med erfaringsutveksling/læring på tvers.

4. Det var for flere ikke klart hva som skal være input til anskaffelsesteamet.

Merknad:

Det ble opplyst at det etableres tverrfaglig anskaffelsesteam i forkant av en anskaffelse, og at prosjektledere, byggeledere for relevante fag, SK-ressurser, kontrakstrådgivere og miljørådgivere deltar.

Merknad:

Bane NOR benytter anskaffelsesteam som et verktøy for å sikre læring på tvers/erfaringsoverføring. Da må det være tydelig for den enkelte hva som skal tas med som input i teamet. Det kan for eksempel være uønskede hendelser fra tilsvarende prosjekter, utfordringer med kontrollaktiviteter eller andre sikkerhetsmessige utfordringer eller løsninger knyttet til anskaffelsen.

5. Oversikten over læringsark er mangelfull. Det finnes for eksempel ingen læringsark som omhandler signal.

Merknad:

Det ble opplyst fra flere at læringsark er sentrale dokumenter i forbindelse med erfaringsutveksling/læring på tvers.

6. BN kunne ikke vise en samlet oversikt/vurdering/evaluering av SHK-rapporter som omhandler arbeid utført av leverandør.

Merknad:

Det ble opplyst at hver rapport håndteres av oppfølgingsansvarlig og tiltaksansvarlige. Det ble vist en oversikt over antall tiltak fra SHK-rapporter og status på disse.

I Bane NORs undersøkelsesrapport etter avsporing på Flå er det foreslått tiltak om å evaluere effekt og eventuelt justere tidligere tiltak etter gjentatte SHK-rapporter knyttet til avsporing og selslyng.

3.3 Avvik 3

Avvik:

Det er mangler i oppfølging av uønskede hendelser.

Det er mangler i rapportering, registrering, oppfølging/analyse av feil/mangler i infrastruktur med betydning for sikkerheten, der hendelsene har opphav i feil/mangler i utført arbeid i infrastruktur.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften §3-1 2.ledd Krav til sikkerhetsstyringssystem jf. sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2. Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser

Revisjonsbevis:

1. Det finnes ingen oversikt i UH databasen over feil med sikkerhetsmessig betydning som oppdages i forbindelse med kontroll av arbeid utført av leverandør.

Merknad:

Bane NOR bruker UH databasen for å ha oversikt over feil med sikkerhetsmessig betydning.

Bane NOR benytter Bane data for å registrere og følge opp feil og mangler som oppdages i forbindelse med kontroll av arbeid utført av leverandør.

Bane NOR har opplyst at det i månedsrapportering tas ut statistikk på sikkerhetskritiske feil fra banedata, og at disse feilene rapporteres i månedsrapporten til Område Øst. Det er vist et eksempel på hvordan et skinnbrudd som ble rapportert inn som sikkerhetskritisk feil, har blitt fulgt opp i ukesmøter i Område Øst. Det opplyses at det er laget et One Note system hvor

synergisaker og hendelser som påvirker punktlighet og regularitet tas opp. I tillegg følges AKV, UKV og DOP opp i møter med banesjefene.

2. Flere av hendelsene som gjelder feil/mangler i infrastruktur med betydning for sikkerheten har blitt oppdaget av jernbaneforetak og ikke av Bane NOR. Hendelsene har opphav i feil/mangler i utført arbeid i infrastruktur.

Eksempler på hendelser:

- a) Skiltet midlertidig nedsatt hastighet var ikke varslet togleder eller tog
- b) Ustabil spor. Sporet var meldt klart for trafikk til tross for vindskjevhet. Sporet ble stengt
- c) Dump i sporet. Spunting i nærheten. Halv sikthastighet ble iverksatt
- d) Dvergsignal ble skjult av oppsatt koplingsboks
- e) Skilt for midlertidig nedsatt hastighet dekket for sikt til dvergsignal
- f) Defekt innkoblingsbalise for ATC ved kjøring ut fra stasjon
- g) Feil koding av hastighet i ATC balise for midlertidig nedsatt hastighet

3. Flere hendelser som gjelder feil/mangler i infrastruktur med betydning for sikkerheten har blitt oppdaget av togledelsen når det er trafikk på sporet, og ikke av prosjekt/baneområde gjennom kontroller. Hendelsene har opphav i feil/mangler i utført arbeid i infrastruktur.

Eksempler på hendelser:

- a) Tog har ikke fått beskjed om nedsatt hastighet etter arbeider
- b) Arbeid i relerom medførte manglende kontroll på objekter i trafikkert spor

4. Flere hendelser som gjelder feil/mangler i infrastruktur med betydning for sikkerheten har blitt oppdaget tilfeldig. Hendelsene har opphav i feil/mangler i utført arbeid i infrastruktur.

Eksempler på hendelser:

- a) Ansatt melder om at leverandør har igangsatt arbeid uten tillatelse. Regler ved igangsetting av arbeid var beskrevet i kontrakt, men ikke etterlevd
- b) Leder av totalbrudd oppdager at det er satt opp feil hastighetsskilt ved svillebytte. Det var skiltet 120km/h i stedet for 40km/h. Kunngjøring i Fido var riktig.

5. I intervjuene fremstår det som uklart for flere hva som er kravet for om et forhold som oppdages på kontroll skal registreres i UH databasen. Noen har forståelse av at det bare er de alvorlige hendelsene/tilstandene som skal registreres, andre kunne ikke gi et klart svar.
6. Kravet som stilles til registrering av uønskede hendelser fra leverandør er uklart.

Merknad:

I STY-604636 Håndtering av avvik og uønskede hendelser, tabell i kap. 4.6 registrering er det beskrevet at hendelser som er rapporteringspliktige til SJT skal registreres i Synergi. Det står videre i samme tabell at alvorlige tilløp til ulykker (potensiell konsekvens 1-2) skal registreres i Synergi.

7. STY-604636, revisjon 009 tabell kapittel 4.6 stiller krav til at uønskede hendelser hos entreprenør der Bane NOR er byggherre skal registreres i Synergi. Det stilles ikke krav til at tiltak som følges opp av entreprenør legges inn i UH-databasen Synergi.
8. Det er mangelfullt dokumentert hvordan erfaringer fra uønskede hendelser brukes i anskaffelser, for eksempel finnes det ikke oversikt over eller vurdering av feil med sikkerhetsmessig betydning som oppdages i forbindelse med kontroll av arbeid utført av

leverandør

9. Oversikten over læringsark er mangelfull. Det finnes for eksempel ingen læringsark som omhandler signal.
10. BN kunne ikke vise en samlet oversikt/vurdering/evaluering av SHK-rapporter som omhandler arbeid utført av leverandør.

Merknad:

Det ble opplyst at hver rapport håndteres av oppfølgingsansvarlig og tiltaksansvarlige. Det ble vist en oversikt over antall tiltak fra SHK-rapporter og status på disse.

I Bane NORs undersøkelsesrapport etter avsporing på Flå er det foreslått tiltak om å evaluere effekt og eventuelt justere tidligere tiltak etter gjentatte SHK-rapporter knyttet til avsporing og solsløng.

11. I STY-605165 Sikkerhet- og kvalitetsledelse i prosjektgjennomføring – konsernprosedyre, kapittel 4.1 pkt 3 står det at «ved oppstart skal prosjektet innhente erfaringer vedrørende uønskede hendelser og beste praksis fra tilsvarende prosjekter». Revisjonen har avdekket at det ikke finnes en tilstrekkelig oversikt over relevante uønskede hendelser og at mange ikke vet hvor de kan finne gjennomførte leverandørrevisjoner og leverandørevalueringer.

3.4 Avvik 4

Avvik:

Det er mangler i etterlevelse av styrende dokumentasjon vedr. styring av leverandører. Det er avdekket at enkelte styrende dokumenter ikke brukes og at enkelte styrende dokumentasjon benyttes ulikt i ulike prosjekter/områder

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-1 Ledelsens ansvar

Revisjonsbevis:

1. Under intervjuene ble det oppgitt at STY-600216 mal for Kontrollplan var for omfattende, og at man derfor har valgt å ikke bruke denne. Det ble i stedet laget en kontrollplan som var tilpasset prosjektet. Den tilpassede kontrollplanen er delt med andre prosjekter i området.
2. Det ble under intervjuene brukt ulike begreper for kontroller av arbeid utført av leverandører. Begrepene var ikke i samsvar med begrepsbruken som er beskrevet i STY-600216 mal for Kontrollplan.

Merknad:

STY-600216 mal for Kontrollplan har struktur for kontrollplaner, kontrolltyper og kontrollmåter: overordnet kontrollplan, kontrollplaner for det enkelte fag eller område, sjekklister, testplaner etc. for fag/områder. Det er videre beskrevet hvilke kontrolltyper og kontrollmåter som skal brukes og disse er gitt egen koding.

3. I STY-605165 Sikkerhet- og kvalitetsledelse i prosjektgjennomføring – konsernprosedyre, kapittel 4.1 pkt 3 står det at «ved oppstart skal prosjektet innhente erfaringer vedrørende uønskede hendelser og beste praksis fra tilsvarende prosjekter». Revisjonen har avdekket at det ikke finnes en tilstrekkelig oversikt over relevante uønskede hendelser og at mange ikke

vet hvor de kan finne gjennomførte leverandørrevisjoner og leverandørevalueringer.

4. STY-601773 SHA-plan brukes ikke likt i prosjekter.

Merknad:

Det ble opplyst under intervjuer at denne ikke var hensiktsmessig for alle prosjekter, og at den derfor var tilpasset.

SHA-plan Jernbanetekniske arbeider østlandet 2021 har kapitler for referanser og vedlegg, disse er ikke brukt/fylt ut.

SHA-plan for Skansen holdeplass har endringslogg som eget kapittel. Det er ingen kapitler for referanser og vedlegg i denne.

4 Observasjoner

4.1 Observasjon 1

Underlaget til risikovurderinger kan forbedres.

Revisjonsbevis:

Ikke alle feil med sikkerhetsmessig betydning som oppdages ved kontroll av arbeid utført av leverandør registreres som en uønsket hendelse i UH-databasen. Dette kan føre til mangelfull input i risikovurderinger.

4.2 Observasjon 2

Etablerte barrierer kan forbedres.

Revisjonsbevis:

Bane NOR har svakheter i etablerte rutiner som skal sikre at en enkeltfeil ikke kan føre til en jernbaneulykke. Feil med sikkerhetsmessig betydning oppdages ikke alltid før trafikk settes på etter arbeider utført av leverandør.

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under tilsynsmøtet

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	TOG 21-23
Saksnr.:	21/7869
Virksomhet:	Bane NOR
Kontaktperson:	Tone Bjerkestrand/Frants Vaagenes
Revisjonslag:	Mette Mjelstad, Katherine Hui, Kåre Bøklepp, Bjørnar Monsø (observatør) og Ine Ancher Grøn

6.2 Gjennomføring

Bane NOR ga tilgang til dokumenter og personell – og har lagt til rette for en effektiv gjennomføring.

Tidspunkt for gjennomføring:

Åpningsmøte:	10.01.2022
Feltarbeid:	10. – 14.01.2022
Sluttmøte:	21.01.2022

Revisjonsbevisene ble gjennomgått i sluttmøte 21.01.2022 og ble oversendt Bane NOR SF samme dag.

Tilsynet mottok kommentarer på revisjonsbevisene fra Bane NOR 28.01.22. Kommentarene fra Bane NOR er vurdert. Det var ingen faktafeil eller misforståelser knyttet til revisjonsbevisene. Det er derfor ikke foretatt endringer i revisjonsbevisene som ble presentert i sluttmøtet. Det er imidlertid foretatt noen justeringer og endringer i merknader for å tydeliggjøre revisjonsbevisene på bakgrunn av kommentarene fra Bane NOR.

6.3 Omfang

Tilsynet ble gjennomført ved dokumentgjennomgang og møter via Microsoft Teams. Møtene omfattet, åpningsmøte, intervjuer og sluttmøte.

6.4 Måloppnåelse

Tilsynet hadde som mål å avklare hvorvidt Bane NOR SF driver sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Tilsynet dekket jernbaneloven herunder sikkerhetsstyringsforskriften. Alle temaer som var gjenstand for tilsynet ble dekket, og målet med tilsynet ble oppnådd.

6.5 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: [Regelverk - lover og forskrifter](#).

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 tilsynskriteriene. Tilsynsbevisene vil være grunnlaget for Tilsynsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer tilsynsfunnene 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

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.

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 Veiledning om oppfølging av avvik og pålegg

Vi har utarbeidet veiledere og tilbyr veiledning til virksomhetene for å bidra til oppfølgingsprosessen.

På tilsynets internettside finnes en veiledning om oppfølging av avvik: [Oppfølging av avvik og uønskede hendelser](#). Her beskrives bla. ulike metoder som kan benyttes for å fastsette årsaker til avvik og det er gitt eksempler på ulike måter å evaluere effekt av tiltak på.

På internettsiden finnes også en veiledning om gjennomføring og oppfølging av pålegg: [Gjennomføring og oppfølging av tilsyn](#).

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

Sikkerhetsstyringsforskriften §2-1. Overordnet ansvar for sikkerhet

Jernbanevirksomheten har ansvaret for en sikker drift av sin del av jernbanesystemet og kontroll på risikoer der disse oppstår i jernbanesystemet. Jernbanevirksomheten har plikt til å iverksette nødvendig risikohåndtering, og der det er relevant, samarbeide med de øvrige virksomhetene i jernbanesystemet.

Sikkerhetsstyringsforskriften §3-1 2.ledd. Krav til 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.

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.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 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.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-1 Ledelsens ansvar

Den øverste ledelsen har ansvaret for at sikkerhetsstyringssystemet er vedtatt, dokumentert og etterlevd. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at sikkerhetsstyringssystemet kontinuerlig forbedres.