

TIDE BUSS OG BANE AS  
Kokstadflaten 59  
5257KOKSTAD KOKSTAD

Att.:

Saksbehandler: Geir-Rune Samstad,  
Vår ref.: 22/1692-8  
Deres ref.: Ref.:1112136- Skjemanr.:800148  
Dato: 09.12.2022

## Tilsynsrapport med vedtak Tilsyn med TIDE BUSS OG BANE AS, 22/1692

### Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte en systemrevisjon av Keolis Norge AS 20.-21. september 2022 innen sikkerhetsstyring. Tema for tilsynet var å undersøke om Keolis Norge AS oppfyller krav i kravforskriften innen rapportering og oppfølging av uønskede hendelser. Keolis Norge AS har etter revisjonen endret navn til Tide buss og bane og vi vil bruke det nye navnet heretter i denne tilsynsrapporten.

Tilsynet ble gjennomført på Kronstad. Åpningsmøte ble avholdt 20. september, intervjuer i perioden 20.-21. september og sluttmøtet ble avholdt 30. september.

Vårt revisjonslag bestod av Geir-Rune Samstad (tilsynsleder), Geir Hagbø (fagrevisor), Siri Weiberg (observatør) og Pia Strand (observatør).

Kontaktperson fra virksomheten var Elizabeth Hamilton-Beck (Kvalitets- og sikkerhetskoordinator).

Tilsynet ble gjennomført som en del av vårt årlige tilsynsprogram. Tilsynet er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket under tilsynet.

Tide Buss og Bane fremstår som en virksomhet med mange kompetente og engasjerte medarbeidere når det gjelder sikkerhetsstyring. Det er høy bevissthet rundt sikkerhet.

Det er god rapportering av avvik fra operativt personell, men oppfølgingen av denne rapporteringen kan forbedres. Mange avvik handler om forhold som er av betydning for sikkerheten og burde vært klassifisert og fulgt som alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser både enkeltvis og samlet. Dette gjelder avvik som meldes ved kjøring og også tekniske forhold ved infrastruktur og kjøretøy.

Sett utenfra framstår sikkerhetsstyringssystemet litt uoversiktlig, sikkerhetsstyringen og oppfølging av sikkerheten foregår i mange systemer.

Vi har mottatt deres tilbakemelding til utkast til tilsynsrapport datert 30 november 2022. Vår vurdering av tilbakemeldingen står under de vedtakene som de hører hjemme hos.

Med bakgrunn i deres tilbakemelding til varsel om vedtak inneholder tilsynsrapporten et vedtak.

Det er viktig at dere velger en systematisk og helhetlig tilnærming med fokus på styring og ikke bare på korrigerende av de enkelte mangler som påpekes, eller det som beskrives i tilsynsbevisene.

Vi ønsker derfor å minne dere om viktigheten av å analysere de direkte og bakenforliggende årsakene til avvikene som blir angitt i rapporten, samt å evaluere effekten av tiltakene i ettertid, jf. kravene i kravforskriften § 7-4. Oppfølging av avvik, andre ledd.

Se for øvrig veiledning om [oppfølging av avvik og uønskede hendelser](#) på våre hjemmesider for mer informasjon.

## Vedtak

1. Vedtak om å utarbeide prosedyrer for gransking og analyse av hendelser, og iverksetting av tiltak

Vi fatter følgende vedtak:

Tide Buss og Bane må utarbeide en prosedyre som sikrer gransking og analyse av alle uønskede hendelser enkeltvis og samlet, og at nødvendige tiltak blir gjennomført. Tiltakene må evalueres.

Tide Buss og Bane må oversende en beskrivelse av virksomhetens oppfølging av hendelser og en oppdatert prosedyre innen 1. januar 2023.

Tide Buss og Bane må sende over en analyse av årsakene til avviket som er avdekket under tilsynet og beskrivelse av gjennomførte tiltak for å forhindre at avvikene gjentar seg innen 1. januar 2023.

Tide Buss og Bane må sende over en evaluering av effekten av de gjennomførte tiltakene for å forhindre at avvikene gjentar seg innen 1. mai 2023.

## Hva sier regelverket?

Jernbanevirksomheten skal ha prosedyrer som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten. Prosedyrene skal sikre at virksomheten overholder gjeldende krav i jernbanelovgivningen, jf. kravforskriften § 3-3. Virksomheten skal ha et system for rapportering, registrering, gransking og analyse av jernbanehendelser, jf. § 7-2 første ledd. Med «jernbanehendelse» menes enhver annen uønsket hendelse enn jernbaneulykke, som har sammenheng med jernbanedriften, og som innvirker på sikkerheten, jf. forskriften § 1-3 første ledd bokstav b.

Jernbanevirksomheten skal undersøke og analysere jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser. Hendelsene skal analyseres enkeltvis og samlet, for å sikre at virksomheten implementerer nødvendige tiltak. Dette følger av kravforskriften § 7-2 andre ledd. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres, jf. bestemmelsens tredje ledd.

## Hva fant vi under tilsynet?

Tide Buss og Bane har en prosedyre, «Rapportering og oppfølging av hendelser», som beskriver hvordan rapportering og oppfølging av hendelser skal gjennomføres. Prosedyren beskriver ulike kategorier av hendelser og hvordan de skal følges opp, hvem som har ansvar for å følge opp og hvordan det skal dokumenteres. Prosedyren har ikke

beskrivelser av prosessen for årsaksanalyse, identifisering av tiltak, gjennomføring av tiltak og evaluering av gjennomførte tiltak.

Tide Buss og Banes prosedyre for rapportering og oppfølging av hendelser sier at det ved hendelser skal utarbeides en analyse. Under tilsynet viste Tide Buss og Bane til eksempler på hvordan flere enkelthendelser er fulgt opp. Hendelser Tide Buss og Bane klassifiserer som driftsavvik, men som kunne vært klassifisert som hendelser, er ikke med i samlet vurdering av risikoforhold (trending). Tide Buss og Bane varsler forhold knyttet til kjøretøy til Stadler, men disse blir ikke fulgt opp som hendelser.

Prosedyren for "Rapportering og oppfølging av hendelser" inneholder også en del definisjoner. Blant annet er definisjonen av jernbanehendelser for snever. Dette medfører at ikke alle uønskede hendelser som har sammenheng med jernbanedriften men som kan ha betydning for sikkerheten vil bli vurdert som jernbanehendelser.

I prosedyren «Rapportering og oppfølging av hendelser» klassifiseres flere hendelser som driftsavvik. Noen av disse driftsavvikene er forhold som er av betydning for sikkerheten og som derfor skulle vært klassifisert som jernbanehendelser og/eller alvorlig jernbanehendelse.

Etter prosedyren «Rapportering og oppfølging av hendelser» vil ikke alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser som er forårsaket av tredjepart («skyld») bli gransket og analysert av Tide Buss og Bane.

Prosedyren «Rapportering og oppfølging av hendelser» beskriver ikke alle systemene og rapporteringsverktøyene Tide Buss og Bane benytter for rapportering og oppfølging av hendelser.

## Deres uttalelse til varsel om vedtak

Dere hadde ingen kommentarer til det varslede vedtaket.

## Vår vurdering

Det gjennomførte tilsynet viste at mange avvik som meldes innen ulike områder ikke ble klassifisert, vurdert og fulgt opp som jernbanehendelser.

Tide Buss og Banes sin definisjon av jernbanehendelser i prosedyren for rapportering og oppfølging av hendelser er for snever sammenlignet med den som beskrives i regelverket. En for snever definisjon av jernbanehendelser fører til at avvik og hendelser med betydning for sikkerheten ikke blir vurdert eller fulgt opp med tanke på forbedring av sikkerheten.

Tide Buss og Bane, på grunn av feil kategorisering av flere hendelser, mangelfull oppfølging jernbanehendelser både enkeltvis og samlet, som blant annet skyldes feil kategorisering.

God sikkerhetsstyring forutsetter at man jobber aktivt med alle typer hendelser. Dette gjelder også de hendelsene som har innvirkning på sikkerheten, men som ikke nødvendigvis kunne ført til en storulykke. Å følge opp jernbanehendelser enkeltvis og samlet er et viktig bidrag til å både opprettholde og forbedre sikkerheten der det måtte være nødvendig.

Både Tide Buss og Bane definisjon av jernbanehendelser og mangelfull oppfølging av jernbanehendelser er avvik fra regelverket. SJT mener at en prosedyre for oppfølging av alle hendelser vil ha god effekt på sikkerheten, og vi finner grunn til å fatte vedtak.

## 2. Om varslet vedtak om å utarbeide prosedyrer som avsluttes

Vi varslet opprinnelig følgende vedtak:

Tide Buss og Bane må rapportere jernbanehendelser til tilsynet.

Tide Buss og Bane må dokumentere et slikt system til tilsynet innen 1. desember 2022. Slik dokumentasjon kan for eksempel være oppdatert prosedyre for rapportering og oppfølging av hendelser.

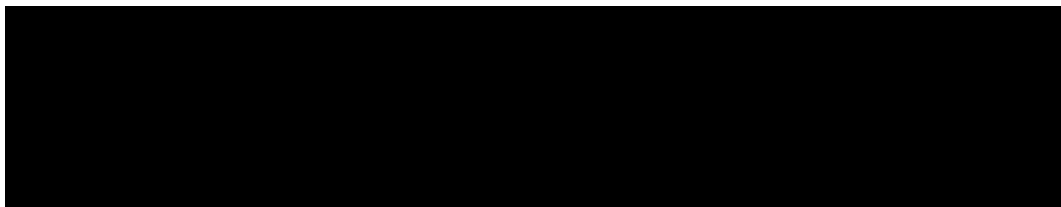
Hva sier regelverket?

Kravforskriften § 3-3 andre ledd, bokstav a sier at jernbanevirksomheten skal ha prosedyrer som sikrer overholdelse av gjeldende krav fastsatt i jernbanelovgivingen.

Virksomheten skal rapportere jernbaneulykker, alvorlig jernbanehendelse og jernbanehendelse til SJT, jf. varslings- og rapporteringsforskriften §§ 5 og 6. Med «jernbanehendelse» menes enhver annen uønsket hendelse enn jernbaneulykke, som har sammenheng med jernbanedriften, og som innvirker på sikkerheten, jf. forskriften § 1-3 første ledd bokstav b.» Dette inkluderer ifølge SJTs veileder «[b]åde hendelser som innebærer liten skade og hendelser som (kun) har lite skadepotensial skal rapporteres som jernbanehendelse til oss».

Hva fant vi under tilsynet?

Under tilsynet fant vi flere eksempler på avvik som skulle vært rapportert til tilsynet som hendelser:



Eksemplene ovenfor medfører at det er underrapportering av hendelser fra Tide Buss og Bane til SJT.

Ved hendelser som omfatter infrastruktur og som berører både Tide Buss og Bane og Bybanen gjøres det en vurdering av hvem av virksomhetene som skal rapportere til tilsynet. I henhold til forskriften skal begge rapportere til tilsynet.

Virksomhetens uttalelse til varsel om vedtak

Dere har oversendt en oppdatert prosedyre for rapportering og oppfølging av hendelser.

Vår vurdering

Tide Buss og Bane plikter å rapportere hendelser til SJT. Slike rapporter er et viktig grunnlag for vårt arbeid med å følge opp sikkerheten på jernbanen. Det at Tide Buss og Bane ikke har en prosedyre eller bestemmelse som sikrer at alle jernbanehendelser rapporteres til SJT, jf. varslings- og rapporteringsforskriften er et avvik.

Den oversendte oppdaterte prosedyren for rapportering og oppfølging av hendelser er forbedret når det gjelder definisjonen og oppfølging av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

Vi fatter derfor ikke et vedtak 2.

#### Klagefrist

Dere kan klage på vedtaket innen tre uker fra dere mottar tilsynsrapporten. Se vedlegget med regelverk og rettigheter for mer informasjon.

#### Andre forhold og veiledning

Vi har ikke notert andre forhold som vi anser som relevant å rapportere i forbindelse med dette tilsynet.

Rapportdato:  
09.12.2022

Øystein Ravik  
*avdelingsdirektør, tilsyn*

Geir-Rune Samstad  
*tilsynsleder*

***Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur***

## Vedlegg 1 Regelverk og rettigheter

### Vi kan føre tilsyn og fatte vedtak

I henhold til jernbaneloven<sup>1</sup> § 11 kan vi føre tilsyn og fatte vedtak. Vi varsler om vi vil fatte vedtak etter forvaltningsloven<sup>2</sup> § 16. Vedtak om å gi oss opplysninger og gjennomføre korrigerende tiltak er hjemlet i jernbaneloven § 11.

### Dere har rett til å få veiledning om regelverket

Etter forvaltningsloven § 11 har dere rett til å få veiledning om krav i lover og forskrifter som vi fører tilsyn etter. Dette betyr at dere kan kreve å få vite hvilke lover og forskrifter som gjelder for din virksomhet, hvor dere finner dette regelverket og hvordan vi tolker krav i regelverket. Vi kan ikke gi konkrete råd om hvordan dere skal oppfylle regelverket.

### Dere har rett til å klage på vedtak

Dere kan klage på hele eller deler av vedtaket til Samferdselsdepartementet etter reglene i forvaltningsloven § 28 flg. En eventuell klage sender dere til Statens jernbanetilsyn [post@sjt.no](mailto:post@sjt.no). Klagefrist er tre uker fra dagen dere mottar tilsynsrapporten. På våre nettsider finner dere mer informasjon om hvordan dere går frem for å [klage](#).

### Hvordan kan dere sende dokumentasjon?

Vennligst send deres dokumentasjon ved å benytte skjemaløsningen på våre nettsider: [Skjema for innsending av dokumentasjon](#). Oppgi rapportnummer ved innsending av dokumentasjon.

### Dere har rett til å få informasjon om vår saksbehandling

Dere har rett til å få vite hvordan vi behandler saken og få innsyn i dokumentene i deres sak etter forvaltningsloven §§ 18-21.

### Vi publiserer tilsynsrapporter på våre nettsider

Vi publiserer våre rapporter fra tilsyn med sikkerhet på våre nettsider, etter at vi har gjort en individuell vurdering om deler av rapporten skal unntas i henhold til offentleglova<sup>3</sup> og eventuell skjermes i henhold til annet regelverk.

### Dere kan kontakte oss

Ta gjerne kontakt med oss, hvis dere har spørsmål til dette brevet eller saken generelt. Dere kan sende en e-post til [post@sjt.no](mailto:post@sjt.no) eller ringe oss på telefon **22 99 59 00**. Vennligst angi tilsynsnummeret når dere kontakter oss.

---

<sup>1</sup> Lov om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) LOV-2021-06-11-87 01.07.1993

<sup>2</sup> Lov om behandlingssåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) LOV-2022-06-17-63 01.07.2022

<sup>3</sup> Lov om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova) LOV-2021-06-18-124 01.07.2021

