

BLS Rail AB
Larmvägen 9
46138 Trollhättan
Sverige

Att.: Anders Brunberg

Saksbehandler: Jonny Pedersen, 22995952
Vår ref.: 24/2105-17
Deres ref.:
Dato: 19.05.2025

Tilsynsrapport med vedtak - BLS Rail AB

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn av BLS Rail AB. Tilsynet ble gjennomført i BLS Rail AB lokaler i Trollhättan i Sverige. Åpningsmøtet ble avholdt den 26. februar 2025 og intervjuer ble gjennomført den 26. februar 2025 og den 27. februar 2025. Sluttmøtet ble gjennomført digitalt på Teams den 5. mars 2025.

Vårt revisjonslag bestod av:

- Jonny Pedersen (tilsynsleder sikkerhet)
- Mette Mjelstad, (fagrevisor)
- Geir-Rune Samstad (fagrevisor)
- Joakim Gustafsson (observatør fra Transportstyrelsen i Sverige)
- Maria Norin (observatør fra Transportstyrelsen i Sverige)

Kontaktperson fra virksomheten var: Anders Brunberg

Tema for tilsynet var virksomhetens etterlevelse av styringssystem for sikkerhet (den norske delen av virksomheten), etter sikkerhetsforskriften¹, jf. CSM SMS² krav til:

- risikovurdering (CSM SMS 3.1.1)
- kompetanse (CSM SMS 4.2)
- dokumenterte opplysninger (CSM SMS 4.5)
- kontraktører, partnere og leverandører (CSM SMS 5.3)
- overvåking (CSM SMS 6.1)
- internrevisjon (CSM SMS 6.2)

¹ Forskrift om sikkerhet på jernbanenettet av 8. september 2021 nr 2740

² Forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2018/762 om felles sikkerhetsmetode for krav til sikkerhetsstyringssystemer av 8. september 2021 nr 2703

Tilsynet ble gjennomført som en del av vårt årlige tilsynsprogram. Tilsynet er basert på stikkprøver. Det betyr at det kan finnes mangler som vi ikke har avdekket under tilsynet. SJT ble godt mottatt av BLS Rail AB, og deltakerne var informative under intervjuene. Under revisjonen kom det fram at BLS Rail AB ikke følger opp ansvaret for sikkerhetsrelaterte oppgaver som for eksempel for risikovurderinger og kompetanse. I tillegg kom det fram at det er uklart hvordan de styrer virksomheten i Norge.

At BLS Rail AB ikke følger sitt interne styringssystem, og ikke har klare føringer og regler for hvordan virksomheten skal styres, er alvorlig. Det betyr at dere ikke kan dokumentere hvordan sikkerheten er ivarettatt for denne delen av virksomheten.

Det er også alvorlig at flere av vedtakene i dette varselet er også gjengitt i flere av punktene som finnes i Transportstyrelsen sin tilsynsrapport fra 7. oktober 2024 og i ERA sin handlingsplan i sikkerhetstillatelsen fra 11. mars 2024.

Enkelte av funnene i tilsynet gjorde det av hensyn til sikkerheten nødvendig for SJT å reagere med umiddelbare reaksjoner. Vi sendte varsel om stans for bruk av signalgivere som en egen sak, vårt referansenummer: 25/794-1. Varselet ble godtatt av BLS Rail AB. Bruk av signalgivere ble som følge av dette stanset 23. april 2025. BLS har rettet opp i dette og vedtaket om stans ble opphevet av oss når vi mottok dokumentasjon på at forholdet var rettet. Denne saken er avsluttet 6. mai 2025.

Tilsynsrapporten inneholder seks vedtak.

BLS Rail AB har kommet med en uttalelse til utkastet til tilsynsrapport, mottatt av SJT 14. mai 2025. BLS Rail AB ønsker en forlenget frist på to uker for å gi uttalelse til det varslede vedtaket som ikke omhandler stans av bruk av signalgivere. SJT aksepterer denne utsettelsen. Ny frist for vedtakene settes til 2. juni 2025.

Vedtak

1. Vedtak om dokumentasjon av risikovurderinger

Vi har fattet følgende vedtak:

BLS Rail AB må dokumentere at risikovurderinger blir gjennomført og hvordan de følges opp. Dere må oppdatere den overordnende risikovurderingen og gjennomføre risikovurderinger på områdene dette ikke er gjort.

BLS Rail AB må tydelig definere ansvarsområder for risikovurderinger innenfor organisasjonen, inkludert hvem som er ansvarlig for gjennomføring, oppdatering og godkjenning av risikovurderingene.

BLS Rail AB må sende en oppdatert overordnet risikovurdering til oss. Videre må det sendes inn risikovurdering for arbeidsoppgavene til signalgivere inkludert tiltak, planer for oppfølging av disse og evaluering av effekten av tiltakene.

Vi bemerker for ordens skyld at punktet i utkast til tilsynsrapport der BLS Rail AB gitt en frist for oversendelse av dokumentasjonen som viser at det er utført en risikovurdering av signalgivere

innen 22. april 2025 klokken 12:00 er fulgt opp, dokumentert og avsluttet i sak med saksnummer 25/797 jf. over.

Dokumentasjon på de øvrige delene i vedtaket må sendes til oss **innen 2. juni 2025**.

Hva regelverket sier

Følgende krav fremkommer i CSM SMS vedlegg I punkt 2.1.1.:

2.1.1. Den øverste ledelsen skal vise lederskap og forpliktelse til å utvikle, gjennomføre, vedlikeholde og kontinuerlig forbedre sikkerhetsstyringssystemet ved å
f) sikre at sikkerhetsstyringssystemet effektivt styrer de sikkerhetsrisikoene som er forbundet med organisasjonen

Det fremgår av CSM SMS vedlegg I punkt 3.1.1 Risikovurdering at:

3.1.1.1. Organisasjonen skal

- a) identifisere og analysere alle driftsmessige, organisatoriske og tekniske risikoer som er relevante for arten, omfanget og området av driften som organisasjonen utfører. Slike risikoer omfatter dem som skyldes menneskelige og organisatoriske faktorer som arbeidsbelastning, arbeidets utforming, tretthet eller prosedyrenes egnethet samt andre berørte parter virksomhet (se nr. 1. Organisasjonens bakgrunn),
- b) vurdere risikoene nevnt i bokstav a) ved hjelp av egnede metoder for risikovurdering,
- c) utvikle og iverksette sikkerhetstiltak, med angivelse av tilhørende ansvarsområder (se nr. 2.3. Roller, ansvar og myndighet i organisasjonen),
- d) utvikle et system for å overvåke hvor effektive sikkerhetstiltakene er (se nr. 6.1.Overvåking)

Hva vi fant under tilsynet

- Sikkerhetssjefen i BLS Rail AB har ansvaret for risikovurderinger, men utøver det ikke. Vi fikk derfor ikke gått inn i prosessen for virksomhetens oppfølging av risikovurderinger.
- Den overordnede risikovurderingen er ikke oppdatert.
- I dokument BR0102 er ansvaret for risikovurdering plassert, men blir ikke fulgt opp.
- Arbeidsoppgaver for signalgiver er ikke risikovurdert.
- Ansvar og oppgaver for signalgiver er ikke beskrevet.

Regelverket sier at dere skal identifisere og analysere alle operasjonelle risikoer som kan oppstå i forbindelse med driften. I tillegg skal dere iverksette sikkerhetstiltak, og effektiviteten til disse sikkerhetstiltakene skal overvåkes. Dere skal benytte resultatene fra overvåkingen av sikkerhetstiltakene til å vurdere hvor effektive disse er. Ved behov skal dere oppdateresikkerhetsstyringssystemet med bakgrunn i resultatene fra overvåkingen.

BLS Rail AB kan ikke dokumentere at risikovurderinger er utført og blir fulgt opp av virksomheten. I tilsynet ble det avdekket at ledelsen i BLS Rail AB har manglende kjennskap til den overordnede risikovurderingen. Ledelsen er heller ikke aktivt involvert i den overordnede risikovurderingen.

I virksomhetens dokument BR0102 er ansvaret for risikovurdering plassert, men denne følges ikke opp. Ledelsen i BLS Rail AB tar ikke et aktivt ansvar for å gjennomgå og vurdere behov for nye eller oppdaterte risikovurderinger.

Det ble også avdekket eksempler under tilsynet på at sikkerhetskritiske arbeidsoppgaver ikke er analysert og vurdert med tanke på risiko, for eksempel for signalgivere. BLS Rail AB kan derfor ikke dokumentere at sikkerhetskritiske arbeidsoppgaver er overvåket, identifisert og håndtert slik regelverket krever.

BLS Rail AB har manglende systematisk gjennomføring og oppfølging av risikovurderinger. Under tilsynet kunne vi ikke se at dere har gjennomført risikovurderinger på alle områder. Et eksempel på slik risikovurdering er av signalgivere. Vi kunne heller ikke se at den overordnede risikovurderingen er oppdatert.

SJT mener dette er alvorlig, også fordi det er gjentatte brudd på regelverket.

Dette er avvik fra CSM SMS vedlegg I punkt 2.1.1 bokstav f) og 3.1.1.1 bokstav a) til d).

2. Vedtak om dokumentasjon av kompetanse

Vi har fattet følgende vedtak:

BLS Rail AB må dokumentere kompetansekrav til ledelsen, instruktører og signalgivere. Videre må virksomheten ha en liste over godkjente signalgivere og instruktører.

BLS Rail AB må tydelig definere ansvarsområder for opplæring og godkjenning av signalgivere, inkludert hvem som er ansvarlig for å sikre at personalet har den nødvendige kompetansen.

BLS Rail AB må sende inn en dokumentert oversikt over kompetansekrav for sikkerhetssjefen, trafiksjeff og signalgivere. For signalgivere skal dere sende oss en liste over oppgaver som signalgiver har. I tillegg må dere sende oss en oppdatert beskrivelse av prosessen for opplæring av signalgivere inkludert en beskrivelse av ansvarsområder.

BLS Rail AB er i utkastet til tilsynsrapport gitt en frist for oversendelse av som viser at signalgivere har den nødvendige kompetansen til oss **innen 22. april 2025 klokken 12:00**. Dette punktet er fulgt opp, dokumentert og avsluttet i sak med saksnummer 25/797.

Dokumentasjon på de resterende punktene ovenfor må sendes til oss **innen 2. juni 2025**.

Hva regelverket sier

Følgende krav fremkommer i CSM SMS vedlegg I punkt 2.1.1.:

2.1.1. Den øverste ledelsen skal vise lederskap og forpliktelse til å utvikle, gjennomføre, vedlikeholde og kontinuerlig forbedre sikkerhetsstyringssystemet ved å
f) sikre at sikkerhetsstyringssystemet effektivt styrer de sikkerhetsrisikoene som er forbundet med organisasjonen

Det fremgår av CSM SMS vedlegg I punkt 4.2 at:

4.2.1. Organisasjonens kompetansestyring skal sikre at personale som har en rolle som påvirker sikkerheten, har kompetanse innenfor de sikkerhetsrelaterte oppgavene de har ansvar for (se nr. 2.3. Roller, ansvar, ansvarlig og myndighet i organisasjonen), og dette skal minst omfatte

- a) fastsettelse av den kompetansen (herunder kunnskaper, ferdigheter, atferd og holdninger på andre områder enn tekniske områder) som kreves for sikkerhetsrelaterte oppgaver,
- b) utvelgingsprinsipper (grunnleggende utdanningsnivå, psykisk og fysisk skikkethet som kreves),
- c) grunnleggende opplæring, erfaring og kvalifikasjoner

Hva vi fant under tilsynet

- Kompetansekrav mangler for eksempel til ledelsen og instruktører.
- BLS Rail AB kunne ikke legge frem en liste over godkjente signalgivere og instruktører.
- BLS Rail AB kunne ikke dokumentere hvilken kompetanse signalgivere har.
- Det er ikke gitt interne beskrivelser for rapportering av UH, herunder definisjoner av kategorier, gode eksempler og kriterier.
- Trafikksjef opplyser at han eier opplæringsprosessen for førere, beslutter hvilken opplæring de skal ha og godkjenner disse. I BR 0102 punkt 3.5 står det at sikkerhetssjef har ansvaret for godkjenning av «innhyrd personal». Førere er ansatt i BLS Rail AS

Vår vurdering

Regelverket sier at BLS Rail AB har ansvar for at personalet som utfører sikkerhetsrelaterte oppgaver har rett kompetanse. Det er virksomhetsdirektøren (VD) som har ansvaret for at personalet har rett kompetanse, men VD har ikke aktivt sikret dette. Det er heller ikke satt krav til kompetanse for operativt personell og ledelsen. Dette kan påvirke virksomhetens evne til å opprettholde nødvendige kompetansenivåer og viser at det ikke finnes tilstrekkelig dokumentasjon av personalets kompetanse.

Dette er avvik fra CSM SMS vedlegg I punkt 2.1.1 og 4.2.1 bokstav a) til c).

3. Vedtak om dokumentasjon av opplysninger

Vi har fattet følgende vedtak:

BLS Rail AB må dokumentere hvem som har rollen og ansvaret for de sikkerhetsmessige vurderingene, og hvordan denne prosessen skal utføres.

BLS Rail AB må oppdatere beskrivelsen av sikkerhetsstyringssystemet som omfatter en beskrivelse av prosessene og aktivitetene i forbindelse med jernbanedriftens sikkerhet, herunder sikkerhetsrelaterte oppgaver og tilhørende ansvarsområder.

BLS Rail AB må etablere og vedlikeholde lister over godkjente signalgivere og instruktører, inkludert deres kompetansekrav og beskrivelser av oppgaver og ansvar. BLS Rail AB må sikre at alle stillingsbeskrivelser i organisasjonen er oppdaterte og tydelig angir ansvarsområder, oppgaver, og kompetansekrav.

BLS Rail AB må sende inn dokumentasjon på hvem som har rollen og ansvaret til de sikkerhetsrelaterte oppgavene og hvordan prosessen gjennomføres.

Dokumentasjonen må sendes til oss **innen 2. juni 2025**.

Hva regelverket sier

Følgende krav fremkommer i CSM SMS vedlegg I:

4.5.1. Dokumentasjon av sikkerhetsstyringssystemet

4.5.1.1. Det skal foreligge en beskrivelse av sikkerhetsstyringssystemet som omfatter

- a) angivelse og beskrivelse av prosessene og aktivitetene i forbindelse med jernbanedriftens sikkerhet, herunder sikkerhetsrelaterte oppgaver og tilhørende ansvarsområder (se nr. 2.3. Roller, ansvar og myndighet i organisasjonen),
- b) samspillet mellom disse prosessene,
- c) prosedyrer eller andre dokumenter som beskriver hvordan disse prosessene gjennomføres,
- d) angivelse av kontraktører, partnere og leverandører sammen med en beskrivelse av arten og omfanget av tjenestene som ytes.

Hva vi fant under tilsynet

- Sikkerhetssjefen har ansvaret for sikkerhetsmessige vurderinger, men dette er ikke beskrevet spesifikt i rollen og det utøves ikke.
- VD har ikke en aktiv rolle i sikkerhetsstyringen i virksomheten.
- Trafikksjef opplyser at han eier opplæringsprosessen for førere, beslutter hvilken opplæring de skal ha og godkjenner disse. I BR 0102 punkt 3.5 står det at sikkerhetssjef har ansvaret for godkjenning av «innhyrd personal». Førere er ansatt i BLS Rail AS.
- I BR0102 er det beskrevet at sikkerhetssjefen har ansvaret for revisjon. Under intervjuet ble det opplyst at sikkerhetssjefen ikke følger opp revisjoner.
- I BR0102 er det beskrevet at sikkerhetssjefen har ansvaret for å godkjenne underleverandører av sikkerhetsrelaterte tjenester og material. Under intervjuet ble det opplyst at sikkerhetssjefen ikke er involvert i godkjenning av leverandører.
- Under intervjuene ble det fra enkelte i virksomheten opplyst at AS-et er styrt som en leverandør, og fra andre i virksomheten at AS-et er styrt som et datterselskap.

Vår vurdering

BLS Rail AB mangler dokumentasjon over godkjente signalgivere og instruktører og beskrivelser av deres kompetanse. Dette utgjør en risiko for at personell som ikke oppfyller nødvendige kompetansekrav utfører kritiske oppgaver. Det er avdekket mangler i stillingsbeskrivelser, inkludert beskrivelse av ansvarsområder og oppgaver. Dette kan føre til uklarhet om hvem som har ansvar for ulike sikkerhetsrelaterte oppgaver.

Sikkerhetssjefen har ansvar for godkjenning av innleid personell, men er usikker på ansvaret for godkjenning av personell i BLS Rail AS. Førere og signalgivere er ansatt i BLS Rail AS.

Trafikksjefen opplyser at han eier opplæringsprosessen for førere og godkjenner førere. Dette indikerer en mangel på klare prosedyrer og ansvarsfordeling for opplæring og godkjenning.

Dette er avvik fra CSM SMS vedlegg I punkt 4.5.1.1 bokstav a) til d).

4. Vedtak om dokumentasjon av kontraktører, partnere, og leverandører

Vi har truffet følgende vedtak:

BLS Rail AB må etablere og vedlikeholde dokumenterte prosedyrer for godkjenning, overvåking

og revisjon av alle kontraktører, partnere og leverandører. Dette inkluderer å føre registre over godkjente leverandører og kontraktører.

BLS Rail AB må sikre at revisjonsrapporter fra leverandører blir fulgt opp, og at det gjennomføres regelmessige revisjoner for å bekrefte at leverandørene oppfyller sikkerhetskravene.

Dere må sende oss dokumentasjon for hvordan dere har identifisert og har styring over sikkerhetsrisikoer som oppstår som følge av utkontraktert virksomhet til BLS Rail AS. I tillegg må dere sende oss en plan for overvåkning og revisjoner av leverandører.

Dokumentasjonen må sendes til oss **innen 2. juni 2025**.

Hva regelverket sier

Følgende krav fremkommer i CSM SMS vedlegg I:

4.5.1. Dokumentasjon sikkerhetsstyringssystem

4.5.1.1. Det skal foreligge en beskrivelse av sikkerhetsstyringssystemet som omfatter

- a) og beskrivelse av prosessene og aktivitetene i forbindelse med jernbanedriftens sikkerhet, herunder sikkerhetsrelaterte oppgaver og tilhørende ansvarsområder (se nr. 2.3. Roller, ansvar og myndighet i organisasjonen);
- b) samspillet mellom disse prosessene;
- c) prosedyrer eller andre dokumenter som beskriver hvordan disse prosessene gjennomføres;
- d) angivelse av kontraktører, partnere og leverandører sammen med en beskrivelse av arten og omfanget av tjenester som ytes

5.3.1. Organisasjonen skal identifisere og ha styring over sikkerhetsrisikoer som oppstår som følge av utkontraktert virksomhet, herunder drift eller samarbeid med entreprenører, partnere og leverandører.

5.3.2. For å ha styring over sikkerhetsrisikoene som er nevnt i nr. 5.3.1 skal organisasjonen definere kriteriene for utvelging av kontraktører, partnere og leverandører samt kontraktsvilkårene som de må oppfylle, herunder følgende:

- a) Lovfestede krav og andre sikkerhetsrelaterte (se nr. 1. Organisasjonens bakgrunn);
- b) Kompetansenivået som kreves for å utføre oppgavene angitt i kontrakten (se nr. 4.2. Kompetanse);
- c) Ansvaret for oppgavene som skal utføres;
- d) Det forventede sikkerhetsnivået som skal opprettholdes i kontraktsperioden;
- e) Forpliktelsene med hensyn til utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger (se nr. 4.4. Informasjon og kommunikasjon);
- f) sporbarheten til sikkerhetsrelaterte dokumenter (se nr. 4.5. Dokumenterte opplysninger).

5.3.3. I samsvar med prosessen som er beskrevet i artikkel 3 i forordning (EU) nr. 1078/2012, skal organisasjonen overvåke:

- a) sikkerhetsnivået for all virksomhet og drift som utføres av kontraktører, partnere og leverandører for å sikre at de oppfyller kravene angitt i avtalen;

b) kontraktørenes, partnernes og leverandørers bevissthet om sikkerhetsrisikoer som de påfører organisasjonens drift.

Hva vi fant under tilsynet

- Det foreligger ikke en plan for overvåkning av leverandører
- I BR0102 er det beskrevet at sikkerhetssjefen har ansvaret for revisjon. Under intervjuet ble det opplyst at sikkerhetssjefen ikke følger opp revisjoner.
- I BR0102 er det beskrevet at sikkerhetssjefen har ansvaret for å godkjenne underleverandører av sikkerhetsrelaterte tjenester og material. Under intervjuet ble det opplyst at sikkerhetssjefen ikke er involvert i godkjenning av leverandører.
- Revisjonsrapporter for utførte revisjoner av vedlikeholdsleverandører er ikke er fulgt opp
- Under intervjuene ble det fra enkelte opplyst at AS-et er styrt som en leverandør, og fra andre at AS-et er styrt som et datterselskap

Vår vurdering

Regelverket sier at virksomheten skal identifisere og ha styring over sikkerhetsrisikoer som oppstår i forbindelse med bruk av leverandører. Videre skal virksomheten og overvåke sikkerhetsresultatet til leverandører for å sikre at de overholder de krav som er satt til leverandøren, og at leverandøren er klar over den sikkerhetsmessige betydningen leverandøren har på virksomhetens drift.

Det er avdekket uklarheter rundt hvordan BLS Rail AB styrer sine leverandører og kontraktører. VD og sikkerhetssjefen er ikke klar over hvordan denne styringen skal gjennomføres. Videre har sikkerhetssjefen ikke vært involvert i godkjenning av leverandører og vet ikke hvordan revisjoner følges opp. Dette er en mangel på klare prosedyrer og ansvarsfordeling for godkjenning og oppfølging av leverandører.

Dette er avvik fra CSM SMS vedlegg I punkt 4.5.1.1 bokstav a) til d), 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3 a) og b).

5. Vedtak om dokumentasjon av overvåkning

Vi har truffet følgende vedtak:

BLS Rail AB må dokumentere hvordan virksomheten skal sikre overvåking av sikkerhetsstyringssystemet og hvordan overvåkning blir dokumentert og fulgt opp.

BLS Rail AB må utarbeide og dokumentere prosedyrer for systematisk overvåkning av sikkerhetsytelsen. Dette inkluderer overvåkning av leverandører og kontraktører. BLS Rail AB må utvikle og implementere sikkerhetsindikatorer som inkluderer overvåkning av leverandører. Dette skal sikre at relevante sikkerhetsdata blir systematisk innsamlet og analysert.

BLS Rail AB må oversende en beskrivelse for hvordan de overvåker at prosessen og prosedyrene i sikkerhetsstyringssystemet anvendes riktig og er effektive. Denne beskrivelsen skal inkludere leverandører.

Dokumentasjonen må sendes til oss **innen 2. juni 2025**.

Hva regelverket sier

Følgende krav fremkommer i CSM SMS vedlegg I:

6.1.1 Organisasjonen skal foreta overvåking i samsvar med forordning (EU) nr. 1078/2012.

- a) for å kontrollere om alle prosessene og prosedyrene i sikkerhetsstyringssystemet, herunder driftsmessige, organisatoriske og tekniske sikkerhetstiltak, anvendes riktig og er effektive,
- b) for å kontrollere om sikkerhetsstyringssystemet som helhet anvendes riktig, og gir de forventede resultater,
- c) for å kontrollere om sikkerhetsstyringssystemet oppfyller kravene i denne forordning,
- d) for å fastslå og gjennomføre korrigerende tiltak og vurdere hvor effektive tiltakene er (se 7.2. Kontinuerlig forbedring), ved behov, dersom relevante tilfeller av manglende samsvar med bokstav a), b) og c) blir oppdaget.

6.1.2. Organisasjonen skal jevnlig overvåke på alle nivåer i organisasjonen utførelsen av sikkerhetsrelaterte oppgaver og gripe inn dersom disse oppgavene blir utført på riktig måte.

Hva vi fant under tilsynet

- VD og sikkerhetssjef kjente ikke til planen for overvåking av leverandører.
- Indikatorene for overvåkning inkluderer ikke leverandører.
- VD har ikke en aktiv rolle i sikkerhetsstyringen i virksomheten.
- Revisjonsrapportene for utførte revisjoner av vedlikeholdsleverandører er ikke fulgt opp.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere må ha en plan for overvåkning av sikkerhetsstyringssystemet.

Vi erfarte under tilsynet at dere ikke har en plan for overvåkning av sikkerhetsstyringssystemet. VD og sikkerhetssjefen er ikke kjent med en systematisk plan for overvåking av leverandører, annet enn den informasjonen som deles i møter. Dette indikerer en mangel på en formalisert overvåkningsprosess.

Sikkerhetsindikatorer inkluderer ikke leverandører. Dette kan føre til at viktige risikoer forbundet med leverandører ikke blir identifisert og håndtert på en effektiv måte.

Dette er avvik fra CSM SMS vedlegg I punkt 6.1.1 bokstav a) til d) og 6.1.2.

6. Vedtak om dokumentasjon av intern revisjon

Vi har truffet følgende vedtak:

BLS Rail AB må etablere og vedlikeholde dokumenterte prosedyrer for planlegging, gjennomføring, rapportering og oppfølging av interne revisjoner. Dette inkluderer å definere intervallet for revisjonene, og hvordan dere skal sikre at alle relevante områder dekkes.

BLS Rail AB må sikre at resultatene fra interne revisjoner blir analysert og vurdert på en systematisk måte. Dette inkluderer å identifisere avvik, foreta årsaksanalyse og iverksetting av korrigerende tiltak. BLS Rail AB må tydelig definere ansvaret for interne revisjoner, inkludert hvem som er ansvarlig for gjennomføring, analyse og oppfølging av revisjonsresultatene.

BLS Rail AB må sende inn dokumentasjon som beskriver:

- hvordan interne og eksterne revisjoner skal gjennomføres
- hvordan revisjonsresultatene blir analysert, vurdert og fulgt opp

- grunnlaget for revisjonsprogrammet
- hvordan ansvaret for revisjoner er fordelt i organisasjonen

Dokumentasjonen må sendes til oss **innen 2. juni 2025**.

Hva regelverket sier

Følgende krav fremkommer i CSM SMS vedlegg I:

6.2.1. Organisasjonen skal foreta internrevisjoner på en objektiv, upartisk og åpen måte for å samle inn og analysere opplysninger til bruk i overvåkingen (se nr. 6.1. Overvåking), herunder

- a) utarbeide en oversikt over planlagte internrevisjoner som kan endres avhengig av resultatene av tidligere revisjoner og overvåking av ytelsen,
- c) analysere og vurdere revisjonsresultatene,
- d) fastslå behovet for korrigerende tiltak eller forbedrende tiltak,
- e) kontrollere om disse tiltakene er gjennomført og om de er effektive,
- f) dokumentere gjennomføringen og resultater av revisjoner

Hva vi fant under tilsynet

- Det er ikke kjent hvordan revisjonsresultatene blir analysert og vurdert og det er uklart hvilken rolle som har dette ansvaret i organisasjonen.
- Det er ikke beskrevet hvordan interne og eksterne revisjoner skal gjennomføres.
- Hvem som har ansvaret for revisjoner i organisasjonen, er ikke beskrevet.
- Det ble opplyst under intervjuer at revisjoner kun ble fulgt opp i LG.
- Grunnlaget for revisjonsprogrammet er ikke beskrevet.
- Plan for interne revisjoner følges ikke. Det ble opplyst at to revisjoner som var planlagt i 2024 er flyttet til 2025.

Vår vurdering

Regelverket sier at organisasjonen skal gjennomføre internrevisjoner for å samle inn og analysere opplysninger for bruk i overvåkingen.

At BLS Rail AB ikke har beskrevet hvordan interne og eksterne revisjoner skal gjennomføres, hvem som har ansvaret, at revisjoner ikke gjennomføres og at disse ikke følges opp, er avvik fra CSM SMS vedlegg I punkt 6.2.1. a) til f).

Andre forhold

Under tilsynet fikk vi informasjon fra dere om at det ikke er gitt interne beskrivelser for rapportering av uønskede hendelser (UH), herunder definisjoner av kategorier, eksempler og kriterier. Det ble lagt frem forslag om at UH kunne være tema både på samlinger som gjennomføres i BLS Rail AB og i informasjon som deles internt. Det er derfor uklart om BLS Rail AB overholder kravene i varslings- og rapporteringsforskriften, da det er uklart hva som skal rapporteres av hendelser med betydning for sikkerheten. Dette kan også føre til at BLS Rail AB ikke får inn den informasjonen dere trenger for å oppdatere risikobildet og risikovurderinger.

Klagefrist

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

Ta kontakt med saksbehandler dersom noe er uklart.

Rapportdato:

19.05.2025

Katherine Hui
senioringeniør

Jonny Pedersen
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Vedlegg 1 Regelverk og rettigheter

Vi kan føre tilsyn og fatte vedtak

I henhold til jernbaneloven § 11 kan vi føre tilsyn og fatte vedtak. Vi varsler om vi vil fatte vedtak etter forvaltningsloven § 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. 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 og eventuell skjermes i henhold til annet regelverk. Vi publiserer ikke våre rapporter fra tilsyn med sikring i henhold til offentleglova, jf. sikringsforskriften, og heller ikke rapporter fra tilsyn med nasjonal beredskap i henhold til offentleglova på våre nettsider.

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 eller ringe oss på telefon **22 99 59 00**. Vennligst angi tilsynsnummeret når dere kontakter oss.