

Tide Buss og Bane AS
Tide AS, pb 6300
5892 BERGEN

Att.: Trond Olav Aarsand

Saksbehandler: Geir-Rune Samstad,
Vår ref.: 24/391-9
Deres ref.:
Dato: 12.09.2024

Tilsynsrapport med vedtak Tide Buss og Bane AS

Om tilsynet

Statens jernbanetilsyn (SJT) utførte et tilsyn av Tide Buss og Bane AS. Tilsynet ble gjennomført hos virksomheten på Kronstad. Åpningsmøte ble avholdt 24. april, intervjuer i perioden 24.- 25. april 2024 og sluttmøtet ble avholdt 8. mai 2024.

Vårt revisjonslag bestod av Geir-Rune Samstad (tilsynsleder), Mette Mjelstad (fagrevisor) og Siri Karoline Weiberg (fagrevisor).

Kontaktperson fra virksomheten var Trond Olav Aarsand.

Tema for tilsynet var risikovurderinger, opplæring og rapportering og oppfølging av hendelser.

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 har gjennomført mange endringer i organisasjonen. Det har skjedd endringer i ledelsen og bemanningen av vognførere har økt. Det ble gjennomført mye opplæring forrige år. Dokumentasjon av innholdet i denne opplæringen har enkelte mangler. Tide Buss og Bane følger opp hendelser, men det gjenstår noe arbeid når det gjelder systematisering av oppfølgingen. Det gjenstår også en del arbeid for Tide Buss og Bane med oppfølging av risikovurderinger.

Vi har mottatt Tides kommentarer til varsel om vedtak 8. og 10. juli 2024. Kommentarene er vurdert under de respektive vedtakene. Flere av kommentarene fra Tide er tiltak som Tide har gjennomført for å følge opp de varslede vedtakene. Det blir derfor ikke fattet noe vedtak for enkelte av de varslede vedtakene.

Tilsynsrapporten inneholder to vedtak. Det ene vedtaket omhandler informasjonsflyten i organisasjonen (punkt 2), og det andre omhandler oppfølging av hendelser (punkt 3).

Vedtak

1. Varslet vedtak om beskrivelser av ansvar og myndighet

Vi varslet følgende vedtak:

Tide Buss og Bane må oppdatere beskrivelser av ansvar og myndighet for driften, blant annet gjennom oppdatert ansvarsmatrise og oppdaterte stillingsbeskrivelser for daglig leder, sikkerhetssjef, driftssjef, kjørelærere og instruktører.

Varslet frist for oppdaterte beskrivelser var 1. september 2024.

Dokumentasjonen som dere har oversendt i forbindelse med det varslede vedtaket svarer ut det vi har påpekt som avvik fra kravforskriften. Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

Hva regelverket sier

Kravforskriften § 4-5. *Klare ansvarsforhold*, sier at:

«Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellens ansvar og myndighet klart fremgår.

Den øverste ledelsen har ansvaret for at alle arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten er identifisert. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt ansvar og myndighet i forhold til arbeidsoppgavene er klart beskrevet.»

Det følger av tillatelsesforskriften § 3-11 første punktum at

«Statens jernbanetilsyn skal varsles ved vesentlige endringer som har betydning for tillatelsen til å drive trafikkvirksomhet, herunder skifte av daglig leder, endringer i eierforhold, for eksempel fusjon, overtakelse eller større endringer i eiersammensetningen, samt funksjonelle eller faktiske endringer med betydning for driften, vesentlige endringer i sikkerhetsstyringssystemet mv.»

Hva vi fant under tilsynet

1. Flere funksjoner manglet eller hadde ikke oppdaterte stillingsbeskrivelser. Dette gjaldt blant annet daglig leder, sikkerhetssjef, driftssjef, opplæringsansvarlig, instruktør og kjørelærere.
2. Under tilsynet ble det først opplyst at Jørgen Haukås var daglig leder, men det ble endret til at Jan-Ove Solheim skal ha funksjonen daglig leder.
3. SJT er ikke varslet om endringer i ledelsen i Tide Buss og Bane. Det har vært flere daglige ledere som det heller ikke har blitt varslet om:

Merknad 1:

Vi ble informert i e-post sendt 22. desember 2022 fra Tide om at det var foretatt et eierskifte. Det ble videre informert om at eierskiftet ikke medførte endringer i organisasjonen, den operasjonelle driften eller sikkerhetsstyringssystemet.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Som uttalelse til varsel om vedtak har dere oversendt dokumentasjon som svarer ut det varslede vedtaket. Dere har oversendt informasjon om daglig leder i Tide Buss og Bane AS og utøvende daglig leder som er Leder Bane i Tide Bane, inkludert politiattest for begge roller.

Vi har i tillegg mottatt oppdatert ansvars- og oppgavematrix for organisasjonen. I tillegg har dere oversendt stillingsbeskrivelser for Leder Bane (utøvende daglig leder), sikkerhets- og beredskapssjef, driftssjef og opplæringsansvarlig. Dere har også oversendt tilleggsfunksjonsbeskrivelser for kjørelærer og instruktør.

Vår vurdering

Regelverket sier at deres øverste ledelse har ansvaret for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellet ansvar og myndighet klart fremgår. Den øverste ledelse har også ansvaret for at oppgaver av sikkerhetsmessig betydning og ansvar og myndighet i forhold til arbeidsoppgaver er klart beskrevet. Videre er det krav om at skifte av daglig leder og endringer i eierforhold varsles Statens jernbanetilsyn (SJT).

Under tilsynet ble det avdekket at dere ikke hadde oppdaterte stillingsbeskrivelser for flere funksjoner. Dere hadde heller ikke varslet SJT om endringer i ledelsen. Omfanget av ansvars- og myndighetsforhold knyttet til den enkelte stilling i forbindelse med utførelse av oppgaver av sikkerhetsmessig betydning var derfor ikke godt nok beskrevet. Ettersom stillingsbeskrivelsene til øverste ledelse ikke var oppdaterte kommer ikke ansvaret til øverste ledelse tydelig fram. I løpet av tilsynet var det nødvendig å få avklart hvem som var daglig leder (leder bane) ettersom dette framstod som uklart.

Dette var derfor et avvik fra kravforskriften § 4-5 og tillatelsesforskriften § 3-11.

Den oppdaterte ansvars- og oppgavematrixen, inkludert stillingsbeskrivelser for Leder Bane (utøvende daglig leder), sikkerhets- og beredskapssjef, driftssjef og opplæringsansvarlig i forbindelse med det varslede vedtaket svarer ut det vi har påpekt som avvik fra kravforskriften. Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

2. Vedtak om beskrivelser av informasjonsflyten

Vi har fattet følgende vedtak:

Tide Buss og Bane skal sørge for informasjonsflyt om forhold av betydning for arbeidet med sikkerheten mellom ulike nivåer og funksjoner i virksomheten.

Tide Buss og Bane skal **innen 15. oktober 2024** oversende en vurdering og aktuelle tiltak for avviket.

Hva regelverket sier

Dette står i kravforskriften § 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.»

Hva vi fant under tilsynet

1. Det ble opplyst at opplæringsansvarlig ikke blir informert om innrapporterte hendelser. Det kunne ikke dokumenteres en systematisk overføring av informasjon til bruk i utarbeidelse av opplæringsplaner.
2. Opplæringsansvarlig har ifølge ansvarsmatrisen ansvaret for opplæring av vognførere. Opplæringsansvarlig har ikke fått eget oppfølgingsansvar i forbindelse med SHK-rapporten, hvor evaluering av opplæringen er en tilrådning.
3. Det ble opplyst under tilsynet at det gis tilbakemelding på innrapporterte hendelser. Tilbakemelding og informasjon gis automatisk ved at systemet varsler om at status for saken er oppdatert. Innmelder må selv aktivt søke opp saken for å få informasjon om innholdet.
 - Merknad:
Det lages av og til en «one-pager» om oppfølging av hendelser, for eksempel etter SHK-rapporten.
4. Vognførerne får ikke alltid tilbakemeldinger på hvordan forhold som innrapporteres til driftssentralen følges opp. De forklarte at de ved kontakt med trafikkleder i forbindelse med hendelser ofte får beskjed om å rapportere det selv i VIS.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Dere hadde ingen kommentarer til det varslede vedtaket, men opplyser at dere kommer til å svare innen fristen.

Vår vurdering

Dere skal ha et system som sikrer at informasjon overføres til ulike nivåer og funksjoner i organisasjonen slik at kunnskap om forhold av betydning for arbeidet med sikkerhet formidles og behandles på relevant nivå.

Under tilsynet ble det avdekket at flere funksjoner ikke får den informasjonen som er av betydning for arbeidet med sikkerhet, for eksempel ved utarbeidelse av opplæringsplaner eller hvordan hendelser blir fulgt opp.

Dette er et avvik fra kravforskriften § 4-6.

På grunn av at vedtaket er blitt forsinket settes en ny frist til 15. oktober for vedtaket.

3. Vedtak om oppfølging av hendelser

Vi har fattet følgende vedtak:

Tide Buss og Bane skal utforme eller endre prosedyrer for å sikre at Tide Buss og Bane undersøker, analyserer og identifiserer nødvendige tiltak etter hendelser. Det skal fremgå av prosedyrene og bestemmelsene hvordan tiltak følges opp og effekten evalueres.

Tide Buss og Bane skal **innen 15. oktober 2024** sende over kopi av oppdaterte prosedyrer, og i tillegg beskrive hvordan oppfølging av hendelser benyttes til forbedring av sikkerhetsstyringsarbeidet og, om nødvendig, til forbedring av sikkerheten.

Hva regelverket sier

Det står i kravforskriften § 7-2 at:

«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.»

Hva vi fant under tilsynet

1. Alle meldinger som noteres av trafikkleder blir kategorisert og direkte overført til Bybanen. Det ble opplyst at både hendelser ved infrastruktur og i forbindelse med kjøring ble fulgt opp i møte med Bybanen. Vi ble ikke opplyst om en tilsvarende systematisk oppfølging internt i Tide.
2. Tide følger opp og lukker enkelthendelser i VIS. Det kunne ikke dokumenteres en videre oppfølging av tiltak og evaluering av effekt. Det kunne ikke vises til et system for oppfølging av hendelser samlet i forhold til andre hendelser. Det kunne heller ikke vises at hendelser ble brukt systematisk ved oppdatering av risikovurderinger.

Merknad 1:

Det ble vist ett eksempel på at hendelser som oppstod i en kortere tidsperiode ble analysert samlet.

Merknad 2:

Tide Buss og Bane var i ferd med å innføre et system for plassering av hendelser på strekning.

3. Den som har oppfølgingsansvaret for en uønsket hendelse, lukker saken. Det framkom ikke at det er en kvalitetssikring av innholdet før lukking av hendelsen.
4. Oversikt over uønskede hendelser oversendt i forbindelse med tilsynet inneholdt ikke alle hendelser innrapportert. Den manglet hendelser rapportert av teknisk vedlikehold.
5. Det ble opplyst at uønskede hendelser rapporteres til SJT fra to ulike funksjoner, sikkerhetsansvarlig og teknisk vedlikeholdsleder.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Dere hadde ingen kommentarer til varsel om vedtak, men dere opplyser at dere vil sende over kopi av oppdaterte prosedyrer, og i tillegg beskrive hvordan oppfølging av hendelser benyttes til

forbedring av sikkerhetsstyringsarbeidet og om nødvendig, til forbedring av sikkerheten innen fristen.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal ha et system for oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser. Dere skal følge opp hendelsene enkeltvis og i forhold til hverandre, og dere skal følge opp nødvendige tiltak som identifiseres og evaluere av tiltakene.

Under tilsynet så vi at jernbaneulykker og jernbanehendelser blir rapportert. Men mange av jernbaneulykkene og jernbanehendelsene rapporteres direkte til og følges opp sammen med infrastrukturforvalter. Dere undersøker og analyserer ikke hendelsene enkeltvis og samlet systematisk i en selvstendig prosess. Og dere inkluderer heller ikke alle innrapporterte hendelser, blant annet fra teknisk vedlikehold. Dette er et avvik fra kravforskriften § 7-2, andre ledd.

Dere kunne heller ikke vise til en prosess for oppfølging og evaluering av effekten av nødvendige tiltak som blir gjennomført etter hendelser. Dette er et avvik fra kravforskriften § 7-2, tredje ledd.

På grunn av at vedtaket er blitt forsinket settes en ny frist til 15. oktober for vedtaket.

4. Varslet vedtak om oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

Vi varslet følgende vedtak:

Tide Buss og Bane må oppdatere overordnet risikovurdering inkludert oversikt over status for tiltak. Tide Buss og Bane må også utarbeide eller oppdatere prosedyrene for gjennomføring av risikovurderinger.

Fristen for å oversende overordnet risikovurdering og oppdaterte prosedyrer for gjennomføring av risikovurderinger var varslet til 1. september 2024.

Dokumentasjonen som dere har oversendt i forbindelse med det vedtaket som var varslet svarer ut det varslede vedtaket. Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

Hva regelverket sier

Kravforskriften § 6-1 *Risikovurderinger* sier at:

«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 er lagt 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.»

Kravforskriften § 6-2 sier at:

«Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. Jernbanevirksomheten skal gjennomføre nødvendige tiltak for håndtering av risikoer identifisert i risikovurderinger, eventuelt i samarbeid med annen virksomhet.

Ved endringer i forutsetninger eller avgrensninger av risikovurderinger, eller når det foreligger annen ny kunnskap av betydning for vurderingene, skal risikovurderingene oppdateres.

Jernbanevirksomheten skal ha oversikt over utførte risikovurderinger, samt deres gyldighetsstatus, forutsetninger og avgrensninger. Det skal sikres samsvar mellom vurderinger som utfyller eller bygger på hverandre.»

Hva vi fant under tilsynet

1. F1P Håndbok i risikoanalyse og akseptkriterier, versjon 4, er datert fra 2014 og er ikke oppdatert etter at Tide Buss og Bane overtok driften.
2. Tide Buss og Bane kunne ikke framvise en overordnet risikovurdering.
Merknad:
I oversikt over risikovurderinger, finnes det risikovurdering både for vognframføring linje 1 og linje 2
3. Tide Buss og Bane har ikke utarbeidet risikovurdering for endret varighet av opplæring av førere fra 10 til 6 uker.
Merknad:
Instruktørene var ikke involvert i vurderingen av endret varighet fra 10 til 6 ukers grunnopplæring av vognførere.
4. Det kunne ikke dokumenteres at informasjon fra infrastrukturforvalters risikovurdering er tatt inn i egne risikovurderinger.
5. Det kunne ikke dokumenteres at innrapporterte hendelser brukes som underlag til risikovurderinger.
6. Tide Buss og Bane har ikke oppdatert risikovurderingene knyttet til sikkerhet etter overtakelsen av driften i januar 2023.
7. Tiltakene beskrevet i risikovurderingene er ikke samlet i en sentral oversikt der det framgår status (risikoforhold, tiltak, ansvar og om de er gjennomført).
8. I oversendt risikovurdering for vognframføring linje 2, datert 16.09.2022, er det ingen sammenheng mellom handlingsplan og risikovurdering. På spørsmål om sammenheng

mellom risikovurderingen og handlingsplanen oppdaget sikkerhetssjefen under intervjuet at handlingsplanen var kopiert inn fra en annen risikovurdering.

9. Det kan ikke dokumenteres at tiltakene som er identifisert i risikovurderinger (risikoanalyse vognframføring linje 2) er fulgt opp.
10. Det kunne ikke dokumenteres at risikovurderinger blir brukt som underlag for å utarbeide opplæringsplan.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Som uttalelse til varsel om vedtak har dere oversendt dokumentasjon som svarer ut det varslede vedtaket. Den oversendte dokumentasjonen inkluderer oppdatert intern håndbok for risikoanalyser og akseptkriterier og oppdaterte risikovurderinger for vognframføring linje 1 og linje 2.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal planlegge og gjennomføre risikovurderinger for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko. Dere skal ha en tilstrekkelig detaljert fareidentifisering i risikovurderingene.

Dere skal følge opp resultatene fra risikovurderingene, ved å blant annet gjennomføre nødvendige tiltak for å håndtere de identifiserte risikoene. Når dere har ny kunnskap eller ved endringer i forutsetninger for risikovurderingene skal risikovurderingene oppdateres. Dere skal ha oversikt over gjennomførte risikovurderinger.

Under tilsynet kunne dere ikke vise til en samlet overordnet vurdering som fastslår at driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko. Dere kunne heller ikke under tilsynet vise til hvordan risikoforhold som er beskrevet av infrastrukturforvalter er inkludert og vurdert i risikovurderingene, og det var heller ikke gjennomført en risikovurdering av endringen av opplæring av vognførere. Dette var et avvik fra kravforskriften § 6-1.

Det ble under tilsynet avdekket at dere ikke har en oversikt over hvilke risikoreduserende tiltak som har vært nødvendig å gjennomføre og heller ikke status for disse tiltakene. Dette var et avvik fra kravforskriften § 6-2, første ledd.

Under tilsynet avdekket vi at dere ikke hadde oppdatert risikovurderingene etter at dere overtok driften for å inkludere de erfaringene som dere selv har gjort for eksempel i forbindelse med hendelser som dere har hatt. Dere har heller ikke oppdatert gjeldende interne bestemmelser for gjennomføring av risikovurderinger. Dette var et avvik fra kravforskriften § 6-2, andre ledd.

Den oversendte dokumentasjonen i forbindelse med varsel om vedtak viser dere har oppdatert den interne håndboken for risikovurderinger. I tillegg har dere sendt inn oppdaterte risikovurderinger for linje 1 og linje 2 som viser oversikt over nye og eksisterende tiltak, inkludert handlingsplan og status for disse tiltakene.

Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

5. Varslet vedtak om beskrivelse av kompetansekrav

Vi varslet følgende vedtak:

Tide Buss og Bane må utarbeide kompetansekrav for daglig leder, sikkerhetssjef, driftssjef, opplæringsansvarlig, kjørelærer og instruktør.

Frist for å oversende kopi av kompetansekrav var 1. september 2024.

Dokumentasjonen som dere har oversendt i forbindelse med det vedtaket som var varslet svarer ut det varslede vedtaket. Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

Hva regelverket sier

Kravforskriften § 5-1 Kompetansekrav sier at

«Jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten. Jernbanevirksomheten skal videre sørge for at kompetansekrav for oppgaver som utføres av leverandører sikrer den kompetanse som jernbanevirksomheten anser som nødvendig.»

Kravforskriften § 5-2 Kompetanse sier at:

«Jernbanevirksomheten skal ha tilgjengelig den kompetanse som er nødvendig for at virksomheten skal drives innenfor akseptabel risiko.

Dersom oppgavene av sikkerhetsmessig betydning utføres av leverandør skal jernbanevirksomheten ha nødvendig kompetanse blant annet til å kunne spesifisere krav til leveranser, følge opp leverandøren og ta stilling til leveransen.

Egne ansatte og ansatte hos leverandører, som utfører oppgaver av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerhet, skal ha tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene.»

Hva vi fant under tilsynet

1. Det mangler krav til kompetanse for kjørelærere og instruktører.
2. Flere funksjoner manglet eller hadde ikke oppdaterte stillingsbeskrivelser. Dette gjaldt blant annet daglig leder, sikkerhetssjef, driftssjef, opplæringsansvarlig, instruktør og kjørelærer.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Som uttalelse til varsel om vedtak har dere oversendt dokumentasjon som er ment til å svare ut det varslede vedtaket. Dere har lagt kompetansekravene til de funksjonene som er nevnt i tilsynsbevisene inn i stillingsbeskrivelsene.

På bakgrunn av innsendt dokumentasjon ber dere om at vedtak ikke iverksettes.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal ha kompetansekrav som beskriver nødvendig kompetanse for oppgaver og funksjoner for deres arbeid med sikkerheten.

Under tilsynet ble det avdekket at stillingsbeskrivelser manglet eller ikke var oppdatert for flere stillinger av sikkerhetsmessig betydning, blant annet for daglig leder, sikkerhetssjef, driftssjef, opplæringsansvarlig, instruktør og kjørelærer. Det fantes heller ikke dokumenterte beskrivelser av minimumskompetanse for disse stillingene. Det skal angis kompetansekrav innen sikkerhetsstyring til administrative stillinger som utfører oppgaver av sikkerhetsmessig betydning.

Dette var derfor et avvik fra kravforskriften § 5-1.

Ettersom dere manglet kompetansekrav til flere viktige stillinger i organisasjonen er det vanskelig å dokumentere at dere har tilgjengelig den kompetansen som er nødvendig for å drive virksomheten innenfor akseptabel risiko.

Dette var derfor et avvik fra kravforskriften § 5-2.

Den oversendte dokumentasjonen viser hvilke krav til kompetanse som stilles til daglig leder, sikkerhetssjef, driftssjef, opplæringsansvarlig, instruktør og kjørelærer. Den oversendte dokumentasjonen er tilstrekkelig dekkende for det varslede pålegget.

Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

6. Varslet vedtak om opplæringsplaner

Vi varslet følgende vedtak:

Tide Buss og Bane må utarbeide eller oppdatere opplæringsplaner for daglig leder, sikkerhetssjef, driftssjef, opplæringsansvarlig, kjørelærer og instruktør.

Dokumentasjonen skal inkludere oversikt over gjennomføring av repetisjonsopplæring.

Vi varslet at Tide Buss og Bane innen 1. september 2024 skulle oversende kopi av opplæringsplanene, inkludert repetisjonsopplæring, og en beskrivelse av hvordan man gjennomgår og oppdaterer dokumentasjonen som inngår i opplæringen.

Dokumentasjonen som dere har oversendt i forbindelse med det vedtaket som var varslet svarer ut det varslede vedtaket. Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

Hva regelverket sier

Kravforskriften § 5-3 Opplæring, sier at:

«Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for egne ansatte, samt krav og systemer som sikrer at deres kompetanse opprettholdes slik at arbeid av betydning for sikkerheten kan utføres på en tilfredsstillende måte.»

Av SJTs merknader til bestemmelsene fremgår det at *«Det er jernbanevirksomhetens ansvar å sørge for at behovet for kompetanse oppfylles gjennom planmessig opplæring tilpasset den enkelte stilling, funksjon eller oppgave. Videre må jernbanevirksomheten sørge for at kompetansen vedlikeholdes gjennom en planmessig etteropplæring»*.

Hva vi fant under tilsynet

1. Det mangler en plan for opplæring og repetisjonsopplæring av kjørelærer og instruktører.
2. Innmelding av uønskede hendelser er ikke en del av den oversendte opplæringsplanen for vognførere.
Merknad:
KHMS-koordinator opplyste at det gis opplæring i bruk av avvikssystemet (VIS) ved tildeling av bruker.
3. Opplæringsplanen er overordnet. Det er blant annet angitt avvikstrening 37,5 timer uten at innholdet er spesifisert.
Merknad 1:
Det ble opplyst at det finnes en mer detaljert oversikt over opplæringen av vognfører

Merknad 2:
Under opplæringen benytter instruktører og aspiranter en sjekkliste, men det ble opplyst at det ikke er obligatorisk å gjennomføre alle punktene på sjekklisten.
4. Det ble opplyst at en sjekkliste benyttes under opplæringen, og at denne kun oppdateres ved behov.
5. Det ble opplyst at opplæringsansvarlig ikke blir informert om innrapporterte hendelser. Det kunne ikke dokumenteres en systematisk overføring av informasjon til bruk i utarbeidelse av opplæringsplaner.
6. Det kunne ikke dokumenteres at risikovurderinger blir brukt som underlag for å utarbeide opplæringsplan.
7. Det kunne ikke vises til gjennomganger av egne risikovurderinger som en del av opplæring av ledelsen

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Som uttalelse til varsel om vedtak har dere oversendt dokumentasjon som er ment til å svare ut det varslede vedtaket. Dere har sendt over opplæringsplan for administrativt personell med betydning for sikkerheten.

På bakgrunn av innsendt dokumentasjon ber dere om at vedtak ikke iverksettes.

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal ha opplæringsprogrammer for deres ansatte som sikrer at kompetansen opprettholdes, slik at arbeid av betydning for sikkerheten kan utføres på en tilfredsstillende måte.

Det er viktig at opplæringsansvarlig har gode beskrivelser av ansvar og oppgaver og at vedkommende gis informasjon som sikrer god opplæring av vognførere, for eksempel om hvilke hendelser som rapporteres.

Det ble opplyst under intervjuene at det gis noe opplæring av øverste ledelse, men vi ble ikke vist dokumenter som angir opplæring av øverste ledelse med ansvar for sikkerheten. Under

tilsynet ble det avdekket manglende kjennskap og oppfølging av gjennomførte risikovurderinger. Kjennskap til risikovurderinger er et av flere kilder til forståelse av risiko ved driften av virksomheten. Dette er viktig for å kunne ivareta sitt ansvar for sikkerheten ved driften. Det har vært mange endringer i ledelsen hos dere. Det er derfor viktig at dere har systematisk opplæring med godt definert innhold slik at ledelsen hos dere raskt kan settes i stand til å utøve sitt ansvar.

Opplæringsprogram for førere, kjørelærere og instruktører var også mangelfullt da det ikke var tilstrekkelig detaljert slik at det framgikk hvilken kompetanse som skulle oppnås ved endt opplæring. Sjekklisten dere har utformet for opplæring av vognførere var ikke obligatorisk. Dette betyr at det mangler dokumentasjon på hva som er gitt av opplæring, og man har heller ikke sikret at det gitt helt lik opplæring til alle vognførere. I tillegg avdekket vi at det manglet beskrivelser av innhold i opplæringen av avvikstrening og forventninger til rapportering av hendelser.

Dette var et avvik fra § 5-3

Den oversendte dokumentasjonen til det varslede vedtaket viser opplæringsplanen for administrativt personell med oppgaver av betydning for sikkerheten.

Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

Andre forhold og veiledning

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

Klagefrist

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

Rapportdato:

12.09.2024

Øystein Ravik
Avdelingsdirektør, tilsyn

Geir-Rune Samstad
Senioringeniør - revisjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Vedlegg 1 Regelverk og rettigheter

Vi kan føre tilsyn og fatte vedtak

I henhold til jernbaneloven¹ § 11 kan vi føre tilsyn og fatte vedtak. Vi varsler om vi vil fatte vedtak etter forvaltningsloven² § 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 offentleglova³ 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 eller ringe oss på telefon **22 99 59 00**. Vennligst angi tilsynsnummeret når dere kontakter oss.

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

² Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) LOV-2022-06-17-63 01.07.2022

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