

Sikkerhetskonferanse 2006 – Sikkerhetsnivå på norsk jernbane (Erik Ø. Johnsen, Direktør, Statens jernbanetilsyn)

Historisk tilbakeblikk

Tilsynet ble etablert 1. oktober 1996. Det feirer 10 år i disse dager.

Jernbanevirksomheten i Norge gjennomgikk omfattende endringer det året Statens jernbanetilsyn ble etablert. Norges statsbaner ble reorganisert, eller sagt på en annen måte; Jernbaneverket og NSB BA ble født.

I den sammenhengen er det betimelig å tilføye - de var tildels gamle allerede ved fødselen. Jeg skal ikke gå dypere inn på teorier om arv og miljø her, men det er åpenbart at både arv og miljø har betydd mye for norsk jernbane slik den er i dag.

For Statens jernbanetilsyn var situasjonen ganske så annerledes.

Etaten startet i realiteten med 2 medarbeidere. En med erfaring fra jernbane, en med erfaring fra oljeindustrien.

Statens jernbanetilsyn vokste raskt, i takt med et økende omfang og kompleksitet av oppgaver. Både i forhold til Samferdselsdepartementets forventning om en etat som skulle sørge for sikker jernbane i Norge, og de utfordringer som dukket opp etter hvert som Statens jernbanetilsyn tok fatt på oppgaven og etter hvert kom i dialog med og under huden på de ulike aktørene, om jeg kan bruke det uttrykket.

Revisjon

Statens jernbanetilsyn gjennomførte sin første systemrevisjon i 1998.

Det var Jernbaneverket som først var under lupen, og resultatet var nok for mange tildels deprimerende.

Etter dette har det vært gjennomført mange revisjoner, relativt jevnt fordelt blant hovedaktørene på det nasjonale sporet.

Tilsynet har opp gjennom årene fokusert revisjonene mot områder hvor det har syntes å være svakheter i sikkerhetsstyringssystemene hos den enkelte aktør og/eller mot områder som har vært mer eller mindre sikkerhetskritiske og hvor tilsynet har vært usikker på i hvilken grad aktørene generelt eller enkeltaktører spesielt har hatt nødvendige systemer på plass for å ivareta sikkerhet på det nivå som forskriftene til enhver tid har krevd.

Revisjonene har i all hovedsak vært gjennomført som systemrevisjoner, det vil si at tilsynet i utgangspunktet ikke har fokusert på tekniske og operasjonelle detaljer.

For å verifisere om styringssystemer er implementert og virker som forutsatt vil det likevel kunne bli sett på et utvalg av tekniske og/ eller operasjonelle detaljer.

Av i overkant av 80 revisjoner har bare 5 vært rene tekniske inspeksjoner. I tillegg er det gjennomført over 60 tilsynsmøter. Fellesnevneren for alt dette arbeidet har vært sikkerhetsstyring.

Erfaring fra revisjonsarbeidet utgjør en vesentlig fasett i vår vurdering av sikkerhetsnivået på norsk jernbane.

Vi skal om et øyeblikk få mer innsikt i hvilket risikobildet revisjonsarbeidet tegner for norsk jernbane.

Uønskede hendelser og statistikk

En annen viktig fasett når vi vurderer sikkerhetsnivået på norsk jernbane kommer fra rapportering av uønskede hendelser og statistikk.

Jeg tror jeg uten å overdrive kan si at vi i Norge har Europas beste systematikk for rapportering og oppfølging av uønskede hendelser.

Vi har en forskrift som pålegger rapportering av uønskede hendelser som kan ha betydning for jernbanesikkerheten, ansett hvor alvorlig eller lite alvorlig hendelsen har vært, og uavhengig av om det faktisk har vært en reell ulykke eller et tilløp eller et farlig forhold.

Vi har en forskrift som pålegger både tilsynet og undersøkelsesmyndigheten taushetsplikt i forhold den informasjon som omfattes av slik pliktig rapportering av uønskede hendelser. En forskrift som skal gjøre det helt ufarlig for den enkelte å rapportere uønskede hendelser, uansett hva og når.

Forskrift eller ikke, rapportering av uønskede hendelser har fungert i Norge i mange år.

Fokus på hvor viktig dette er, både for å identifisere hvor risiko tilsynelatende er tilstede, og ha et bedre grunnlag for å prioritere satsningsområder for risikoreduserende arbeid, har blitt stadig bedre de senere årene.

Det er liten tvil om at det gjenstår arbeid på dette området, særlig når en ser jernbanevirksomheten under ett, men det skal også være hevet over tvil at det gjøres svært mye godt arbeid basert på det risikobildet som rapporter om uønskede hendelser tegner for den enkelte virksomhet.

Det finnes data om uønskede hendelser for svært lang tid tilbake i Jernbaneverkets "lille røde".

Jernbanetilsynet har mottatt informasjon om de alvorligste hendelsene i alle år, men det var rapporteringsforskriften som kom i 2002, som la grunnlaget for den statistikken som etter hvert nå kan sammenstilles og som gir et ganske detaljert grunnlag for å analysere risiko og sikkerhetsutfordringer på norsk jernbane.

Rutinene for rapportering og overføring av data fra uønskede hendelser til tilsynet har blitt forbedret ved flere anledninger. Det samme har programmet som tilsynet bruker for å registrere og analysere data.

Data fra årene 2002 helt opp til 2004 er belagt med feilkilder blant annet i form av dobbelrapportering, ulik og manglende koding. Feilkilder som gjøre statistikk og analyse mindre troverdig og vanskelig og ikke minst svært tidkrevende.

Tilsynet har lagt vesentlig energi i å kvalitetssikre alle data i sin database.

Foreløpig har vi gjennomgått alle data tilbake til og med 2005.

Fra og med 2005 skal således bakgrunnsdata for statistikken være "feilfri", men det er fortsatt slik at spesialanalyser krever mye manuelt arbeid fordi databasen ikke inneholder all informasjon i "søkbar" form.

Tilsynet mottar mellom 300 og 600 rapporter om uønskede hendelser hver måned. Dette utgjør i størrelsesorden 3000 til 5000 unike hendelser per år.

Dette har etter hvert blitt et godt grunnlag å vurdere både nå-situasjonen og utvikling i risikobilde og sikkerhetsutfordringer på bakgrunn av.

Det har vi gjort, og resultatet skal vi dele med dere om et lite øyeblikk.

Oppfølging av enkelthendelser og rapporter fra havarikommisjon

Internt i virksomhetene gjøres det et omfattende arbeid, varierende i omfang og kvalitet, men likevel et viktig arbeid med undersøkelse av uønskede hendelser.

Ved alvorlige hendelser og ulykker bringes også havarikommisjonen inn i bildet.

Jernbanetilsynet gjør en vurdering av bokstavelig talt alle enkelthendelser som rapporteres til tilsynet. Fokus er selvsagt størst på de hendelser som alene eller samlet synes å ha betydelig risikopotensiale.

Det er ikke uvanlig at tilsynet krever særlig fokus mot risikoreduserende tiltak etter alvorlige hendelser eller ulykker. De fleste virksomhetene har erkjent at det er nyttig å ligge i forkant av tilsynet i dette arbeidet. Da er handlefriheten desidert størst.

Disse hendelsene og ulykkene, sammen med havarikommisjonens rapporter om årsaksforhold og svikt og ikke minst aktørenes oppfølging og implementering av tiltak utgjør også en fasett i tilsynets vurdering av sikkerhet på norsk jernbane.

Regelverk

Før jeg gir ordet videre, og litt på siden av sikkerhetsnivået på norsk jernbane akkurat nå, vil jeg oppsummere foreløpig status for arbeidet med nye trafikkregler for det nasjonale nettet, de fleste vil dra kjensel på arbeidsnavnet TRJ.

I et lengre perspektiv vil dette også ha betydning for sikkerhet på norsk jernbane.

TRJ ble sendt på alminnelig høring våren 2005.

Det ble avgitt mange kommentarer. Noen av disse har det vært tildels svært tids- og ressurskrevende å avklare.

Endringene har etter vært blitt så omfattende at vi vil sende forskriftsutkastet på ny alminnelig høring når det er ferdig.

Planen er alminnelig høring fra 15. mai 2007 – 15. august 2007.
Videre er planen å vedta forskriften innen 1. desember 2007, med ikrafttredelse 1. januar 2009.

Implementeringsfristen blir således i overkant av ett år. Dette skulle gi rimelig tid for implementering både i forhold til tekniske endringer, endringer i styringssystemer, gjennomføring av opplæring og så videre.

Dette til orientering.

Spørsmål så langt?

Sjur Sæteren; Risikobildet basert på erfaring fra revisjonsarbeidet

Øystein Ravik; Risikobildet basert på rapporter om uønskede hendelser og statistikk

Diskusjon

Dere har nå fått presentert litt av bakgrunn for og hovedkonklusjonene i det risikobildet og det sikkerhetsnivå på norsk jernbane som tilsynet ser.

To spørsmål:

- Stemmer det risikobildet som her er beskrevet med deres egen oppfatning?
- Har dere ellers kommentarer til det risikobildet som her er beskrevet?

Snu dere mot sidemann, vi bruker to minutter på å diskutere to og to, så er ordet fritt i de neste ti minuttene.

... (2 min.)

Ordet er fritt.