

JERNBANEVERKET

TILSYNSRAPPORT NR. 2013-10

FRA LEDELSESMØTE

1	Om ledelsesmøtet	3
2	Gjennomgang av oppfølgingspunkter/korrigerende tiltak etter forrige møte ..	4
3	Virksomhetens sikkerhetsstyring	4
	A De 3-4 viktigste sikkerhetsutfordringer som virksomheten står overfor.....	4
	B Spørsmål fra SJT om sikkerhetsutfordringer	4
4	Virksomhetens oppfølging av regelverket	5
5	Virksomhetens erfaringer med SJTs revisjoner, tilsynsvirksomhet generelt og godkjenningssaker	5
6	SJT's erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten	6
7	Orientering om nytt/kommende regelverk	6
8	Eventuelt,.....	7
9	Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn	7
	Vedlegg 1: Agenda	8
	Vedlegg 2 - Deltakere.....	9

1 Om ledelsesmøtet

Ledelsesmøtet ble gjennomført etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn (SJT) som en del av tilsynsvirksomheten med jernbanevirksomhetene. Hensikten med ledelsesmøtene er å føre tilsyn med hvordan virksomhetens ledelse utøver sitt ansvar for sikkerheten etter jernbanelovgivningen og gir nødvendig prioritet til viktige sikkerhetsutfordringer.

Ledelsesmøtet ble gjennomført som en del av tilsynets ordinære tilsynsprogram.

Rapportdato:

15.5.2013

Sign.:



Arild Bruun
Revisjonsleder



Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

2 Gjennomgang av oppfølgingspunkter/korrigerende tiltak etter forrige møte

Det ble foretatt en kort gjennomgang av oppfølgingssaker fra forrige møte:

- SJT har endret praksis ved utforming av avvik; avvik gjøres nå mer spesifikke.
- Det benyttes i større grad merknader til revisjonsbevisene.
- Jernbaneverket har oversendt en oppdatert liste over kommende tillatelsesprosesser.

Det fremkom ingen bemerkninger eller spørsmål til oppfølgingssakene.

3 Virksomhetens sikkerhetsstyring

A) De 3-4 viktigste sikkerhetsutfordringer som virksomheten står overfor.

Jernbaneverket redegjorde for de viktigste sikkerhetsutfordringer som virksomheten står overfor med kort status for 2012 og overordnet om planer for 2013. De viktigste sikkerhetsutfordringer ble ansett å være

- Planoverganger og folk i sporet
- Beredskap
- Kommunikasjonsstandard
- Sikkerhetskultur

B) Spørsmål fra SJT om sikkerhetsutfordringer

Fra SJT ble det stilt spørsmål ved om prioritering av utbedring av planoverganger skjer ut fra budsjettet hos den enkelte banesjef. Det ble fra Jernbaneverkets side presisert at prioriteringen av planoverganger skjer sentralt, og det er en egen sentral gruppe som arbeider med dette.

Det ble videre stilt spørsmål angående økning av rapporterte hendelser med personer i sporet, der noen leverandører synes å være mer representert enn andre og om dette får konsekvenser for leverandørene. Det ble svart at det er gjort et arbeid i Jernbaneverket for å gjøre kontrakter med leverandørene mer tydelige. Det er blant annet lagt inn mer detaljer rundt hva som skal etterleves fra leverandørenes side. Dette skal gjøre det enklere å la overtredelser få konsekvenser. Det skal også utarbeides veiledere for ulike typer leverandører. Det ble opplyst at Jernbaneverket så langt ikke har tatt i bruk sanksjoner.

Sanksjoner som kan være aktuelle å benytte er

- Dagbøter
- Forurensningsgebyr
- Heving av kontrakt ved gjentatte brudd

Særlig ved større prosjekter er det stor konkurranse, slik at det vil være en reell mulighet for å håndheve sanksjoner.

SJT stilte spørsmål om fremdriften med plan for implementering av ERTMS i Norge. Det ble fra Jernbaneverkets side svart at det er progresjon i arbeidet og at planen skal på høring i august. Det ble poengtert at denne planen er premissgivende for godkjenning av Thalesanlegg i Norge og referert til tidligere kommunikasjon rundt dette tema.

Fra SJT ble det stilt spørsmål om beredskapen, særlig på høyfjellstrekninger, er tilfredsstillende. Det ble i denne sammenhengen vist til utfordringer med å sikre at nødvendig utstyr og mannskap er tilgjengelig også ved ferieavvikling, vedlikehold/reparasjon og opplæring. Fra Jernbaneverket ble det svart at dette ligger i mandatet for det arbeid som pågår med å forbedre beredskapen.

SJT redegjorde kort for foreløpige konklusjoner etter inspeksjon dagen før av Alnabru – oppfølging av Sjursøyaulykken:

- Manglende kjennskap hos de involverte til gjennomført, overordnet risikoanalyse for Alnabru
- Det er ingen funksjon som i det daglige har det totale ansvaret for sikkerheten ved Alnabru f.eks., for ut fra en totalvurdering å kunne stanse virksomheten ved uforsvarlige forhold
- Det er ingen som har fått ansvar for å følge opp uønskede hendelser som berører flere fagfelt.
- Strekningsbeskrivelsen for Alnabru er ikke oppdatert i forhold til faktisk drift.
- Det finnes en varig signalfeil for noen av sporene ved Alnabru, der eiendomsforholdene til disse sporene oppgis som en årsak til at feilen ikke er blitt utbedret.

4 Virksomhetens oppfølging av regelverket

Risikoakseptkriterier

Fra SJT ble det pekt på at Jernbaneverkets risikoakseptkriterier for samfunnsrisiko er vesentlig høyere antall drepte enn de faktiske tallene viser. Samtidig brukes disse risikoakseptkriteriene i stor grad av togselskapene som beregner "sin" andel som grunnlag for å fastsette egne risikoakseptkriterier. Fra Jernbaneverket ble det svart at man ikke har sett noe behov for å endre på risikoakseptkriteriene og at de også styrer etter andre mekanismer (mål).

Ledelsens gjennomgåelse

Det ble fra SJTs side påpekt at møtereferatene fra ledelsens gjennomgåelse i liten grad har konklusjoner om hensiktsmessighet og virkning for de tema som omhandles, og at det ikke er tydelige tiltak for forbedring. Jernbaneverket vil tydeliggjøre dette for senere ledelsens gjennomganger.

Oppfølging av avvik

Det ble fra SJT spurt om hvordan det sikres at avvik blir lukket, blant annet etter interne revisjoner. Det ble videre spurt om gjennomførte korrigerende tiltak blir evaluert for å verifisere at de har virket. Jernbanedirektøren har egne oppfølgingsmøter med alle divisjoner. I tillegg gjøres oppfølgingsrevisjoner. Det ble videre opplyst at banedivisjonen har status for lukking av avvik på agendaen i sine ukentlige ledermøter. Når det gjelder evaluering av effekten av korrigerende tiltak, mente Jernbaneverket at det var behov for å arbeide mer systematisk med dette.

5 Virksomhetens erfaringer med SJTs revisjoner, tilsynsvirksomhet generelt og godkjenningssaker

Jernbaneverket uttrykte at de var godt fornøyd med SJTs tilsyn, og mener dette fungerer bra. Nå i 2013 har tilsynene kommet litt tett på hverandre, noe som kan være utfordrende i forhold til oversendelse av dokumentasjon med videre, så det er et ønske om noe mer spredning i tid.

Revisjonen av Bane Transport nylig ble beskrevet som å ha fungert veldig bra med god dialog.

Jernbaneverket var også fornøyd med godkjennelsesprosessene, og beskrev dialogen som god og møtene som konstruktive.

Jernbaneverket spurte om det vil bli samme nivå på omfanget av tilsyn i 2014 som i 2013. Det ble fra SJTs side svart at dette ikke vil bli klarlagt før tilsynsprogrammet for 2014 legges.

6 SJTs erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten

Fra SJT ble det foretatt en kort, overordnet gjennomgang av reglene for CSM-RA, felles metode innen EU for gjennomføring av risikovurderinger dersom jernbanevirksomheten skal gjennomføre endringer som må betraktes som vesentlige. Disse reglene er implementert i norsk regelverk, og gjaldt fullt ut fra 01.07.2012. Dersom regelverket får anvendelse på endringer, innebærer dette at risikovurderingene skal gjennomgås av en uavhengig assessor. SJT mener at Jernbaneverket i forbindelse med endringer som er vurdert med tanke på CSM-RA, har lagt opp til et for høyt innslagspunkt for å gjøre regelverket gjeldende. Dette vil bli fulgt opp i forbindelse med tilsyn fremover.

Fra Jernbaneverket ble det uttrykt enighet i at innslagspunktet for CSM-RA er lagt for høyt. Det arbeides derfor med å etablere et system med interne, men likevel uavhengige assessorer, der risikovurderinger som hovedregel vil bli gjennomgått for verifikasjon.

Fra SJT ble det uttrykt at det er blitt større ryddighet i tilbakemeldinger på pålegg, men det er fortsatt et stort forbedringspotensial:

- SJT mottar fortsatt opplysninger om gjennomføring av tiltak som ikke er korrekte
- Det er ofte liten fremdrift i tiltaksgjennomføring, for eksempel knyttet til sporets beliggenhet.
- SJT finner mange avvik som er identifisert flere ganger tidligere, for eksempel når det gjelder ansvar og myndighet

I tillegg ble tiltak relatert til kompetansestyring gitt som eksempel på alle de tre ovennevnte punkter.

SJT uttrykte videre bekymring for gjentatt manglende koordinering mellom Banedivisjonen og HR-enheten med hensyn til fastsettelse av kompetansekrav.

Fra Jernbaneverkets side ble det svart at man var kjent med utfordringene rundt kompetansestyring og sporets beliggenhet, og at det var under behandling et forslag til arbeidsgrupper for å arbeide videre med disse sakene.

7 Orientering om nytt/kommende regelverk

SJT ga en orientering om at EU har i november 2012 vedtok et forslag om omarbeidelse av Jernbanepakke I. Samferdselsdepartementet arbeider med implementering av endringene i norsk rett, noe som ventes å skje våren 2015. Endringen vil innebære endringer i norsk jernbanelovgivning, blant annet i forhold til SJTs rolle og uavhengighet som markedsovervåker, men innebærer også en rendyrking av infrastrukturforvalters rolle i forhold til annen jernbanevirksomhet samt en tydeliggjøring av lik tilgang til tjenester.

Det ble også orientert om EU-kommisjonens forslag til jernbanepakke 4 som ble lagt frem i februar 2013. Jernbanepakke IV har to "pilarer":

- Det foreslås at ERA overtar ansvaret for sikkerhetssertifisering av jernbaneforetak og tillatelser til å ta i bruk kjøretøy og delsystemet TSI CCS på infrastruktur, og dermed en økt myndighet til ERA.
- Det åpnes for konkurranse på persontransportmarkedet. I den forbindelse ble også nevnt krav til "unbundling" som kan reise spørsmål ved Samferdselsdepartementets rolle som eier av både Jernbaneverket og NSB AS.

8 Eventuelt

Det var ingen saker under eventuelt, men fra SJT ble det uttrykt tilfredshet med den oversendte oversikten over Jernbaneverkets kommende behov for tillatelser. Det ble samtidig understreket viktigheten av at SJT får kjennskap til større prosjekter på et så tidlig tidspunkt som mulig.

9 Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

Fra SJT ble det påpekt følgende punkter som krever oppmerksomhet fra Jernbaneverkets side:

1. SJT har registrert økning i antall hendelser der signalanlegg ikke feiler til sikker tilstand. Økningen er beskjedent, men ettersom denne type hendelser kan ha alvorlige konsekvenser, er det viktig å gi denne utviklingen stor oppmerksomhet.
2. Jernbaneverket gjennomfører ikke systematisk evaluering av effekten av korrigerende tiltak for å måle deres effekt.
3. Jernbaneverket tar ikke aktivt initiativ til å koordinere egne beredskapsplaner med virksomhetene. Jernbaneverket opplyser å stille nødvendig informasjon/data til disposisjon for jernbaneforetakene, men overlater til disse å ta initiativ til å etterspørre informasjonen. Dette vil bli fulgt nærmere opp gjennom en egen revisjon med beredskap som tema.

Vedlegg 1: Agenda

1. Hensikt med møtet
2. Oppfølgingspunkter etter forrige møte
3. Virksomhetens sikkerhetsstyring
 1. Virksomheten redegjør kort for de 3-4 viktigste sikkerhetsutfordringer som virksomheten står overfor.
 2. Virksomheten må være forberedt på å besvare eventuelle spørsmål fra SJT om sikkerhetsutfordringer, herunder:
 - Brudd på sikkerhetsbestemmelser og reaksjoner mot leverandører som begår slike brudd
 - Status Alnabru (oppfølging av Sjursøya-ulykken)
 - Beredskap på høyfjellet. Status i tiltaksgjennomføring.
 - Tiltak rettet mot planoverganger (jf. rapport 05-12)
 - Handlingsprogram, PASS-hendelser (jf. rapport 05-12)
 - Status sikkerhetskulturprosjektet
4. Virksomhetens oppfølging av regelverket.

Virksomheten må være forberedt på svare på spørsmål om oppfyllelse av følgende krav: (henvisninger til sikkerhetsstyringsforskriften i parentes)

 1. Sikkerhetspolitikk (§ 4-2)
 2. Sikkerhetsmål med tilhørende, overordnede tiltaksplaner (§4-3)
 3. Overordnede risikoakseptkriterier (§4-4)
 4. Beredskap (§§ 4-7 og 7-3)
 5. Ledelsens gjennomgåelse (§ 4-8)
 6. Overordnede risikoanalyser (§§ 6-1 og 6-2)
 7. Interne revisjoner (§ 7-1)
 8. Uhellsstatistikk (§§ 7-2 og 7-4)
5. Virksomhetens erfaringer med Statens jernbanetilsyns revisjoner, tilsynsvirksomhet generelt og godkjenningssaker, herunder:
 1. Er det tydelig formidlet hva som forventes av svar og aksjoner fra Jernbaneverket i:
 - Avviksformuleringer i tilsynsrapporter
 - Pålegg om tiltak, redegjørelser eller oversendelse av dokumentasjon
 - Tilbakemelding om mangler i godkjenningssaker
 2. Erfaringer med arbeidsmåter og dialog ved utsvaring av pålegg/lukking av avvik.
6. Tilsynets erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten
7. Orientering om nytt/kommende regelverk
8. Eventuelt
9. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn (eventuelle avvik/aksjonspunkter)

Vedlegg 2 - Deltakere

Fra SJT:

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Øystein Ravik
Johanna Øster
Karianne Brønlund
Sjur Sæteren
Arild Bruun

Fra Jernbaneverket:

Elisabeth Enger
Jørn Johansen
Jørn Arnesen
Christoffer Serck-Hansen
Liv Bjørnå
Bjørn Kristiansen
Sverre Kjenne
Stein O. Nes