

BLS Rail AB
Larmvägen 9
46138 Trollhättan
Sverige

Att.: Peter Alsén

Saksbehandler: Mette Mjelstad, 22 99 59 51
Vår ref.: 24/852-7
Deres ref.:
Dato: 16.10.2024

Dokumenttilsyn - Tilsynsrapport uten avvik

Oppstart på ny strekning Alnabru - Stavanger

Bakgrunn

Statens jernbanetilsyn (SJT) har utført et dokumenttilsyn av BLS AB. Tilsynet ble gjennomført fordi BLS ikke overholdt plikten etter kravet i sikkerhetsforskriften § 9-2 om å underrette oss minst 2 måneder før oppstart av ny jernbanetransport.

BLS Rail AB informerte oss i e-post datert 10. mai 2024 om at dere skulle starte kjøring på en ny strekning, Alnabru-Stavanger. På bakgrunn av dette, ble BLS Rail AB pålagt i brev 24. mai 2024 å sende inn dokumentasjon på hvilke vurderinger med betydning for sikkerheten BLS Rail AB har gjort i forbindelse med oppstart av trafikk på ny strekning. SJT ba om å få oversendt risikovurderingene, med frist 2. juni 2024.

Dokumentasjonen som ble sendt inn innen fristen, var en vesentlighetsvurdering for strekningen Nelaug - Stavanger, samt et dokument i excel-format der enkelte farer var vurdert. Den innsendte dokumentasjonen inneholdt ikke tilstrekkelige risikovurderinger, og vi varslet derfor vedtak med frist 5. august 2024.

Vi mottok oppdatert dokumentasjon fra BLS Rail AB den 5. august 2024. Vi har vurdert de innsendte dokumentene, og de er kommentert nedenfor. På bakgrunn av den innsendte dokumentasjon sendes her endelig tilsynsrapport uten vedtak.

Varslet vedtak om dokumentasjon av risikovurderinger

Vi varslet den 21. juni 2024 vedtak om at BLS Rail AB må utarbeide en risikovurdering for kjøring på strekningen Alnabru – Stavanger. I risikovurderingen skal alle driftsmessige, organisatoriske og tekniske risikoer som er relevante være identifisert og vurdert. Risikoene skal være vurdert ved hjelp av anerkjente metoder for risikovurdering.

Fristen for BLS Rail AB om å sende oss dokumentasjon på gjennomført risikovurdering for strekningen Alnabru - Stavanger ble satt til 5. august 2024.

Den nye dokumentasjonen dere har sendt inn i forbindelse med det varslede vedtaket svarer ut det vi har påpekt som et avvik fra forordning (EU) 2018/762 om felles sikkerhetsmetode for krav til sikkerhetsstyringssystemer (CSM SMS). Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

Hva regelverket sier

Vi viser til forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2018/762 om felles sikkerhetsmetode for krav til sikkerhetsstyringssystemer (CSM SMS).

CSM SMS vedlegg 1 inneholder krav til jernbaneforetakenes sikkerhetsstyringssystemer. I kapittel 3 om krav til planlegging står det i punkt 3.1 om tiltak for å håndtere risikoer og i punkt 3.1.1 om krav til risikovurdering. I punkt 3.1.1.1. står det at 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.»

I kapittel 5 om Drift, står det i punkt 5.1 om driftsplanlegging og kontroll og i punkt 5.1.1 vises det til 3.1.1 om risikovurdering. I punkt 5.1.1 står det at: *«Når organisasjonen planlegger, utvikler, gjennomfører og gjennomgår sine driftsprosesser, skal den sørge for at det under drift a) anvendes kriterier for risikoakseptering og sikkerhetstiltak (se nr. 3.1.1. Risikovurdering)»*

Hva vi fant under dokumenttilsynet

1. I dokumentasjonen vi har mottatt, viser dere til «Checklista för bedömning av förändringar som omfattas av CSM-RA», der dere har vurdert om kjøring på ny strekning Nelaug-Stavanger er en vesentlig endring etter bestemmelsene i forskrift om gjennomføring forordning EU 2013/402 for felles sikkerhetsmetoder for risikoevaluering og - vurdering (CSM RA). Resultatet av denne vurderingen er at endringen ikke er vesentlig, og dere har vurdert at topphendelser er kollisjon og avsporing. Skjema for vesentlighetsvurdering er ikke en risikovurdering.
2. I den oversendte dokumentasjonen er det ikke benyttet en egnet metode for risikovurdering, men et excelark «RA2024-0501 Risker med trafikk Nelaug-Stavanger (4)», som er utfyllt med enkelte farer. Vi kan ikke se at det er:
 - en beskrivelse med forutsetninger og avgrensninger av hva som skal analyseres eller
 - sammenheng med eventuelle tidligere analyser og tidligere identifiserte farer.
 - Det er ingen identifisering av hvem som har vært delaktig i analysen.
 - Det er ingen beskrivelse av tidspunkt for utførelse.
3. Dokumentet «Risker med trafikk Nelaug-Stavanger, RA 2024-0501», inneholder en tabell der enkelte risikoforhold er listet opp og vurdert. Det er ikke beskrevet:
 - hvor de kommer fra, med unntak av de farer som er hentet fra Bane NORs risikoanalyse,
 - om de er resultat av en gjennomgang av topphendelser med aktuelle farer eller
 - om de er knyttet til kjøretøyenes egenskaper på strekningen.

Deres uttalelse til varsel om vedtak

Som uttalelse til varsel om vedtak har dere oversendt følgende dokumenter:

- Strekningsanalyse Sørlandsbanen
- RA2024-0501 Risker med trafikk Nelaug-Stavanger
- BR2720-2 Sträckningsbeskrivning (Langemyr) – Orstad
- BR2719-2 Sträckningsbeskrivning (Nelaug) – Langemyr

Vår vurdering

Regelverket sier at dere skal identifisere og analysere alle driftsmessige, organisatoriske og tekniske risikoer som er relevante. Risikoene skal vurderes ved hjelp av egnede metoder for risikovurdering. Dette betyr at det skal utarbeides en risikovurdering for den virksomheten som man driver.

Vi viste i varselet til at vurderingen dere har foretatt etter CSM RA, av om en ny kjøring er en vesentlig endring eller ikke, ikke er en risikovurdering. Vi viste til veiledningen til CSM SMS punkt 3.1.3 der det står at: «Når endringen er sikkerhetsrelatert men ikke betydelig, må søker dokumentere sin beslutning, og det vil fortsatt være nødvendig å risikovurdere endringen ved bruk av sikkerhetsstyringssystemet. I så fall er det søkers ansvar å velge egnede risikovurderingsmetoder for å fastslå at risikokontrolltiltakene som er etablert er hensiktsmessige for å kontrollere de aktuelle risikoene på et akseptabelt nivå.»

I CSM SMS punkt 5.1.1. a) står det at: "Når organisasjonen planlegger, utvikler, gjennomfører og gjennomgår sine driftsprosesser, skal den sørge for at det under drift a) anvendes kriterier for risikoakseptering og sikkerhetstiltak (se nr. 3.1.1. Risikovurdering),"

Det europeiske jernbanebyrå (ERA) har i sin endelige vurderingsrapport («final assesment report») etter fornyelse av felles sikkerhetssertifikat for BLS Rail AB bemerket at det er gjenstående punkter, blant annet for risikovurderinger. Disse punktene i handlingsplanen for risikovurderingsprosess inkluderer blant annet:

- Å identifisere tekniske, operative og organisatoriske risikoer
- Analyse av disse risikoene, inklusive identifisering av prioriterte områder med bevis på hvorfor de er prioriterte områder og hva som må gjøres for å kunne kontrollere disse
- Overvåking av alle risikoer og de tiltak som er innført for å kontrollere risikoene samt se over prioriteringene og ved lukking, ha forklaringer for hva som er gjort for å sikre at risikoene kontrolleres.

Vi viser til at SJT gjennomførte en revisjon av BLS Rail AB i 2021, og det ble gitt avvik om at dokumentasjon av vurderinger som er lagt til grunn for risikovurderinger for den norske delen av virksomheten er mangelfull, se vår tilsynsrapport 21-18. I rapporten bemerker vi at BLS Rail AB har omfattende mangler når det gjelder oppfølging og dokumentasjon av kravene til sikkerhetssertifikat del B, og videre at prosessen for risikovurderinger i den norske delen av virksomheten har et betydelig behov for oppdatering.

Oppfølgingen av revisjonen i 2021 ble gjennomført i desember 2022 (sak med referanse nr. 22/2019). Det ble ikke gitt vedtak i denne oppfølgingen, men vi hadde følgende merknad til oppfølgingen av tilsynet som ble gjennomført i 2021: *Overordnet risikovurdering fra 2019 er ikke oppdatert siden ferdigstilling, og gjenspeiler dermed ikke erfaringsdata, jernbanehendelser eller andre forhold som kan ha en innvirkning på risikoen etter oppstart av kjøring i Norge.*

Videre ga vi et vedtak i tilsynsrapport 24/164 datert 8. mai 2024 om at dere skal sende oss dokumentasjon på gjennomført risikovurdering etter oppstart på ny strekning fra Alnabru-Bergen. Fristen for å sende oss denne risikovurderingen var 13. juni 2024. Manglene i dokumentasjonen for kjøring på strekningen Alnabru - Stavanger var identiske med manglene i dokumentasjonen ved oppstart på strekningen Alnabru - Bergen.

Dere har oversendt strekingsanalyse for Sørlandsbanen samt oppdaterte strekningsbeskrivelser etter varsel om vedtak. I oversendte strekningsbeskrivelser samt i vedlegget til strekningsanalysen for Sørlandsbanen fremgår det at dokumentene er oppdatert uten at det vises hva som er oppdatert. Dere har opplyst at dere vil sende inn ny overordnet risikoanalyse til ERA i september. Vi mener derfor at det ikke er grunn til å følge opp denne analysen videre i dette spesifikke tilsynet som gjelder oppstart på ny strekning.

Dere har sendt inn en risikoanalyse for Sørlandsbanen. Dere har dermed svart ut det som vi har påpekt som avvik fra CSM SMS. Vi fatter derfor ikke noe vedtak.

Avsluttende kommentar

Vi bemerker at BLS Rail AB ved flere anledninger ikke har levert dokumentasjon som forutsatt i regelverket. Gjentatte brudd på det aktuelle regelverket vurderes alvorlig fordi det kan ha betydning for sikkerheten.

Sikkerhetsforskriften § 9-2 gir jernbaneforetakene plikt til å underrette oss minst 2 måneder før de starter ny jernbanetransport. Vi vil i framtiden ikke tillate kjøring før det har gått 2 måneder etter mottatt varsling av ny trafikk, og vi har mottatt all nødvendig dokumentasjon.

Rapportdato:

16.10.2024

Katherine Hui
senioringeniør

Mette Mjelstad
Seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur