



Møte med ledelsen i Flytoget AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 01-09

Møte med ledelsen i Flytoget AS TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 01-09
Arkivkode: 08/637 SF2-64
Møtedato: 21.01.09
Foretak: Flytoget AS

Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Flytoget AS (Flytoget) og Statens jernbanetilsyn 21.01.09. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato: 10.02.09

Sign.:

Anne-Kari Valdal
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innhold

1.	Innledning	4
2.	Saker fra forrige møte	4
3.	Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold	4
4.	Organisasjonsendringer	5
5.	Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang	6
6.	Flytoget AS' erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet	6
7.	SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot Flytoget AS	7
8.	Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år	8
9.	Regelverksarbeid	8
10.	Eventuelt	8
11.	Oppfølgingspunkter	9
	Vedlegg 1: Agenda	10
	Vedlegg 2: Deltakeroversikt	11

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet ble avholdt etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn som en del av tilsynsvirksomheten med jernbaneforetakene. Hensikten med ledelsesmøter er å opprettholde dialogen med den øverste ledelse med fokus på viktige elementer i den overordnede sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

Agenda for møtet er gitt som vedlegg 1 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.

Følgende forkortelser er benyttet:

Flytoget AS	Flytoget
Statens jernbanetilsyn	SJT
European Railway Agency	ERA
Jernbaneverket	JBV
Key performance indicator	KPI

Flytogets organisasjon ble presentert på et overordnet nivå.

Flytoget gav en kort presentasjon av en positiv resultatutvikling de siste årene, og av overordnede planer og forventninger for inneværende og kommende år.

Flytoget signaliserte at de ønsket å informere kort om status for definisjon av verkstedområder i Lodalen under eventuelt.

2. Saker fra forrige møte

Ingen oppfølgingspunkter fra forrige møte.

3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

Flytoget presenterte resultater fra 2008 og planer for 2009:

Flytoget har i 2008 ikke hatt ulykker, uhell eller tilløp av en slik art at det har krevd omfattende granskning.

Det har blitt jobbet mye med styringssystemet i 2008 blant annet som en følge av revisjonen fra SJT. I dette ligger også kartlegging og iverksettelse av sikkerhetsledelsesprosessen.

Mellomvognsprosjektet har hatt stor fokus i 2008 og det ble vist til et godt samarbeid med SJT i arbeidet.

Det har også vært et betydelig fokus på beredskapstrening det siste året.

Flytogets overordnede sikkerhetsmål for 2008, basert på sikkerhetspolitikken, har vært "Å unngå ulykker med tap av liv eller skade på mennesker eller materiell".

Trafikksikkerhetsregnskapet for 2008 viser at Flytoget ikke var involvert i noen ulykker. Det ble registrert 27 uhell som i hovedsak består av førstehjelpsskader og mindre skader.

Flytoget har hatt et sterkt fokus på og jobbet mye med rapportering og sikkerhetskultur. De opplever en økt åpenhet blant de ansatte i forhold til å rapportere egne feil. Dette har medført en markant økning i antall innrapporterte feilhandlinger. Det har vært et mål om minimum 40 rapporteringer per måned og det ble i 2008 et snitt på 54 månedlige rapporter. Det har også vært en økning i antall registrerte brudd på sikkerhetsbestemmelsene. Flytoget vurderer at dette ikke representerer en reell økning i brudd men derimot en forbedring i rapporteringskulturen. Målet om minimum 90 % riktig besvarelse i snitt for trafiksikkerhetsprøver er også oppnådd med god margin.

KPI'er innen teknisk vedlikehold har ligget innenfor målsetningene i 2008 og Flytoget er fornøyd med resultatene.

Risikoanalyse for 2008 viser et risikobilde som domineres av sammenstøt, avsporing og påkjøring. Brann utgjør ca 1 % av dette bildet.

Ny overordnet risikoanalyse og beredskapsanalyse fra 2008 viser ingen vesentlige endringer i risikobildet fra tidligere.

For 2009 har Flytoget endret sin trafiksikkerhetspolitikk slik at også det å unngå uhell, i tillegg til ulykker, inngår. I tråd med dette er det satt overordnede mål for 2009 om å redusere antall personskader med 50 % og materielle skader med 10 % relativt til resultatene fra 2008.

Flytoget orienterte om fokuset på kulturbygging relatert til rapportering i 2008. Det har blitt jobbet mye med å få en kultur der det er greit å "rapportere seg selv" og de ser nå nye utfordringer i å jobbe med at det skal være greit å korrigere hverandre også. De ser en stor forbedrings- og sikkerhetsgevinst i å ha en slik kultur internt.

Det ble også orientert om en prosess som har medført at politikk og mål har blitt mer dynamiske, slik at de jevnlig oppdateres.

SJT har ikke merket seg spesielle utfordringer i rapporteringsmaterialet fra Flytoget, men henstiller til å være noe mer utfyllende i beskrivelsene av hendelsene i rapporteringssystemet. Når hendelser er veldig knapt beskrevet er det vanskeligere å vurdere faktisk hendelse og årsaker.

4. Organisasjonsendringer

Det er ikke gjort noen vesentlige endringer i den interne organiseringen i 2008.

Det er fra 1. januar inngått ny vedlikeholdskontrakt, men med samme leverandør som tidligere. En vesentlig endring er at det nå opereres med dedikert personell for Flytoget, noe som gjør det lettere for Flytoget å jobbe med sikkerhetskultur mot leverandørens personell.

Kontrakten regulerer rett til innsyn/kontroll med leverandørens systemer og aktiviteter og krav til kompetanse hos leverandøren.

5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

Flytoget hadde planlagt 4 revisjoner i 2008, av disse 2 relatert til sikkerhetsstyring:

- Sikkerhetsstyring hos Bombardier for mellomvognsprosjektet – her fremkom det 2 avvik som det har blitt jobbet mye med i 2008
- Sikkerhetsstyring i Flytoget – denne ble ikke gjennomført.

Virksomheten har hatt mye fokus på håndtering av avvik etter SJTs revisjon våren 2008.

For 2009 er det foreløping planlagt 4 revisjoner der 2-3 er relaterte til trafiksikkerhet.

Det ble orientert om at planen er satt opp ved å ta utgangspunkt i hyppighetene som Flytoget har definert for interne revisjoner, en kontroll av at revisjonsomfanget var dekkende for behovet for styring/kontroll, et ønske om å følge opp tiltak etter revisjonen fra SJT og i tillegg innspill fra ansatte om spesielle ønsker og behov.

Forrige ledelsens gjennomgang ble gjennomført i februar 2008. Der ble 6 tiltak besluttet, satt inn i handlingsplan og fulgt opp i 2008. I tillegg ble det gjennomført et strategimøte innen sikkerhet i august 2008.

Neste ledelsens gjennomgang vil bli avholdt i februar 2009 og har noe endret fokus i henhold til justeringer som har blitt gjort i etterkant av SJTs revisjon våren 2008. Blant annet vil det være mer fokus på målstyring og prosesser, og gjennomgangen vil gjennomføres i et eget ledermøte dedikert til dette.

6. Flytoget AS' erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet

Flytoget påpekte generelt at de er tilfreds med samarbeidet og kommunikasjonen med SJT i eksempelvis prosjekter og godkjenningssaker.

De viste også til et godt samarbeid med havarikommisjonen.

I etterkant av revisjonen som SJT gjennomførte hos Flytoget våren 2008 hadde Flytoget satt opp noen punkter med erfaringer og forslag til forbedringer:

- Positivt med revisjon. Gjerne flere med mindre omfang
- Motivasjon for videre arbeid – uforløst potensial
- Helhetsbilde – bør et revisjonsteam ha dette i større grad?
- Avvik kontra observasjoner – policy?
- Størrelse revisjonsteam – bør hensynta flere interessenter
- Observatør – interessant tilnærming. Mulig i fremtiden?
- Informasjonsmøter/seminarer – ønskes velkommen

SJT kommenterte følgende områder:

- SJT er i en prosess der målet er å få en jevnere oppfølging av virksomhetene der den enkelte revisjon/tilsyn kan ha et mindre omfang. Dette er også et ressurs spørsmål for SJT.
- Størrelse på revisjonslagene styres i stor grad av det omfanget revisjonen må ha og SJT søker, i den grad det er mulig, å ikke ha for store lag tilstede under intervjuene, spesielt da med tanke på intervjuer av operativt personale.
- Virksomhetene har anledning til å ta opp med SJT spørsmålet om interne observatører under intervjuene i forbindelse med den enkelte revisjon. Det er knyttet både fordeler og ulemper til bruk av interne observatører. SJT har imidlertid hatt dårlige erfaringer med dette og har derfor en noe restriktiv holdning.
- SJT kontrollerer oppfyllelse av krav i lovverket. Dersom kravet ikke er oppfylt vil det være et avvik. Det er derfor i all hovedsak spørsmålet om det er avvik eller ikke som gjøres i forbindelse med revisjoner. Observasjoner forekommer derfor bare i sjeldne grensetilfeller.

SJT presiserte også det helt klare skillet mellom tilsynsrollen som SJT har og en rådgiverrolle som fokuserer på løsninger. SJT har ikke anledning til drive noen form for rådgivning, men har derimot en plikt til å informere og veilede i forhold til regelverkets intensjoner og krav.

SJT informerte også om at plikten til å veilede virksomhetene om regelverket nå er tydeliggjort i føringene fra samferdselsdepartementet og at SJT har fokus på dette. Det er en positiv innstilling til dialog, informasjonsmøter og informasjonsutveksling generelt. SJT oppfordrer for øvrig virksomhetene til å ta initiativ til å gi tilbakemeldinger både etter revisjoner og andre former for tilsyn, og til å gi innspill til behov for regelverksendringer og lignende.

Innspillene tas med tilbake til SJTs videre interne arbeid.

7. SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot Flytoget AS

Basert på erfaringer fra revisjonen våren 2008 har Flytoget fremstått for SJT som ryddige. Frister ble overholdt og etterspurt informasjon og dokumentasjon oversendt. Revisjonen ble godt tilrettelagt av virksomheten og SJT opplevde medarbeiderne som var involverte i revisjonen som positive, imøtekommende og åpne.

I oppfølgingen etter revisjonen har SJT fått inntrykk av at Flytoget har hatt en grundig og reell behandling av påleggene som ble gitt, og en positiv innstilling til forbedringer.

SJT har også det samme inntrykket av Flytoget gjennom andre prosesser.

8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

Flytoget ser ingen større saker som er aktuelle for de neste to årene. Det vil eventuelt kunne bli tale om mindre godkjenninger.

9. Regelverksarbeid

SJT orienterte kort om status for regelverksarbeidet per januar 2009:

- EU/EØS-regelverk:
 - lokførerdirektivet - høring i mars/april
 - TSler - fortløpende
 - nytt interoperabilitetsdirektiv (SD) – her er det en begrenset mulighet til å høre aktørene i forkant, noe som kan være en utfordring med tanke på implementeringen
 - passasjerrettighetsforordningen (SD)
 - endring i 91/440 (SD)
- Nasjonalt regelverk:
 - endring i gjeldende forskrifter som følge av implementering av lokførerdirektivet – diskusjon rundt konsekvenser relatert til andre grupper togpersonell
 - endring av gjeldende togframføringsforskrift – vedtakelse ıla få uker
 - evaluering av sikkerhetsforskriften - usikker
 - kommentarer til ny togframføringsforskrift – ıla februar/mars – her involveres også infrastrukturforvaltere i forbindelse med utarbeidelse av utfyllende bestemmelser

Generelt er det en utfordring å forhindre at regelverket blir mer brokete og uoversiktlig.

Det vil i 2009 være et økt fokus på veiledning og informasjon om regelverket.

10. Eventuelt

Internasjonalt arbeid

SJT orienterte kortfattet om internasjonalt arbeid i dag.

SJT er på vegne av Norge representert i en del internasjonale fora. For 2009 er det en målsetning å involvere aktørene i større grad i det internasjonale arbeidet.

Oversikter over høringer fra ERA viser at høringene ikke blir besvart av norske virksomheter. Dette er en viktig påvirkningskanal og SJT kommer i 2009 til å gi en påminnelse til aktørene i forbindelse med slike høringer (selv om det ikke er noen form for norsk koordinering på dette området). Det er også viktig at aktørene påvirker gjennom sine bransjeorganisasjoner.

Det er aktuelt å etablere et felles norsk fora for å diskutere interesseområder og holdninger til ulike temaer blant virksomhetene i Norge. Det er viktig for SJT å kjenne til hvilke interesser de norske aktørene har. SJT henviste også til internasjonal koordinator som er kontaktperson i SJT innen aktuelle temaer. SJT er positive til at virksomhetene tar kontakt.

SJT har også en mulighet til å ha med representanter i alle arbeidsgrupper som opprettes av ERA, men representanten må være ansatt i SJT.

Verkstedområdet i Lodalen

Flytoget orienterte kort om status for arbeidet med å definere verkstedområdet i Lodalen, jamfør SJTs brev fra september 2007. Omfanget av nødvendige skiftebevegelser og hva slags aktiviteter som utføres vurderes. Det samarbeides med flere aktører (NSB AS Mantena AS, NLF og JBV).

Et hovedfokus nå er å vurdere hensiktsmessige fysiske og funksjonelle sperremekanismer mellom verkstedområdet og nasjonalt jernbanenett.

11. Oppfølgingspunkter

Ingen oppfølgingspunkter ble notert.

Vedlegg 1: Agenda

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og Flytoget AS
Tid: Onsdag 21. januar 2009, kl. 09-12 Sted: Hos Flytoget AS

Ca tider

- 1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn (SJT)**
- 2. Gjennomgang av saker fra forrige møte**
- 3. Flytoget AS redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold**
- 4. Eventuelle organisasjonsendringer med sikkerhetsmessig betydning i eller rundt Flytoget AS**
- 5. Kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang**

Kort pause

- 6. Flytoget AS erfaringer med SJTs revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt**
- 7. SJTs erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten**
- 8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år**
- 9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid**
- 10. Eventuelt**
- 11. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn**

Slutt

Vedlegg 2: Deltakeroversikt

Flytoget AS

Linda Bernander Silseth, Administrerende Direktør

Frode Mo, Teknisk Direktør

Hans Kristensen, Direktør Sikkerhet og Utvikling

Jarle Røssland, fung. Direktør Operation

Terje Sandhalla, Sikkerhetssjef

Odd Lynnebakken, Sikkerhetskoordinator

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Sjur Sæteren, Avdelingsdirektør revisjon

Karianne Brønland, Avdelingsdirektør juridisk

Anne-Kari Valdal, Revisjonsleder (referent)