



Møte med ledelsen i NSB AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 05-10

**Møte med ledelsen i NSB AS
TILSYNSRAPPORT**

Rapport nr.: 05-10
Arkivkode: 09/717-3
Møtedato: 09.03.2009
Foretak: NSB AS

Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i NSB AS (NSB) og Statens jernbanetilsyn 09.03.2010. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato: 22.04.2010

Sign.:

Sjur Sæteren
Avd. dir. revisjon

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	6
5.	Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang	6
6.	NSB AS' erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet	7
7.	SJTs erfaringer med tilsynsarbeid mot NSB AS	8
8.	Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år	9
9.	Regelverksarbeid	9
10.	Internasjonalt arbeid	10
11.	Passasjerrettigheter	10
12.	Oppsummering og oppfølgingspunkter	11
	Vedlegg 1: Agenda	12
	Vedlegg 2: Deltakeroversikt	13

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet ble gjennomført etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn (SJT) som en del av tilsynsvirksomheten med jernbanevirksomhetene. Hensikten med tilsynsmøtene med ledelsen er å opprettholde dialogen med NSB AS sin ledelse med fokus på viktige elementer i 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:

SJT	-	Statens jernbanetilsyn
JBV	-	Jernbaneverket
ERA	-	European Railway Agency
PASS-hendelser	-	Passering av rødt signal

NSB orienterte innledningsvis generelt om tilstand og resultater for de ulike hovedenheter i selskapet og understreket at NSB har full kontroll på sikkerheten til tross for noen utfordringer som har vært i 2009.

2. Saker fra forrige møte

Følgende oppfølgingspunkt fra forrige ledelsesmøte ble gjennomgått:

- *SJT oversender informasjon til NSB om tidsaspekter knyttet til passasjerrettighetsforordningen.*

Informasjonen er oversendt fra SJT og bekreftet mottatt av NSB AS umiddelbart etter møtet.

3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

NSB redegjorde blant annet som følger:

Risikoforhold og statistikk over uønskede hendelser

Både hva gjelder skifting og togframføring har NSB registrert en økning i forholdstallet mellom innrapporterte tilløp og faktiske hendelser siden 2008 og også helt tilbake til 2003.

Det er registrert en økning i PASS-hendelser (som ikke er infrastrukturelatert) i 2009. NSB har funnet at førere med lang erfaring i mindre grad er involvert i disse hendelsene. På spørsmål bekreftet NSB at dette også er erfaringen i andre land. Utover dette har NSB ikke funnet andre signifikante årsakssammenhenger. NSB viste til at de har tatt i bruk standardiserte rapporteringsskjema for å få bedre underlag for å finne ytterligere årsakssammenhenger.

Hva gjelder skader på passasjerer og ansatte er det liten endring i 2009.

Av- og påstigningshendelser er redusert i 2009, men det har også en sammenheng med at NSB har avgrenset definisjonen av disse hendelsene noe (dette gjelder hendelser som skjer på plattformen i noe avstand fra toget).

Det er ikke registrert dødsfall for 3.person i 2009 som følge av NSBs virksomhet.

NSB presenterte de viktigste faktorene i sitt risikobilde som følger:

- Dørfeil¹. 9 stk. i 2009, særlig knyttet til type 5 og det eldste type 69 materiellet. Det vil arbeides med å identifisere nye barrierer mot utilsiktet døråpning. Tilsynet stilte spørsmål ved kombinasjonen av dørfeil og fulle tog.
- PASS-hendelser
- Sammenstøt med ras
- Personer og kjøretøy i spor og på planovergang
- Diverse forhold knyttet til infrastruktur (Herunder farer som følge av mangelfull snøbrøyting - for eksempel isklumper som treffer reisende på perrongen).

Innenfor disse topphendelsene hadde NSB registrert 150 "røde hendelser" som er basis for det overordnede risikobildet.

Tilsynet stilte spørsmål vedrørende situasjoner der tog har blitt stående lenge på linjen med passasjerer. Herunder ble det stilt spørsmål knyttet til hvilke muligheter NSB hadde til å evakuere raskere dersom det hadde vært sikkerhetsmessig nødvendig og hvilke refleksjoner NSB har gjort knyttet til muligheten for å forhindre at passasjerer starter uønsket selvevakuering. Tilsynet ønsker å ta opp saken i et eget møte med NSB.

Måloppnåelse

NSB presenterte måloppnåelse i 2009 sammenliknet med 2008.

Blant annet ble det opplyst at det har vært få personskader i 2009, at av- og påstigningsulykker (utenom fall på plattform) er redusert og at forholdstall mellom tilløp og ulykker er forbedret.

NSB har utviklet et nytt målstyringsregime i 2010.

Bakgrunn for den nye måltavlen er:

- NSBs sikkerhetspolitikk
- Overordnede Trafikksikkerhetsmål
- Uhellstatistikk/måloppnåelse 2009
- Risikobilde
- Myndighetenes forventning (ref. SJTs revisjon i 2008)

Den inneholder både reaktive og proaktive mål (bla knyttet til kompetanseplan og lukking av avvik) og vedtas endelig i trafikksikkerhetsrådet første halvår (20.05.2010).

NSB opplyste at de har hatt en grundig prosess for å utforme mål, bla med basis i sikkerhetspolitikken. De erfarer nå å ha oppnådd en bedre forankring av målene.

¹ Dører som av tekniske årsaker åpner under fart eller som åpnes uautorisert under fart av reisende.

4. Organisasjonsendringer

NSB presenterte følgende:

Som følge av at konserndirektør persontog har sluttet fungerer konserndirektør trafiksikkerhet og operatørforvaltning (TO) midlertidig i denne stillingen, mens ass. direktør TO fungerer i stillingen som konserndirektør TO.

Det er etablert et trafiksikkerhetsråd som det øverste besluttede organ for styring av trafiksikkerhetsarbeidet i NSB Persontog. Rådet rapporterer til konsernsjef for NSB AS. Rådet har avholdt sine planlagte møter i 2009 / 2010. Tillitsvalgte er representert i rådet. Erfaringen er at rådet fungerer bra.

Driftsorganisasjonens trafiksikkerhets bemanning er uendret eller styrket. I Drift Østland er sikkerhets- og kvalitetsavdelingene slått sammen.

TO har styrket analyse- og risikostyringsseksjonen (TO-RA) og Revisjons- og overvåkingsseksjonen (TO-OS). Kurs er gjennomført i risikostyring.

Vurderingen er at endringen i ledelsen på kort sikt ikke svekker fremdriften i arbeidet med å forbedre sikkerhetsstyringen i NSB AS. I driftsorganisasjonen er ledelses- og ressursituasjonen uendret.

Catering gjennomføres med cateringsselskapets eget personale og NSB gir disse en kort opplæring slik at de kan bistå noe i beredskapssituasjoner. Det ble avklart at disse ikke er regnet som en nødvendig ressurs i dette arbeidet og at de ikke anses å være underlagt forskriftenes krav til ombordpersonale.

5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

NSB redegjorde som følger:

Ledelsens gjennomgang

Ledelsens gjennomgang er utført i 2009.

Hovedprioriteringer for 2010 er identifisert å være:

- Gjennomføre overordnet implementeringsplan etter Sjt revisjon 8-08
- Ajourføring av LOS (Ledelse Organisasjon og Styring)
- Utvikling av målstyringssystemet
- Gjennomføre beredskapsanalyser for alle strekninger som skal danne grunnlaget for dimensjonering av NSBs beredskap
- Gjennomføre beredskapsøvelser som er forankret i beredskapsanalysene

Interne revisjoner

9 revisjoner / inspeksjoner er utført med forankring i trafiksikkerhetsbegrepet, rapporter utgitt og avvik / observasjoner fordelt til "eiere" ved bruk av Synergi revisjonsmodul.

Gjentagende problemstilling er ansvars og myndighetsdistribusjon og dokumentasjon på korrekt kompetanse.

Det er identifisert et fortsatt forbedringspotensiale i forhold til sanksjonsmuligheter i kontraktuelle forhold.

NSB har erfart det som en utfordring å korrigere avvik på en tilfredsstillende måte.

Som konsekvens av gjennomførte inspeksjoner rettet mot Mantena AS vedlikeholds og komponentoverhalingsleveranse har Mantena engasjert ekstern bistand for å revidere verkstedene hvor resultatet er tema i samhandlingsprosessen Persontog Teknikk - Mantena.

Risikobasert analytisk tilnærming i benyttes i større og større grad internt og hos leverandører

Årsrevisjonsplan for 2010 etablert. Hovedprioriteringer er:

- Leverandørstyring og oppfølging
- Reautorisasjon av Mantena AS som vedlikeholdsleverandør til NSB
- Sikre entydig samhandling mellom Persontog Drift og Persontog Teknikk i forhold til risikostyring

Oppfølging av granskinger, synergirapporter og analyser

NSB redegjorde bla for følgende oppfølgingsarbeid:

- Type 72, 69C, type 5 og 7: Det er under implementering nye barrierer mot utilsiktet døråpning under fart, og for å forbedre dørenes klemsikring. Og det er foretatt justering av materiellteknisk opplæring (eks dørsystem på type 72)
- Det er foretatt endringer i vedlikeholdsprogram / modifisering på materiell (dørsystem type 70, kontaktor på varmebatteri type 92)
- Det monteres magnetskinnebrems på type 7, type 5 og EI-18.
- Det er besluttet innføring av ens avgangsprosedyre for alle togtyper ihht framføringsforskrift.
- Det er foretatt justeringer av etteropplæring og opplæringsmoduler.
- Det er foretatt endringer i prosedyreverk (eks E-sirk, vakthavende linjeleder)

6. NSB AS' erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet

NSB ga følgende tilbakemeldinger:

Revisjon og kontakt skjer generelt i en konstruktiv atmosfære.

Mengde og innhold av tilsynsarbeidet er håndterbart for NSB.

NSB møter forståelse for begrunnede oppfatninger.

Jobben med restrukturering av LOS iht SJTs revisjonsrapport 8-08 har skapt energi i sikkerhetsarbeidet i NSB.

7. SJTs erfaringer med tilsynsarbeid mot NSB AS

Tilsynet refererte innledningsvis generelle erfaringer fra tilsynsvirksomhet i bransjen, der en erfaring er at det i noen tilfelle - og særlig knyttet til enkelte tema i sikkerhetsstyringen (så som målstyring, kompetansestyring og beredskap) – registreres at det er en mangelfull logikk og systematikk i arbeidet. Interne bestemmelser synes å utformes for å kunne vise at konkrete forskriftkrav adresseres i stedet for å sikre seg at bestemmelsene kan brukes på en fornuftig måte i styringen og at de har en innbyrdes logisk sammenheng. Tilsynet merket seg positivt at NSB har brukt mye oppmerksomhet på å sikre seg at etablering av mål henger logisk sammen med sikkerhetspolitikken og at de kan brukes som styringsverktøy.

Tilsynet bemerket at siste revisjon mot NSB var godt tilrettelagt fra NSBs side og at det var en grei gjennomføring.

Tilsynet har merket seg at NSB har gjennomført og igangsatt omfattende tiltak for å korrigere avvik etter denne revisjonen. Påleggsfristene etter revisjonen er imidlertid ikke overholdt for alle pålegg ved at NSB har presentert planer i stedet for gjennomførte tiltak (for eksempel hva gjelder: ansvarsforhold, beredskap og risikoanalyser). Tilsynet forventer at pålegg om korrigere avvik svares ut med gjennomførte tiltak og ikke bare planer. NSB kommenterte at de hadde undervurdert omfanget av arbeidet. Tilsynet presiserte at det er viktig at NSB setter av tilstrekkelige ressurser for å slutføre utestående tiltak i 2010, og var tilfreds med at NSB i sin redegjørelse i møtet for øvrig viet dette arbeidet oppmerksomhet.

Tilsynet bemerket også å ha registrert at vi får mer konkrete svar på spørsmål vi stiller vedrørende uønskede hendelser, enn det som var tilfelle tidligere.

SJT opplyste for øvrig at de har planlagt en revisjon mot NSB i høst – (Driftsenheten i Trondheim).

8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

NSB AS redegjorde for behov for tillatelser knyttet til følgende materiell:

- NSB Flirt 2010 og 2011
- Type 5 2010
- Godkjenning av ombygde svenske sovevogner 2010
- Godkjenning av ombygde svenske personvogner 2010
- EI 18 – magnetskinnebrems 2010
- WLAB 2 (skal gå sammen med type7) 2010
- Større modifikasjon type 69 D (usikkert) 2011
- X55 i grenseoverskridende trafikk til Oslo (ny Regina type) 2011
- "Små" modifikasjoner eller utbytting av sikkerhetsrelaterte komponenter (bl.a fordi de ikke lenger er å få tak i) 2010 og 2011

I tillegg kommer pågående "mindre" saker:

- Endelig godkjenning hydrauliske dempere type 92
- Endelig godkjenning oljefri kompressor og ny tørke type 72
- Nytt glidevern type 7
- Lamper type 3
- Type 72 til Halden
- Nytt glidevern type 73

NSB tok opp spørsmål knyttet til saksbehandlingstid for søknader om tillatelser til å materiell i bruk og uttrykte bekymring for de utfordringer som den lange saksbehandlingstiden hos tilsynet skaper. Samtidig presiserte NSB at de har erfart at det er et forbedringspotensiale hos begge parter; NSB erkjenner at de ikke har vært flinke til å utforme søknader i henhold til forskriftens krav og at søknadene ikke har vært komplette. De har derfor tatt grep den siste tiden for å sikre seg at søknadene nå er i henhold til det forskriftene krever.

NSB viste også til utfordringer som er skapt ved at enkelte produsenter ikke eksisterer lenger og at det derfor kan være vanskelig å fremskaffe underlag. Tilsynet forstår utfordringen, men NSB må uansett kunne dokumentere overfor tilsynet at de har nødvendig grunnlag for å forsikre seg om at risikoforhold er under kontroll.

Det ble konkludert med at begge parter skal vie saksbehandlingen i tillatelsesprosessen for rullende materiell oppmerksomhet.

9. Regelverksarbeid

SJT orienterte kort om status for regelverksarbeidet per februar 2009:

Følgende tema knyttet til implementering av EU/EØS-regelverk ble kort gjennomgått:

- direktiver
- forordninger og beslutninger
- TSler
- nasjonale regler for rull materiell (ifølge ny samtrafikkforskrift)
- ny samtrafikkforskrift (SD) – vedtas i løpet av første halvår 2010

- passasjerrettighetsforordningen (SD) – ikke implementert

Følgene forhold knyttet til nasjonalt regelverk ble kort gjennomgått:

- ny førerforskrift fra 4. desember 2009
- nytt virkeområde for helsekravforskriften og opplæringsforskriften
- ny togframføringsforskrift fra 13. desember 2009. Tilsynet har ikke notert tilbakemeldinger om vesentlige, utilsiktede virkninger av de nye endringene
- evaluering av sikkerhetsforskriften
- veileder om virkemiddelbruk
- nye veiledninger om interne revisjoner og leverandørbruk

Det er fortsatt fokus på veiledning om regelverket

10. Internasjonalt arbeid

NSB opplyste innledningsvis at de har representanter i CEN, CENELEC og UIC, men at de har begrenset mulighet til å følge med i alt arbeidet som skjer internasjonalt og at de ikke har et system for å overvåke alt relevant internasjonalt arbeid.

Tilsynet har registrert viktige høringer uten at det har kommet noen norske kommentarer.

Tilsynet opplyste at de derfor vil:

- skrive EØS-notater
- gjennomføre halvårlige møter
- sende ut remindere ved viktige milepæler
- gjennomføre frokostseminarer – bla med tema knyttet til internasjonalt arbeid

NSB opplyste videre at de har takket ja til å delta i et opplegg for internasjonal benchmarking og at de arbeider for å påvirke internasjonale bestemmelser knyttet til helsekrav/hviletid.

11. Passasjerrettigheter

Tilsynet redegjorde kort for status:

EUs passasjerrettighetsforordning:

Forskrift om implementering på høring med høringsfrist 24. mars.

SDs vedtak i brev av 14. september 2009:

Håndheving av passasjerrettigheter etter art 30 nr 1 legges til SJT.

Dette omfatter håndheving av forordningen/forskriften og innebærer blant annet at tilsynet skal tilse at operatørene har systemer for å håndtere passasjerhenvendelser.

Håndheving av passasjerrettigheter etter art 30 nr 2 legges midlertidig til SJT.

Tilsynet blir dermed midlertidig klageorgan for passasjerer (forbrukerklager). Ordningen innebærer at passasjerer som ikke opplever å få den respons de forventer av operatøren kan

rette en klage til tilsynet som skal behandle klagen. Tilsynet har foreløpig ikke oversikt over hvilket arbeidsomfang som ligger i dette.

12. Oppsummering og oppfølgingspunkter

Begge parter fant at det hadde vært et godt møte og følgende oppfølgingspunkt ble notert:

- Begge parter vier prosessen med å søke/behandle søknader om tillatelser til å ta i bruk rullende materiell oppmerksomhet.
- Det gjennomføres et møte for å gjennomgå de sikkerhetsmessige forhold knyttet til at tog med passasjerer får lengre, utilsiktet stans på linjen.

Vedlegg 1: Agenda

09.03.2010 kl 12:00 – 15:00

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltakerne ved Statens jernbanetilsyn (SJT)
2. Gjennomgang av saker fra forrige møte
3. NSB AS redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold
4. Eventuelle organisasjonsendringer med sikkerhetsmessig betydning i eller rundt NSB AS
5. Kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
6. NSB 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. Internasjonalt arbeid
11. Eventuelt
12. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

Vedlegg 2: Deltakeroversikt

NSB AS

Einar Enger, konsernsjef NSB

Tom Ingulstad, fungere direktør for NSB Persontog

Øystein Risan, direktør NSB Persontog Drift

Tormod Gjermundsen, direktør NSB Persontog Teknikk

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Sjur Sæteren, Avdelingsdirektør revisjon