

**Flytoget AS**  
***Sikkerhetsstyring***

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr. 09-12**

**Flytoget AS**  
**TILSYNSRAPPORT**

Rapport nr.: 09-12  
Saksnr: 12/455 FELLES-632  
Revisjonsdato: 18., 20., 24. og 26. april 2012  
Foretak: Flytoget AS  
Kontaktperson: Cathrine Elgin Engström  
Revisjonslag: Håkon E. Larsen, revisjonsleder  
Sjur Sæteren, fagrevisor  
Bogdan Popa, fagrevisor  
Sverre-Andreas Hestevik, fagekspert

### Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av sikkerhetsstyringssystemet som gjelder for Flytoget AS' virksomhet.

### Hovedkonklusjon

Flytogets sikkerhetsstyring er generelt tilfredsstillende, men har mangler på enkelte områder.

Utarbeidet dato: 13. juni 2012

Sign.:



Håkon E. Larsen  
Revisjonsleder

Godkjent dato: 19. 6. 2012

Sign.:



Erik Ø. Johnsen  
Direktør

<b>1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Dokumentunderlag .....</b>	<b>5</b>
	2.1 Myndighetskrav .....	5
	2.2 Bedriftsinterne krav .....	5
<b>3</b>	<b>Revisjonsomfang .....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Avvik .....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Observasjoner.....</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Andre forhold .....</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>Gjennomføring .....</b>	<b>13</b>

# 1 Innledning

Bakgrunnen for revisjonen er tilsynets revisjonsprogram (årlig tilsynsprogram) som er etablert for å sikre systematisk gjennomgang av jernbanevirksomhetene.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Flytoget AS (Flytoget) gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe revisjonsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for avvik og observasjoner. Revisjonskriteriene vil i denne sammenhengen være jernbanelovgivningen. Revisjonen skulle dekke virksomhetens sikkerhetsstyring med hovedvekt på:

- ledelsens gjennomgang,
- interne revisjoner/leverandørrevisjoner,
- risikoanalyser,
- vedlikeholdsstyring,
- oppfølging av vedlikehold og
- leverandørstyring.

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

- AVVIK defineres som manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning.
- OBSERVASJON er forhold som ikke omfattes av definisjonen avvik, men som Statens jernbanetilsyn mener det er riktig å påpeke for å ivareta sikkerheten til passasjerer og tredjeperson.

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel korrigerende avvik innenfor en tidsfrist. Ved alvorlige regelverksbrudd kan vi pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet tilbake.

Vi forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra revisjoner. Det vil si at revisjonsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke. Revisjonen er basert på stikkprøver.

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Flytoget. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

## 2 Dokumentunderlag

### 2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter er de mest sentrale som revisjonsgrunnlag:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (jernbaneloven).
- Lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven).
- Forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenet (jernbaneforskriften).
- Forskrift 11. april 2011 nr. 389 om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenet (sikkerhetsstyringsforskriften).
- Forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbaneforetak på det nasjonale jernbanenet (sikkerhetsforskriften).
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 378 om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesforskriften).
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 379 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser (varslings- og rapporteringsforskriften).
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften).
- Forskrift 3. desember 2010 nr. 401 om gjennomføring av kommisjonsforordning (EF) nr. 352/2009 om innføring av felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger i henhold til artikkel 6 pkt. 3a i direktiv 2004/49/EF (forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger).
- Forskrift 29. januar 2010 nr. 72 om gjennomføring av vedtak 2009/460/EF om innføring av felles sikkerhetsmetode for vurdering av sikkerhetsmål (forskrift om felles sikkerhetsmetode for vurdering av sikkerhetsmål).

### 2.2 Bedriftsinterne krav

Flytogets egen dokumentasjon som er benyttet ved dokumentgjennomgang og feltarbeid.

Dokumentoversikten finnes på sak 12/455.

## 3 Revisjonsomfang

Revisjonen ble gjennomført hos Flytoget og dekket ledelsens gjennomgang, interne revisjoner/leverandørrevisjoner, risikoanalyser, vedlikeholdsstyring, oppfølging av vedlikehold og leverandørstyring. I forbindelse med vedlikeholdsstyring ble det gjennomført verifikasjoner ved Mantena AS i Lodalen.

Revisjonen omfattet gjennomgang av dokumenter, intervjuer av ledelse og medarbeidere og undersøkelser knyttet til ovennevnte tema.

## 4 Avvik

### Avvik 1

Det er enkelte mangler ved Flytogets sikkerhetsstyring av tjenester som utføres av leverandører.

#### Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2:

*"Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomheten som drives med det formål at det etablerte sikkerhetsnivået på jernbanen opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres.*

*Sikkerhetsstyring skal utøves på alle nivåer i organisasjonen. Jernbanevirksomheten skal også sikre at sikkerhetsstyring utøves i oppgaver som utføres av leverandør."*

#### Revisjonsbevis:

1. Det er enkelte mangler ved styringen av leverandører av tjenester av sikkerhetsmessig betydning. Som eksempler kan nevnes:
  - I avtaler og "Sjekkliste underleverandører" (TEPR0022 vedlegg 1) settes kriterier knyttet til kvalitetsstyringssystemer og i mindre grad til sikkerhetsstyringssystemer. For eksempel inneholder avtale med Mantena om vedlikehold av tog krav til kvalitetssikringssystem (ISO 9001, jf. pkt. 23.1), men begrensede krav til sikkerhetsstyring (jf. pkt. 25.3). "Sjekkliste underleverandører" omfatter ikke konkrete krav til rapportering av uønskede hendelser (jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser), og i avtale med Mantena om vedlikehold av tog er det ikke bestemmelser som sikrer at Mantena rapporterer uønskede hendelser innen nødvendige frister.
  - Flytoget har ikke en plan for oppfølging av utestående funn i verifikasjon av "Rammeavtale for revisjon av hjulsatser".
  - A-feilliste og prosedyre for sikkerhetsmerking som er vedlagt avtale med Mantena om vedlikehold av tog er ikke ugyldiggjort selv om de er erstattet av nyere utgaver. Ny ordning for formidling av oppdaterte styringsdokumenter (elektronisk tilgang og varsling pr. e-post) med Mantena er ikke formalisert.
2. Det er ikke tydelig beskrevet hvilke forhold som avdekkes under vedlikehold som skal rapporteres til Flytoget som mulige uønskede hendelser (jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser), jf. TEPR0011.
3. Flytoget har ikke sikret at forhold som avdekkes under vedlikehold rapporteres raskt nok slik at videre rapportering til myndighetene kan gjøres innen regelverkets frister, jf. TEPR0011.
4. Sikkerhetssjef er ansvarlig for at "sikkerhetsrelevante forhold ivaretas ved kontraktsinngåelse med leverandører". Det er ingen mekanisme som sikrer at sikkerhetssjef involveres i prosessen med inngåelse av kontrakter og endring av kontrakter. Det vil være opp til kontraktsansvarlig å vurdere om kontrakten har sikkerhetsmessig betydning og underlegges sikkerhetsfaglig kvalitetssikring, jf. "Anskaffelser" (ØKPR0019) og "Håndbok for styringssystem" (ADHB0001) punkt 4.4.2.

5. Flytoget har ikke etablert tilfredsstillende systemer som sikrer at det på forhånd blir innhentet tillatelse til overkjøring av vedlikeholdsintervallene i de tilfellene hvor vedlikeholdet ikke kan gjennomføres som planlagt. Se revisjonsbevis 6.
6. I prosedyren "Planleggingstoleranse" (TEPR0023) har Flytoget gitt mulighet for at inntil 10 % av S-merket forebyggende vedlikehold kan overkjøres med inntil 10 %. Overkjøring over 10 % skal avviksrapporteres i Synergi. Dette blir ikke gjort. Eksempler på dette er (fra mars 2011):
  - Kontroll av slitasjeelementer (15 000 km) overkjørt med
    - 27,3 % (4090 km), sett 71-08
    - 16,4 % (2458 km), sett 71-14
    - 13,6 % (2037 km), sett 71-04
  - Duggpunktskontroll hovedkompressor (15 000 km), overkjørt med
    - 21,4 % (3213 km), sett 71-01
    - 13,4 % (2009 km), sett 71-07

Flytoget opplyste at et togsett kjører ca. 1000-1400 km i løpet av en dag. I mars 2011 var det samlede km-baserte forebyggende vedlikeholdet overkjørt mer enn 10 % på 4,2 % og overkjørt inntil 10 % på 20,4 %.

*Merknad: Flytoget opplyste at det gjennom RAMS-møtene har blitt tatt tak i overkjøringen og at overkjøring av S-merket forebyggende vedlikehold skjer i mindre grad nå enn det gjorde i perioder i 2011.*

## **Avvik 2**

På enkelte områder er det ikke samsvar mellom bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet og praksis.

### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1, første til fjerde ledd:

*"Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.*

*Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og andre forhold ved denne. Sikkerhetsstyringssystemet skal videre sikre håndtering av alle risikoer forbundet med virksomheten.*

*Sikkerhetsstyringssystemet skal ta hensyn til alle relevante risikoer som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparters virksomhet. Sikkerhetsstyringssystemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra den øverste ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet på alle nivåer er involvert og hvordan den kontinuerlige forbedringen av sikkerhetsstyringssystemet sikres.*

*Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bruk av leverandører. Jernbanevirksomheten skal stille de samme styrings- og sikkerhetskrav til aktiviteter utført av leverandører som til aktiviteter utført av egen virksomhet. "*

### **Revisjonsbevis:**

1. Prosedyren som beskriver planlegging av interne revisjoner er ikke i samsvar med Flytogets opplyste praksis.
2. I prosedyren "Krav til underleverandører av materiell, komponenter og vedlikehold for tog" (TEPR0022) er det angitt at vedlikeholdssjef skal sette opp en årlig plan for oppfølging av underleverandører med fire underpunkter. En slik plan blir ikke utarbeidet ut over innspill til revisjoner i Flytogets revisjonsprogram.
3. Det er ikke samsvar mellom tapspotensial for personskaade i Synergi og prosedyre for behandling og rapportering av uønskede hendelser (SIPR0022) (10 mot 14 dager fravær).
4. I prosedyren "Planleggingstoleranse" (TEPR0023) har Flytoget gitt mulighet for at inntil 10 % av S-merket forebyggende vedlikehold kan overkjøres med inntil 10 %. Overkjøring over 10 % skal avviksrapporteres i Synergi. Dette blir ikke gjort. Eksempler på dette er (fra mars 2011):
  - Kontroll av slitasjeelementer (15 000 km) overkjørt med
    - 27,3 % (4090 km), sett 71-08
    - 16,4 % (2458 km), sett 71-14
    - 13,6 % (2037 km), sett 71-04
  - Duggpunktskontroll hovedkompressor (15 000 km), overkjørt med
    - 21,4 % (3213 km), sett 71-01
    - 13,4 % (2009 km), sett 71-07

Flytoget opplyste at et togsett kjører ca. 1000-1400 km i løpet av en dag. I mars 2011 var det samlede km-baserte forebyggende vedlikeholdet overkjørt mer enn 10 % på 4,2 % og overkjørt inntil 10 % på 20,4 %.

*Merknad: Flytoget opplyste at det gjennom RAMS-møtene har blitt tatt tak i overkjøringen og at overkjøring av S-merket forebyggende vedlikehold skjer i mindre grad nå enn det gjorde i perioder i 2011.*

### **Avvik 3**

Det er svakheter i Flytogets dokumentstyring og flere dokumenter i sikkerhetsstyringssystemet har feil og mangler.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2, første og tredje ledd:

*"Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig og kjent på en hensiktsmessig måte for alt personell med behov for slik tilgang."*

*"Dokumentasjonen skal være styrt. Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser om styring og kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet. Dokumentasjonen skal være sporbar."*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er svakheter i dokumentstyringen til Flytoget og flere dokumenter i sikkerhetsstyringssystemet har feil og mangler. Eksempler:



- Prosedyre "Teknisk dokumentasjon Flytoget" (TEPR0006) refererer til en prosedyre som er utgått (TEPR0009). I prosedyren er det beskrevet at ansvarlig for prosedyren er "teknisk avdeling" som ikke lenger eksisterer som egen avdeling.
- Prosedyren "Endringer på togmateriell" (TEPR0016) ble erstattet av en prosessbeskrivelse i 2008, men har eksistert i sikkerhetsstyringsystemet helt frem til denne revisjonen ble gjennomført. Flytoget opplyste at prosedyren ikke har blitt benyttet i denne perioden.
- Prosedyren "Krav til underleverandører av materiell, komponenter og vedlikehold for tog" (TEPR0022) er ikke oppdatert i forhold til rollefordelingen i forbindelse med innføringen av teknisk sjef fra nyttår 2012. Prosedyren refererer til ovennevnte TEPR0016. Prosedyren bruker begrepene underleverandør og leverandør om hverandre.
- Flytoget har en link til beskrivelse hvordan kvalitetsrevisjoner skal gjennomføres i "Håndbok for styringssystem" (ADHB0001). Dokumentet det er linket til har referanser til feil forskrift og utgått standard. Det er også beskrevet at det er én medarbeider i Flytoget som har revisjonslederkompetanse, mens det under revisjonen har blitt opplyst at det nå er tre. Det fremgår ikke av dokumentet når det sist ble oppdatert. For å finne denne informasjonen må man gå gjennom endringsloggen til tidligere versjoner av håndboken lagret i Websak.
- Det er ikke samsvar mellom tapspotensial for personskade i Synergi og prosedyre for behandling og rapportering av uønskede hendelser (SIPR0022) (10 mot 14 dager fravær).
- To stillingsbeskrivelser hadde forbyttet deler av endringsbeskrivelser.

#### **Avvik 4**

På enkelte områder har ikke Flytoget utarbeidet nødvendige prosedyrer/bestemmelser for å ivareta sikkerheten.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3, første ledd:

*"Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten."*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Flytoget utfører verifikasjoner/stikkprøvekontroll hos leverandører. Det er ikke etablert prosedyre som beskriver hvordan disse skal gjennomføres og hvordan eventuelle funn klassifiseres, rapporteres og følges opp.
2. Det er ikke tydelig beskrevet hvilke forhold som avdekkes under vedlikehold som skal rapporteres til Flytoget som mulige uønskede hendelser (jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser), jf. TEPR0011.
3. Flytoget har ikke sikret at forhold som avdekkes under vedlikehold rapporteres raskt nok slik at videre rapportering til myndighetene kan gjøres innen regelverkets frister, jf. TEPR0011.

4. Sikkerhetssjef er ansvarlig for at "sikkerhetsrelevante forhold ivaretas ved kontraktsinngåelse med leverandører". Det er ingen mekanisme som sikrer at sikkerhetssjef involveres i prosessen med inngåelse av kontrakter og endring av kontrakter. Det vil være opp til kontraktsansvarlig å vurdere om kontrakten har sikkerhetsmessig betydning og underlegges sikkerhetsfaglig kvalitetssikring, jf. "Anskaffelser" (ØKPR0019) og "Håndbok for styringssystem" (ADHB0001) punkt 4.4.2.

### **Avvik 5**

Flytogets plan for oppnåelse av sikkerhetsmål er ikke tilfredsstillende.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-3, annet ledd:

*"Jernbanevirksomheten skal ha planer som viser når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås."*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Flytogets plan for å nå sikkerhetsmålene består av en liste aktiviteter som ikke er direkte koblet mot målene. Aktivitetene viser ikke når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås.

*Merknad: Det kan være vanskelig å lage planer for aktiv målstyring med så lave måltall som Flytoget har valgt, uten at disse er brutt ned i hensiktsmessige måleparametere/delmål.*

### **Avvik 6**

Flytoget kan ikke dokumentere at det konsekvent er benyttet risikovurderinger ved utvidelser av vedlikeholdsintervaller på kjøretøy.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1, første ledd:

*"Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre de risikovurderinger som er nødvendig for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko. Risikovurderingene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser."*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Flytoget kan ikke dokumentere at det konsekvent er benyttet risikovurderinger ved utvidelser av vedlikeholdsintervaller på kjøretøy. Eksempler på dette er:
  - Vedlikehold av vertikal-/horisontaldempere endret fra forebyggende til korrektivt vedlikehold.
  - Magnetskinnebrems endret fra forebyggende til korrektivt vedlikehold.

## **Avvik 7**

Interne revisjoner blir ikke planlagt slik at Flytoget sikrer at hele sikkerhetsstyringssystemet blir gjenstand for en intern revisjon over en gitt tid.

### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-1, første ledd:

*"Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av sitt sikkerhetsstyringssystem for å vurdere om det er tilfredsstillende implementert, vedlikeholdt og om det tilfredsstillende krav i eller i medhold av jernbanelovgivningen, samt kravene i sikkerhetsstyringssystemet som jernbanevirksomheten har etablert."*

### **Revisjonsbevis:**

1. Flytoget har delt sikkerhetsarbeidet inn i fire områder. Flytoget har informert om at interne revisjoner planlegges slik at alle disse fire områdene skal inngå i en intern revisjon i løpet av en syklus på tre år. Interne revisjoner planlegges likevel ikke slik at hele sikkerhetsstyringssystemet dekkes over en gitt tid.
2. Prosedyren som beskriver planlegging av interne revisjoner er ikke i samsvar med Flytogets opplyste praksis.

Kommentar: I sikkerhetsstyringsforskriftens kommentarer er det angitt at *"Revisjoner må omfatte hele sikkerhetsstyringssystemet, herunder jernbanevirksomhetens bestemmelser med tilhørende prosedyrer og tiltak. Ledelsen må ta stilling til hvor ofte revisjoner skal gjennomføres i forhold til virksomhetens art og det enkelte del-elements betydning. Vurderingene skal være dokumenterte, jf. § 3-2. Under revisjoner skal sikkerhetsarbeidets faktiske gjennomføring sammenlignes med de bestemmelser, prosedyrer og tiltak som er besluttet i jernbanevirksomheten. [...]"*

## **Avvik 8**

Flytogets oppfølging av vedlikeholdsleverandør sikrer ikke at forebyggende vedlikehold blir gjennomført innen fastsatte vedlikeholdsintervaller.

### **Avvik fra:**

Sikkerhetsforskriften § 11-2, andre ledd:

*"Jernbaneforetaket skal vedlikeholde kjøretøyet. Vedlikeholdet skal sikre at ingen systemer, deler eller komponenter forringes så mye at det fører til funksjonssvikt. Blant annet skal sikkerhetsmessige slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler være angitt, og terminer for vedlikehold og utskifting for alle sikkerhetskritiske komponenter skal være angitt. Jernbaneforetaket skal ha kontroll på utført vedlikehold."*

### **Revisjonsbevis:**

1. Flytoget har ikke etablert tilfredsstillende systemer som sikrer at det på forhånd blir innhentet tillatelse til overkjøring av vedlikeholdsintervallene i de tilfellene hvor vedlikeholdet ikke kan gjennomføres som planlagt. Se revisjonsbevis 2.

2. I prosedyren "Planleggingstoleranse" (TEPR0023) har Flytoget gitt mulighet for at inntil 10 % av S-merket forebyggende vedlikehold kan overkjøres med inntil 10 %. Overkjøring over 10 % skal avviksrapporteres i Synergi. Dette blir ikke gjort. Eksempler på dette er (fra mars 2011):
  - Kontroll av slitasjeelementer (15 000 km) overkjørt med
    - 27,3 % (4090 km), sett 71-08
    - 16,4 % (2458 km), sett 71-14
    - 13,6 % (2037 km), sett 71-04
  - Duggpunktskontroll hovedkompressor (15 000 km), overkjørt med
    - 21,4 % (3213 km), sett 71-01
    - 13,4 % (2009 km), sett 71-07

Flytoget opplyste at et togsett kjører ca. 1000-1400 km i løpet av en dag. I mars 2011 var det samlede km-baserte forebyggende vedlikeholdet overkjørt mer enn 10 % på 4,2 % og overkjørt inntil 10 % på 20,4 %.

*Merknad: Flytoget opplyste at det gjennom RAMS-møtene har blitt tatt tak i overkjøringen og at overkjøring av S-merket forebyggende vedlikehold skjer i mindre grad nå enn det gjorde i perioder i 2011.*

## 5 Observasjoner

### Observasjon 1

Flytogets oversikt over tiltak fra tidligere gjennomførte risikovurderinger kan bli lettere tilgjengelig.

#### Revisjonsbevis:

1. Flytoget har nettopp etablert en farelogg hvor tiltak identifisert i nye risikovurderinger skal samles. Tiltak fra tidligere gjennomførte risikovurderinger finnes bare i den enkelte risikovurdering. Risikovurderingene er lagret som journalposter under samme sak i Websak og tiltak identifisert i disse er derfor ikke tilgjengelig i en samlet oversikt.

*Merknad: Flytoget opplyste på slutten av revisjonen at det er blitt besluttet å samle informasjon fra gyldige risikoanalyser i fareloggen.*

### Observasjon 2

Flytogets oversikt over beslutninger som gjelder sikkerhet, og deres oppfølging, fra ulike fora kan bli bedre.

#### Revisjonsbevis:

1. Flytoget gjør beslutninger som gjelder sikkerhet i blant annet ledelsens gjennomgåelse, lederteammøter, fagmøte sikkerhet og møter i risikogruppen. Flytoget har ingen samlet oversikt over disse beslutningene og hvordan de følges opp.

*Merknad: Beslutninger om tiltak/forbedringer relatert til sikkerhet er i noen tilfelle tungt tilgjengelig ved at de bare framkommer som del av løpende tekst i til dels lange møtereferater. Det innebærer at det vil være krevende for virksomhetens ledelse å skaffe seg oversikt over beslutninger og følge opp disse.*

## **6 Andre forhold**

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

## **7 Gjennomføring**

<b>Formøte</b>	28. mars 2012
<b>Åpningsmøte</b>	18. april 2012
<b>Feltarbeid</b>	18., 20., 24. og 26. april 2012
<b>Sluttmøte</b>	26. april 2012