

NSB Gjøvikbanen AS

TILSYNSRAPPORT NR. 2013-26 Sikkerhetsstyring og vedlikehold

1	Bakgrunn og mål.....	3
2	Konklusjon	3
3	Avvikssammendrag	4
4	Avvik	4
5	Observasjoner.....	5
6	Andre forhold	6
7	Om revisjonen.....	6
7.1	Administrative data	6
7.2	Gjennomføring av revisjonen	6
7.3	Revisjonsomfang	6
7.4	Revisjonskriterier.....	6
7.5	Om revisjonsfunn	6
7.6	Tilsynsrapport	7
7.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	7
	Vedlegg 1 - Hjemmelstekster	8

1 Bakgrunn og mål

NSB Gjøvikbanen AS (NSBG) har sikkerhetssertifikat del A og del B for å drive persontrafikk på strekningen Gjøvik – Skøyen.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt NSBG gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Revisjonen skulle dekke sikkerhetsstyring med vekt på vedlikeholdsstyring av kjøretøy, avviksbehandling/oppfølging av hendelser og gjennomføring av interne revisjoner.

Revisjonen ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte årsprogram for tilsyn.

2 Konklusjon

Sikkerhetsarbeidet hos NSBG fremstår som systematisk og grundig. Styringen av vedlikehold av kjøretøy gjennomføres i tett samarbeid med vedlikeholdsleverandøren. Oppfølgingen av vedlikeholdsleverandøren foregår gjennom jevnlig møter.

Styringen av leverandøren kan forbedres. Kvaliteten på rapporteringen av feil på kjøretøy oppdaget under vedlikehold kan forbedres med tanke på hva som kan være av sikkerhetsmessig betydning.

Risikovurderingene kan forbedres og i større grad inkludere avdekkede feil og mangler på kjøretøy som er innmeldt i forbindelse med gjennomføring av vedlikehold. Det kan være en fare for at feil av sikkerhetsmessig betydning på kjøretøy som avdekkes under vedlikehold ikke blir inkludert i risikobildet for kjøretøy.

Rapportdato: 30.1.2014

Sign.: 

Geir-Bune Samstad
Revisjonsleder

Sign.: 

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

3 Avvikssammendrag

Tilsynet avdekket følgende avvik under revisjonen:

1. Det er mangler ved rapportering og oppfølging av jernbanehendelser og oppfølging av avvik.
2. Gjennomføringen av ledelsens gjennomgåelse har enkelte mangler.
3. Det er enkelte mangler i sikkerhetsstyringssystemet, blant annet innen oppfølging av vedlikeholdsleverandør.

4 Avvik

Avvik 1

Det er mangler ved rapportering og oppfølging av jernbanehendelser og oppfølging av avvik.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4 første ledd. Oppfølging av avvik.
og

Varslings- og rapporteringsforskriften § 6. Rapportering av jernbanehendelse

Revisjonsbevis:

1. Ledelsens gjennomgåelse for 2012 inneholder en vurdering av sikkerhetskritiske feil på kjøretøy. Denne vurderingen er kun basert på innrapporterte feil i Synergi. Det fremgår ikke om andre innmeldte feil på kjøretøy er vurdert.
2. Gjøvikbanen har mangler i den systematiske vurderingen av om feil som oppdages under vedlikeholdsoperasjoner har sikkerhetsmessige betydning.
3. Den sikkerhetsmessige vurderingen av betydningen og alvorlighetsgraden av de innrapporterte F1-feilene blir ikke dokumentert.
4. I overgangen fra IRMA til SAP er flere innmeldte feil ikke kategorisert i vedlikeholdsrapporten. Det er uklart hvor lenge dette vil vare.
5. Vedlikeholdsleverandøren måles på antall utestående feil men det gjøres ingen vurdering av om disse feilene, enkeltvis eller samlet, er av sikkerhetsmessig betydning.
6. Ikke alle jernbanehendelser blir rapportert, eksempelvis:
 - a. Brent isolator strømretter, datert 2.11.2013.
 - b. Bytte av defekt strømvtager, datert 8.2.2013.Merknad: Gjøvikbanen selv har ikke klassifisert disse forholdene som jernbanehendelser, og har derfor ikke rapportert dem.

Avvik 2

Gjennomføringen av ledelsens gjennomgåelse har enkelte mangler.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-8

Revisjonsbevis:

1. Ledelsens gjennomgåelse for 2012 har ingen dokumenterte vurderinger angående gyldigheten og eventuelle behov for oppdatering av risikovurderinger.
2. PR-63-01, prosedyre for ledelsens gjennomgåelse, stiller krav om at det skal gjøres en vurdering av om implementerte tiltak i forbindelse med risikovurderinger/-analyser har virket etter hensikt. Referatet til ledelsens gjennomgåelse for 2012 inneholder ingen beskrivelser av dette.

Avvik 3

Det er enkelte mangler i sikkerhetsstyringssystemet, blant annet innen oppfølging av vedlikeholdsleverandør.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3 første ledd. Prosedyrer m.m.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke beskrevet hvilke bestemmelser som gjelder for gjennomføring av vedlikeholdsmøter med vedlikeholdsleverandør, for eksempel for lukking av oppfølgingspunkter.
2. Samspillet mellom Gjøvikbanen og vedlikeholdsleverandøren i forhold til prioritering av utestående feil er ikke tydelig beskrevet.
3. Gjøvikbanen kan ikke dokumentere hvordan vedlikeholdsleverandørens vedlikehold av komponenter styres.
4. Prosedyre PR-61-02 (Prosedyre for oppfølging av kritiske materiellfeil) gir ikke klare føringer på rapporteringsnivå av feil på kjøretøy for overføring fra SAP/IRMA til Synergi. Det er mangelfullt dokumentert hvilke vurderinger og kriterier som ligger til grunn for overføring, eksempelvis:
 - a. Sliten strømvtager, sprekk i belg og slarkete midtrør, datert 8.2.2013.
 - b. Brent isolator strømretter, datert 2.11.2013.
5. Det er ikke dokumentert hvilke vurderinger som ligger til grunn for de konklusjoner og eventuelle gjennomføring av tiltak som blir vedtatt i RAMS-møtene.

5 Observasjoner

Observasjon 1

Det er ikke gjort en risikovurdering av endring av system for vedlikeholdsstyring.

Revisjonsbevis:

1. Gjøvikbanen har ikke gjort en selvstendig vurdering av om overgangen fra IRMA til SAP kan ha hatt en sikkerhetsmessig betydning.
Merknad: Vedlikeholdsleverandøren har gjort en risikovurdering av den eventuelle sikkerhetsmessige betydningen av overgangen til nytt system for vedlikeholdsstyring.

Observasjon 2

Beskrivelser av ansvar for oppgaver ved stedfortredelse kan forbedres.

Revisjonsbevis:

1. Det framgår ikke tydelig hvordan oppgaver av sikkerhetsmessig betydning ivaretas ved stedfortredelse.

6 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

7 Om revisjonen

7.1 Administrative data

Rapport nr.:	2013-26
Saksnr.:	13/1678
Virksomhet:	NSB Gjøvikbanen AS
Kontaktperson:	Svein Austheim
Revisjonslag:	Geir-Rune Samstad, revisjonsleder
	Katherine Hui, revisor
	Bogdan Popa, fagrevisor
	Nina Einarson, observatør

7.2 Gjennomføring av revisjonen

Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen. Tidspunktene for gjennomføringen var slik:

Formøte:	28.10.2013
Åpningsmøte:	12.11.2013
Feltarbeid:	12.-15.11.2013
Sluttmøte:	15.11.2013

7.3 Revisjonsomfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos NSB Gjøvikbanen AS. Den omfattet følgende aktiviteter og enheter: NSB Gjøvikbanen, Oslo S og Mantena Lodalen for verifikasjoner i forbindelse med vedlikehold av kjøretøy Type 69G.

7.4 Revisjonskriterier

Revisjonskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>.

7.5 Om revisjonsfunn

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 revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

Avvik er mangel på oppfyllelse av krav i eller i medhold av lov.

Observasjon er forhold som ikke er avvik, men som kan utvikle seg til det.

Vi forventer at virksomheten vurderer observasjoner og håndterer disse slik at de ikke utvikler seg til/bidrar til avvik.

7.6 Tilsynsrapport

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

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

Revisjonen er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

7.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse og å evaluere effekten av gjennomførte tiltak. Pålegg gis i et oversendelsesbrev der denne rapport følger som vedlegg.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik i forhold til alvorlighetsgrad. Virksomheten må selv vurdere alvorlighetsgrad og eventuelt behov for å prioritere gjennomføring av tiltak raskere enn frister tilsynet setter.

Der vi avdekker vesentlige mangler, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet/tillatelsen tilbake. Se for øvrig [Jernbanetilsynets hjemmeside](#) for mer informasjon om gjennomføring og oppfølging av tilsyn.

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3. Prosedyrer m.m.

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

Prosedylene og/eller bestemmelsene skal sikre overholdelse av gjeldende, nye og endrede tekniske og operasjonelle standarder og andre krav fastsatt i:

- a) jernbanelovgivningen, herunder forskrifter om tekniske spesifikasjoner (TSI),
- b) andre relevante regler,
- c) enkeltvedtak truffet av myndighetene.

Prosedylene og/eller bestemmelsene skal sikre samsvar med standarder og andre krav i hele virksomhetens og de enkelte delsystemenes livssyklus.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-5. Klare ansvarsforhold

Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellens ansvar og myndighet klart fremgår.

Den øverste ledelsen har ansvaret for at alle arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten er identifisert. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt ansvar og myndighet i forhold til arbeidsoppgavene er klart beskrevet.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-8. Ledelsens gjennomgåelse

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal ved behov og minst en gang per år, gjennomgå sikkerhetsstyringssystemet og resultater fra virksomhetenes sikkerhetsarbeid for å sikre at sikkerhetsstyringssystemet fortsatt er hensiktsmessig og oppdatert. Ved gjennomgåelsen skal det tas hensyn til blant annet:

- a) resultater og gjennomføring av tiltak etter interne revisjoner og revisjoner av leverandører, samt vurdering av samsvar med lovgivningens krav og interne krav,
- b) i hvilken grad sikkerhetsmål er oppnådd,
- c) nye og oppdaterte risikovurderinger,
- d) analyser av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser, avvik, korrigerende tiltak og forebyggende tiltak,
- e) oppfølgingstiltak etter ledelsens tidligere gjennomgåelser,
- f) endrede forutsetninger, herunder endringer i lover og/eller forskrifter.

Ledelsens gjennomgåelse skal avdekke eventuelle behov for endring i sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og handlingsplaner og andre deler av sikkerhetsstyringssystemet.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger

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.

Det skal fremgå hva som er formålet med de enkelte risikovurderingene samt hvilke forutsetninger og avgrensninger som er lagt til grunn.

Ved vesentlige endringer skal felles metode for risikovurderinger regulert i forskrift 12. mars 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) benyttes i den grad forskriften selv bestemmer.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4. Oppfølging av avvik

Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten, både isolert og i forhold til andre avvik.

Jernbanevirksomheten skal avdekke årsakene til avvikene og iverksette korrigerende tiltak. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er korrigert skal det gjennomføres kompensierende tiltak.

Varslings- og rapporteringsforskriften § 6. Rapportering av jernbanehendelse

Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager. Rapportering kan skje elektronisk.

Rapportering av jernbanehendelser skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten.