

## **Revisjon**

### **Flytoget AS**

# **Risikostyring ved anskaffelse og vedlikehold av kjøretøy**

**TILSYNSRAPPORT NR. 2019-02**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Konklusjon.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Avvik.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Observasjoner .....</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Andre forhold.....</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Om tilsynet .....</b>	<b>6</b>
6.1	Administrative data .....	6
6.2	Gjennomføring .....	6
6.3	Kriterier .....	7
6.4	Om avvik og observasjoner.....	7
6.5	Tilsynsrapport.....	7
6.6	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk .....	7
6.7	Veiledning om oppfølging av avvik og pålegg .....	7
6.8	Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten? .....	8

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

## 1 Bakgrunn og mål

Flytoget AS har sikkerhets sertifikat i medhold av jernbaneforskriften.

Tilsynet ble gjennomført som revisjon og var avgrenset til oppfølging av risikostyring ved anskaffelse av nye kjøretøy (type 78) og risikostyring ved vedlikehold av eksisterende kjøretøy (type 71).

Revisjonen hadde som mål å avklare om Flytoget AS gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen og omfattet dokumentgjennomgang og intervjuer.

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

## 2 Konklusjon

Det gjenstår noe forbedringsarbeid hos Flytoget AS innen sikkerhetsstyring, bl.a. etablering av risikoakseptkriterier og bruk av disse som beslutningskriterier. I risikovurderinger utført for testkjøring av nye kjøretøy er det ikke angitt risikoakseptkriterier.

Det er avdekket enkelte mangler i dokumentasjon av opplæring og sertifisering av instruktør og førere ifm. testkjøring.

Det er mangelfull dokumentasjon av ansvars- og myndighetsforhold når det gjelder innvilgelse av dispensasjon ved utførelse av planlagt vedlikehold av eksisterende kjøretøy.

Data og hendelser, som registreres ved vedlikehold av eksisterende kjøretøy, benyttes ikke på en systematisk måte til å analysere årsaker til feil og identifisere sikkerhetsrisiko.

Rapportdato: 12.04.2019

---

Øystein Ravik  
Avdelingsdirektør  
*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer*

Ilisabé Bauer  
Revisjonsleder

### **3 Avvik**

#### **Avvik 1**

Flytoget AS har ikke etablert risikoakseptkriterier som er egnet som beslutningsstøtte.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4 Risikoakseptkriterier

#### **Revisjonsbevis:**

1. Risikovurderingene som ble gjennomført ifm. testkjøring inneholder ingen dokumenterte risikoakseptkriterier.

#### Merknad:

Det er ikke angitt risikoakseptkriterier som er knyttet til testplanen og planlagte testaktivitetene.

#### **Avvik 2**

Flytoget AS oppfyller ikke krav om uavhengighet mellom instruktør og sensor ved gjennomføring av opplæring og prøving for sertifisering av førere til testkjøring.

#### **Avvik fra:**

Førerforskriften § 3 Grunnkrav til førersertifisering - § 3b Kommisjonsvedtak 2011/765/EU artikkel 9 d

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er ikke dokumentert at instruktøren og sensoren har uavhengige oppgaver, og at begge er godkjent for opplæring og sertifisering av førere.
2. Instruktøren som gir opplæring og sertifiserer testførere har gitt seg selv opplæring og sertifisering for aktuell strekning.

#### **Avvik 3**

Krav til utstedelse/oppdatering av førers sertifikat er ikke oppfylt ifm. testkjøring.

#### **Avvik fra:**

Førerforskriften § 7 Utstedelse og gyldighet av sertifikat m.m., tredje ledd jf. § 3, første ledd

#### **Revisjonsbevis:**

1. Sertifikater for førere er oppdatert før opplæring og prøving for sertifisering på strekningen ble gitt av Flytoget AS.
2. Flytoget AS gjennomfører teoretisk opplæring av førere på strekninger som benyttes til testkjøring basert på strekningsbeskrivelser mottatt fra infrastruktureier.

#### **Avvik 4**

Flytoget AS mangler en oppdatert beskrivelse av hvordan ansvar og myndighet er fordelt ift. arbeidsoppgaver knyttet til vedlikehold av eksisterende kjøretøy.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-5 Klare ansvarsforhold

**Revisjonsbevis:**

1. Det er ikke dokumentert hvem som har myndighet til å gi dispensasjon fra planlagte vedlikeholdsintervaller.

Merknad: Dokumentasjonen gjelder stillingsbeskrivelsene og prosedyremanual for vedlikehold av kjøretøy som ikke er oppdatert iht. dagens organisering, hvor stillingen til materiellsjef ikke er besatt.

**Avvik 5**

Det er mangelfull dokumentert hvordan Flytoget AS vurderer alle relevante forhold og risikoer forbundet med dispensasjoner som innvilges vedlikeholdsleverandøren.

**Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1 Krav til sikkerhetsstyringssystem, jf. § 3-2 Dokumentasjon

**Revisjonsbevis:**

1. Flytogets system for bruk av dispensasjoner inkludert varighet og vurdering av risiko, ved f.eks. overskridelse av vedlikeholdsintervaller i tid eller kilometer, er ikke tilstrekkelig dokumentert.

**Avvik 6**

Flytoget AS vurderer ikke systematisk hvilken betydning vedlikeholdsleverandørens rapportering av korrektiv vedlikehold på sikkerhetskritiske funksjoner har for sikkerheten og heller ikke hvorvidt Flytoget plikter å vidererapportere til Statens jernbanetilsyn.

**Avvik fra:** Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4 Oppfølging av avvik, jf. Varslings- og rapporteringsforskriften § 6 Rapportering av jernbanehendelse

**Revisjonsbevis:**

1. Flytogets vedlikeholdsleverandør på kjøretøyene rapporterer det korrektive vedlikeholdet som utføres på sikkerhetskritiske funksjoner.
2. Flytoget AS har ikke systematisk og dokumentert gjennomgang av disse rapportene, for eksempel med tanke på den sikkerhetsmessige betydningen av dette korrektive vedlikeholdet, eller om det skal rapporteres som hendelser.

**Merknad 1:**

Det var uklart hvordan rapporter fra Mantena på utført korrektiv vedlikehold brukes i Flytoget AS sin sikkerhetsstyring for å avdekke årsakene til avvik/feil og iverksette tiltak for å hindre gjentakelse.

**Merknad 2:**

Det er mangelfull dokumentert at innholdet i rapportene på utført korrektiv vedlikehold fra Mantena blir klassifisert og sortert med tanke på videre rapportering, bl.a. til tilsynsmyndighet.

## 4 Observasjoner

### Observasjon 1

Flytoget AS minsker vedlikeholdsintervaller slik at feil slutter å inntreffe i drift uten at det foretas systematiske vurderinger av rapporterte avvik og relevante risikoer.

#### Revisjonsbevis:

1. Flytoget AS benytter i liten grad og ikke på en strukturert måte risikoanalyser, evaluering av trender og statistikk før endringer i vedlikeholdsintervaller gjennomføres, for eksempel endring av frekvens for bytte av bolter på akselkassedemper, torsjonsstagfeste m.m.

## 5 Andre forhold

Det er ikke gjennomført risikoanalyser for alle strekninger som er angitt i testplanen slik at testpersonell holdes informert om aktuelle risikoaspekter og iverksettelse av risikoreducerende tiltak.

## 6 Om tilsynet

### 6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2019-02
Saksnr.:	19/240
Virksomhet:	Flytoget AS
Kontaktperson:	Ilisabé Bauer
Revisjonslag:	Geir-Rune Samstad, fagrevisor Bogdan Popa, fagrevisor Ilisabé Bauer, revisjonsleder

### 6.2 Gjennomføring

#### 6.2.1 Tidsbruk

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

Formøte:	12.02.2019
Åpningsmøte:	18.03.2019
Feltarbeid:	18.-19.03.2019
Sluttmøte:	21.03.2019

#### 6.2.2 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Flytoget AS, og omfattet følgende aktiviteter og enheter:

- Prosjekt Anskaffelse av nye flytog (typ 78), prosjektorganisasjon
- Vedlikehold eksisterende kjøretøy (typ 71), enhet Drift og teknisk

#### 6.2.3 Måloppnåelse

Målene for revisjonen, dekningen av revisjonsomfanget og revisjonskriteriene er oppnådd.

### 6.3 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: [www.sjt.no](http://www.sjt.no).

### 6.4 Om avvik og observasjoner

Tilsyn er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe objektive bevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Tilsynsbevisene vil være grunnlaget for 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.

### 6.5 Tilsynsrapport

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

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

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

### 6.6 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 rapporten følger som vedlegg.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik basert på 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. Vår hjemmeside gir mer informasjon om [virkemiddelbruk](#).

### 6.7 Veiledning om oppfølging av avvik og pålegg

Vi har ofte erfart at det er krevende for virksomhetene å godtgjøre at pålegg om å rette avvik er tilfredsstillende oppfylt. Vi har derfor utarbeidet veiledere og tilbyr veiledning til virksomhetene for å gjøre oppfølgingsprosessen mindre krevende.

På tilsynets internettside finnes en veiledning om oppfølging av avvik: [Oppfølging av avvik og uønskede hendelser](#). Her beskrives bla. ulike metoder som kan benyttes for å fastsette årsaker til avvik og det er gitt eksempler på ulike måter å evaluere effekt av tiltak på.

På internettsiden finnes også en veiledning om gjennomføring og oppfølging av pålegg: [Gjennomføring og oppfølging av tilsyn](#). For å unngå krevende ekstraarbeid oppfordrer vi virksomheten til å lese avsnittet «Oppfølging etter tilsyn» nøye.

## **6.8 Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?**

SJT skal bidra til sikkerhet på jernbanen, og tilsynsaktiviteter er viktige virkemidler. Arbeidet krever mye personell og tid fra dem vi fører tilsyn med og oss. Det er viktig at tilsyn gjennomføres effektivt, med søkelys på det viktigste for sikkerheten.

Vi ønsker å være tydelige i vår kommunikasjon, og at tilsynsbesøk skal oppfattes som nyttig for sikkerhetsarbeidet. Vi ønsker derfor en vurdering av gjennomføringen av dette tilsynet og rapporten.

Vår kontaktperson i virksomheten vil snart motta en epost-invitasjon til å svare på en elektronisk tilfredshetsundersøkelse. Den er ikke anonym, og kan besvares flere ganger og av flere personer. Vi ønsker flest mulige tilbakemeldinger om tilsynet.

Vi vil ikke svare direkte på vurderingene eller innspillene som kommer (med mindre vi blir bedt om det), men se trender og utvikling over tid og inkludere dette i vårt forbedringsarbeid.



## **Vedlegg 1 - Hjemmelstekster**

### **Sikkerhetsstyringsforskriften**

#### **§ 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem**

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.

Infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal ta hensyn til virkningene av forskjellige jernbaneforetaks virksomhet på det nasjonale jernbanenettet og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle jernbaneforetak å drive i samsvar med krav i jernbanelovgivningen, samt krav i og vilkår fastsatt i deres sikkerhetssertifikat.

#### **§ 3-2. Dokumentasjon**

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

Jernbanevirksomheten skal ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt.

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

#### **§ 4-4. Risikoakseptkriterier**

Den øverste ledelsen har ansvaret for å etablere risikoakseptkriterier. Kriteriene skal omfatte personer, eiendom og miljø.

Risikoakseptkriteriene skal være egnet som beslutningskriterier for de problemstillinger og detaljeringsnivå risikovurderingene skal dekke.

Kriteriene skal omfatte risiko som virksomheten representerer og blir eksponert for samlet sett samt den risiko virksomheten utgjør for individer og lokale forhold.

Kriteriene skal være fastlagt før risikovurderingen gjennomføres.

Risikoakseptkriteriene skal være basert på sannsynlighet og konsekvens. Vurderingene som ligger til grunn for utformingen av kriteriene skal dokumenteres.

#### **§ 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.

#### **§ 7-4. Oppfølging av avvik**

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

Jernbanevirksomheten skal rette avvik, avdekke årsakene til avvikene og iverksette tiltak for å hindre gjentakelse. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er rettet skal det ved behov gjennomføres kompenserende tiltak.

### **Førerforskriften**

#### **§ 3. Grunnkrav til førersertifisering**

Førere skal være skikket og ha nødvendige kvalifikasjoner for å kunne utføre arbeidsoppgaver som er tillagt førere av trekraftkjøretøy på en selvstendig, ansvarlig og sikker måte. Førere skal inneha et førerbevis og et sertifikat. Førerbevis og sertifikat skal alltid medbringes under framføring og kunne fremvises Statens jernbanetilsyn på forespørsel.

Hvis en fører fra en tredjestat skal føre trekraftkjøretøy utelukkende på grensekryssende strekninger av det nasjonale jernbanenettet, kan førerens sertifiseringsdokumenter godkjennes i samsvar med bilaterale avtaler med vedkommende tredjestat.

#### **§ 3b.**

Kommisjonsvedtak [2011/765/EU](#) av 22. november 2011 om kriterier for godkjenning av opplæringsentra for opplæring av førere, om kriterier for godkjenning av sensorer og kriterier for organisering av prøver etter europaparlaments- og rådsdirektiv [2007/59/EF](#) gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

#### **§ 7. Utstedelse og gyldighet av sertifikat m.m.**

Føreren må inneha et gyldig førerbevis for å få utstedt sertifikat. Videre må føreren bestå periodiske prøver etter § 19 for at sertifikatet fortsatt skal være gyldig.

Sertifikat utstedes av jernbanevirksomheten som vedkommende fører er tilknyttet. Sertifikatet eies av jernbanevirksomheten som utsteder det. Føreren har rett til å få en bekreftet kopi av sertifikatet.

Jernbanevirksomheten skal som en del av sitt sikkerhetsstyringssystem etablere egne, dokumenterte fremgangsmåter for utstedelse, oppdatering, suspensering og tilbakekalling av sertifikater, herunder intern klagebehandling av slike saker. Jernbanevirksomheten skal påse og kontrollere at førere tilknyttet virksomheten har gyldig førerbevis og sertifikat.

Når en fører slutter å arbeide for en jernbanevirksomhet, skal jernbanevirksomheten straks underrette Statens jernbanetilsyn om dette.

Et sertifikat blir ugyldig når innehaveren av dette ikke lenger er ansatt som fører. Innehaveren skal imidlertid få en bekreftet kopi av sertifikatet og av all dokumentasjon av førerens opplæring, kvalifikasjoner, erfaring og yrkeskompetanse. Når en jernbanevirksomhet utsteder et sertifikat til en fører, skal de ta hensyn til alle disse dokumentene.

## **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.