

**SJ AB**

**Revisjon med tema**

**Risikostyring og avviks-/  
hendelseshåndtering relatert til kjøretøy**

**TILSYNSRAPPORT NR. 2020-05**

<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>5</b>
<b>5</b>	<b>Andre forhold.....</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Om tilsynet .....</b>	<b>5</b>
6.1	Administrative data .....	5
6.2	Gjennomføring .....	5
6.3	Omfang .....	5
6.4	Måloppnåelse .....	5
6.5	Kriterier .....	6
6.6	Om avvik og observasjoner.....	6
6.7	Tilsynsrapport.....	6
6.8	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk .....	6
6.9	Veiledning om oppfølging av avvik og pålegg .....	6
6.10	Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten? .....	7
	<b>VEDLEGG – FORSKRIFTSTEKST .....</b>	<b>8</b>
	Sikkerhetsstyringsforskriften .....	8
	Varslings- og rapporteringsforskriften .....	9

## **1 Bakgrunn og mål**

SJ AB har sikkerhets sertifikat (B-sertifikat) i medhold av lisensforskriften.

Tilsynet var avgrenset til virksomhetens styring av risiko og håndtering av avvik og hendelser relatert til kjøretøy som anvendes til trafikk i Norge.

Tilsynet ble gjennomført som en revisjon, via Microsoft Teams, på bakgrunn av tilsynets fastlagte årsprogram for tilsyn.

## **2 Konklusjon**

SJ AB driver togtrafikk i flere nordeuropeiske land og er en stor organisasjon som utfører mye godt sikkerhetsarbeid.

Revisjonen avdekket at det gjenstår noe forbedringsarbeid hos SJ AB innen sikkerhetsstyring. Det er enkelte mangler i dokumentasjon av risikovurderinger og ved rapportering og håndtering av hendelser.

Rapportdato: 14.09.2020

Øystein Ravik  
*Avdelingsdirektør*

Ilsabé Bauer  
*Revisjonsleder*

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer*

### **3 Avvik**

#### **Avvik 1**

Det mangler klare retningslinjer i styringsdokumentene på hvordan systemene skal avgrenses for å anvende SJ AB sine risikoakseptkriterier i risikoanalyser.

#### **Avvik fra:**

*Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4 2. ledd Risikoakseptkriterier*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er ulik oppfatning blant intervjuede om risikoakseptkriteriene gjelder for hele virksomheten eller for en enkel strekning.

#### **Avvik 2**

Det er mangler i forhold til hvilke forutsetninger som legges til grunn for strekningsvise risikovurderinger og hvordan risikovurderingene følges opp.

#### **Avvik fra:**

*Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1 2. ledd Risikovurderinger, § 6-2 ledd Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Risikovurderingene for trafikk på strekningene i Norge ble ikke fulgt opp og oppdatert i henhold til SJ AB sine interne krav, jf. SJF 001.2 kapittel 5.2 Rappportsamlingen «Sträckningsriskbedömningar skal uppdateras vid större ändringar och ses över minst vartannet år.» Dokumentasjon på risikovurderingene av strekninger Charlottenberg – Oslo og Kornsjø – Halden er fra november 2016 og av strekning Bjørnfjell – Narvik fra mars 2018.

#### *Merknad:*

1. SJ lager egne strekningsbeskrivelser som bl.a. baseres på Bane NOR sine strekningsbeskrivelser uten å angi hvilken versjon av Bane NOR sine beskrivelser ble benyttet. SJ AB sine strekningsbeskrivelser for strekningene Charlottenberg – Oslo og Ofofbanen gjelder fra april 2020, for strekningen Kornsjø - Halden gjelder fra september 2018.
2. Det er ikke angitt hvilken versjon av strekningsbeskrivelser, hverken Bane NOR eller SJ sine, som ble anvendt som forutsetning i de strekningsvise risikovurderingene.

#### **Avvik 3**

Fareidentifiseringen ved gjennomføring av risikovurdering er mangelfull.

#### **Avvik fra:**

*Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1 4. ledd Risikovurderinger*

#### **Revisjonsbevis:**

1. SJ AB har ingen rutiner for å gjennomføre risikovurderinger før et tog tillates framført videre dersom ATC blir uvirksom underveis.

#### **Avvik 4**

Det er underrapportering av jernbanehendelser til SJT.

#### **Avvik fra:**

*Varslings- og rapporteringsforskriften § 6 Rapportering av jernbanehendelser*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Feil på materiell under kjøring med betydning for sikkerheten som oppdages under vedlikehold og som er utenfor det fastsatte vedlikeholdsprogrammet rapporteres ikke til SJT.

## **4 Observasjoner**

Det ble ikke notert observasjoner under revisjonen.

## **5 Andre forhold**

Det ble ikke notert andre forhold i forbindelse med revisjonen som er relevant i forhold til SJ AB sitt B-sertifikat.

## **6 Om tilsynet**

### **6.1 Administrative data**

Rapport nr.:	2020-05
Saksnr.:	20/452
Virksomhet:	SJ AB
Kontaktperson:	Peter Sjöquist, Christer Södergren
Revisjonslag:	Mette Mjelstad, Bogdan Popa, Muhammad Juned Akhtar, Knut Sætorp og Ilsabé Bauer

### **6.2 Gjennomføring**

Virksomheten har gitt nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring.

Åpningsmøte:	07.09.2020
Feltarbeid:	07. - 08.09.2020
Sluttmøte:	08.09.2020

### **6.3 Omfang**

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og intervju med ansatte i SJ AB via Microsoft Teams.

### **6.4 Måloppnåelse**

Foruten å avdekke hvorvidt SJ AB gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen, hadde tilsynet som mål å se på virksomhetens styring av risiko og håndtering av avvik og hendelser som er relatert til kjøretøy.

Målet med revisjonen ble oppnådd.

## 6.5 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)

## 6.6 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. 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.

## 6.7 Tilsynsrapport

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

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.

## 6.8 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.

På tilsynets hjemmeside er det gitt nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [avviksoppfølging](#)

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 sikkerhetsattest/tillatelsen tilbake. Vår hjemmeside gir mer informasjon om [virkemiddelbruk](#).

## 6.9 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.

### **6.10 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 – FORSKRIFTSTEKST**

### **Sikkerhetsstyringsforskriften**

#### **§ 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 utforming av kriteriene skal dokumenteres.

#### **§ 6-1. Risikovurderinger**

Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre de risikovurderinger som er nødvendige 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 risikovurderinger samt hvilke forutsetninger og avgrensninger som ligger til grunn.

Risikovurderinger skal gjennomføres i henhold til anerkjente og hensiktsmessige metoder.

Fareidentifiseringen som inngår i risikovurderingen, skal være på et tilstrekkelig detaljert nivå.

Ved behov skal det utføres sensitivitetsvurdering for å fastslå om risikovurderingen er tilstrekkelig robust.

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.

#### **§ 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger**

Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. Jernbanevirksomheten skal gjennomføre nødvendige tiltak for håndtering av risikoer identifisert i risikovurderinger, eventuelt i samarbeid med andre jernbanevirksomheter og/eller tredjeparter.

Ved endringer i forutsetninger eller avgrensninger av risikovurderinger, eller når det foreligger annen ny kunnskap av betydning for vurderingene, skal risikovurderingene oppdateres.

Jernbanevirksomheten skal ha oversikt over utførte risikovurderinger, samt deres gyldighetsstatus, forutsetninger og avgrensninger. Det skal sikres samsvar mellom vurderinger som utfyller eller bygger på hverandre.



## **Varslings- og rapporteringsforskriften**

### **§ 6. Rapportering av jernbanehendelser**

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

Rapportering av jernbanehendelser skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten.