

Go-Ahead Norge AS Revisjon

**Risikovurderinger, uønskede hendelser,
opplæring og beredskap**

TILSYNSRAPPORT NR. 2020-09

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvik.....	4
4	Observasjoner	5
5	Andre forhold.....	5
6	Om tilsynet	6
6.1	Administrative data	6
6.2	Gjennomføring	6
6.3	Kriterier	6
6.4	Om avvik og observasjoner.....	6
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?	7

1 Bakgrunn og mål

Go-Ahead Norge AS har lisens og sikkerhets sertifikat del a og del b, med gyldighet fra 15.12.2019, for å drive persontrafikk på Sørlandsbanen.

Tilsynet ble gjennomført som revisjon via Teams. Revisjonen ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte årsprogram for tilsyn, og hadde som mål å avklare om Go-Ahead Norge AS gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen.

Revisjonen dekket sikkerhetsstyring med spesiell vekt på risikovurderinger, oppfølging av uønskede hendelser, opplæring og beredskap.

2 Konklusjon

Go-Ahead Norge AS framstår som en kompetent organisasjon med engasjerte medarbeidere. Sikkerhetsstyringssystemet, som ble etablert i forkant av oppstart av drift, er oversiktlig og strukturert. Etter oppstart er det ikke gjennomført en evaluering av sikkerhetsstyringssystemet eller gjennomførte risikoreduserende tiltak. Dette gjelder for eksempel gjennomføring av interne revisjoner og oppfølging av den overordnede risikovurderingen. Det vil derfor oppstå et behov for oppdatering av sikkerhetsstyringssystemet.

Det er planlagt en del sikkerhetsaktiviteter som en del av Go-Aheads etablering av sikkerhetskultur, men disse er foreløpig utsatt på grunn av Corona-situasjonen.

Go-Ahead har underrapportering av hendelser.

Rapportdato: 14.10.2020

Sign.:

Arild Bruun

Seniorrådgiver tilsyn

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Geir-Rune Samstad

Revisjonsleder

3 Avvik

Avvik 1

Ikke alle hendelser blir rapportert til SJT

Avvik fra:

Varslings- og rapporteringsforskriften §§ 5 og 6

Tilsynsbevis:

1. Ikke alle hendelser rapporteres til tilsynet.
2. Hendelser fremstår som rapportert til SJT i Go-Aheads saksbehandlingssystem, men er likevel ikke rapportert.
3. Det er ingen styrt prosess som sørger for at feil på materiell under kjøring med betydning for sikkerheten og som avdekkes under vedlikehold rapporteres internt i Go-Aheads avvikssystem.

Merknad:

Dette betyr at feil på materiell under kjøring heller ikke blir rapportert til SJT som hendelse.

Avvik 2

Det er mangler ved sikkerhetsstyringen

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2

Tilsynsbevis:

1. Ikke alle tiltak identifisert i beredskapsregisteret er dokumentert fulgt opp i aksjonslista.

Merknad:

Det ble opplyst at de to tiltakene som ble undersøkt under revisjonen var gjennomført.

2. Det er ingen styrt prosess som sørger for at feil på materiell under kjøring med betydning for sikkerheten og som avdekkes under vedlikehold rapporteres internt i Go-Aheads avvikssystem.
3. Virksomheten har ikke gjennomført planlagte interne revisjoner.

Merknad:

Det ble opplyst under revisjonen at interne revisjoner ikke var gjennomført pga Covid-19.

Avvik 3

Sikkerhetsstyringssystemet er mangelfullt og ikke oppdatert

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 3-2

Tilsynsbevis:

1. Det fremkommer ikke av styrende dokumentasjon hvem som beslutter at tog kan framføres med feil.

Merknad:

Under intervjuer fremkommer det at alle i praksis er omforent om hvem som tar avgjørelsen om framføring av tog med feil.

2. Det fins ingen dokumentasjon på hvilken vurdering som skal gjøres og som faktisk gjøres ved framføring av tog med feil.

Merknad:

Det er satt i gang et arbeid med å utarbeide sjekklister som skal brukes til vurdering.

3. Det er i styringssystemet vist til detaljerte opplæringsplaner. Disse opplæringsplanene er ikke implementert i styringssystemet.

Merknad:

Det ble opplyst under revisjonen at opplæringsmaterieell er etablert og benyttet i opplæringen.

Avvik 4

Avvikshåndtering for interne revisjoner er mangelfull

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4

Tilsynsbevis

1. Avvik fra plan for interne revisjoner er mangelfullt avvikshåndtert.

4 Observasjoner

Observasjon 1

Sikkerhetsstyringssystemet er ikke evaluert og oppdatert etter oppstart

Tilsynsbevis:

1. Ikke all styrende dokumentasjon er oppdatert etter igangsatt drift.

Observasjon 2

Overordnet risikovurdering er ikke fulgt opp eller oppdatert

Tilsynsbevis:

1. Det er gjennomført en årsaksanalyse av PASS-hendelser uten at tiltak for å forhindre PASS-hendelser fra overordnet risikovurdering er vurdert.
2. Effekten av gjennomførte tiltak identifisert i den overordnede risikovurderingen er ikke evaluert.
3. Den overordnede risikovurderingen er ikke oppdatert etter igangsatt drift.

5 Andre forhold

Ikke alle planlagte aktiviteter innen sikkerhetsstyring er gjennomført, for eksempel planlagte samlinger for å sette preg på organisasjonen, kulturbygging og fokus på rapportering av hendelser. Dette er utsatt inntil videre pga Covid-19, men planlagt gjennomført i løpet av høsten 2020.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2020-09
Saknr.:	20/970
Virksomhet:	Go-Ahead Norge AS
Kontaktperson:	Jan Vetle Moen
Revisjonslag:	Ida Valen Rukke, Ine Ancher Grøn, Tom Helsinghof og Geir-Rune Samstad

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:

Åpningsmøte:	25.08.2020
Feltarbeid:	25.-27.08.2020
Sluttmøte:	02.09.2020

6.2.2 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og intervjuer via TEAMS.

6.2.3 Måloppnåelse

Innen tema risikovurderinger konsentrerte revisjonen seg i all hovedsak om den overordnede risikovurderingen og oppfølgingen av tiltak, blant annet evaluering av effekt og vurdering av behov for oppdatering av den overordnede risikovurderingen etter erfaring med drift. Det ble i liten grad sett på andre risikovurderinger.

Innen tema oppfølging av uønskede hendelser ble det sett om det var en underrapportering av hendelser internt i Go-Ahead og eventuelt til SJT.

Innen tema opplæring ble det sett på styringen av sertifisering av førere.

Innen beredskap ble det verifisert om tiltak i beredskapsanalysen var gjennomført.

6.3 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: 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 utarbeidet veiledere og tilbyr veiledning til virksomhetene for å bidra til oppfølgingsprosessen.

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](#).

6.8 Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?

Vi ønsker at våre tilsyn 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

Avvik 1

Avvik fra:

Varslings- og rapporteringsforskriften §§ 5 og 6

«§ 5. Rapportering av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse

Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse skriftlig til både undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten så snart som mulig og senest innen 72 timer. Rapportering kan skje elektronisk.

Rapportering skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten og undersøkelsesmyndigheten i fellesskap.

§ 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.»

Avvik 2

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2

«§ 2-2. Krav om sikkerhetsstyring

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.»

Avvik 3

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 3-2

«§ 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.»

Avvik 4

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2, andre ledd

«§ 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.»

Avvik 5

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4

«§ 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 kompensierende tiltak.»