

## **Vy Tog AS Revisjon**

### **Sikkerhetsstyring, risikovurderinger, opplæring, beredskap og uønskede hendelser**

**TILSYNSRAPPORT TOG-21-15**

<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

## 1 Bakgrunn og mål

Vy Tog AS har lisens og sikkerhets sertifikat til å drive persontransport. Virksomheten trafikkerer Bergensbanen og lokaltrafikk rundt Bergen.

Tilsynet ble gjennomført som revisjon, og ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte årsprogram for tilsyn.

Revisjonen hadde som mål å avklare om Vy Tog AS gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Revisjonen er en oppfølging av tildeling av nytt sikkerhets sertifikat og omfattet sikkerhetsstyring med spesiell vekt på risikostyring, oppfølging av hendelser, opplæring og beredskap.

## 2 Konklusjon

Vy Tog AS sitt sikkerhetsarbeid er systematisk og drevet med høy faglig kompetanse. Mye av sikkerhetsarbeidet er videreført fra Vy Persontog, som trafikkerte denne strekningen tidligere.

Det gjennomføres jevnlig mindre beredskapsøvelser i form av blant annet table top-øvelser.

Det er en god og systematisk oppfølging av rapporterte hendelser, inkludert forhold som berører kjøretøy.

Det er enkelte behov for forbedringer av dokumentasjonen som inngår i sikkerhetsstyringssystemet.

Rapportdato:

Sign.: 01.12.2021

Sign.:

Øystein Ravik

Geir-Rune Samstad

*Avdelingsdirektør tilsynsavdelingen*

*Revisjonsleder*

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer*

### **3 Avvik**

#### **Avvik 1**

**Dokumentasjonen av de vurderingene som ligger til grunn for de risikoakseptkriteriene som benyttes er mangelfull**

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4, femte ledd

#### **Tilsynsbevis:**

1. Vurderinger som ligger til grunn for etablering av risikoakseptkriterier er ikke dokumentert

#### **Merknad:**

Sikkerhetsstyringsforskriftens § 4-4 stiller krav om etablering om risikoakseptkriterier. Det forventes at deres egen øverste ledelse etablerer risikoakseptkriterier, som skal blant annet være egnet som beslutningstøtte ved gjennomføring av risikovurderinger. De vurderingene som ligger til grunn for de etablerte risikoakseptkriteriene skal dokumenteres. De risikoakseptkriteriene som dere benytter kommer fra den tiden Vy Persontog drev strekningen og er videreført uten at deres egen øverste ledelse har gjort en egen vurdering av for eksempel egnethet som beslutningstøtte ved gjennomføring av risikovurderinger.

#### **Avvik 2**

**Opplæringsplanene for lokførere er mangelfulle**

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3 første ledd

#### **Tilsynsbevis:**

1. Vy Tog AS har ikke etablert egne opplæringsplaner, for eksempel for lokførere

#### **Merknad 1:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3 stiller blant annet krav til at jernbaneverksomheten skal ha opplæringsprogrammer for egne ansatte, samt krav og systemer som sikrer at de ansattes kompetanse opprettholdes slik at arbeid av betydning for sikkerheten kan utføres på en tilfredsstillende måte. Dette betyr at dere selv skal definere innholdet i opplæringen til sine ansatte, inkludert lokførere. Dere benytter i dag opplæringsplanen til Vygruppen AS. Dette er ikke i tråd med sikkerhetsforskriften. Sikkerhetsforskriften krever at dere skal gjennomføre opplæring etter deres egne opplæringsplaner.

#### **Avvik 3**

**Sikkerhetsstyringssystemet mangler beskrivelser av barrierene som er etablert mot at enkeltfeil skal kunne føre til storulykker**

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3, første ledd og § 2-3.

#### **Tilsynsbevis:**

1. Styrende dokumentasjon inneholder ikke beskrivelser av bruk og oversikt over barrierer som er etablert

Merknad:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-3 stiller krav til at det skal etableres barrierer som reduserer sannsynligheten for at feil, fare- og ulykkessituasjoner utvikler seg. Barrierene skal være identifisert og det skal være kjent i virksomheten hvilke barrierer som er etablert og hvilken funksjon de har. Dere har etablert flere barrierer, men disse er ikke beskrevet i sikkerhetsstyringssystemet som for eksempel interne bestemmelser, prosedyrer eller som en del av forutsetningen i de gjennomførte risikovurderingene. Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3 forventer at dere skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydningen for sikkerheten. Dette gjelder også beskrivelser av hvilke barrierer som er etablert for å ivareta sikkerheten.

#### **Avvik 4**

##### **Beredskapen er ikke dimensjonert på grunnlag av resultatene i beredskapsanalyser**

**Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7, første ledd

**Tilsynsbevis:**

1. Det mangler en oversikt over gjennomførte beredskapstiltak.
2. Beredskapstiltak kan ikke spores tilbake til overordnet beredskapsanalyse og -planer.

Merknad:

Den etablerte beredskapen i Vy Tog AS er basert på erfaringer opparbeidet over flere år med trafikk på strekningen og ikke en systematisk prosess. Dere opplyste under revisjonen at det er påbegynt ett arbeid med å gå gjennom den etablerte beredskapen med tanke på å systematisere de analysene og planene som fins.

#### **Avvik 5**

##### **Enkelte punkter i sikkerhetsstyringen er ikke etterlevd**

**Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2, annet ledd, og § 4-1

**Tilsynsbevis:**

1. Vy Tog AS har i en intern revisjon, gjennomført i april 2021, avdekket at det er enkelte mangler i evaluering av effekt av gjennomførte tiltak i risikovurderinger. Funnet i denne interne revisjonen er ikke vurdert fulgt opp med vurdering av effekt av tiltak for å lukke dette funnet.

Merknad:

Det er også et krav i sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4 at effekten av tiltak gjennomført for å korrigere avvik både fra interne bestemmelser og jernbanelovgivningen skal evalueres.

2. Vy Tog AS dokumenterer ikke vurderingen som er underlag for beslutningen om kjøring uten virksom ATC.

Merknad:

Intern bestemmelse TPR-00417 beskriver hvilke retningslinjer dere har for kjøring av tog uten virksom ATC. Dokumentet inneholder kriterier som bør være med i vurderingen av om det er akseptabelt å kjøre videre når feilen oppstår. Det er et krav i TPR-00417 at hendelse og vurderingen skal dokumenteres i Synergi.

## 4 Observasjoner

### Observasjon 1

Beskrivelsene av bruken av risikoakseptkriteriene kan forbedres

#### Tilsynsbevis:

1. Beskrivelsene av konsekvensmatrisen som skal benyttes ved gjennomføring av risikovurderinger kan forbedres, for eksempel fremgår det ikke om kostnader ved en ulykke gjelder kun Vy Tog AS eller om andre aktørers kostnader også er inkludert.

## 5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

## 6 Om tilsynet

### 6.1 Administrative data

Rapport nr.:	TOG-21-15
Saksnr.:	21/6110
Virksomhet:	Vy Tog AS
Kontaktperson:	Arnfinn Tidemand Ruud
Revisjonslag	Lucie Bassetto, Muhammad Juned Akhtar, Mette Mjelstad, Tom Helsinghof, Geir-Rune Samstad (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:

Åpningsmøte:	31.08.2021
Feltarbeid:	31.08.-02.09.2021
Sluttmøte:	08.09.2021

#### 6.2.2 Omfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og med intervjuer og sluttmøte gjennomført på TEAMS.

### **6.2.3 Måloppnåelse**

Målet for revisjonen var å følge opp nytt sikkerhets sertifikat, med hovedfokus på sikkerhetsstyring generelt, risikovurderinger, oppfølging av uønskede hendelser, opplæring av førere og ombordpersonell og beredskap. Målet for revisjonen ble 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**

Der vi finner avvik, pålegger vi som hovedregel at dere innen en frist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak for å fjerne både avvikene og årsakene til disse og evaluerer effekten av tiltakene dere har gjennomført.

På hjemmesiden vår kan dere lese mer om hvordan vi [gjennomfører og følger opp tilsyn](#). Der finner dere også en mer detaljert veiledning om hvordan dere [følger opp avvik og uønskede hendelser](#).

Dere må selv vurdere hvor alvorlige avvikene er, og om dere bør gjennomføre tiltak raskere enn de fristene vi har satt.

Der vi har funnet alvorlige avvik, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhets sertifikatet/tillatelsen tilbake. Vår hjemmeside gir mer informasjon om hvilke [virkemidler og sanksjoner](#).

## Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

### Avik 1

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4, femte ledd

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.

### Avik 2

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3 første ledd

Opplæring

Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for egne ansatte, samt krav og systemer som sikrer at deres kompetanse opprettholdes slik at arbeid av betydning for sikkerheten kan utføres på en tilfredsstillende måte.

Jernbanevirksomheten skal stille krav til at leverandører har systemer for å sikre at deres ansattes kompetanse opprettholdes i forhold til arbeid av betydning for sikkerheten som vedkommende skal utføre.

### Avik 3

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3, første ledd

Prosedyrer m.m.

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

Prosedyrene 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 og
- c) enkeltvedtak truffet av myndighetene.

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

### Avik 4

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7, første ledd

Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten har beredskap for nødssituasjoner. Beredskapen skal være dimensjonert på grunnlag av resultatene fra beredskapsanalyser og være beskrevet i egne beredskapsplaner.



Jernbanevirksomheten skal sikre at nødvendige tiltak blir satt i verk raskest mulig slik at faresituasjoner ikke utvikler seg til ulykkessituasjoner og personer kan evakueres effektivt og trygt.

Beredskapen skal omfatte blant annet:

- a) kompetent og øvet personell,
- b) organisering, utstyr og materiell for effektiv beredskapsinnsats,
- c) oversikt over grensesnitt mot andre relevante virksomheter som har beredskapsressurser,
- d) et dokumentert beredskapsplanverk, med tydelig rollefordeling, varslingslister og innsatsplaner og
- e) informasjonsberedskap i krisesituasjoner som sikrer at reisende og publikum får informasjon om hvordan de skal forholde seg.

Beredskapen skal være samordnet med relevante offentlige myndigheter .

Infrastrukturforvalter har ansvaret for at egne beredskapsplaner og beredskapsplanene til andre jernbaneforetak som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet er koordinert.

Infrastrukturforvalter skal fastsette og formidle bestemmelser som er nødvendige for å opprettholde effektiv kommunikasjon med jernbaneforetak og andre relevante aktører i nødssituasjoner. Bestemmelsene skal utarbeides i samarbeid med jernbaneforetakene.

#### Avik 5

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2, annet ledd, og § 4-1

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.