

**Oppsummering fra møte
med ledelsen i NSB BA
Materiellfornyelse og
Teknisk sektor**

Rapport nr. 10-98

Årlig møte med ledelsen i NSB BA Materiellfornyelse og Teknisk sektor

Rapport nr.: 10-98
Arkivkode: 98/116 T63
Møtedato: 06.10.98
Foretak: NSB BA
Enhet/Avd.: Materiellfornyelse og Teknisk sektor
Kontaktperson: Jan Runesson, Per Magne Mathisen

Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet beskrivelse av status for foretakets organisasjon og aktiviteter vedrørende trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom NSB BA Materiellfornyelse / Teknisk sektor og Statens jernbanetilsyn den 6. oktober 1998.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

Punktene i dette sammendraget refererer seg til opprinnelig agenda som vist i vedlegg 1. For enkelhets skyld er agendaens punkter sammenfattet i stikkordsform.

Utarbeidet dato: 20.11.98

Sign.: 

Sjur Sæteren
Rådgiver tilsyn

Godkjent dato: 20.11.98

Sign.: 

Harald Sundlo
Fungerende direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning

Del A. Møte med Materiellfornyelse

A2. Gjennomføring av korrigerende tiltak

A3. Organisering

A4. Mål med sikkerhetsarbeidet

A5. Arbeidet for måloppnåelse

A6. Interne revisjoner og systematiske undersøkelser

A7. Kompetanse

Del B Møte med Teknisk sektor

B2. Gjennomføring av korrigerende tiltak

B3. Organisering

B4. Mål med sikkerhetsarbeidet

B5. Arbeidet for måloppnåelse

B6. Rapportering av uhell og tilløp

B7. Interne revisjoner og systematiske undersøkelser

B8. Kompetanse

Del C Felles for Teknisk sektor og Materiellanskaffelser

C1. Prosessen for anskaffelser av rullende materiell

C2. Statens jernbanetilsyns erfaringer fra gjennomførte tilsynsaktiviteter

C3. Enhetenes erfaringer fra gjennomførte tilsynsaktiviteter

C4. Rolleavklaring

C5. Behov for godkjenninger i 1998/1999

Vedlegg

1. Agenda
2. Oversikt over dokumentasjon som ble overlevert SJT
3. Deltakerliste
4. Behov for godkjenninger 1998/99

1. Innledning

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn og er i utgangspunktet tenkt gjennomført på årlig basis som en del av tilsynets tilsynsvirksomhet med jernbaneforetakene. Agenda og beskrivelse av hensikt med møtet ble oversendt foretaket før møtet. Møtets hensikt ble i innledende korrespondanse beskrevet som "å få en presentasjon av ledelsens engasjement i sikkerhetsstyringen og hvorledes dette er nedfelt i styringssystemet." Kopi av agenda er vedlagt denne oppsummeringen.

Med mindre annet er klart angitt er beskrivelsene i punkt 3 og utover en oppsummering av den presentasjon/redegjørelse foretaket har gitt. Der Statens jernbanetilsyn unntaksvis har kommentarer eller uttrykker vurderinger er det særskilt angitt.

Det var ønskelig å få en presentasjon av framtakingsprosessen der både Materiellfornyelse og Teknisk sektor er sentrale aktører. Møtet ble derfor arrangert med en felles del for de to enheter i tillegg til et separat møte med hver av enhetene.

Møtets del A. Materiellfornyelse

A 2. Organisering på overordnet nivå

Materiellfornyelse har et overordnet nivå med direktør og stabsfunksjoner. Et antall anskaffelsesprosjekter ledes av prosjektledere som rapporterer direkte til direktør. Ansvar for ivaretagelse av trafikksikkerhet (som for Materiellfornyelses vedkommende stort sett er begrenset til teknisk sikkerhet) ligger i linjen.

I tillegg er det en stabsfunksjon i overordnet nivå (kvalitetssjef) med faglig ansvar for å vedlikeholde systematikk for tilsyn med og ivaretagelse av teknisk sikkerhet. Funksjonen dekker både kvalitetssikring og sikkerhetsstyring og er Materiellfornyelses spisskompetanse på styring av teknisk sikkerhet. Det er videre etablert en funksjon i hvert prosjekt (Test and approval manager) med ansvar for å føre tilsyn med produktframtagingen i prosjektet med tanke på både kvalitet og teknisk sikkerhet.

Materiellfornyelses rolle og kompetanse med henblikk på ivaretagelse av sikkerhet har hovedvekt på prosess.

Ettersom kompetansekrav ikke er etablert (se punkt A7) ble det ikke utdypet hvilke forutsetninger linjen og støttefunksjoner besitter for å ivareta trafikksikkerhetsansvaret.

Tilsynet uttrykte savn av en beskrivelse som tydeliggjør ivaretagelse av sikkerhetsstyringsfunksjonen i forhold til kvalitetsikringsfunksjonen (som begge ivaretas av kvalitetssjef.)

A 3. Gjennomføring av korrigerende tiltak

Det ble greitt redegjort for status på arbeidet med å gjennomføre korrigerende tiltak etter revisjonen av Materiellfornyelse som ble gjennomført av Statens jernbanetilsyn i inneværende år. Gjennomføringen av tiltak skjer i henhold til den plan som Statens jernbanetilsyn har fått oversendt.

I forbindelse med redegjørelsen opplyste Materiellfornyelse om deres bruk av en del sentrale sikkerhetsbegreper. Materiellfornyelse anser sikkerhet som en del av kvalitetsbegrepet. I Materiellfornyelses vokabular er sikkerhet et aspekt av begrepet pålitelighet. Begrepsavklaringen ble gitt for å forklare at begrepet sikkerhet ikke nødvendigvis vil være særlig synlig i deres dokumentasjon. Det ble ikke utdypet hvordan sikkerhet er å anse som en del av pålitelighet og det er uklart for Statens jernbanetilsyn hvordan en slik sammenheng eksisterer.

Materiellfornyelse understreket at ansvaret for gjennomføring av risikoanalyser ligger hos leverandøren, mens Materiellfornyelses ansvar blir å tilse at leverandøren utfører analysene.

Med hensyn til bruk av pr. EN 50126 ble det opplyst at en leverandør (Ansaldo) benyttet deler av pr. EN 50126, men at de avsnitt av pr. EN 50126 som blant annet innebærer medvirkning av infrastruktureier ikke kunne betraktes som relevant. Materiellfornyelse anser det derfor ikke relevant å forplikte leverandøren til å benytte pr. EN 50126 i sin helhet.

En annen leverandør benytter en annen metodikk enn den som er beskrevet i pr. EN 50126, men vurderer å ta i bruk pr. EN 50126.

A 4. Mål for sikkerhetsarbeidet

Materiellfornyelses sikkerhetsmål blir å betrakte som delmål av NSB BAs overordnede mål (som forventes spesifisert ved utgivelsen av konserndokumentet AD-60).

Materiellfornyelses mål ble beskrevet som leveranse av sikkert tog som tilfredsstillende NSB BAs krav (inkl. myndighetskrav) samt å bidra til det totale sikkerhetsarbeidet i NSB BA.

Det kan foreløpig ikke dokumenteres en målstruktur som beskrives og følges opp på en enhetlig måte gjennom alle nivåer i organisasjonen.

A 5. Arbeidet for måloppnåelse

Arbeidet ble beskrevet å bestå blant annet i:

- Avklaring av mål med andre enheter. Det ble i denne sammenheng understreket at selv om rollefordelingen med hensyn til å sette krav til materiellet er klar i prinsippet - det vil si at Teknisk sektor fastsetter krav og Materiellfornyelse tilser at leverandør produserer i henhold til kravene - vil Materiellfornyelse i praksis foreta en vurdering av kravene og foreslå forbedringer for Teknisk sektor.
- oppdatering av prosjekthåndbøker

- interne og eksterne revisjoner
- dokumentasjon av sikkerhet som en del av møter
- månedlige møter med Jernbaneverket for å sikre en god dialog (vedrørende sikkerhet og godkjenning) i prosessen med produktfremtakingen. Hvert møte er dedikert til en konkret togtype
- Kurs og opplæring.

A 6. Interne revisjoner

Materiellfornyelse skiller i liten grad mellom interne revisjoner og leverandørrevisjoner, men har mer fokus på prosjektet som helhet.

Det ble presentert en revisjonsplan som omfattet 10 revisjoner hvorav den første var gjennomført som planlagt.

Revisjonsplaner skal utarbeides med et års horisont og revideres hvert halvår. Dette vil beskrives i ny revisjonsprosedyre.

A 7. Kompetanse

Kompetansekrav til funksjoner planlegges beskrevet i kvalitetshåndboka. I tillegg vil det beskrives krav i relevante stillingsbeskrivelser.

Etter at kompetansekrav er etablert vil det arbeides for å gi opplæring der krav ikke er møtt.

Det er foreløpig bestemt at personell med relevant arbeidsområde skal delta i opplæringen i risikoanalyse som organiseres av Teknisk sektor.

Møtets del B. Teknisk sektor

B 2. Organisering på overordnet nivå

Det ble redegjort for endringer foretatt siden forrige ledelsesmøte herunder opprettelsen av driftsoperativt senter (DROPS) som Statens jernbanetilsyn er informert om i annen sammenheng. Teknisk sektors bidrag i DROPS er enheten Oppdragsstyring (OS).

Med hensyn til ivaretagelse av trafikksikkerhet ble det klargjort at trafikksikkerhet er et linjeansvar. Det er dessuten en felles stabsfunksjon (benevnt TK - NSB Teknisk Kvalitetssikring) for tilrettelegging av systematikk - inklusive faglig rapporteringsstruktur- for ivaretagelse av kvalitetssikring og trafikksikkerhet. Det er videre etablert en faglig rapporteringsvei på trafikksikkerhet fra kvalitetsenhetene i underliggende enheter til TK.

I tillegg til det generelle ansvar for å tilrettelegge systematikken for ivaretagelse av trafikksikkerhet som ligger hos TK skal enheten Materiellteknologi (TM) ha spisskompetanse på og ansvar for ivaretagelse av teknisk sikkerhet. Slik tilsynet oppfattet er det er ikke

definert en spesifikk funksjon i TM som har et særlig ansvar for faglig å tilrettelegge for en systematisk ivaretagelse av teknisk sikkerhet. Dette ansvaret er fordelt på systemingeniørene i TME og leder av TM.

TMM (NSB Teknisk Materielleknologi avdeling for materiell) er opprettet og har hovedfokus på overvåking av materiell med hensyn til sikkerhet, pålitelighet, tilgjengelighet og økonomi.

Ettersom kompetansekrav ikke er etablert ble det ikke utdypet hvilke forutsetninger linjeledelsen med stabsfunksjoner er gitt for å ivareta trafikksikkerheten.

Det er innført "pålitelighetsbasert vedlikeholdsovervåking" forankret i pr. EN 50126 for materiell vedlikeholdt i henhold til RCM-baserte vedlikeholdsprogram/vedlikeholdsplaner. Det er uklart for Statens jernbanetilsyn at RCM baserte vedlikeholdsplaner er egnet til å ivareta sikkerheten hos det rullende materiellet så fremt det ikke er foretatt en systematisk identifisering av sikkerhetskritiske funksjoner med påfølgende innbygging av sikkerhetsmessige egenskaper eller kompensasjon gjennom operasjonelle prosedyrer.

Organiseringen av Teknisk sektor er gjort mer produktrettet i løpet av siste år. Grorud Lodalen er delt i en enhet for fjerntog og en annen enhet for komponentoverhaling/reparasjon med egen ledelse. Hensikten med delingen er et ønske om å ha like grensesnitt mot eksterne og interne leverandører.

NSB Industri- som utfører ombygginger og modifikasjoner i henhold til spesifikasjoner fra TM - er skilt ut som egen enhet.

På grunn av omorganiseringen er Grorud/Lodalens ISO 9001 sertifikat sagt opp. Det ble opplyst at det er intensjonen at de produksjonsheter som er skilt ut og skal konkurrere i det åpne marked fortrinnsvis skal ha et system i henhold til ISO 9001/2, men at det ikke er klargjort om det er ønskelig med en sertifisering.

B 3. Gjennomføring av korrigerende tiltak

Teknisk sektor vil ha gjennomført korrigerende tiltak etter revisjonen av sikkerhetsstyringen i NSB BA pr. 1.1.99 med unntak av etablering av mål som er beskrevet i punkt 4. Arbeidet med å implementere krav fra AD-00 planlegges å starte i uke 42.

Tiltak etter revisjonen av vedlikeholdsenheten i Lodalen vil ikke være avsluttet pr. 1.1.99. Det pågår en prosess med å lage en framdriftsplan for å utarbeide nytt styringssystem for Lodalen.

Oppfølging av rapport 1-97 er fulgt opp av Statens jernbanetilsyn separat. Denne revisjonen som omfattet kvalitetssikring - og ikke sikkerhetsstyring - av vedlikeholdsstyringen ansees avsluttet. Det kan i denne sammenheng anføres at Statens jernbanetilsyn kunne konstatere at det var gjennomført et omfattende og profesjonelt arbeid med kvalitetssikringen av vedlikeholdsstyringen.

B 4. Mål for sikkerhetsarbeidet

Arbeidet med å utarbeide resultatindikatorer som inngår i konsernets målstruktur vil starte når AD-60 er utgitt på overordnet nivå. Pr. i dag foreligger ikke konkrete resultatindikatorer. Det vil utarbeides en framdriftsplan for utarbeidelse av blant annet resultatindikatorer samt struktur for rapportering av materiellsikkerhetskritiske avvik i løpet av uke 42 d.å.

B 5. Arbeidet for måloppnåelse

Det arbeides med etablering av system for rapportering av avvik relatert til sikkerhetskritiske forhold ved materiellet. (Slike avvik planlegges rapportert via kvalitetssjefen til ledergruppen i Teknisk sektor. Direktør Teknisk sektor vil rapportere avvik vedrørende materiellsikkerhet til konsernsjef). Systemet for rapportering av slike avvik skal etableres som en rød tråd gjennom hele organisasjonen.

B 6. Interne revisjoner

Interne revisjoner er gjennomført i noen tilfelle i underliggende nivå, men før overordnet styringssystem er ferdig i Teknisk sektor vil man ikke gjennomføre interne revisjoner fra hovedenheten. Det ble for øvrig henvist til pågående arbeid på konsernnivå med hensyn til organisering av interne revisjoner.

En mal for utforming av revisjonsplaner ble presentert. Det er intensjonen å lage en plan for 1999 i løpet av inneværende år. Det vil ikke uttrykkes som et eksplisitt krav at eksempelvis alle elementer i forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane §2 skal underlegges intern revisjon. Tilsynet oppfattet imidlertid at Teknisk sektor anser dette som et implisitt krav. Dette fordi AD-00 (som setter krav til T-00) skal ivareta alle krav i eksterne lover, herunder underforstått, et krav om revisjon mot paragrafene i forskriften.

B 7. Rapportering av uhell og tillop

Avviksrapportering foregår på to måter. Alle uønskede hendelser/avvik relatert til materiellet rapporteres inn i IRMA og behandles i samme system som sikrer at feil utbedres. Alle slike avvik behandles dermed i et pålitelighetsbasert system.

Uønskede hendelser (relatert til feil med materiellet) med sikkerhetsmessig betydning vil i tillegg føres over i et separat (foreløpig manuelt) system. I det samme systemet mates også uønskede hendelser fra Synergi som er innrapportert i forbindelse med togfremføringen av andre enheter.

System for pålitelighetsovervåking av vedlikeholdssystemet for type 69 skal iverksettes fra 1.11.98.

Det er uklart for tilsynet hvordan innmating av hendelser via et pålitelighetsbasert system blir faglig sikkerhetsbehandlet og kvalitetssikret slik at det kan bidra til ivaretagelse av trafikksikkerhet på tilfredsstillende måte.

B 8. Kompetanse

Foreløpig er krav utformet for det operative personellet. Det er avdelingen TM som utarbeider kompetansekrav til vedlikeholdspersonellet gjennom vedlikeholdsprogrammet.

Vedlikeholdsenhetene kartlegger eventuell gap mellom faktisk kompetanse og krav, mens personalavdelingen i Teknisk sektor sørger for kompetanseheving i samarbeid med vedlikeholdsenhetene.

Revisjonspersonell og annet personell med arbeidsoppgaver relatert til anskaffelse, drift og vedlikehold av rullende materiell skal gjennomgå et 2-dagers kurs i risikoanalyse som er skreddersydd for NSB av Teknisk sektor.

Intensjonene er at kompetansekrav for øvrige grupper er etablert pr. 1.1.99

Nye funksjonsbeskrivelser er utformet slik at kompetansekrav er et eget punkt som må adresseres.

C. Felles møte

C. 1 Anskaffelsesprosessen

Etter at driftsenheten har identifisert behov for anskaffelser av nytt materiell får Teknisk sektor ansvar for anskaffelsesprosessen herunder utforming av spesifikasjoner (som utføres av avdeling TM), oppnåelse av typegodkjenning og bruksgodkjenning fra Statens jernbanetilsyn. Teknisk sektor benytter Materiellfornyelse som prosjektleder for fabrikkasjonsfasen. Materiellfornyelse er således en støttefunksjon for Teknisk sektor. Eventuelle endringer i eller avvik fra de tekniske forutsetninger i fabrikkasjonsfasen må godkjennes av TM i samsvar med denne rollefordelingen.

Det er ikke utarbeidet en helhetlig beskrivelse av anskaffelsesprosessen i styringssystemet.

Teknisk sektor har ansvaret for ivaretagelse av den tekniske sikkerhet, men det er ikke etablert en funksjon med ansvar for å koordinere og overvåke ivaretagelse av trafikksikkerhet gjennom hele anskaffelsesprosessen fra spesifikasjonsstadiet til idriftssettelse. Videre er det ikke beskrevet en kvalifiseringsprosess av risikoreduserende tiltak som konstrueres inn i togkonseptet.

Spørsmål fra Tilsynet vedrørende ivaretagelse av trafikksikkerheten ble i flere tilfelle besvart med henvisning til hvordan oppgaver ivaretas av kvalitetssikringsfunksjonen. Tilsynet oppfattet derfor et manglende skille mellom sikkerhetsstyring i forhold til kvalitetssikring. Videre oppfattet tilsynet at det i begge enheter ikke er tydeliggjort hvordan det arbeides med faglig koordinering, styring og oppfølging av den tekniske sikkerheten på den ene siden til forskjell fra den ivaretagelse av teknisk sikkerhet som på den andre siden skjer i det enkelte produksjonsledd i linjen. Manglende tydeliggjøring av disse skillene gjør det vanskelig for tilsynet å oppfatte hvordan jernbanelovgivningens krav til at sikkerheten skal ivaretas på en planmessig, styrt og kontrollert måte blir tilfredsstillt.

Materiellfornyelse leier inn utvalgt personell fra avdelingen TMM og det ble presisert at kompetanse er Teknisk sektors ansvar.

Som en del av leveransen av rullende materiell skal det leveres en "safety report". Det ble presisert at selv om rapporten naturlig nok ferdigstilles etter at materiellet er ferdig produsert kreves at leverandøren starter arbeidet med sikkerhetsrapporten allerede i konstruksjonsfasen.

Prosessen vedrørende ombygginger / oppgraderinger ble ikke særskilt redegjort for.

Det ble fra foretakets side påpekt at det ikke foreligger dokumentasjon fra myndighetene som viser hva som er gjeldende krav for jernbanemateriell i Norge.

Det ble informert om at materiell generelt kreves produsert i henhold til UIC-standarder. Det ble fra Statens jernbanetilsyn klargjort at det likevel forventes at Teknisk sektor må sørge for at sikkerhetskritiske funksjoner blir identifisert. Det ble i denne sammenheng referert til Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane som i § 2 setter krav til gjennomføring av systematiske undersøkelser.

Det ble utdypet at Materiellfornyelse kun har ansvar for å sørge for at materiellet produseres i henhold til spesifikasjon. Statens jernbanetilsyn hevdet den oppfatning at det på spesifikasjonsstadiet ikke er praktisk mulig å identifisere flertallet av sikkerhetskritiske funksjoner, men at det i stor grad er produsenten som gjennom risikoanalyser må identifisere sikkerhetskritiske funksjoner. Materiellfornyelse poengterte for øvrig i denne sammenheng at deres kompetanse primært omfatter styring av prosessene og ikke det tekniske innholdet. Det er på denne bakgrunn uklart for Statens jernbanetilsyn hvilken sikkerhetsstyringsprosess som er lagt til grunn ved materiellanskaffelser og hvilken oppfølging av produsent som gjøres for å sikre at sikkerheten ivaretas på en planmessig, styrt og kontrollert måte.

C 2. Statens jernbanetilsyns erfaringer fra gjennomførte tilsynsaktiviteter

Statens jernbanetilsyn har erfart at de to enhetene har tilrettelagt godt for den tilsynsvirksomheten som Statens jernbanetilsyn har gjennomført og at det har vært stor åpenhet i dialogen med enhetene.

Såvel ledelsesmøter som oppfølging av korrigerende tiltak er aktiviteter som er i etableringsfasen og under utforming i Statens jernbanetilsyn.

C3. Enhetenes erfaringer fra gjennomførte tilsynsaktiviteter

Materiellfornyelse redegjorde for bakgrunnen for revisjonen vedrørende anskaffelser. (Dette ble for øvrig gjort under møtets del A, men er referert her siden det hører inn under agendaen for del c). Materiellfornyelse anså at revisjonen hadde god nytteverdi for enheten, at den revisjontekniske gjennomføringen som profesjonell, men at kommunikasjonen kan forbedres på følgende punkter:

- Kommunikasjonen ble av noen oppfattet som noe dogmatisk
- Budskapet ble ikke alltid forstått
- Budskapet kunne med fordel utdypes på en del områder

Teknisk sektor refererte også nytteverdi av tilsyn og revisjonsteknisk god utførelse og hadde likedan registrert at kommunikasjonen kan forbedres. Blant annet at Statens jernbanetilsyns begrepsbruk ikke alltid har vært forstått.

Videre ble det påpekt at veiledninger til jernbanelovgivningen savnes og at det er behov for en dialog vedrørende fortolkninger av lovgivningen.

Statens jernbanetilsyns tilsynsaktiviteter fokuserer i liten grad på prosess hvilket kan føre til brannslukking hos foretaket på bekostning av framdrift av overordnede prosesser for bedring av sikkerheten.

C 4. Rolleavklaringer

Det ble fra enhetenes side poengtert at Jernbaneverkets typegodkjenning omfatter andre forhold enn bare sikkerhetsmessige, eksempelvis ytre miljø. Ved å bruke Jernbaneverkets typegodkjenning som basis for bruksgodkjenninger vil derfor Statens jernbanetilsyn risikere å kunne avslå godkjenning på grunnlag av forhold som ikke er relatert til tilsynets arbeidsområde.

Anker på avgjørelser er et annet forhold som enhetene fant utilfredsstillende. Det ble referert et eksempel på en ankesak der Statens jernbanetilsyn hadde innhentet synspunkter fra Jernbaneverket i en sak som gjaldt anke mot en beslutning fattet av Jernbaneverket. Statens jernbanetilsyn ble oppfordret til å søke uhildet bistand i slike saker.

Det ble videre påpekt at etter enhetenes oppfatning blandes det inn detaljer i sportilgangsavtalen som ikke hører naturlig hjemme der, eksempelvis anker vedrørende Statens jernbanetilsyns avgjørelser.

Det ble også reist spørsmål vedrørende internasjonal kryssakseptans. Tilsynet klargjorde at det alltid må fremlegges dokumentasjon på at det rullende materialet møter norske krav. For temporære godkjenninger kan det være tilstrekkelig at NSB fremlegger en risikovurdering som dokumenterer kontroll over aktuelle risikoforhold uten at en komplett dokumentasjon må fremlegges som ved permanente anskaffelser. Tilsynet informerte for øvrig om at det i forhold til svenske myndigheter er startet en prosess for å kunne oppnå en gjensidig aksept av godkjenninger for rullende materiell.

C. 5 Behov for godkjenninger

Materiellfornyelse ser for seg at framdriftsplanen med hensyn til godkjenning av krengetogene ikke vil tillate en seriekopling av Jernbaneverkets typegodkjenningsprosess og Statens jernbanetilsyns prosess for bruksgodkjenning. Statens jernbanetilsyn forutser ikke at det skal by på problemer å gjennomføre disse prosessene i parallell.

Vedlegg 4 inneholder for øvrig en liste over behov som ble overlevert på møtet .

AGENDA

Vedlegg 1

for møte mellom Statens jernbanetilsyn og NSB BA Teknisk sektor samt Materiellanskaffelser.

Tid: Tirsdag 06.10.98 kl. 09.30-15.00. Sted: Prinsens gt. , Gamle Bibliotek.

Del A Materiellanskaffelser kl. 09.30- 11.30

- 09.30 1. Hensikt med møtet. Agenda.
- 09.35 2. Foretaket/enheten redegjør for status vedrørende oppfølging av gjennomførte tilsyn (Gjennomføring av korrigerende tiltak relatert til de tilsyn Statens jernbanetilsyn har gjennomført 97/98). Dokumentasjon.
- 10.05 3. Foretaket/enheten redegjør for virksomheten med vekt på de områder som er av betydning for sikkerheten. Endringer i styringssystem og organisasjon siden fjorårets ledelsemøte vektlegges. Dokumentasjon.
- 10.25 4. Foretaket/enheten redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet. Dokumentasjon.
- 10.35 5. Foretaket/enheten redegjør for sine aktiviteter og planer for å nå målene for sikkerhetsarbeidet, og hvorledes dette inngår i styringssystemet samt konkrete oppnådde resultater. Dokumentasjon.
- 11.00 6. Status og planer for interne revisjoner e.l. systematiske undersøkelser vedrørende trafiksikkerhet. Dokumentasjon.
- 11.10 7. Foretaket/enheten gjennomgår hvorledes faglige kvalifikasjoner for personell med oppgaver av betydning for sikkerheten fastsettes og følges opp. Dokumentasjon.
- 11.25 8. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

Del B **Teknisk sektor kl. 11.30-14.00**

- 11.30 1. Hensikt med møtet. Agenda.
- 11.35 2. Foretaket/enheten redegjør for status vedrørende oppfølging av gjennomførte tilsyn. Gjennomføring av korrigerende tiltak. (Gjennomføring av korrigerende tiltak relatert til de tilsyn Statens jernbanetilsyn har gjennomført 97/98. Tiltak vedr. vedlikeholdsstyring/BM69 ansees vel redegjort for tidligere) Dokumentasjon.
- 12.00 Lunsj
- 12.30 3. Foretaket/enheten redegjør for virksomheten med vekt på de områder som er av betydning for sikkerheten. Endringer i styringssystem og organisasjon siden fjorårets ledelsesmøte vektlegges. Dokumentasjon.
- 12.50 4. Foretaket/enheten redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet. Mål for underliggende nivåer og resultatindikatorer vektlegges. Dokumentasjon.
- 13.00 5. Foretaket/enheten redegjør for sine aktiviteter og planer for å nå målene for sikkerhetsarbeidet, og hvorledes dette inngår i styringssystemet samt konkrete oppnådde resultater. Dokumentasjon.
- 13.20 6. Status og planer for interne revisjoner e.l. systematiske undersøkelser vedrørende trafiksikkerhet. Dokumentasjon.
- 13.30 7. Foretaket/enheten gjennomgår sitt system for behandling, rapportering og oppfølging av uhell og tilløp med særlig vekt på endringer som er foretatt siden forrige ledelsesmøte samt konkrete resultater av korrigerende tiltak. Dokumentasjon.
- 13.45 8. Foretaket/enheten gjennomgår hvorledes faglige kvalifikasjoner for personell med oppgaver av betydning for sikkerheten fastsettes og følges opp. Dokumentasjon.
- 13.55 9. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

Del C Felles for Teknisk sektor og Materiellanskaffelser kl. 14.00-15.00

- 14.00 1. Foretaket/enheten redegjør for prosessen for anskaffelser av rullende materiell (nykjøp, oppgraderinger og ombygginger) med vektlegging på rollefordeling mellom Materiellanskaffelser og Teknisk sektor samt erfaringsoverføring fra vedlikehold til produksjon.
Dokumentasjon
- 14.25 2. Statens jernbanetilsyn redegjør for sine erfaringer fra gjennomførte tilsynsaktiviteter siste år.
- 14.30 3. Foretaket/enheten redegjør for sine erfaringer fra gjennomførte tilsynsaktiviteter siste år.
- 14.40 4. Foretaket/enheten presenterer eventuelle spørsmål de måtte ønske avklaring på vedrørende Statens jernbanetilsyns rolle.
- 14.50 5. Foretakets behov for tillatelser/godkjenninger i 1998/1999 (Kan alternativt tas opp i ledelsesmøte med konsernledelsen)
- 14.55 6. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn.

Oversikt over dokumentasjon som ble overlevert Statens jernbanetilsyn

Kopi av presenterte lysark fra Materiellfornyelse, herunder:

- Mål for sikkerhetsarbeidet
- Revisjonsplan
- Behov for godkjenninger

Kopi av presenterte lysark fra Teknisk sektor, herunder:

- Org.kart av 24.09.98
- Mål for sikkerhetsarbeidet
- Mal for internrevisjonsplan
- Oversikt over godkjenningsbehov

Program for kurs i risikoanalyser

Deltakerliste:

A. Møte med Materiellfornyelse

Fra NSB:

Jan Runesson	Materiellfornyelse
Yngve Aardal	Materiellfornyelse
Steinar Skauen	Konsern/sikkerhet
Henriette Dan Pedersen	Konsern/kvalitet

Fra Statens jernbanetilsyn:

Sjur Sæteren
Knut Rygh
Gunhild Halvorsrud

B. Møte med Teknisk sektor

Fra NSB:

Steinar Skauen	Teknisk Sektor
Per M. Mathisen	Teknisk Sektor
Per A. Graabræk	T.O
Winfried Unger	T.M
Svein Ringøen	Pers./inf./strategi
Henriette Dan Pedersen	Konsern kvalitet

Fra Statens jernbanetilsyn:

Sjur Sæteren
Knut Rygh
Gunhild Halvorsrud

C. Felles møte med Materiellfornyelse og Teknisk sektor

Fra NSB:

Jan Runesson	Materiellfornyelse
Yngve Aardal	Materiellfornyelse
Steinar Skauen	Teknisk sektor /Konsern
Henriette Dan Pedersen	Konsern/kvalitet
Per M. Mathisen	Teknisk Sektor
Winfried Unger	T.M

Fra Statens jernbanetilsyn:

Sjur Sæteren
Knut Rygh
Gunhild Halvorsrud

NSB

■ ■ ■ ■



BEHOV FOR TILLATELSER / GODKJENNINGER 1998/1999

1. Nytt Krengende Fjerntog (Type 73 EMU), drift/bruksgodkjennelse i lkøpet av 1999
2. WL5 (Innleid sovevogn fra Sverige) har drifts/brukstillatelse kun fram til 31/12-98
3. EL-18, permanent type og drift/bruksgodkjennelse årskiftet 98/99
4. Havende Materieell etter åpning av Romeriksporten godkjennelse for bruk på Gardermobanens infrastruktur.
5. Etter avklaring Di6, eventuelt nytt Diesellokomotiv i løpet av 1999