

**Vognopptak, lasting og
vedlikehold av gods-
vogner i NSB BA**

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr. 4-99

Vognoptak, lasting og vedlikehold av godsvogner i NSB BA
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 4-99
Arkivkode: 98/85 T63
Revisjonsdato: 24.08.99-17.09.99
Foretak: NSB BA
Enhet/Avd.: Gods
Kontaktperson: Arne Tordhol

Rapportens innhold :

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort innen de reviderte områdene. Systemrevisjonen omfattet vedlikehold av vognmateriell, vognoptak og lasteaktiviteter. Revisjonen omfattet videre håndtering og transport av farlig gods i samarbeid med Direktoratet for brann og eksplosjonsvern (DBE).

Hovedkonklusjon:

Det er startet en prosess med å etablere et styringssystem i Gods og det er iverksatt tiltak for å sikre bedre kontroll med overlast og feillasting.

Reviderte aktiviteter styres imidlertid ikke slik at de utføres på en enhetlig og koordinert måte. Det ble påvist lokale variasjoner i rutiner og praksis i arbeidet med å ivareta trafiksikkerheten.

Det ble videre konstatert at ledelsen på ulike nivåer i organisasjonen ikke på en systematisk måte sørger for å forsikre seg om at trafiksikkerheten ivaretas tilfredsstillende.

Det er ikke etablert og vedlikeholdt risikobilder¹ slik risikobasert² (forebyggende) sikkerhetsarbeid forutsetter.

Det ble derfor konkludert med at tilfredsstillende internkontroll ikke er etablert i Gods.

Utarbeidet dato: 12/11.99

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Sverre Quate
Direktør

¹ se definisjon av risikobilde i beskrivelse av avvik 4

² Risikobasert sikkerhetsstyring er beskrevet i AD-60-0 pkt. 2.1

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Dokumentunderlag
3. Omfang
4. Avvik
5. Observasjoner
6. Andre forhold
7. Gjennomføring

Vedlegg

- 1 Dokumentunderlag for revisjonen
- 2 Deltakere (Intervjuet personell og revisjonsgruppe)
- 3 Verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under revisjonen
- 4 Framdriftsplan vedrørende slutføring av revisjonsprosessen

1. Innledning

Rapporten er utarbeidet etter en systemrevisjon i perioden 24.08.99 – 17.09.99.

Formålet med revisjonen var å vurdere om NSB Gods gjennom sin virksomhet ivaretar hensynet til en sikker trafikkavvikling.

Begrepet trafiksikkerhet (og sikkerhet med mindre annet er spesifisert) brukes om sikkerhet for passasjerer og tredjemann og omgivelsene ellers. Begrepet - slik det brukes i denne rapporten - omfatter teknisk sikkerhet (materiellsikkerhet), operasjonell sikkerhet, beredskap samt den del av HMS som har betydning for sikkerheten til passasjerer, tredjemann og omgivelsene ellers.

En del forkortelser for organisatoriske enheter er benyttet som følger:

GC: Combiexpress
GE: Ekspressgoods
GF: Fremføring og materiell
GS: Systemtog
GV: Vognlast

Forholdene ble lagt godt til rette for revisjonsgruppen og berørt personell viste stor samarbeidsvilje og åpenhet.

Revisjonen ble gjennomført i en periode med forberedelse til en vesentlig omorganisering i Gods der blant annet større endringer ble gjennomført 15.09.99. Til tross for at omorganiseringen medførte at flere av de intervjuedes fremtidige arbeidssituasjon var uavklart på intervjutidspunktet, opptrådte disse profesjonelt og ryddig i intervjusituasjonen.

Rapporten omhandler avvik og observasjoner som er avdekket under revisjonen. Revisjonen ble utført i samarbeid med Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern (DBE). Ettersom de to etater har et ulikt hjemmelsgrunnlag er det utarbeidet to separate rapporter, men rapportens innhold og avviksbekrivelsene er forsøkt harmonisert.

- AVVIK defineres som mangel på overholdelse av krav fastsatt i eller i medhold av Jernbaneloven.
- OBSERVASJON er forhold som ikke omfattes av definisjonen for avvik, men som Statens jernbanetilsyn mener det er riktig å påpeke for å ivareta sikkerheten til passasjerer og tredjemann.

For avvik forventes at det gjennomføres korrigerende tiltak for å oppfylle de krav som ikke er innfridd med mindre avviksfastsettelsen påklages til Samferdselsdepartementet og klagen gis medhold. For observasjoner forventer tilsynet en tilbakemelding på hvilke vurderinger som er gjort og beskrivelse av eventuelle korrigerende tiltak som er gjennomført.

Ettersom revisjonen er en systemrevisjon er enkelte enheter valgt ut på stikkprøvebasis. Der avvik er påvist i en hovedenhet forventes at det gjøres en vurdering i øvrige deler av virksomheten med tanke på om påpekte avvik er relevante også der. I så fall skal den plan for

korrigerende tiltak som utarbeides også omfatte tiltak fra disse enhetene.

Selve avviksforholdet er beskrevet under overskriften avvik. I tillegg er det gitt kommentarer for å forklare, utdype eller begrunne avviket.

Beskrivelsen av funn (avvik og observasjoner) er utarbeidet uavhengig av rapport 3-98 (Lasting av godsvogner) og 4-98 (Sikkerhetsstyring og rapportering av uønskede hendelser i NSB BA) således at enkelte forhold som er avviksrapportert i de to rapportene også kan være beskrevet i denne rapporten. Revisjonen omfattet oppfølging av rapport 3-98 med hensyn til lasting av containervogner, men i liten grad den delen av rapport 3-98 som omfattet tømmer- og flisvogner.

2. Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter var basis for revisjonen:

- Jernbaneloven, (lov 11. juni 1993 nr. 100)
- Forskrift 10. juli 1997 nr. 781 om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane mm. (heretter kalt forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet).
- Forskrift 22. juli 1994 nr. 746 om krav til anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (heretter kalt forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane).

2.2 Bedriftsinterne krav

Styrende dokumenter for de reviderte aktiviteter som vist i vedlegg 1.

3. Omfang

Revisjonen omfattet vedlikehold av vognmateriell, vognopptak og lasteaktiviteter. Revisjonen omfattet videre håndtering og transport av farlig gods i samarbeid med DBE. I tillegg til sentral ledelse i Gods omfattet revisjonene lokale enheter i Narvik, Mo i Rana, Trondheim, Alnabru og Oslo S.

4. Avvik

Avvik 1

Internkontrollsystemet /internkontroll i NSB Gods er ikke fullstendig etablert og dokumentert.

Avvik fra:

Forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet som i § 2-7 sier at virksomheten skal ha internkontrollsystemer.

Det forutsettes at internkontrollsystemet er dokumentert og at dokumentasjonen er oppdatert.

Kommentar:

1) Hensikten til Gods er at beskrivelse av internkontroll(systemet) skal integreres i Gods sitt generelle styringssystemet. Overordnet styringssystem (G-00) er imidlertid ikke ferdig utarbeidet, men er i prosess. I henhold til Gods sin plan skal førsteutgave av G-01 (prosedyrer) foreligge 15.10.99 og førsteutgave av G-00 foreligge 30.11.99

2) GC har utarbeidet et dokumentert styringssystem, men for GF foreligger kun et system i utkastform.

3) For flere lokale enheter i GV er det utarbeidet internkontrollhåndbøker for å ivareta myndighetskrav relatert til helse, miljø og sikkerhet. Ivaretagelse av jernbanelovgivningens krav er imidlertid i liten grad synliggjort i internkontrollhåndbøkene. Eksempelvis refererer G-68 (IK-håndbok GVU) av 11.03.98 til forskrift om systematisk helse- miljø og sikkerhetsarbeid, men ikke til jernbaneloven og utdype beskrivelser av rutiner/systemer for ivaretagelse av arbeidsmiljø uten tilsvarende å utdype hvordan sikkerhet til tredjemann og reisende skal ivaretas. Likedan beskriver pkt. 5.3 at internkontrollsystemet skal kunne dokumenteres overfor ulike navngitte tilsynsmyndigheter, men Statens jernbanetilsyn er ikke nevnt.

4) GV baserer seg på rutiner fra GC vedrørende lasting og kontroll av containere uten at dette er dokumentert skriftlig og formelt.

5) Det pågår et arbeid med å rydde opp i eierskap til og gyldighet av gamle trykk. Det er gjennomgående brakt klarhet i dette for tekniske trykk, men er ikke helt avsluttet for øvrige typer trykk.

6) Påfølgende avvik underbygger utsagnet om mangelfull internkontroll.

Avvik 2

Det ble konstatert mangel på planer for og gjennomføring av systematisk oppfriskning av kunnskap.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav g som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av opplæringsplaner inklusiv oppfriskningskurs og eventuell nødvendig videreutdanning.

Kommentar:

- 1) Det kunne gjennomgående ikke dokumenteres opplæringsplaner for vedlikeholdspersonellet. Dette ble begrunnet med manglende nyrekruttering. Vedlikeholdspersonell (som gjennomgående var rekruttert for 10 år siden eller mer) tar ikke del i systematiske opplæringstiltak for oppfriskning av grunnkompetanse eller opplæring i ny teknologi og rutiner.
- 2) Maskinførere og trafikkstyrere gjennomgår systematisk opplæring i den grad de utfører sikkerhetstjeneste uten at denne opplæringen er spesifikt rettet mot deres arbeidsoppgaver. (Personell med sikkerhetstjeneste gjennomgår en 3 årlig kontroll av kunnskap samt en gjennomgang av nye bestemmelser.) Det ble ved oppstart av revisjonen presentert utkast til funksjonsrettede opplæringsmoduler (Dokument G 20-000-GPO) der intensjonen er å tilby mer relevant opplæring. Det er videre opprettet et kurstilbud (fagbrev) for terminalarbeidere som enkelte har gjennomgått.
- 3) Det var gjennomgående ikke avholdt beredskapsøvelser.
- 4) Opplæringsenheten er ansvarlig for at det etableres en opplæringsplan, men innholdet i opplæringsplanen er fagenhetenes ansvar. Det er dog på revisjonstidspunktet ikke klarlagt hvem som har pådriveransvaret for å implementere opplæringsplanene.
- 5) Det ble på sluttmøtet opplyst at sentrale opplæringsplaner fra opplæringsenheten i Gods vil være etablert 01.11.99.
- 6) Av konkrete eksempler som understøtter avviket kan nevnes:
 - Intervjuet personell i Narvik kjente ikke til bestemmelsene om lagring av farlig gods. Det fantes ingen skriftlige rutiner for slik lagring. I praksis meldte man fra til brannvesen dersom vogner med farlig gods ble stående mer enn ett døgn.
 - To intervjuede maskinførere i Mo og Trondheim hadde ikke fått spesifikk opplæring i opplasting av 6-akslinger og hadde heller ikke mottatt beskrivelser av hvordan dette skjer (dette er for øvrig generelt beskrevet i G-60). Ved en terminal ble det påpekt av revisjonsgruppen at tre 6-akslede vogner var feil lastet opp. Vedkommende maskinfører forklarte feillastingen med at han ikke kjente opplastingsreglene.
 - Ved en terminal oppfattet intervjuet terminalpersonell at vektfastsettelse ved skjevlastning av boggivogner relaterte til godsets vekt og ikke til totalvekt av vogn og last.
 - Ingen opplæring er gitt i systematisk sikkerhetsarbeid (så som sikkerhetsstyring og risikoanalyse) for regionledere i Narvik, GCN og GSN.
 - Intervjuet skrankepersonell som håndterer farlig gods hos GE, Oslo S hadde ikke gjennomført opplæring i farlig gods eller oppfriskning av kunnskap i fbm utgivelse av nye RID bestemmelser.

Avvik 3

Det kunne ikke dokumenteres at linjeledere i tilstrekkelig grad og på en systematisk måte forsikrer seg om at arbeidet med å ivareta trafikksikkerhet (inklusive håndtering/framføring av farlig gods) utføres tilfredsstillende.

Avvik fra

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav c som sier at internkontrollsystemet skal inneholde prosedyrer og rutiner for regelmessige, systematiske undersøkelser av forhold relevante for trafikksikkerheten.

De regelmessige systematiske undersøkelser som kreves kan ha mange ulike former. Eksempler på slike undersøkelser kan være interne revisjoner av systemer for å ivareta trafikksikkerhet, risikovurderinger ved omlegging av rutiner eller arbeidsordninger, analyse av innrapporterte uhell og tilløp, visitasjon av rullende materiell o.l.

Kommentar:

- 1) Ledere kunne i liten grad dokumentere at de systematisk forsikrer seg om at sikkerheten ivaretas tilfredsstillende. En del intervjuede linjeledere opplyste at deres oppfølging stort sett begrenset seg til å utgi styringsdokumenter eller sende ut skriv og at de hadde tillit til at personell nedover i linjen utfører sine oppgaver tilfredsstillende.
- 2) Det ble i noen tilfelle konstatert at ledere ikke kjente til praksis med hensyn til lasteaktiviteter og vedlikeholdsaktiviteter i den enhet de hadde ansvar for.
- 3) Ledelsen for GC på Alnabru kunne ikke redegjøre for systematiske tiltak for å forsikre seg om at inngangskontroll og opplasting skjer på en tilfredsstillende måte. Se også avvik 5.
- 4) GFM har ikke gjort noen aktiv oppfølging av vedlikeholdsarbeid som utføres av verksteder/visitørstasjoner, men det er ved GF gjort en intern revisjon av 26-ukers kontrollen i 1998.
- 5) Det er etablert en sentral plan for interne revisjoner i Gods, men implementeringen er noe på etterskudd.
- 6) Det er ikke etablert en plan for løpende risikoanalyser/risikovurderinger i Gods i samsvar med krav i AD00 kap. 16.4. Det kan hertil bemerkes at innholdet i dette kravet i liten grad syntes å være klarlagt for ledelsen i gods.
- 7) Ledelsens årlige gjennomgang som er beskrevet i 6.4.8 i utkast til G-00 er foreløpig ikke iverksatt, men påbegynnes når G-00 er utgitt.
- 8) Det kunne ikke dokumenteres systematisk oppfølging av vedlikeholdsregimene som fremmed materiell er underlagt.

NSB har gjennom internasjonale avtaler (RIV bestemmelser og raster) sikret seg at krav til vedlikeholdsterminer og at krav til den sikkerhetsmessige tilstand hos utenlandsk materiell er definert. Avtalene ansees av revisjonsgruppen som et nyttig rammeverk for å sikre utenlandsk materiells sikkerhetsmessige tilstand, men er etter tilsynets oppfatning ikke tilstrekkelig. NSB forventes å forsikre seg om at prinsippene som er nedfelt i avtalen operasjonaliseres. For SJs materiell baserer Gods seg for eksempel på at SJs oppfølging av eget materiell virker. Gods

kan ikke dokumentere at de systematisk verifiserer at SJs vedlikeholdsarbeid er tilfredsstillende, utover møtevirksomhet der relevante problemstillinger diskuteres og utover de generelle kontroller som skiftepersonell og visitasjonspersonell utfører. Dette til tross for at enkelte av det intervjuede vedlikeholdspersonell hevdet at visse typer feil så som fjærbrudd er overrepresentert i dette materialet.

9) Det er ingen dokumentert instruks for, eller dokumentert praksis å foreta kontroll av den veiing som Fundia utfører på returstålvogner på Grefsen og som brukes som underlag for vognopptaket utover skiftepersonells kontroll av fjærklaveåpningen. Det ble opplyst at Gods har mulighet til å kontrollere de veiesedler de får av Fundia, men at dette i praksis bare gjøres dersom kontroll av fjærklaveåpningen – som er en meget grov kontroll – indikerer ovelast.

Avvik 4

Det kunne i liten grad dokumenteres at risikobilder* var etablert og vedlikeholdt. Det var gjennomgående heller ikke gjennomført tilstrekkelig innsamling av data for å kunne etablere reelle risikobilder.

* Med risikobilde menes en skjematisk oversikt over alle risikoforhold (som det aktuelle transportsystemet måtte representere) mulige bidragsyttere til disse samt nødvendige kontrolltiltak.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav c som sier at internkontrollsystemet skal inneholde prosedyrer og rutiner for regelmessige, systematiske undersøkelser av forhold relevante for trafikksikkerheten.

De regelmessige systematiske undersøkelser må forutsettes å tjene en hensikt og resultere i en dokumentasjon av kartlagt risiko.

Kommentar:

1) Intervjuede linjeledere kunne i varierende grad redegjøre for risikobildet i sin virksomhet. Det kunne ikke forevises formelle, dokumenterte risikobilder.

På GF fantes et dokumentert risikobilde, men ikke som en del av en formell dokumentasjon (dokumentasjonen var ikke signert, ikke datert og ikke godkjent av personell bemyndiget av ledelsen i GF). AD-60-0 forutsetter at risiko kartlegges og at resultatene benyttes som underlag for systematisk sikkerhetsarbeid. Herunder at risikoanalyser gjennomføres og oppdateres (pkt. 2.8)

2) Registrerte tilløp og farlige tilstander vil være en viktig kilde for å kunne etablere reelle risikobilder og dermed for å kunne utøve riskobasert sikkerhetsstyring som forutsatt i AD 60-0 pkt. 2.1. Tilløp innrapporteres i noen grad på fremføringssiden, men tilløp rapporteres i svært liten grad relatert til teknisk vedlikehold. Enkelte typer feil rapporteres etter gammelt system på "farlig teknisk feil" skjema. Eksempelvis ble det av operativt vedlikeholdspersonell ikke oppfattet at overskridelse av vedlikeholdsterminer skulle avviksrapporteres. Rapporteringsskjema for farlige tekniske feil ble benyttet, men ikke konsekvent og ikke for alle kategorier feil som er angitt på skjemaet

Det er dermed begrenset mulighet for vurdering av trender og etablering av reelle risikobilder.

Det bør i denne sammenheng nevnes at GF har igangsatt et prosjekt - der ekstern ekspertise er

engasjert - for å etablere systematisk fareidentifikasjon.

3) En intervjuet maskinfører kunne vise til en del innrapporteringer av tilløp. (Han opplyste at han for øvrig sjelden fikk tilbakemelding på sine innrapporteringer). Revisjonsgruppen sjekket 5 forhold som maskinføreren hadde innrapportert ved årsskiftet 98/99. Alle forholdene var behandlet i linjen, men bare 3 av dem var registrert i Synergi som derved ikke kan forventes å gi et komplett grunnlag for riskokartlegging.

4) Innrapportering i Synergi eller innrapportering av Farlig teknisk feil ble opplyst ikke å ha fungert i GF i Trondheim den siste tiden. Brev vedr. dette ble opplyst å ha blitt sendt ut til personellet i uken før revisjonen.

5) Intervjuet personell hadde på ulike måter observert tilløp uten at det ble innrapportert i et avviksbehandlingssystem. Som eksempler kan nevnes:

- Intervjuede maskinførere opplyste at skjevlasting/feillasting oppdaget for eksempel ved ankomst, eller forhold som er oversett i C-kontrollen (Inngangskontrollen) for containere ikke meldes som tilløp. De intervjuede hadde gjennomgående fått utdelt meldeblokk, men hadde i liten grad benyttet den. Ved GC Alnabru hadde terminalledelsen gjort tiltak for å bedre tilløpsrapportering ved å ha utarbeidet et dokument som klargjør hvilke typer tilløp som forventes innrapportert. Det ble imidlertid konstatert et flertallet av intervjuet personell ikke oppfattet at det var forventet at tilløp relatert til materiellsikkerhet og last skulle avviksregistreres.
- Feil som oppdages i vognopptak blir gjennomgående heller ikke innmeldt i Synergi eller i noe annet avviksregistreringssystem. Ved Narvik praktiseres vektkontroll ved ankomst (på stikkprøvebasis) av kommersielle grunner. Vesentlige avvik i vognopptaket innrapporteres ikke systematisk i Synergi. Intervjuede maskinførere i Mo opplyste også at det forekommer feil i vognopptak på innkomne tog (som er omskiftet underveis) og de hevdet at det er tatt opp ved flere anledninger muntlig og via mail, men at det normalt ikke avviksrapporteres. Det ble for øvrig opplyste både i Mo og Narvik at vognopptak og vektoppdater er blitt bedre den siste tiden.

Revisjonsgruppen verifiserte et begrenset antall vognopptak (se detaljer i vedlegg 3). Vognopptakene var gjennomgående korrekt.

- Vedlikeholdsstyrer opplyste ikke å praktisere avviksrapportering av vedlikeholdsterminer som er overskredet. Problemstillingen blir derfor ikke synliggjort.

Avvik 5

Det ble konstatert mangelfulle rutiner og praksis med tanke på å sikre seg mot overlast og feillasting.

Avvik fra:

§6 i forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane krever at: "Jernbaneforetaket som driver trafikkavvikling skal ha utarbeidet prosedyrer, instruksjoner og rutiner som sikrer en trygg trafikk under alle driftssituasjoner, herunder situasjoner med redusert teknisk sikringsstandard, og som minst skal omfatte:

1. Drifts- og sikkerhetsreglement

Reglene skal være tilpasset banenes sikringsstandard og skal minst inneholde:

.....b) Bestemmelser for sammensetning av tog, bremsekraft, aksellast, lasteprofil, meterveker, tillatte hastigheter m.m. “

Kommentar:

1) Innledningsvis må det poengteres at Gods har iverksatt flere tiltak relatert til vektkontroll og lastkontroll siden forrige gang tilsynet gjennomførte en revisjon av disse aktivitetene. Revisjonsgruppen ble informert om etablering av vekter og systematisk gjennomføring av vektkontroll av tømmer- og flislast. Revisjonsgruppen reviderte imidlertid ikke disse aktivitetene i denne omgang og kunne derfor ikke verifisere implementeringen av disse tiltakene. Avviket som er formulert over baserer seg på gjennomgang av de aktiviteter som revisjonen denne gang var konsentrert om.

Selv om det ble avdekket mangler i opplasting og vektkontroll av containere og returstål som utdypet under ble det likevel konstatert at flere tiltak er gjennomført siden forrige revisjon. Inngangskontroll/vektkontroll av containere på Alnabruterminalen er blant annet på flere områder bedre definert og dokumentert enn sist.

2) Kontroll og opplasting av containere er beskrevet i egne prosedyrer i GCs styringssystem GC-06. Det ble muntlig informert om at prosedyrene for GC også skal gjelde for andre enheter som frakter containere, men det er ikke nedfelt skriftlig.

3) Ved Alnabru og Mo fastsettes vognbelegg for de fleste kunder på basis av gjennomsnittsvekter. Det kunne ved Alnabru imidlertid ikke fremvises en dokumentert oversikt over gjeldende gjennomsnittsvekter. Ledelsen i GC opplyste imidlertid på sluttmøtet at en slik oversikt er utarbeidet.

4) Etablert prosedyre for vektkontroll på Alnabru tilsier at minimum 10 stikkprøver tas daglig. Intervjuet personell i inngangskontrollen kjente imidlertid ikke til at det fantes en slik prosedyre og de hadde ulike oppfatninger av hvor mange stikkprøver som skulle tas (jfr. for øvrig avvik 2). Det er kun de containere som i særlig grad overskrider etablert gjennomsnittsvekt som blir notert i vektkontrollen. Intervjuet personell som utførte vektkontrollen kunne imidlertid ikke redegjøre eksakt for hvilke gjennomsnittsvekter som gjaldt for den enkelte kunde. (Som beskrevet over hadde de heller ikke tilgjengelig en dokumentert liste over gjeldende gjennomsnittsvekter).

Det ble verifisert at stikkprøver på vekt var dokumentert gjennomført på Alnabru med unntak av enkelte dager og en periode fra 14.juli – 30. august grunnet ferieavvikling, bemanningsproblemer og en periode med defekt vekt.

5) Hensikten med inngangskontrollen på GC Alnabru er blant annet å forebygge overlastning av vogner. Når vektkontroll (stikkprøvekontroll) viste vesentlig overskridelse av gjennomsnittsvekt ble resultatene formidlet til trafikkstyrer som på basis av disse skulle korrigere belegningslista som skulle danne basis for vognopptak. Stikkprøver viste imidlertid at flere av overskridelsene som ble notert i inngangskontrollen ikke førte til korreksjon i belegningslistene. Stikkprøvekontrollen hadde dermed ingen sikkerhetsmessig effekt. Intervju med en maskinfører bekreftet også at det forekommer hyppige feil i belegningslistene.

6) Ved Mo ble det i praksis ikke foretatt kontroll av oppgitte vekter. Belegningslister ved Mo i

Rana i perioden 12.8-6.9.99 ble gjennomgått. Ingen viste at det var foretatt korreksjon av kundenes oppgitt vekter. Dette underbygger at det er kundenes vekt oppgaver som benyttes. Returstålvogner til Fundia ble veid av Fundia ved ankomst. Gods sjekker ikke Fundias vekter (som brukes i etterkant av transporter). Det kan ikke dokumenteres kontroll med at kundenes vekt oppgaver er korrekt. Det er ikke etablert noen lokal prosedyre for vekt kontroll. Driftsformann hadde ikke fått prosedyre G-06 4.2.3.2 og kjente heller ikke til denne.

7) Inngangskontrollen på Alnabru omfatter vekt kontroll på stikkprøvebasis og C-kontroll av alle containere unntatt containere tilhørende Linjegods, Posten og Tollpost. For disse tre selskapene utføres C-kontroll av maskinfører ved opplasting. Stikkprøvekontroll av vekt utføres mer sporadisk enn for de andre selskapene. Av praktiske grunner må disse tre selskapene gis et forhåndsvarsel om gjennomføring av vekt kontroll.

8) Belegningslister verifisert i Narvik (21.8.99-7.9.99) indikerte ingen skjevlasting eller overlasting.

9) Ved GC Alnabru skal det veies hele tog hver 3.måned, men arbeidet er ikke startet ordentlig enda fordi det er liten bemanning. Det ble utført en slik kontroll i nov. 98. Ifølge intervjuet personell er denne ordningen ikke skriftlig dokumentert utover beskrivelser i forslag til opplæringsplaner.

10) Regler som Fundia skulle følge for opplasting av returstål på Grefsen var bare formidlet muntlig til Fundia som angitt i avvik 3 punkt 9.

Avvik 6

Forhold/system av sikkerhetsmessig betydning synliggjøres ikke slik at de gis nødvendig prioritet og oppfølging. Det foreligger ikke dokumenterte instruksjoner som krever særskilt prioritering av sikkerhetsmessig viktige systemer/komponenter.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 4 pkt. 4 som sier at jernbaneforetaket skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholds rutiner som dokumenterer hvilke krav materiellet må tilfredsstillende for å være i driftsdyktig stand.

Kommentar:

1) Utførelse av vedlikehold.

Sjekklistene for vedlikehold og/eller prosedyrer i G 71 angir ikke hvilke forhold/systemer/komponenter som er sikkerhetskritiske. Ivaretagelse av slike funksjoner/forhold gis derfor ikke særskilt prioritet. Det forventes at ledelsen sørger for at sikkerhetsmessige funksjoner synliggjøres slik at prioriteringer ikke blir gjort til gjenstand for den enkelte vedlikeholdsarbeiders skjønn. Dette blir særlig viktig sett i lys av mangel på systematisk oppfriskning av kunnskap som påpekt i avvik 2. (Det er dog ikke forventet at det for gammelt materiell som er "typegodkjent" under tidligere tilsynsregimer identifiseres sikkerhetskritiske funksjoner på samme måte som det forventes ved godkjenning av nytt materiell)

2) Kontroll av containere.

Sjekklistene som brukes for C-kontroll av containere angir ikke hvilke sjekkpunkter som er av

sikkerhetsmessig betydning. (Intervjuet personell hadde ulik oppfatning mht hvorvidt C-kontroll i det hele tatt hadde en sikkerhetsmessig betydning. Se for øvrig også avvik 8)

3) Kontroll av rullende materiell.

Det var varierende oppfatning blant intervjuet personell hvorvidt K-kontroll for rullende materiell skal ansees som en sikkerhetskontroll.

4) GTI

Det er ikke klart definert i styrende dokumenter hvorvidt GTI- systemet er å betrakte som et system av sikkerhetsmessig betydning. En intervjuet sentral bruker anså ikke systemet som sikkerhetskritisk. Revisjonsgruppen kunne ikke gjennom dokumentgjennomgang finne hvorvidt systemet var definert som et sikkerhetskritisk system og hvordan systemet eller kritiske deler således skal gis særlig oppmerksomhet.

Ledelsen i GF erkjente eierskap til GTI systemet og betraktet det som et sikkerhetsmessig system ettersom det har betydning for bestemmelse av tog bremskapasitet og angivelse av plassering av vogner med farlig gods. Det er imidlertid IT- avdelingen som råder over de vesentligste midler til vedlikehold av systemet.

Avvik 7

Utførelse og styring av vedlikehold var på enkelte områder ikke basert på skriftlige prosedyrer/prinsipper.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 4 nr. 4 1.ledd som sier at jernbaneforetaket skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner.

Det forutsettes at rutinene er dokumentert.

Kommentar:

1) Det ble opplyst at GFM har gitt muntlig informasjon til vedlikeholdsenhetene på Alnabru og i Narvik hvordan svenske-vogner skal ettersees. Det kunne derfor for eksempel ikke fremvises dokumenterte prosedyrer for merking av årlig ettersyn på svenske vogner i Narvik. Kombinert med svak opplæring (se avvik 2) var det derfor ulik oppfatning blant vedlikeholdspersonellet hvordan man skulle forholde seg under periodisk kontroll. De svenske vognene var merket med 6 års intervall for revisjon, men hvorvidt årlig ettersyn var utført fremkom ikke på vognmerking. Intervjuet personell forholdt seg til dette på ulike måter.

Akseptkriterier for svenskevogner mht slingringsmonn for definerte vedlikeholdsgrenser ble avtalt muntlig mellom Alnabru og Sverige etter samråd med GFM.

2) Vedlikeholdsstyrer oppfattet uklare akseptgrenser for km-løp av årlig ettersyn. Årlig ettersyn skal utføres med 12 måneders intervall, men kan etter gjeldende bestemmelser tøyes inntil 3 måneder utover denne grensen. Det finnes imidlertid ikke definert noe slingringsmonn for km-løp. Vedlikeholdsstyrer oppfattet at km-grensen måtte kunne overskrides prosentvis tilsvarende 12-måneders fristen i praksis, mens leder for GF avviste dette.

Avvik 8

Det ble konstatert vilkårlig gjennomføring og mangelfull definisjon av C-kontroll for containere.

Avvik fra

§6 i forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane krever at: "Jernbaneforetaket som driver trafikkavvikling skal ha utarbeidet prosedyrer, instruksjoner og rutiner som sikrer en trygg trafikk under alle driftssituasjoner,....

Og § 4 nr. 4 1.ledd som sier at jernbaneforetaket skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner som dokumenterer hvilke krav materiellet må tilfredsstillende for å være i driftsdyktig stand. Vedlikeholdet må sikre at ingen systemer forringes så mye at det fører til funksjonsbortfall.

Kommentar:

1) Det kunne ikke gjennom intervjuer og dokumentgjennomgang konstateres hvorvidt C-kontroll hadde sikkerhetsmessig betydning og hvilke eventuelle elementer av C-kontrollen som hadde betydning for ivaretagelse av sikkerhet (se også avvik 6 punkt 2).

2) Enkelte - herunder ledelsen i GFM- hevdet at C-kontroll kun har kommersiell betydning, mens andre hevdet at den også hadde en sikkerhetsmessig betydning. Prosedyre G-70-16P-Gpm som gjelder C-kontroll av utenlandske containere kan tydes som at C-kontrollen utelukkende utføres av kommersielle grunner.

3) Det var heller ikke utarbeidet akseptkriterier (utover ISO standardene) for når en container kunne ansees å være i sikkerhetsmessig tilfredsstillende stand.

4) Fordi ovennevnte ikke var definert var det ulike oppfatninger blant operativt personell. En intervjuet maskinfører oppfattet at en container måtte være svært ødelagt (for eksempel falt av bil under transport) for å ansees som ikke sikker, mens det på andre terminaler ble opplyst en strengere praksis med hensyn til å avvise containere med feil.

5) C-kontroll av containere ble på Alnabru dokumentert på en sjekklister med 17 punkter som ble fylt ut i de tilfelle det ble oppdaget feil på containerne. På andre terminaler ble det brukt andre typer sjekklister eller ingen sjekklister.

I Narvik ble C-kontroll for noen kunders vedkommende dokumentert i alle tilfelle, enten containere var feilfri eller ikke. Der det var skader ble eget skjema fylt ut. For andre kunder ble bare skjema fylt ut dersom det var skader. Denne praksis var imidlertid ikke nedfelt i noen rutine, og det var ulik oppfatning blant intervjuet personell med hensyn til hvilke kunders containere som skulle dokumenteres kontrollert også når de var feilfrie.

Avvik 9

Det var ikke utarbeidet kalibrerings-/kontrollrutiner for måleutstyr.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 4 nr. 4 1.ledd som sier at jernbaneforetaket skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner som dokumenterer hvilke krav materiellet må tilfredsstillende for å være i driftsdyktig stand. Vedlikeholdet må sikre at ingen systemer forringes så mye at det fører til funksjonsbortfall.

Kommentar:

1) Det kunne ikke forevises dokumenterte rutiner for kalibrering/kontroll av truckvekter. Dokumentasjon på gjennomført vektkontroll av truckvektene kunne heller ikke fremvises.

Det ble ved flere terminaler opplyst at kontroll av truckenes vekter ble utført, men praksis kunne ikke dokumenteres. Industribehov som utfører kontrollen på Alnabru oppbevarer dokumentasjonen som ikke var tilgjengelig på Alnabru.

2) Det er ikke utarbeidet kalibreringsrutiner/kontrollrutiner for måleutstyr (for eksempel hjulmål og bremsekontrollapparat). Årlig kalibrering/kontroll kunne heller ikke dokumenteres gjennomført i praksis som forutsatt i G-71 pkt. 2.11.

Bremsekontrollapparat ble opplyst kontrollert på Alnabru, men dokumentasjon på kalibrering oppbevares hos leverandør og kunne ikke dokumenteres under revisjonen.

Avvik 10

Det er ikke utarbeidet prosedyrer for styring av endringer og det kunne ikke vises til dokumenterte risikovurderinger i forbindelse med planlagte eller gjennomførte endringer.

Avvik fra

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav c som sier at internkontrollsystemet skal inneholde prosedyrer og rutiner for regelmessige, systematiske undersøkelser av forhold relevante for trafikksikkerheten.

De regelmessige systematiske undersøkelser som kreves kan ha mange ulike former. Eksempler på slike undersøkelser kan være interne revisjoner av systemer for å ivareta trafikksikkerhet, risikovurderinger ved omlegging av rutiner eller arbeidsordninger, o.l.

Kommentar:

1) Det kunne ikke dokumenteres utførelse av systematisk vurdering av planlagte organisasjonsendringer lokalt eller sentralt, hvilket er et krav i AD-00 kap. 16.4. Det er heller ikke utarbeidet prosedyrer for/krav til gjennomføring av slike vurderinger i forkant av endringer utover beskrivelser i kap 13.7.3 i utkast til G-00.

2) Det dog er beskrevet noen risikovurderinger i brev av 16.7.99 98/6241 G596 vedrørende endring i vedlikehold.

Avvik 11

Kompetansekrav er ikke definert for enkelte personellgrupper med arbeid av betydning for trafikksikkerhet.

Avvik fra:

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav f som sier at styringssystemet (internkontrollsystemet) skal inneholde beskrivelse av krav til faglige kvalifikasjoner hos personell som skal utføre operasjoner eller oppgaver som er av betydning for trafikksikkerheten.

Kommentar:

Som eksempler kan nevnes:

- 1) Kompetansekrav er ikke definert for maskinførere og kontrollører på Alnabru. Det planlegges lagt inn i de nye opplæringsmodulene.
- 2) Det er ikke fastsatt kompetansekrav til trafikkstyrere på Alnabru. Trafikkstyrere som belegger tog har heller ikke formell opplæring i lasteregler og farlig gods. De har heller ikke sikkerhetstjeneste.
- 3) Det er ikke definert krav til kompetanse i systematisk sikkerhetsarbeid for kvalitets-/sikkerhetsfunksjonen.

Avvik 5 i rapport 4-98 omhandler for øvrig samme tema.

Avvik 12

Ansvars- og myndighetsforhold er ikke tilstrekkelig dokumentert

Avvik fra

Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane § 2 bokstav b som sier at internkontrollsystemet skal inneholde beskrivelse av foretakets organisasjon slik at ledelses- og ansvarsforhold klart fremgår.

Kommentar:

Som eksempler kan nevnes:

- 1) Det mangler funksjonsbeskrivelse for inngangskontrollen ved Alnabru.
- 2) Det mangler stillingsbeskrivelser/funksjonsbeskrivelser for en del stillinger:
For eksempel: Driftsformann og personell i inngangskontrollen på Alnabru, rådgiver i GF, sikkerhetsmedarbeider i kvalitets- og sikkerhetsfunksjonen, vaktleder GE (Oslo S), leder for vedlikeholdsstyringen samt vognvisitør i Mo i Rana som forutsatt i G71 punkt 2.6.
- 3) Det er ikke utarbeidet mandat for faggruppe trafikk sikkerhet. Det foreligger dog et forslag til oppgavebeskrivelse i G-00 kap. 13.7.1.
- 4) Ansvar for opplæring av lokførere på farlig gods er ikke formelt definert og ensartet oppfattet i Gods.
- 5) Se også avvik 2 pkt. 4 vedrørende ansvar for iverksettelse av opplæringsplaner.

5.Observasjoner**Observasjon 1**

Det er ingen styrt utsendelse av G-sirkulærer.

Kommentar:

Mottakere kvitterer ikke for mottak og de mottar heller ingen samlet oversikt over G-sirkulærer slik at de kan forsikre seg om at de mottar alle relevante sirkulærer.

Observasjon 2

Ved årlig ettersyn av godsvogner fylles sjekklister på Alnabru ut med OK og ikke målte verdier som forutsatt i sjekklister.

6. Andre forhold

Det er ikke notert forhold av betydning utover det som er beskrevet i øvrige deler av rapporten.

7. Gjennomføring

Systemrevisjonen ble utført i samsvar med NS-ISO 10011 og omfattet følgende aktiviteter:

Formøte 05.07.99

Avklaring av spørsmål etter preliminær dokumentgjennomgang samt praktiske spørsmål i forbindelse med gjennomføring av revisjonen.

Åpningsmøte 24.08.99

Informasjon fra revisjonsgruppen til ledelsen om gjennomføring av revisjonen. Det ble videre avholdt tre lokale åpningsmøter.

Intervjuer og verifikasjoner 24.08.99 – 17.09.99

Liste over intervjuet personell finnes i vedlegg 2.

Avsluttende møte 17.09.99

Oppsummering med presentasjon av resultatene.

Dokumentunderlag

Nedenfor er listet dokumenter som var av betydning som dokumentunderlag for revisjonen i tillegg til Jernbaneloven med tilhørende forskrifter.

Status for dokumentene ble blant annet avklart i åpningsmøtet.

Org. enh.	Dokument	Utg./rev	Status/kommentar
AD	AD-00	01.12.98	
	AD-60	01.06.99	
G Sentralt	Organisasjonskart Gods	Juni 99	
	Funksjonsbeskrivelse GDL-repr.	01.08.98	Utkast til G-00, kapittel 7. Organisasjon
	Funksjonsbeskrivelse kvalitet, HMS, inkl. trafikkikkerhet	11.06.99	Revisjon 10.06.99 gjelder kun at leder for funksjonen rapp. direkte til GD
	Ansvars og myndighetsmatrisser: <ul style="list-style-type: none"> • Produksjon, • Anskaffelse, vedlikehold og avhending av prod.midler, • OU, kompetanse og pers.adm • HMS, inkl trafikkikkerhet 	30.07.98	Arbeidet med å justere/forbedre disse starte i begynnelsen av 1999, bl.a. gjelder dette i forhold til trafikkikkerhet og beredskap. Bl.a. som følge av omorganiseringsprosessen er dette ikke slutført.
	Utkast til kapittel 13. Trafikkikkerhet i G-00 (Behandlet i faggruppe trafikkikkerhet, men ikke i GDL)	08.03.99	Dette må tilpasses kravene i AD-60. 1, Trafikkikkerhet, som kommer i nær fremtid, og JD370, Jernbanens redningstjeneste ved driftsuhell.
	Kapitlene 1, 2, 3, 5,6, 8 og 12 fra utkast til G-00, NSB Gods Styringssystem.	Utkast 01.09.98	
	Trykk 801.2, Standardvilkår for innenriks godstransport med Norges statsbaner	01.04.87	Revidert utkast foreligger
	G-60 Sikkerhetsbestemmelser Produksjon og framføring av godstog. Farlig gods	05.03.99	
	G-50-90i-Gff, Godstransportplaner	10.01.99	Ny utgave fra 22.08.99
	G-61-01-Gk, Sentral beredskapsplan i NSB Gods	01.07.99	
	G-20-000-GPO, Utkast, Opplæringsmodul for sikkerhetsopplæring i NSB Gods	Utkast Des 98	
G-01NSB Gods Styringssystem Prosedyrehåndbok		Fellesprosedyrer som er godkjent eller som foreligger som utkast	

	<p>I forbindelse med rapportering og oppfølging av uønskede hendelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • G-61-02P-Gk, Prosedyre for rapportering/oppfølging og gjennomføring av tiltak i forbindelse med uønskede hendelser. • G-61-02R-Gk, Rapportering av uønskede hendelser (skjema) • G-61-02i-Gk, Instruks for utfylling av skjema G-61-02R-Gk • G-61-06P-Gk, Prosedyre for innmelding av uønsket hendelse i Synergi. • Oversikt over rapporteringsflyten ved uønskede hendelser. • Oversikt over prosedyrer, skjemaer, rapporter og instruksjoner i forbindelse med uønskede hendelser. 		<p>Dette er de vesentligste dokumentene i forbindelse med implementering av nytt system for oppfølging av uønskede hendelser, herunder innmelding i Synergi, fra 01.07.99.</p> <p>Disse er også grunnlaget for opplæring av oppfølgingsansvarlige (linjeleder) og synergiinnmeldere, som skal foretas hhv. 16.06.99 og 17.06.99.</p> <p>Det nye systemet er utformet/behandlet i trafikksikkerhetsgruppen og vedtatt i GDL</p>
GF	Håndbok for GF	Nov 1998	Dokumentet er ikke ferdig
	Oversikt over vedlikeholdsbehandling og vedlikeholdsobjekter		Informasjon
	Org. Kart.	Sept. 98	
	Vedlikehold og kontroll av godsvogner	15.07.99	
GC	GC-06, NSB Gods CombiXpress Styringssystem	26.05.99	
GV	Organisasjonskart	1999	
	Stillingsbeskrivelse for funksjonene: <ul style="list-style-type: none"> • Regionleder Vognlast • Områdeleder Vognlast • Driftsformann Vognlast • Skifteleder Vognlast 		
	G-68-000-GVU	25.05.98	
	G-68-000-GVV, Internkontrollhåndbok for NSB Gods GVV i Drammen	06.04.98	(Mal for terminalene i Vognlast)
GS	G-17-001-GSØ, Organisasjonshåndbok GSØ	05.08.98	
	G-97-05P-GSØ, Prosedyre for veiing av tømmer- og flisvogner, sammenholding av angitt og faktisk vekt, samt beregning av gjennomsnittsvekt pr. m3	15.12.98	
GE	Produktmal for transport av isotoper	14.01.99	
	Nye rutiner for behandling av farlig gods	1998	
	Oppbygging av RID		Brukes i forbindelse med opplæring

Vedlegg 2

Deltagere ved revisjon av NSB BA Gods august/september 1999.

I tabellen under er det gitt en oversikt over hvilke personer ved virksomheten/bedriften som deltok under formøtet, åpningsmøtet og det avsluttende møtet, og over hvilke personer som ble intervjuet.

Navn	Enhet/Funksjon	For- møte	Åpn. møte	Åpn.møte Trondheim	Åpn-møte Mo	Åpn.møte Narvik	Inter- vju	Slutt- møte
Tordhol	Kvalitet/sikkerhet	X	X				X	X
Bjarne B. Olsen	IF		X				X	X
Nordhelle	Kvalitet/sikkerhet						X	
J. Hage	GVØ	X						
G. Mathisen	GVØ						X	
Rune Anthonsen	GE	X					X	X
Brunstad	GC							X
M. Mengkrogen	GC						X	
Drageset	GS						X	
Haagensli	GF						X	X
Fæster	GFM	X					X	
Bråthen	GFM						X	
Flaten	GV						X	X
Tronslien	GFM						X	
Grøtlie (delys)	GEM						X	
M. Fredriksberg	GC Oslo						X	
Trond Hagen	GC, Oslo						X	
R. Sognelien	GC Oslo						X	
Unni Pettersen	GC Oslo						X	
Dyrud	GC Oslo						X	
T. Williksen	GV Alnabru						X	
Bengt Holmsen	GFM Alnabru						X	
Åge Kjensberg	GFM Alnabru						X	
Tor Fredriksen	GFM Alnabru						X	
Stensaas	GSN						X	
Båustad	GSN GTI						X	
Wandsvik	GSN						X	
Bengt A. Berg	GCN			X			X	
Stein Skaug	GCN						X	
Hanne Skog	GCN						X	
Rolf Lund	GCN						X	
Kvidal	GCN						X	
B. Reinås	GV Trondheim			X			X	
Odd M. Holmsberg	GV Trondheim						X	
Ragnar Bye	GV Trondheim							
J. Rognhaug	GV Trondheim						X	
P. Røvik	GFM Trondheim			X			X	
Leknes	GFM Trondheim						X	
Rogneslien	GFM Trondheim						X	
Wikdahl	Hovedvernombud						X	
J. M. Johnsen	GVL Mo					X	X	
Snorre Skaret	GVL Mo					X	X	
S. Ellingsplass	GS Mo					X	X	
G. Restad	GVL Mo					X	X	
A. Olsen	GVL Mo						X	
Helgesen	GVL Mo					X	X	
Storholm						X	X	

Navn	Enhet/Funksjon	For- møte	Åpn- møte	Åpn.møte Trondheim	Åpn-møte Mo	Åpn.møte Narvik	Inter- Vju	Stutt- møte
Geir H. Knutsen	GCN Narvik					X	X	
Fredheim	GCN Narvik					X	X	
Birkeland	GCN Narvik						X	
Hans Wold	GCN Narvik						X	
J. Ramsvik	GFM Narvik						X	
Kildal	GFM Narvik						X	
Myrbakken	GE Oslo S						X	
Aaen	GE Oslo S						X	
Repål	GFM						X	
Stangebye	GE						X	
T. Vasset	GF	X					X	X
Frøyslid	G	X					X	X
Hans P. Bråthen	GV Alnabru						X	
Rokne	GV Alnabru						X	

Revisjonsgruppe:

Jon Normann Ly, Jernbaneverket, Fagrevisor vedlikehold
 Thor Haug, Jernbaneverket, Fagrevisor vognopptak og lasting
 Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn, Ledende revisor

Dessuten deltok DBEs personell i en samordnet revisjon på aktiviteter relatert til farlig gods:
 Berit Svensen, DBE
 Runar Bjørnsen, DBE

Verifikasjoner/Stikkprøveuttak

Det ble foretatt en del verifikasjoner/stikkprøveuttak. Et utvalg er listet opp under som følger:

1. Overholdelse av vedlikeholdsterminer:

1.1 Årlig ettersyn

Register over gjennomført vedlikehold gjennomgått på Alnabru og hos vedlikeholdsstyrer ble gjennomgått. Generelt ble vogner funnet vedlikeholdt innenfor fastsatte grenser. Noe komplisert å etterprøve systemet.

1.2 Periodisk ettersyn

Tog 5792 på Mo ble observert: Alle frister for periodisk ettersyn som var angitt på vognenes merkelapper var overholdt. Merkelapper er ikke signert, men utførende verksted er angitt.

2. Observasjoner av vognopptak og last:

- Tog 5791, Trondheim stasjon, 06.09.99: tre 6-akslede vogner var feillastet. Blant annet var 17 tons container midtplassert
- Tog 5271(Db), 5721(Db), 5793(Db) og 4001(ARE) ble observert på Lillestrøm følgende dager: 24.8, 25.8, 31.8, 14.9 og 15.9. Observasjonen ble stort sett foretatt av tog i bevegelse og omfattet kontroll mot vognopptak, merking av farlig gods-vogner, lasting samt lytting mht hjulsslag og luktkontroll mht varmgang. Med de begrensninger som ligger i en slik observasjon ble det ikke avdekket uregelmessigheter.

3. Gjennomgang av lister for inngangskontroll:

3.1 Alnabru:

Lister for 1999, siste halvår: Perioden 3.7-11.7.99 og 24.6-29.6.99 manglet pga bemanningsproblemer

4. Gjennomgang av veieoppgaver og belegningslister

4.1: Kontrollveiing ved innkjøring, Alnabru:

- Container A018 veid til 18t. Angitt som 12 t i belegningsliste av 31.8.99
- Container 911 (Maxfrakt) korrekt rettet i belegningsliste 7.7.99
- Container 951 (Maxfrakt) korrekt rettet i belegningsliste 7.7.99
- Container 25A028 (NC) veid til 16 t. Ikke korrigeret i belegningsliste 7.7.99
- Container 250031 (NC) veid til 16 t. Ikke korrigeret i belegningsliste 7.7.99
- Container 25D035 (NC) veid til 18 t. Ikke korrigeret i belegningsliste 7.7.99

4.2 Gjennomgang av belegningslister, GCN, Trondheim

- En del utfylte belegningslister gjennomgått. Ingen påviselige feil.

4.3 Gjennomgang av belegningslister for perioden 12.8-6.9.99, Mo i Rana

- 496 1054-8 viste to containere på hhv 10t og 4t.
- 442 9141-6 viste to containere på hhv 10t og 4t.
- Ingen av listene viste at kundens oppgitte vektorer var korrigeret

4.4 Gjennomgang av lister for opplasting 21.8.99-7.9.99, Narvik

Ingen påviselige feil

5. Rapport etter uønskede hendelser:

- Tog 5794, 27.08.99; Granskning avdekket feillasting.
- UH-rapporter GSN gjennomgått for perioden 1.1.99-1.5.99. Ingen tilløp var registrert i denne perioden.
- UH-rapporter ved Narvik terminal perioden 1.1-1.8.99 gjennomgått. Et tilfelle av skjevlasting var registrert.
- Meldeblokk for maskinfører gjennomgått og sammenliknet med registreringer i Synergi: 5 hendelser notert nov.98-jan.99 gjennomgått. 3 av disse var registrert i Synergi.

Oppfølging av revisjonen.

Aksjon:

Frist:

- | | |
|---|----------|
| 1. Statens jernbanetilsyn utarbeider rapportutkast innen | 08.10.99 |
| 2. NSB Gods kommenterer evt. feil i utkastet
Pr. brev (eller i møte) | 01.11.99 |
| 3. Statens jernbanetilsyn utarbeider endelig rapport innen | 15.11.99 |
| 4. NSB Gods oversender plan for korrigerende tiltak innen | 24.12.99 |