



NSB's ivaretagelse av trafikksikkerhet i samarbeidskonstellasjoner

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 1-03

***NSB's ivaretagelse av trafiksikkerhet i
samarbeidskonstellasjoner***

Rapport nr. 1-03
Arkivkode: 02/340 T631
Revisjonsdato: 22.01.03-31.01.03
Foretak: NSB AS
Kontaktperson: Sikkerhetssjef- Drift Svein Ivar Johannessen

Rapportens innhold :

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort. Systemrevisjonen omfattet ivaretagelse av trafiksikkerhet i samarbeidskonstellasjoner.

Hovedkonklusjon:

NSB er trafikkutøver på norsk side i de trafikkeringssamarbeid som NSB er involvert i. Rollen som trafikkutøver er ikke konsekvent oppfattet og praktisert.

Sikkerhetsstyringen i samarbeidsprosjektene er mangelfull i hht krav i jernbanelovgivningen. NSB søker å ivareta sikkerheten ved å ha kontroll med materiellet og framføringspersonellet uten å vektlegge sikkerhetsstyring i samarbeidsprosjektene.

Det hefter mangler ved samarbeidsavtalene og de brukes ikke som aktivt styringsverktøy.

Revisjonsgruppen finner det ikke godtgjort at NSB har tilstrekkelig grunnlag til å kunne konkludere med at den grenseoverskridende trafikken på norsk side møter de krav til sikkerhetsnivå som NSB har satt for virksomheten.

Utarbeidet dato: 19.02.03

Godkjent dato:

Sign.:

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

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

Vedlegg

1. Dokumentunderlag for revisjonen
2. Verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under revisjonen
3. Framdriftsplan vedrørende slutføring av revisjonsprosessen

1. Innledning

Formålet med revisjonen var å vurdere om hensynet til en sikker trafikkavvikling ivaretas gjennom NSBs samarbeidskonstellasjoner relatert til togframføring.

Begrepet trafikk sikkerhet brukes i denne rapporten i samsvar med definisjonen i kravforskriften § 1-2 og omfatter teknisk sikkerhet (materiellsikkerhet), operasjonell sikkerhet og beredskap.

Følgende forkortelser er benyttet:

SJ:	SJ AB (Statens Järnväger)
Jl:	Järnvägsinspektionen
CN:	CargoNet AS
PILK:	NSBs registreringssystem for blant annet kompetanse.
DROPS:	NSBs driftsoperative senter
Tågkompaniet:	Svenska Tågkompaniet AB
Linx:	Linx AB
Green Cargo:	SJ Green Cargo AB

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering i sin revisjonsvirksomhet. Leseren må derfor ta i betraktning at det er de forhold som er mangelfulle som fokuseres i rapporten og at forhold som er tilfredsstillende ivaretatt normalt ikke omtales.

Rapporten omhandler avvik og observasjoner som er avdekket under revisjonen.

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

For avvik pålegges gjennomføring av korrigerende tiltak for å oppfylle de krav som ikke er oppfylt. Dette er et enkeltvedtak som kan påklages til Samferdselsdepartementet. For observasjoner forventer Statens jernbanetilsyn en tilbakemelding om hvilke vurderinger som er gjort og beskrivelse av eventuelle korrigerende tiltak som er gjennomført.

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

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

Statens jernbanetilsyn har ikke etablert en generell ordning for klassifisering av avvik. I henhold til internkontrollprinsippet må virksomheten selv vurdere hvilke forhold som må gis særskilt prioritet.

2. Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter var basis for revisjonen:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (Jernbaneloven)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1336 om signaler og skilt på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (signalforskriften)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1333 om tillatelse til å drive jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m., samt tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet (tillatelsesforskriften).

2.2 Bedriftsinterne krav

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

3. Omfang

Revisjonen omfattet NSBs ivaretagelse av trafiksikkerhet i samarbeidskonstellasjoner relatert til togframføring. Herunder ble samarbeidet med SJ (inkludert Kungspilen og Nabolåget), Linx, Flåm Utvikling og Tågkompaniet gjennomgått. Framføringspersonell ansatt i Linx ble intervjuet i tillegg til NSBs eget personell i enhetene Materiell, Trafiksikkerhet og operatørforvaltning og DROPS.

4. Avvik

Innledende kommentarer:

Intervjuet personell i sentrale stillinger redegjorde for de prinsipper NSB har lagt til grunn for de grenseoverskridende samarbeidsprosjektene som ble omfattet av revisjonen. Det ble redegjort for som følger:

NSB hevder at de kan - og prinsipielt bør - ha tillit til at det svenske regimet for ivaretagelse av og tilsyn med trafiksikkerheten som utøves av SJ og JI er tilfredsstillende. Tilliten baseres blant annet på den lange erfaring NSB har fra samarbeidet med SJ og fra NSBs kunnskap om hvordan SJ ivaretar trafiksikkerheten. NSB har valgt ikke å gjøre sitt styringssystem gjeldende for de samarbeidspartnere som foretar transportarbeid for NSB i Norge. Enkelte prosedyrer i NSBs styringssystem er gjort gjeldende for samarbeidspartnerne, men NSB har ikke konsekvent videreført alle krav i eget styringssystem eller norske forskrifter til det transportarbeidet som utføres av partnerne for NSB i Norge. Når NSB ikke har funnet dette nødvendig grunngis det med ovennevnte tillit til og anerkjennelse av SJ og svenske myndigheter samt at NSB gjennomfører inspeksjoner og revisjoner i utstrakt grad for å forsikre seg om at materiellsikkerhet og personellet er tilfredsstillende. NSB mener at selv om ikke alle norske forskriftskrav (krav til sikkerhetsstyring) spesifikt er oppfylt er sikkerheten likevel tilfredsstillende ivaretatt.

For rullende materiell betyr dette følgende: I samarbeidsforhold der SJ er involvert baserer NSB seg på at SJ har styring og kontroll med det rullende materiellet. NSB mener på denne basis å kunne overta sikkert materiell på grensa, mens NSB påtar seg ansvaret for materiellets sikkerhetsmessige tilstand under transport i Norge der NSB er operatør. NSB stiller ingen særskilte krav til SJ mht utførelse av vedlikehold. NSB stiller ikke krav om at RAMS-prosesser, S-merking og lignende skal etableres av SJ, men aksepterer SJs vedlikeholdsregime. NSB stiller imidlertid enkelte tekniske særkrav (bla relatert til hjulmål). Det ble informert om at det er etablert en gjensidig rapportplikt hvis det skjer noe med materiellet for ikke å tape opplysninger. Det er ifølge NSB etablert gjensidig revisjons-/inspeksjonsrett. I Linx-samarbeidet forholder NSB seg til SJ (og ikke Linx) hva gjelder feil på materiell. Teknisk avviksbehandling og eventuelle dispensasjoner fra interne materiellkrav skal gjøres hos NSBs materiellenhet. (Som det fremgår under skjer ikke dette alltid i praksis)

Sentralt personell uttrykte generelt liten tilfredshet med å skulle forholde seg til flere ulike regimer som disse samarbeidsprosjektene representerer og uttrykte at det vil være enklere om Linx kan etableres som egen operatør. Videre at det ville være enklere at andre enn NSB - som verken har lokfører- eller materiellressurer i Narvik - er operatør på Ofotbanen. Selv om de anser ordningene som lite rasjonelle anser de likevel at trafikken er sikkerhetsmessig forsvarlig. De pekte videre på at de anser at det i nær fremtid pga økende konkurranseutsetting likevel vil bli nødvendig å akseptere andre regimer enn det som norsk jernbanelovgivning legger opp til i dag og at det vil være lite hensiktsmessig å etablere tunge midlertidige løsninger.

Spesifikt ble det redegjort for de enkelte samarbeidsprosjekter:

Linx

er å betrakte som en ”merkevare” som har eget ansatt personell. NSB er operatør på norsk side og har kontroll med personellet ved at NSB styrer autorisasjonsprosessen, følger opp (gjennom DROPS) at tog i Norge bemannes med kompetente lokførere og ombordansvarlige og kan nekte personell som ikke lenger møter NSBs krav å kjøre for Linx i Norge. Linx disponerer SJs materiell og NSB forholder seg direkte til SJ vedrørende tekniske og sikkerhetsmessige forhold i materiellet. Linx har sin egen sikkerhetsledelsesfunksjon og styringssystem, men NSB setter ikke krav til dette. NSB forutsetter imidlertid at Linx forholder seg til en del viktige prosedyrer i NSBs styringssystem bla vedrørende kompetanseregistrering og ordregiving.

Tågkompaniet:

Trafikken på Ofotbanen på norsk side skjer med NSB AS som operatør med Tågkompaniets materiell og CargoNets Lokførere. Konduktørene tilhører delvis Tågkompaniet og delvis NSB.

Kungspilen:

Kungspilen er en merkevare under SJ og avtalen er inngått mellom NSB BA og SJ Affär Väst. Trafikken til Årnes skjer med SJ- materiell og SJ-personell. NSB er operatør på norsk side. Det ble informert om at Värmlandstrafik har en kommersiell avtale med SJ vedrørende denne trafikken, men revisjonsgruppen undersøkte ikke Värmlandtrafiks rolle nærmere.

Til ovennevnte gjengivelse av NSBs redegjørelse vil revisjonsgruppa bemerke at de prinsippene NSB bygger samarbeidsprosjektene på ikke er formelle og transparente. Forutsetningene som prinsippene og regimet bygger på er svekket etter et stadig høyere tempo med omorganiseringer (så som utskillelse av SJs vedlikehold) og konkurranseutsetting. Slik regimet og prinsippene som ligger til grunn ble beskrevet, finner ikke revisjonsgruppa det godt gjort at NSB har påtatt seg nødvendig ansvar for sikkerhetsstyringen. Revisjonsgruppa forventer at jernbanelovgivningens krav til sikkerhetsstyring anvendes der NSB er trafikkutøver. NSB må ikke nødvendigvis kreve samme sikkerhetsstyringssystem som NSB selv bruker hos alle involverte samarbeidspartnere og deres leverandører, men de må sikre seg at sikkerhetsstyring som møter krav i jernbanelovgivningen er etablert.

En del svakheter relatert til kontroll med kompetanse og dokumentstyring var identifisert i NSBs egne interne revisjoner og er ikke repetert i denne rapporten.

Avvik 1

NSB har ikke sørget for at det utøves nødvendig sikkerhetsstyring i de grenseoverskridende samarbeidsprosjektene og har heller ikke satt klare krav til sikkerhetsstyring i slike prosjekter.

Avvik fra

Kravforskriften § 3-1 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og

den aktivitet som drives. ... Systemet for sikkerhetsstyring skal som et minimum inneholde dokumentasjon som viser: ...”

Jf også de konkrete krav til sikkerhetsstyring som er fastsatt i kravforskriften kapitlene 4-10.

Kommentar:

1. Revisjonsgruppen legger til grunn at de krav som er stilt til sikkerhetsstyring i kravforskriften må gjøres gjeldende for all trafikkvirksomhet i Norge der NSB er trafikkutøver.
2. Som beskrevet i innledningen oppgav intervjuet sentralt personell at NSB ikke har som intensjon å videreføre jernbanelovgivningens krav til sikkerhetsstyring til samarbeidsprosjektene, men primært tar sikte på å sikre kontroll med framføringspersonell og særnorske materiellkrav. Revisjonsgruppen anser ikke at dette er tilstrekkelig. Som ansvarlig trafikkutøver for trafikkvirksomheten på norsk side må NSB sikre at det er etablert tilfredsstillende sikkerhetsstyring som omfatter denne virksomheten, inklusive framføring og vedlikeholdsregime for anvendt materiell.
3. I avtalen med Linx har NSB satt krav til at Linx ”plikter å rette seg etter alle krav fra NSB. Linx rapporterer og stiller på møter på lik linje med tilsvarende enheter i NSB BA”. Utover dette er det imidlertid verken forventet eller tydeliggjort at alle krav til sikkerhetsstyring i NSBs styringssystem gjelder for Linx. Prosedyrer i NSBs styringssystem (for eksempel relatert til togframføring og ordregiving) brukes i Linx-trafikken.
4. I intervjuer ble det også opplyst at Linx- personell ikke innkalles til møter som har til hensikt å utvikle sikkerhetskultur og lignende slik avtalen kanskje kan indikere.
5. Det sikres ikke at endringer som gjennomføres hos samarbeidspartnerne blir underkastet risikoanalyser (men endringer som griper direkte inn i materiellkrav og togframføring må avklares med NSB)
6. Svensk eid materiell er ikke inkludert i RAMS-prosessene eller tilsvarende prosesser
7. Målstyring er ikke fullt ut gjennomførbart i samarbeidsprosjektene (Jf også avvik 3 som beskriver manglende tilløpsrapportering).
8. Akseptkritier for samarbeidsprosjektene er ikke etablert.
9. Gjennomgang av en Synergi-rapport (22940) viste at det tok lang tid å verifisere hvorvidt tiltak var gjennomført fordi tiltaket var relatert til framføring med en CargoNet lokfører og oppfølgingen av forholdet ble styrt av CargoNet
10. Det kunne ikke vises referater fra halvårlige sikkerhetsmøter som skal avholdes i hht avtalen med SJ.

11. Det kunne ikke redegjøres for at anbefalingene i Åsta-rapporten var systematisk gjennomgått med tanke på tiltak i samarbeidsprosjektene. Anbefalingene er for eksempel ikke vurdert mot SJ-materiell.
12. Det utføres ikke tilsyn i nødvendig grad med samarbeidskonstellasjonene der NSB er trafikkutøver. Det kunne dokumenteres at det er gjennomført en del inspeksjoner og revisjoner, men en planlagt revisjon mot Tågkompaniet i 2000 kunne eksempelvis ikke realiseres fordi innsyn ikke var hjemlet i samarbeidsavtalen (Det ble opplyst at samarbeidsforholdene på dette punktet har bedret seg). Med unntak av en inspeksjon i Narvik som omfattet fordeling av sirkulærer er det derfor ikke gjennomført noen revisjon mot denne virksomheten. Det ble likevel opplyst av personell ved Drops Nord at vedlikeholdsleverandør (TrainMaint) har vært besøkt og at vedlikeholdet og vedlikeholdsavtaler ble gjennomgått for å forsikre seg om at vedlikeholdsarbeidet er tilfredsstillende.

Særkrav til materiellet (hjulmål) følges ikke systematisk opp unntatt for Linx som har en midlertidig meldepliktsordning. Rutinen med Linx innebærer at Linx har meldeplikt til Drops for hvert tog. Det kunne ikke vises til at dette er en formalisert rutine. Mot Kungspilen ble det oppgitt å være gjennomført en kontroll av hjulmål som et engangstilfelle i forbindelse med en avsporing.

Fordi NSB i stor grad ikke har eget personell og materiell i samarbeidsprosjektene kreves mer tilsynsvirksomhet enn for interne aktiviteter.

13. Jf også avvik 2, 3 og 4 som utdyper mangler ved sikkerhetsstyringen.

Avvik 2

Risikoanalyser av samarbeidskonseptene er ikke gjennomført.

Avvik fra

Kravforskriften § 5-1 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal planlegge og gjennomføre analyser som er nødvendig for å identifisere forhold som kan føre til tap av menneskeliv eller alvorlig personskaade. Slike analyser skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser. ... ”

Kommentar:

Det er gjennomført enkelte risikoanalyser (bla relatert til forlengelse av Kungspilen), men det er ikke utført analyser av selve samarbeidskonseptene for å kartlegge risiko knyttet til samarbeidsforhold og til det å operere under ulike nasjonale regimer.

Avvik 3

Tilløp (nestenulykker) rapporteres i liten grad av samarbeidspartnere.

Avvik fra

Kravforskriften § 10-2: ”Den som driver jernbanevirksomhet skal etablere og vedlikeholde et system for intern systematisk rapportering, registrering og oppfølging av nestenulykker, ulykker o.l. Det skal fremgå av systemet hvordan korrigerende tiltak iverksettes.”

Kommentar:

1. Gjennomgang av Synergirapporter viste at nesten bare faktiske uhell og rødllyspasseringer blir registrert i Synergi. Det ble av en intervjuet person opplyst at enkelte tilløp ble rapportert til sikkerhetsansvarlig i Linx. Det kunne ikke redegjøres for hvorvidt NSB får dette vidererapportert.
2. Dette betyr at NSB har begrenset systematisk kunnskap om risikoforhold på de strekninger der trafikken i samarbeidsprosjektene foregår.
3. Forventninger til tilløpsrapportering var ikke klargjort for intervjuet operativt personell utover at det ble opplyst i intervju at dette er tatt opp spesielt i møter med personell på Ofotbanen.

Avvik 4

Det kunne ikke fremvises gyldige avtaler for alle samarbeidsforhold.

Inngåtte samarbeidsavtaler sikrer heller ikke tilstrekkelig styring av forhold som er relevante for ivaretagelse av trafikksikkerheten.

Avvik fra

Kravforskriften § 3-1 første ledd som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og den aktivitet som drives. ...”

Kravforskriften §4-3 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal i nødvendig omfang fastsette interne krav for å ivareta trafikksikkerheten for den aktivitet som drives. De interne kravene skal utfylle kravene i jernbaneloven med forskrifter. ...”

og kravforskriften § 6-1 som sier at ”Jernbanevirksomhet skal være organisert slik at ansvar for forhold av betydning for trafikksikkerheten klart fremgår. Beskrivelse av ledelses- og ansvarsforhold av betydning for trafikksikkerheten skal til enhver tid foreligge”.

Kommentar:

1. Tillegg til hoveddriftsavtale av desember 1997 mellom Flåm Utvikling AS og NSB AS er ikke fornyet etter 1.1.03.
2. Avtale med Tågkompaniet var en periode bare muntlig fornyet. Ny avtale datert 8.1.03 ble forevist revisjonsgruppen på sluttmøtet.
3. Avtale med Tågkompaniet sikrer ikke tilgang for utførelse av revisjoner/inspeksjoner. Dette hindret opprinnelig gjennomføring av en planlagt revisjon (Jf avvik 1,

kommentar 12). I brev av 22.1.03 som ble forevist på sluttmøtet sikres imidlertid NSB ”rett til innsyn i prosedyrer og dokumentasjon om materiell og personell som benyttes i trafikkikkerhetstjeneste på norsk side”

4. Avtale med Linx sikrer ikke tilgang annet enn til tog, men tilgang ble opplyst å være uproblematisk i praksis. Dette fremgikk også av grundige revisjoner/inspeksjoner som er utført hos Linx.
5. Avtalene krever ikke at endringer hos samarbeidspartnere skal risikoanalyseres/sikkerhetsvurderes (Jf også avvik 2).
6. Avtalene sikrer ikke spesifikt rett til å granske ulykker, herunder tilgang til registreringsenheter mv.
7. Det kunne ikke vises til at det er etablert noen avtale med CargoNet. NSB benytter CargoNets lokførere i trafikken på Ofotbanen. Det ble referert til at det fantes et styrevedtak om forholdet. Dette ble ikke undersøkt av revisjonsgruppen.
8. Det kunne ikke framvises et eksemplar av trafikkikkerhetsavtale med SJ som var underskrevet av SJ.

Avvik 5

Beskrivelse av ansvar og oppgaver mangler for enkelte funksjoner.

Avvik fra

Kravforskriften § 6-1 som sier at ”Jernbanevirksomhet skal være organisert slik at ansvar for forhold av betydning for trafikkikkerheten klart fremgår. Beskrivelse av ledelses- og ansvarsforhold av betydning for trafikkikkerheten skal til enhver tid foreligge”.

Kommentar:

1. Det ble opplyst at funksjonsbeskrivelser ikke var utarbeidet for intervjuet Linx-personell. For teamleder som hadde mange oppgaver og rapporteringsveier ville en dokumentasjon av ansvar og oppgaver være av særskilt betydning.
2. Det kunne ikke pekes på en funksjon som hadde noen koordinerende oppgave mht enhetlig utforming eller oppfølging mht fornyelse eller vedlikehold av samarbeidsavtaler (for eksempel for å fange opp endringer). Den enkelte fagansvarlige har ansvar for sitt fagområde i avtalene (hvorvidt dette var definert i den enkelte fagansvarliges funksjonsbeskrivelser ble ikke undersøkt). Avtalene var derfor ulikt utformet og hadde et lite enhetlig preg. I enkelte var det for eksempel sikret god tilgang, i andre ikke. Jf også avvik 4.
3. Intervjuet NSB personell kunne gjennomgående framvise funksjonsbeskrivelser. Flere var for øvrig i prosess med å godkjennes etter omorganiseringen 1.1.03.

Avvik 6

Det kunne ikke gjennom dokumentgjennomgang og intervju konstateres at NSB har satt kompetansekrav som sikrer tilfredsstillende opplæring av svenske konduktører.

Avvik fra

Kravforskriften §7-4 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal fastsette nødvendige krav til kvalifikasjoner hos personell som skal utføre arbeidsoppgaver som er av betydning for trafikksikkerheten. ...”

Kommentar:

1. NSB har bare satt teoretiske innlæringsmål i sitt kravdokument
2. Intervjuet Linx-personale uttrykte bekymring om for kort opplæring.

5. Observasjoner

Observasjon 1

Intervjuet personell i sentrale stillinger i NSB kunne redegjøre for rolledelingen (ansvars- og myndighetsfordeling) mellom NSB, SJ og Linx, men oppfatningen av rollene var motstridende hos personell i mer operative stillinger. NSBs rolle som trafikkutøver blir derfor ikke konsekvent praktisert.

Kommentar:

1. Intervjuede ledere i NSB var klare på at materiellteknisk ansvar for underveisfeil som oppstår på Norsk side ligger hos NSBs materiellenhet (men det var mer uklart hvor i Materiellenheten ansvaret for den aktuelle materielltypen var forankret). Materiellenheten ble definert å ha ansvar og myndighet til å avgjøre hvilke tiltak som må gjennomføres dersom sikkerhetsmessige feil oppstår (feil som ikke har en forhåndsdefinert behandling). Likevel oppgav flertallet av personellet i operative stillinger (dette gjaldt både Linx- og NSB personell) at de henvendte seg til SJ for å få instruksjoner om hvordan problematiske sikkerhetsmessige underveisfeil på norsk side skal håndteres. Mindretallet avklarte slike forhold med NSB/DROPS.

Revisjonsgruppen legger til grunn at avklaringer vedrørende sikker framføring i Norge av materiell med feil må skje mot NSB som ansvarlig trafikkutøver (men NSB er fri til å benytte ekstern materiellekspertise som støtte for sine avgjørelser)

2. Jf for øvrig andre funn som er relatert til uklare rolleoppfatninger.

Observasjon 2

NSB har krav om gjennomføring av psyko-test ved ansettelse av lokførere. Tilsvarende krav er ikke etablert hos Linx. Alle lokfører må gjennomgå en eksaminasjon der skikkethet blir vurdert, men eksaminasjonen dekker ikke vurdering av skikkethet på tilsvarende måte som en psyko-test.

Observasjon 3

Gjennom intervjuer ble det konstatert at det er motstridende oppfatninger mht hvilke hviletidsbestemmelser som er gjeldende for togpersonalet i Linx-samarbeidet.

NSB foretar heller ikke kontroll med at hviletidsbestemmelser overholdes for personell hos samarbeidspartnere utover den kontroll som skjer ved omdisponeringer av personell.

Observasjon 4

Det ble konstatert svakheter ved stikkprøvekontroll av kompetanse.

Kommentar:

1. Stikkprøvekontroll (prosedyreDR-00-DR-D-352) av kompetanse for kjørende personell blir gjennomført, men skjema har ingen datorubrikk. Dette blir derfor lett uteglemt i praksis.
2. Det ble opplyst at det ikke utføres tilsvarende stikkprøvekontroll av svenske ombordpersonale/lokførere. Dette innebærer at det er en svakere oppfølging i samarbeidstrafikken.

6. Andre forhold

Utover ovennevnte avvik og observasjoner ble det ikke notert andre forhold av betydning.

7. Gjennomføring

Formøte:14.01.03

Åpningsmøte:22.01.03

Intervjuer og verifikasjoner:22.01.03-31.01.03

Avsluttende møte: 31.01.03.

Dokumentunderlag**Vedlegg 1**

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

Dokumentnr.	Dokument	Utgave/Rev.	Kommentar
	Styringssystem NSB Drift, Materiell	Rev 03 av 29.04.02	CD-rom. Enkelte dokumenter er ikke oppdatert etter siste omorganisering
TO-60-TO-T-K050	Helsekrav	15.12.01	
DR-00-DR-T-K251	Kravdokument for kompetansereg.	23.04.02	
DR-00-DR-T_K250	Krav til kompetanse for instruktører...	1.10.01	
DR-60-DR-T-P256	Kontrollprøve i s-tjeneste	15.6.02	
DR-90-R-T-K150.22	Opplæringsmodul: Opplæringsplan for svenske ... ombordansvarlig	20.07.01	
DR-90-DR-T-VK150.17	Opplæringsmodul: Typekurs	1.12.00	
DR-90-DTO-VK150.13	Opplæringsmodul: Brann og beredskap	1.12.00	
DR-90-DTO-VK150.20	Opplæringsmodul: Svenske og danske lokførere	1.12.00	Ifølge NSB er dette en ny rutine for å sikre opplæring av Linx-personell.
DR-00-DR-D-P354	Håndtering av kurs og strekningskunnskap	15.2.02	
DR-90-DR-T-K253.6	Krav til opplæringsplan for at svenske konduktører....	25.04.02	
DR-60-DR-T-P257	Prosedyre for ivaretagelse av kompetanse på rullende materiell	01.07.02	
DR-60-DR-T-VP257.1	Matrise for behov for rep-kurs for :lokfører	01.07.02	
DR-60-DR-T-VP257.2	Matrise for behov for rep-kurs for: Ombordpers.	01.07.02	
DR-60-DR-D-P350	Prosedyre for rapportering/ mottak av feilmeldinger .. underveis.	15.02.02	
DR-00-DTOS-P150	Prosedyre for kvittering..	01.06.00	
DR-00-DTOS-VP150	Kvitteringsliste	20.07.01	
DR-60-DR-S-P450	Prosedyre for mottak og erkjennelse..	1.1.02	
DR-00-DR-D-P353	Prosedyre for oversikt over personale i Linx...	15.02.02	
DR-60-DR-D-P352	Prosedyre for stikkprøvekontroll i kompetanse for kjørende personell innenfor NSB A/S operatøransvar	12.09.02	Krever bla 15 månedlige stikkprøver av sertifisering, helseattest, strekningskunnskap. Det er noe uklart om prosedyren bare skal gjelde PILK-systemet.
MT-00-MT-T-F551	Funksjonsbeskrivelse for Fagsjef materiellteknologi	ikke definert	
MT-00-MT-Q-F050	Funksj.beskrivelse, Kvalitetssjef, materiell	01 av 1.1.03	Status: til godkjenning
	Funksjonsbeskrivelse, sikkerhetssjef Drift		Ny beskrivelse under utarbeidelse
	Funksjonsbeskrivelse for leder Tjenstesentralen region Øst	ikke angitt	Utkast
Tågkompaniet			
	Samtrafikavtal mellan NSB Persontrafikk Nord og Svenska Tågkompaniet AB	08.01.03	Gjelder Ofofbanen. Forrige avtale var gyldig til 2002-01-10. Avtalen sikrer ikke tilgang, men innsynsrett i dokumentasjon er sikret i brev av 22.1.03.

	Tekniska föreskrifter (TF) nr. 1 Fordonsregister	17.12.01	
SJ			
	Trafikksikkerhetsavtale for grenseoverskridende samtrafikk NSB-SJ m/2 vedlegg	juni 02	Gyldig fra 16.06.02. Avtalen gir rett til innsyn i prosedyrer og dokumentasjon samt innsyn i personlige forhold hos personell. Kontakt vedrørende ikke-planlagt materiellbruk går direkte til Linx for Linx-materiell.
	Tjänstbarhet för personal som varit inblandad i olyckshändelser eller utsatts för våld eller hot om våld.	28.4.95	Gjelder uttak og gjeninnsetting i tjeneste. Gyldighetsdato er ikke angitt i avtalen.
Green Cargo	Forslag til avtale		Utkast. Inneholder ikke info om trafikksikkerhet. Det henvises til egen avtale. Opplæring/kompetanse er ikke beskrevet.
	Trafikksikkerhetsavtale for grenseoverskridende samtrafikk NSB-SJ Green Cargo AB	Gyldig fra 1.4.01	Likt format med avtalen med SJ.
Kungspilen	Rutiner for kundeføring ved avvik gjeldende for Kungspilen		Diverse dokumenter gyldig fra juni 01 (Herunder: Driftsavtale mellom NSB BA (Drops) og SJ gyldig fra 6.1.02.)
Linx			
	Ramavtal mellan NSB BA och SJ	12.5.00	Bolaget skal være trafikktøver.. Avtalen er gyldig til 2010.
IF Linx 01	Org.struktur, bemanning och funksjonsbeskrivningar för Linx	22.7.02	
	Driftsavtale m/vedlegg 1-6	11.6.01	Gjelder Drops-Linx. Driftsforstyrrelser og personelltdisponering.
	Avtale om traffikkoppdrag. NSB BA og Linx AB		Gyldig fra 17.06.01. Avtalen slår fast NSBs trafikktøveransvar og forplikter Linx til å følge NSBs krav. Gjelder Oslo-Kornsjø og Oslo-Charlottenberg. Linx personell skal møte NSBs kompetansekrav og krav i avtalen NSB-SJ. Avtalen sikrer Drift og teknikk fri adgang til alle tog for å kontrollere etterlevelse. (SJ har en langt videre rett til adgang hos Linx ifølge sin avtale). Linx har ansvar for forsikringer for trafikkjenester, politen skal sendes NSB. Avtalen gir eksplisitt rett til tilgang til info om skikkethet slik avtalen med SJ gjør
	Trafiksäkerhetsavtal mellan SJ och Linx	13.12.00	Avtalen gjelder fra 1.1.01. Linx skal leie materiell av SJ. Det lages egen leieavtale, men den får ikke overstyre avtalen om trafikksikkerhetsansvar. Avtalen pålegger Linx å ha en trafikksikkerhetskoordinator. SJ har rett til adgang og innsyn i fbm revisjon/tilsyn. (Dette er ikke presisert i NSBs avtale med Linx)

	Avtale om rute- og billettsamarbeid		Lite relevant mht trafikksikkerhet.
<i>Nabotoget</i>			
	Bestemmelser for framføring av tog på strekningen Kopperå-Storlien		Ikke styrt dokument
	Samarbeidsavtale mellom Länstrafiken i Jämtlands län AB og NSB om prosjektet Nabotoget	5.9.02	
	avtale mellom Länstrafiken i Jämtlands län AB og NSB for leie av rullende materiell	29.06.02	
<i>Flåm Utvikling</i>			
	Driftsavtale mellom Flåm utvikling A/S og NSB BA	28.12.97	
	Tillegg til hoveddriftsavtale av desember 1997		Gyldig ut 2002. Ikke-signert/datert kopi.

Verifikasjoner/Stikkprøveuttak**Vedlegg 2**

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

Stikkprøver	Kommentar
<i>Linx</i>	
Rapport DR-T-01/02-DR/SIRK/ kompetansereg-LINX. Sluttrapport fra ekstern inspeksjon. Samt dokumentasjon på tiltaksbeskrivelse (fax fra Linx 24.1.03	Rapport fra NSBs revisjon av LINX 31.10.02-15.11.02. Omfattet styring av sirkulærer og kompetanse/opplæring. Rapporten fremstår som grundig med viktige funn. Frist for tilbakemelding var 3.1.03 og tilbakemelding ble gitt 24.1.03
Møtereferat NSB M- Linx. Møte 01 den 24.09.02	Vedr. hjul på Linx-materiell. Ønske om mer enhetlig skjemabruk for hjulmål. Midlertidig pålegg. Rutiner og handlingsplan ansett nødvendig.
Møtereferat NSB M- Linx. Møte den 8.10.02	Referert til SINTEF-rapport vedr. prioriteringsregler. Linx utsteder egne adgangskort til førerrom. Dårlig telefontilgjengelighet DROPS-Linx Drops materiellstyrer mottar og kontrollerer hjulmål
Møtereferat NSB M- Linx. Møte 01 den 14.11.01	Underlag til møtet: Tema: kommunikasjonen mellom norsk og svensk DROPS vedr. materiellfeil.
Sluttrapport fra systemvurdering/revisjon DTR- 00/01 Linx, SJ, Euromaint. 01/5909 D006.5	20.-21.sept. 01. SJ og NSBs rolle som trafikkutøver og vedlikeholdsutøvers rolle.
Sluttrapport fra systemrevisjon/verifikasjon TO- 01-2002	Linx, X2 , typegodkjenning for kjøring i Norge.
Protokoll Trafiksikkerhetsstyring LinxAB 02-05-24	Dokumentet er et møtereferat fra møte 02.04.02.
Mail vedr. erkjennelse/kvitteing	Vedr. utsendelse av sirkulærer.
Synergi-utskrifter 2002-dd	9 uønskede hendelser. Nesten ingen tilløp er rapportert utover Pass.
<i>Kungspilen</i>	
Synergi-utskrifter 2002-dd	En hendelse. PASS
Inspeksjonsrapport DR-T-01/02- DR/SIRK/kompetansereg 1.11.02	3 avvik vedr. fordeling og kompetansereg.
Risikoanalyse. Kungspilen. 28.02.01	Analysen omfatter forlengelse av strekningen K-vinger - Årnes. og enmannsbetjening. Flere tiltak nødvendige for å kompensere for økt risiko.
<i>Tågkompaniet</i>	
Synergiutskrifter 2002-dd	2 hendelser. Hendelse 22940 fra 8.2.02 og ble ikke avsluttet før 24.01.03 Skyldes at den er registrert hos CargoNet og skal følges opp der. NSB har ikke styring med CNs Syergi-saker.
<i>NSBAS</i>	
Inspeksjonsrapport. DRN-02/01- DR/SIRK/Kompetanse 10.7.02	2 Avvik vedr kompetansereg. og fordeling i Narvik
Referat fra konsernstabmøte 20.1.03.	Avklaring vedr Linx' operatørstatus ble drøftet.

Vedlegg 3

Oppfølging av revisjonen

Aksjon:

Frist:

Statens jernbanetilsyn utarbeider rapportutkast

07.02.03

Virksomheten gjennomgår og kommenterer utkast

14.02.03

Statens jernbanetilsyn sender rapport

21.02.03

Virksomheten oversender plan for gjennomføring av
korrigerende tiltak

01.04.03