



**NSB as**  
*Granskningsrutiner*

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 10-03**

**NSB as**  
**Granskningsrutiner**  
**TILSYNSRAPPORT**

Rapport nr. 10-03  
Arkivkode: 03/30 – T632  
Møtedato: 20.05.03  
Foretak: NSB as  
Kontaktperson: Liv Bjørnå

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort ved tilsynsmøte hos NSB as vedrørende NSBs interne granskningsrutiner.

Bakgrunnen for møtet var Grothkommisjonens anbefaling etter Åstaulykken vedr. interne uhells- og ulykkeskommisjoner. Rapporten inneholder derfor også positiv rapportering på de punkter i Grothkommisjonens anbefaling som er tilfredsstillt.

**Hovedkonklusjon:**

NSB har relativt nylig etablert oppdaterte rutiner for granskning av uønskede hendelser, med opplæring av de ansatte i løpet av høsten 2002. Disse rutiner er i store trekk tilfredsstillende etablert, men det er noen mangler i implementeringen.

---

**Utarbeidet dato:**

Sign.:

Rannveig Hiis Hauge  
Revisjonsleder

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

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

## **Vedlegg**

1. Dokumentunderlag for tilsynsmøtet
2. Verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under tilsynsmøtet
3. Framdriftsplan vedrørende slutføring av tilsynsmøtesprosessen

## 1. Innledning

Formålet med tilsynsmøtet var å sjekke ut punkt 11.2.1.4 i Groth-kommisjonens anbefaling etter Åstaulykken: ”Interne uhells- og ulykkeskommisjoner. Kommisjonen anbefaler at aktørene innenfor jernbanevirksomheten utarbeider klare regler og rutiner for de interne uhells- og ulykkeskommisjoner. Særlig bør regler og rutiner for bevissikring prioriteres” og bekrefte at granskningsrutinene til NSB er i henhold til krav til sikkerhetsstyring nedfelt i jernbaneloven med tilhørende forskrifter.

Møtet ble gjennomført den 20.05.03.

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

Rapporten omhandler avvik og observasjoner som er avdekket under tilsynsmøtet.

- 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 Jernbanetilsynet, og berørt personell viste 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 tilsynsmøtet:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (Jernbaneloven)
- Forskrift 5. februar 2003 nr. 136 om tillatelse til å drive jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m., samt tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet (tillatelsesforskriften).

- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).

## **2.2 Bedriftsinterne krav**

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

## **3. Omfang**

Se avsnitt 1.

## 4. Avvik

### Avvik 1:

Det er ikke formalisert kompetansekrav til leder av den interne granskningskommisjonen.

### Avvik fra:

Kravforskriften § 3-1 tredje ledd bokstav g) som sier: ” Systemet for sikkerhetsstyring skal som et minimum inneholde dokumentasjon som viser: ...de etablerte krav til faglig dyktighet for personell som utøver arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten.”

### Kommentarer:

NSBs dokument PR-00369 beskriver betingelser for NSBs ulykkesgranskingsgruppe. Den inneholder imidlertid ikke noe kompetansekrav til gruppens leder. I praksis har NSB likevel satt relevante kompetansekrav til gruppens leder når hun/han er blitt utpekt.

### Avvik 2:

Rutinen for interne granskninger er ikke fullt ut implementert.

### Avvik fra:

Kravforskriften § 10-2 som sier: ”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.”

### Kommentarer:

NSBs dokument PR-00376 beskriver metodikk ved ulykkesgranskning. Den er i stor grad fulgt i de senere granskningsrapporter, med unntak av at konsekvensanalyse eller ulykkespotensiale i liten grad er dokumentert.

NSBs dokument PR-00369 ”NSBs ulykkesgranskingsgruppe” formaliserer gruppens ansvar til bl.a. å ”foreslå nødvendige tiltak”. I de rapporter Jernbanetilsynet ble forelagt, hadde gruppen ikke foreslått eller anbefalt tiltak, men listet opp strakstiltak som allerede var gjennomført, uten å vurdere om disse var tilstrekkelige. Rutinen for oppfølging er at planlagte tiltak ble satt inn i ledelsens tiltaksplan for trafiksikkerhet; men når granskningsrapporter mangler anbefalte tiltak, vil denne tiltaksplanen kunne bli mangelfull.

## **5. Observasjoner**

Det er ikke notert noen observasjoner.

## **6. Andre forhold**

NSB har etablert rutiner for ulykkeskommisjoner; beskrevet i diverse dokumenter (se vedlegg 1.)

Uavhengighet for ulykkeskommisjoner innen NSB er ivaretatt ved at kommisjoner etableres i avdelingen TO (Trafikksikkerhet og Operatørforvaltning), som er uavhengig av materiell og drift. Avhengig av hendelsen, må noe av kompetansen til kommisjonen av og til hentes fra materiell eller drift, slik at denne kompetansen ikke blir helt uavhengig. NSB har ikke opplevd at denne "dobbelrollen" hos de enkelte involverte har vært noe problem, og opplever at uavhengigheten er godt ivaretatt.

Når det gjelder bevissikring, har NSB ikke hatt problemer med rutiner (som ble etablert før Åsta-ulykken), men har opplevd teknisk feil. Hastighetsskive i lokomotiv lagrer bevegelser 9 mnd tilbake, papirdokumentasjon lagres også i 9 mnd, og telloc data lagres 6 uker. Ved ulykker blir disse beslaglagt av politi. Krav til bevissikring er beskrevet i kapittel 12 i P60, og det gis halvannen times opplæring til relevant personell.

Jernbanetilsynet anser disse forhold for å være tilfredsstillende ivaretatt.

## **7. Gjennomføring**

**Møtet** ble gjennomført den 20.05.03.





## Deltagere ved tilsynsmøte

## Vedlegg 2

I tabellen under er det gitt en oversikt over hvilke personer ved virksomheten som deltok.

<b>Navn</b>	<b>Enhet/ Funksjon</b>	<b>Intervju</b>
Tom Ingulstad	direktør, trafiksikkerhet og operatørförvaltning	X
Liv Bjørnå	trafiksikkerhetssjef	X
Svein Ivar Johannessen	Sikkerhetssjef drift	X
Kåre Bøklepp,	Trafiksikkerhetsråd-giver region øst	X
Øystein Ravik	fagrevisor sikkerhetsstyring, SJT	X
Rannveig Hiis Hauge	ledende revisor, SJT	X



## Vedlegg 4

### Oppfølging av tilsynsmøten

*Aksjon:*

*Frist:*

Statens jernbanetilsyn sender rapport

01.09.03

Virksomheten oversender plan for gjennomføring av korrigerende tiltak

01.10.03