



**GM-Gruppen**

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 18-03**

## *GM-Gruppen*

Rapport nr. 18-03  
Arkivkode: 03/304 T631  
Revisjonsdato: 12.11.03-18.11.03  
Foretak: GM-Gruppen  
Kontaktperson: Styreleder Jarl Hole

---

### **Rapportens innhold :**

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort. Systemrevisjonen omfattet hele GM-Gruppens virksomhet som faller inn under jernbanelovgivningen.

### **Hovedkonklusjon:**

GM-gruppen driver museums- og hobbypreget virksomhet på hele det nasjonale jernbanenettet i samtrafikk med ordinær togtrafikk. Revisjonslaget har lagt til grunn at de samme krav må gjelde for GM-gruppen som for kommersielle foretak.

Det ble påvist grunnleggende mangler i GM-Gruppens sikkerhetsstyringssystem og sikkerhetsledelse. Likedan ble det konstatert vesentlige mangler i bestemmelser relatert til togframføring og styring og oppfølging av operativt personell.

### **Utarbeidet dato:**

Sign.:

Sjur Sæteren  
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 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 GM-Gruppens virksomhet.

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:

JBV:	Jernbaneverket
SJT:	Statens Jernbantilsyn
NSB:	NSB AS
CN:	CargoNet AS
SKF:	Sikkerhetskritisk funksjon
RAMS:	Betegnelse på en systematisk prosess for å sikre pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdsvennlighet og sikkerhet i rullende materiell.

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 revisjonslaget 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 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).
- 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).

### **2.2 Bedriftsinterne krav**

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

## **3. Omfang**

Revisjonen omfattet hele GM-Gruppens virksomhet som faller inn under jernbaneloven.

## **4. Avvik**

Innledende kommentarer

Det ble i intervjusituasjoner flere ganger referert til at GM-Gruppen er en idealistisk forening basert på frivillighet og dugnadsinnsats. Revisjonslaget fant også mye engasjement og entusiasme blant de som ble intervjuet. Revisjonslaget har forståelse for de utfordringer det innebærer å drive systematisk og dokumenterbart arbeid med sikkerhet på frivillig basis. Revisjonslaget har likevel valgt ikke å ta særskilt hensyn til dette. GM-Gruppen trafikkerer hele det nasjonale jernbanenettet i samtrafikk med ordinær rutetraffic og i hastigheter inntil 90 km/t. GM-Gruppens turer er av ulik karakter, med vekslende stoppmønstre og passasjergrupper; og i enkelte tilfelle også med vekslende togstamme. Turene kan foregå til tider - og unntaksvis også på strekninger - hvor allmennheten ikke forventer at togtrafikk foregår. Virksomheten representerer således et komplekst risikobilde og revisjonslaget finner derfor ikke å kunne ta særhensyn fordi virksomheten er idealistisk basert.

## **Avvik 1**

Sikkerhetsstyringssystemet og sikkerhetsledelsen har omfattende og grunnleggende mangler i forhold til de krav som er stilt i kravforskriften.

### **Avvik fra**

Kravforskriften §6-1 som sier at ”Jernbanevirksomheten 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.”

Kravforskriften § 6-2 som sier at ” Den øverste ledelse skal peke ut en person i ledelsen som uavhengig av annet ansvar, skal ha ansvar og myndighet som omfatter å sørge for at prosesser som er nødvendige i systemet for sikkerhetsstyring etableres, iverksettes og holdes ved like. Personell med slikt ansvar skal gis organisasjonsmessig handlefrihet i virksomheten og skal gis informasjon og involveres i forhold til de beslutninger som kan ha betydning for trafikksikkerheten.”

Kravforskriften § 13-4 som sier at ”... Den som driver trafikkvirksomhet skal utarbeide kvalifikasjonskrav for produksjonseheter, verksteder og fagpersonale som skal bygge, vedlikeholde og føre kontroll med rullende materiell.”

Kravforskriften § 2-1 som sier at ”Jernbanevirksomhet skal planlegges, organiseres og utføres med det formål å kontinuerlig forbedre trafikksikkerheten.”

Kravforskriften § 2-2 som sier at ”Risiko for tap av menneskeliv eller alvorlig personskade skal reduseres så langt det med rimelighet er gjennomførbart.”

Kravforskriften § 2-3 som sier at ”Jernbanevirksomhet skal planlegges, organiseres og utføres med henblikk på at enkeltfeil ikke skal føre til tap av menneskeliv eller alvorlig personskade.”

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

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. ...”

## **Kommentar**

1. Det fremkom under intervjuer at personellet i begrenset grad føler seg forpliktet av bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet. Virksomheten preges av ad hoc løsninger og tilpasninger i forhold til tilgjengelighet av ressurser og ulike behov for transportløsninger. Det er heller ikke etablert noen praksis eller prosedyrer for systematisk avviksbehandling når systemet fravikes. Som eksempler kan nevnes:
  - a. En tillitsvalgt for vedlikehold har i stor grad utført oppgavene til vedlikeholdsansvarlig og produksjonsleder.

- b. Systemet er basert på at GM-Gruppen bruker lokførerkompetanse fra andre trafikkutøvere, men har likevel knyttet til seg en lokfører som bare kjører for GM-Gruppen uten at GM-Gruppen har etablert et eget formelt regime for oppfølging av førere.
  - c. GM-Gruppen bruker materiell som de eier selv eller disponerer i hht avtale med jernbanemuseet, men ved et tilfelle benyttet de et Di3-lok etter avtale med Ofotbanen AS. De har ikke spesielle rutiner for innleie av materiell fordi dette ikke er vanlig praksis, men laget i dette tilfelle en ad hoc løsning.
  - d. Jf også eksempler i kommentarpunktene under og i kommentarer til andre avvik i rapporten.
2. Flere sentrale funksjoner er ikke klart eller korrekt definert. Som eksempler kan nevnes:
- a. Det er referert til en sikkerhetsledelsesfunksjon som er definert å bestå av identifiserte ledere, men det kunne ikke dokumenteres at den opererer som en selvstendig funksjon. Funksjonens oppgaver ble oppgitt å ivaretas ved at de identifiserte personene møtes i forbindelse med styremøtene og løpende kontakt. Jf kravforskriften § 6-2.
  - b. Det kunne ikke forevises noen funksjonsbeskrivelse for daglig leder. Grensesnittene i beslutningsprosesser er uklare mht hvilke beslutninger som for eksempel fattes av daglig leder og styret som gruppe. Likedan er grensesnitt mellom daglig leder og operasjonsleder ikke klart definert. (Herunder rollen som påseer og oppgaver mht utarbeidelse av dokumentasjon mv). Jf kravforskriften § 6-1.
  - c. Vognansvarlig har et begrenset arbeidsområde i forhold til hva som angis i GM-S03. Det er ikke dokumentert noen funksjonsbeskrivelse for tillitsvalgt vedlikeholdsleder for vogner som i praksis dekker mange av funksjonene i vognansvarligs funksjonsbeskrivelse. Tilsvarende gjelder for trekk-kraftansvarlig.
3. Det er ikke satt særskilte krav til leverandører og det gjennomføres ingen oppfølging av leverandører jf kravforskriften § 13-4. Tvert i mot ble det av personell med sentral rolle uttrykt at vedlikeholdsleverandør må være ansvarlig for utført vedlikehold og at GM-Gruppen ikke har noe særskilt ansvar for vedlikehold som utføres av et eksternt verksted. Det ble uttrykt at verkstedets kompetanse måtte forventes å være tilfredsstillende og at det må være SJTs ansvar å føre tilsyn med dette. Det er etter revisjonslagets syn betenkelig at personell med sentralt ansvar ikke har forstått jernbanelovgivningens prinsipper om internkontroll og de plikter som påhviler operatør i forhold til å ivareta sikkerheten. Revisjonslaget har forståelse for at GM-Gruppen trekker veksler på eksterne kompetansemiljøer og ikke kan ha et omfattende kontrollapparat for å føre tilsyn med disse, men det er viktig at GM-Gruppens ledelse har et bevisst forhold til ansvar og roller i sikkerhetsarbeidet. Det ble for øvrig av andre intervjuede henvist til at vedlikeholdsleverandør er ISO sertifisert.

4. Prinsippene for sikkerhetsstyring i kravforskriften §2-1, 2-2 og 2-3 er ikke reflektert i styringssystemet
5. Det er ikke etablert mekanismer i styringssystemet som sikrer at systemet oppdateres i hht nye forskriftskrav. Eksempelvis er helsekravforskriften og opplæringsforskriften mangelfullt implementert. Jf kravforskriften § 3-1 bokstav c.
6. Ordning av innrapportering av uønskede hendelser (tilløp) er mangelfull. Det er ikke tilrettelagt for innrapportering ved at egne meldeskjema er utarbeidet og ikke gitt føringer mht hva som forventes innrapportert. I praksis kunne det bare refereres til 4 innrapporterte tilløp som alle var konkrete uhell så som avsporinger, brann og rødlyspassering. Dersom risikobasert (forebyggende, analytisk) sikkerhetsledelse skal fungere som forutsatt i jernbanelovgivningen er det av vesentlig betydning å få etablert en fungerende ordning for tilløpsrapportering. Tekniske farlige forhold/tilløp i vognvedlikeholdet er bare rapportert en gang. GM-Gruppen har derfor ikke funnet grunnlag for å etablere noen form for RAMS-prosess. Jf kravforskriften §10.2
7. Det er på flere områder ikke samsvar mellom sikkerhetsstyringssystemets beskrivelser og praksis eller faktisk organisering. Som eksempler kan nevnes:
  - a. Lokførere skal delta på årlige lokførersamlinger (Jf GM S16 pkt. 4.5), men slike samlinger har ikke vært gjennomført de siste årene.
  - b. Sikkerhetsledelsesfunksjonen er ikke en egen funksjon slik det er angitt på organisasjonskart og i styringssystem. (Jf Kravforskriften §6-2)
  - c. Det utføres ikke uavhengige inspeksjoner som angitt i styringssystemet (GM-S00) utover et konkret tilfelle i 1998. Gjennomføring av slike uavhengige tilsyn er etter revisjonslagets oppfatning av særlig betydning i en frivillig organisasjon der styrende og utøvende funksjoner i stor grad ivaretas av de samme personene.
8. Dokumentasjonen bærer preg av uklarerheter og manglende kvalitetssikring på mange områder hvilket gjør dokumentasjonen krevende å forholde seg til og det blir i noen grad opp til den enkelte bruker å tolke innholdet.
9. Andre avvik i denne rapporten (Jf avvik 2,3 og 8) viser flere mangler i sikkerhetsstyringssystemet og sikkerhetsledelse.
10. Eksemplene som er angitt over må ikke anses som uttømmende.

## **Avvik 2**

Det er ikke etablert krav til gjennomføring av risikoanalyser eller prosedyrer for hvordan de skal utføres.

Det er utført risikoanalyser for virksomheten, men analysene er ikke dekkende for alle vesentlige risikoforhold.

Det er ikke etablert akseptkriterier for tolerérbar risiko.



Den sentrale risikoanalysen er ikke utført etter en anerkjent metode eller med dokumenterbar analysekompetanse og er ikke presentert på en slik måte at resultatet er egnet å styre etter.

### **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 personskade. Slike analyser skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser.

Slike analyser skal også planlegges og gjennomføres ved anskaffelser, utbygginger og modifikasjoner samt ved endring av organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for trafikksikkerheten. Resultatene fra analysene skal brukes med sikte på å redusere risiko for tap av menneskeliv eller alvorlig personskade.

Det skal etableres og vedlikeholdes et dokumentert oppfølgingssystem som viser hvordan virksomheten sikrer at formålet med analysene og resultatene av disse blir ivaretatt.”

Kravforskriften §5-2 som sier at ” Den som driver jernbanevirksomhet skal etablere kriterier for akseptabel risiko for uønskede hendelser i virksomheten. Kriteriene skal benyttes i forbindelse med oppfølging av analyser som nevnt i §5-1. ... ”

Kravforskriften § 7-2 som sier at ”Arbeidsoppgaver som er av betydning for trafikksikkerheten må bare utføres av personer med tilstrekkelig kvalifikasjoner. Personell med ansvar for etablering og oppfølging av systemet for sikkerhetsstyring, skal ha nødvendige sikkerhetsfaglige kvalifikasjoner. ...”

Kravforskriften § 3-1 bokstav c som sier at ”systemet for sikkerhetsstyring skal som et minimum inneholde dokumentasjon som viser: ... c) myndighetskrav og etablerte interne krav til trafikksikkerhet samt prosedyrer for å ivareta disse, ... ”

### **Kommentar**

1. Det foreligger et utkast til feiltreanalyse for varmgang i akselkasser for hjulganger med sylindriske rullelagre.
2. Sikkerhetskritiske funksjoner er foreløpig ikke synliggjort i vedlikeholdsdokumentasjonen.
3. GM-Gruppen har ikke etablert krav om analyser ved endringer. Det være seg endringer i organisasjon, vedlikeholdsprosedyrer eller kompetanse.
4. Det er ikke satt krav til vedlikehold/oppdatering av den sentrale risikoanalyse.
5. Det kunne ikke påvises at det utføres systematiske, dokumenterbare analyser/sikkerhetsvurderinger i forkant av turer som innebærer særlige utfordringer i forhold til ”standard” arrangementer.
6. Sentralt personell som ble intervjuet kunne ikke redegjøre for at de forholdt seg til den sentrale risikoanalysen i praksis.

### **Avvik 3**

Det er etablert mål for virksomheten, men de avspeiler ikke prinsippet om forbedring av sikkerhetsnivået og det kunne ikke dokumenteres at målene følges opp aktivt eller brukes aktivt å styre etter.

### **Avvik fra**

Kravforskriften § 4-1 som sier at ” Den som driver jernbanevirksomhet skal fastsette mål for trafikkikkerheten. Målene skal omfatte den aktivitet som drives og utformes slik at resultatene kan sammenliknes med målene. ”

Kravforskriften § 4-2 som sier at ” Den som driver jernbanevirksomhet skal utarbeide planer som viser hvordan de fastsatte målene for trafikkikkerhet skal oppnås.”

### **Kommentar**

Målene er ikke brutt ned i målparametre eller planer som egner seg for å styre etter. Det kunne da heller ikke dokumenteres at mål blir fulgt opp systematisk.

### **Avvik 4**

Det ble konstatert at GM-Gruppens prosedyrer/bestemmelser for togframføring ikke er fullt ut dekkende for GM-Gruppens virksomhet.

### **Avvik fra**

Kravforskriften §13-1 som sier at ”... Den som driver trafikkvirksomhet ha utarbeidet nødvendig tilleggsbestemmelser for togframføring. Bestemmelsens skal være avstemt med gjeldende regler for den aktuelle kjørevei og skal minst innehold: a) bestemmelser om sammensetning av tog, bremsekraft, aksellast, lasteporfil, metervekter, tillate hastigheter m.m., b) bestemmelser om sikring av last. ...

### **Kommentar**

1. GM-Gruppen har ikke svart ut alle minimumskrav i togframføringsforskriften i sine framføringsbestemmelser.
2. Eksempelvis overlater GM-Gruppens bestemmelser for adgang til førerrom i stor grad til lokfører å begrense adgangen. GM-Gruppen opplyser at spørsler om adgang til førerrom kanaliseres gjennom en ansvarlig person, men dette er ikke en formalisert ordning og funksjonen ”ansvarlig person” er ikke definert i styringssystemet. Ved at avgjørelsen i stor grad legges på lokfører får denne et særlig press i en frivillig organisasjon der reisende ofte er medlemmer i organisasjonen som har en særlig interesse for framføring og/eller er bekjent av lokfører.
3. GM-Gruppen opplyser at det utføres ulike typer transportarbeid der også godsvogner, defekte lokomotiver mv. inngår. Dette reflekteres ikke i bestemmelser for togframføring.

## **Avvik 5**

Beredskapsplan og opplegg for beredskap er mangelfull.

### **Avvik fra**

Kravforskriften § 9-1 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal etablere beredskap for ulykker. Beredskapen skal være basert på resultatet av analyser og være dokumentert i egne beredskapsplaner. Den som driver jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet, skal avstemme beredskapsplanen med gjeldende beredskapsplan for den aktuelle kjørvei.

Kravforskriften § 9-2 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal regelmessig gjennomføre øvelser eller liknende for å verifisere at den etablerte beredskap vil fungere etter sin hensikt dersom en nødsituasjon inntreffer. Den som driver jernbanevirksomhet og den som driver kjørvei skal samordne aktiviteten som utføres etter første ledd, i den grad det er nødvendig.”

### **Kommentar**

Som eksempler på mangler kan nevnes:

1. Beredskapsplanen er ikke oppdatert siste 1 ½ år og telefonnummer til SJT er eksempelvis ikke korrekt.
2. Rutiner vedrørende togmester og lokførers roller og kommunikasjon er ikke definert.
3. Beredskapsøvelser er ikke planlagt eller gjennomført.

## **Avvik 6**

GM-Gruppen har ikke tilstrekkelige styring med fremføringspersonell og deres kompetanse. Herunder er ikke reaksjoner ved forseelser og krav til strekningskunnskap og hviletid tilstrekkelig regulert og styrt.

### **Avvik fra**

Kravforskriften §6-1 som sier at ”Jernbanevirksomheten 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.”

Opplæringsforskriften §2 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at arbeidsoppaver som nevnt i §1 kun utføres av personell som har gjennomgått den opplæring virksomheten krever.”

Togframføringsforskriften Kap. IV pkt. 1.1.1 som sier at lokomotivfører skal være godkjent ... til å kjøre på strekningen.

### **Kommentar**

1. Det er ikke etablert ordninger for godkjenning av strekningskunnskap eller definert krav til minimums strekningskunnskap. Intervjuet personell anså at

unntaksbestemmelsen i togfremføringsforskriften om fremføring med redusert hastighet (80km/t) kan benyttes på generelt grunnlag dersom strekningskunnskap mangler. (Jf togfremføringsforskriften Kap. IV pkt. 1.1.1 og opplæringsforskriften §2)

2. GM-Gruppen har så langt i praksis brukt lokførere fra 3 operatører og har etablert en avtale med en av disse om utveksling av informasjon med tanke på sikring mot bruk av diskvalifisert personell mv, men det mangler mekanismer som sikrer at det vil fungere i praksis. Med de to andre foretakene foreligger ikke tilsvarende avtaler.
3. GM-Gruppen benytter i tillegg en lokfører som bare kjører for GM-Gruppen. GM-Gruppen har imidlertid ikke etablert egne ordninger for oppfølging av lokførere.
4. De intervjuede lokførere kunne ikke vise til noen formell avtale mellom seg og GM-Gruppen om lokførertjenester verken generelt eller for den enkelte tur.
5. De intervjuede lokførerne oppga at de i utgangspunktet forholdt seg til de samme hviletidsbestemmelser som hos sine arbeidsgiver.

#### **Avvik 7**

GM-Gruppens prosedyrer og tekniske kriterier for vedlikehold og behandling av underveisfeil er ikke dekkende for alle forhold av betydning for ivaretagelse av sikkerheten.

Det kunne ikke redegjøres for noen formell ordning for å sikre at tilstrekkelig kompetanse benyttes i vedlikeholdet.

#### **Avvik fra**

Kravforskriften § 13-4 som sier at ” Den som driver trafikkvirksomhet skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner for materiellet som dokumenterer hvilke krav materiellet må tilfredsstillere for å være i driftsdyktig stand. Vedlikeholde må sikre at ingen systemer forringes så mye at det fører til funksjonsbortfall. Slitasjegrensene for slitasjeutsatte deler skal være angitt. Den som driver trafikkvirksomhet skal utarbeide kvalifikasjonskrav for produksjonsenheter, verksteder og fagpersonale som skal bygge, vedlikeholde og føre kontroll med rullende materiell.

Kravforskriften § 7-2 som sier at ”Arbeidsoppgaver som er av betydning for trafiksikkerheten må bare utføres av personer med tilstrekkelig kvalifikasjoner. Personell med ansvar for etablering og oppfølging av systemet for sikkerhetsstyring, skal ha nødvendige sikkerhetsfaglige kvalifikasjoner. ...”

Opplæringsforskriften §2 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at arbeidsoppgaver som nevnt i §1 kun utføres av personell som har gjennomgått den opplæring virksomheten krever.

Kravforskriften § 13-2 bokstav b som sier at ”den som driver jernbanevirksomhet skal ha: ... kontrollrutiner og for rullende materiell som sikrer at materiellet til enhver tid er i full driftssikker stand”.

#### **Kommentar**

1. Det ble referert til en praksis for opplæring av frivillige som deltar i opp-pussing av vogner før de får arbeide på funksjoner av sikkerhetsmessig betydning, men det er ikke definert i prosedyrer.
2. For trekraftvedlikehold ble det oppgitt at det ble benyttet personell som har erfaring fra NSB uten at dette ble konkretisert nærmere. Ingen formelle kompetansekrav er definert og ingen formell mekanisme er etablert for å sikre at kompetent personell benyttes.
3. En tillitsvalgt for vedlikehold forklarte at det er han som tar stilling til avvik fra vedlikeholdsterminene, men at det normalt ikke fravikes fra terminene.
4. I GM S07 står at vedlikeholdsterminer tar utgangspunkt i SKF, men SKF er ikke definert.
5. Det er ikke definert prosedyrer som regulerer hvilke restfeil materiell kan ha ved uttak.
6. GM-Gruppen har ikke utarbeidet noen oversikt over tekniske feil som kan oppstå underveis med angivelse av hvordan disse skal håndteres. En slik oversikt kan være til støtte for lokfører. Andre operatører har normalt valgt å utarbeide slike oversikter (for eksempel i form av A-feillister). GM-Gruppen overlater vurdering av feil som oppstår underveis til lokfører. Normalt vil lokfører kunne støtte seg på teknisk kompetanse som måtte være tilgjengelig.
7. Tekniske akseptkriterer for feil er mangelfulle. Bla er ikke feil på hjul fullstendig definert. I vognvedlikeholdsskjemaene og hjulkontrollskjemaet (GM-SKJ-01) er det ikke referert til en definert utgave av NSBs trykk 741.1 mht kriterier for hjulskader, men det ble opplyst at dette i praksis legges til grunn. I S07 er det imidlertid gitt en generell henvisning til trykk 741.1 spesifikt for togvarmevogn.

## **Avvik 8**

Det er ikke etablert tilstrekkelige kompetansekrav.

### **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 betydningen for trafikksikkerheten. ...”

### **Kommentar**

Som eksempler kan nevnes:

1. Det er ikke definert kompetansekrav til sikkerhetsledelse. Verken til gruppen som utgjør funksjonen eller til de enkelte deltakere.
2. Det er ikke definert kompetansekrav for utførelse av risikoanalyser.
3. Det kunne ikke redegjøres for at det er satt kompetansekrav til dem som utfører vedlikehold Jf avvik 6.

## **5. Observasjoner**

Det er ikke notert observasjoner.

## **6. Andre forhold**

Forhold relatert til forsikring ble berørt i revisjonen uten at det ble konkludert.

## **7. Gjennomføring**

Formøte ble ikke avholdt.

Åpningsmøte ble avholdt den 12.11.03.

Intervjuer og verifikasjoner ble gjennomført 12-18.11.03.

Avsluttende møte ble gjennomført den 18.11.03. Rapporten forelå som høringsutkast på det avsluttende møtet og resultatet fra revisjonen ble derfor presentert i form av det ferdige høringsutkastet.

**Dokumentunderlag****Vedlegg 1**

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

<b>Dokumentnr.</b>	<b>Dokument</b>	<b>Utgave/Rev.</b>	<b>Kommentar</b>
	Styringssystem. Drift. Vedlikehold	6, 06.10.03	
	Vedtekter	24.04.03	
	Utskrift. Enhetsregistret av	03.02.03	
	Sportilgangsavtale 2.11.98- 31.12.99		Det ble referert til at avtale er bekreftet forlenget pr. brev
	Deponeringsavtale. Di3.616, NOHAB 1958		

**Verifikasjoner/Stikkprøveuttak****Vedlegg 2**

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

<b>Stikkprøver</b>	<b>Kommentar</b>
Vedlikeholdsdok. For LT CBI 21215	Ingen merknader
Vedlikeholdsdokumentasjon for Di 3 nr 616 LT og KT	
Avtale om disponering av lokpersonell med NSB BA	Avtale om utveksling av informasjon vedr hviletider med mer.
Notat til styret/sikkerhetsledelsen av 30.05.02 vedr. transport av veteranbiler og veteranbilentusiaster til Bodø	Det er anført at personellbehov, balnding med godsvogner og togets lengde er spesielle forhold, men det fremkommer ikke hvorvidt det er gjort noe systematisk vurdering av risikoforholdene og tiltak mot disse.
Brev til GM-Gruppen om fastsettelse av vedlikeholdsterminer på ulike komponenter.	Ikke etablert som styrende dokument.
Personalkort	Ikke alle er ferdig utfylt. Enkelte lokførere som er oppgitt på listen over kjøreoppdrag har ikke personalkort.
Kjøreoppdrag 2. halvår 2003	For enkelte turer er det ikke angitt ombordansvarlig, men flere lokførere er angitt. En tur med tomtog.
Regnskap for 1.1.02 -31.12.02	Av regnskapet fremgår at det er lite vedlikehold som er satt ut eksternt i 2002.
Materielldokumentasjon	Kilometerløp for 2002.
Notat av 24.02.00 vedr feiltreanalyse for varmgang i akselkasser for hjulganger med sylindriske rullelagre.	Høyt detaljeringsnivå. Frekvenser ikke angitt.
Møtereferat, Styremøter 11.8.03 og	Ingen vurdering dokumentert av enkelte turer.



**Oppfølging av revisjonen**

***Aksjon:***

***Frist:***

Statens jernbanetilsyn utarbeider rapportutkast

18.11.03

Virksomheten gjennomgår og kommenterer utkast

20.11 kl. 16

Statens jernbanetilsyn sender rapport

25.11.03

Oppfølging av revisjonsrapporten

Fastsettes nærmere