

Ofofbanen AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 11-04

Ofotbanen AS

Rapport nr. 11-04
Arkivkode: 04/360 T631
Revisjonsdato: 20.-22.9.04
Foretak: Ofotbanen AS
Kontaktperson: B. Kanstad
Revisjonslag: K.Skaane, fagrevisor; E.Borgersen, fagrevisor; E. Nilsen, observatør, S.Sæteren, ledende revisor.

Rapportens innhold :

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort. Systemrevisjonen omfattet hele Ofotbanens virksomhet som har betydning for ivaretagelse av trafiksikkerheten.

Hovedkonklusjon:

Ofotbanen AS (OBAS) er et nyetablert foretak. Styringssystemet bærer preg av å være i en etableringsfase.

Det ble konstatert at OBAS har en mangelfull styring av sine leverandører.

OBAS har utført en rekke risikoanalyser (grovanalyser) der risikoforhold er identifisert, men oppfølgingen av disse analysene er mangelfull.

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 oppfølging av revisjonsprosessen

1. Innledning

Formålet med revisjonen var å vurdere om hensynet til en sikker trafikkavvikling ivaretas i Ofotbanens AS sin virksomhet. Begrepet trafikkikkerhet brukes i denne rapporten i samsvar med definisjonen i kravforskriften § 1-2 og omfatter teknisk sikkerhet (materielle sikkerhet), operasjonell sikkerhet og beredskap.

Følgende forkortelser er benyttet:

OBAS: Ofotbanen AS
SJT: Statens Jernbanetilsyn
JBV: Jernbaneløst

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 normalt gjennomføring av korrigerende tiltak for å oppfylle de krav som ikke er oppfylt. Dette er 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. Statens jernbanetilsyn kan stanse virksomhet, tilbakekalle tillatelse eller politianmelde virksomheten dersom svært alvorlige avvik identifiseres. Statens jernbanetilsyn kan også ilegge tvangsmulkt i forbindelse med pålegg om å gjennomføre tiltak.

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.

Identifisering av avvik og observasjoner er normalt basert på stikkprøver. Det kan være behov for at den reviderte undersøker om det er svakheter som ikke er avdekket gjennom stikkprøver, men som bør korrigeres når korrigerende tiltak iverksettes.

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

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 29. januar 2002 nr. 123 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser (varslingsforskriften)
- 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).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1336 om signaler og skilt på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (signalforskriften)

2.2 Bedriftsinterne krav

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

3. Omfang

Revisjonen omfattet hele Ofotbanens virksomhet av betydning for trafiksikkerheten, herunder sikkerhetsstyring, drift og vedlikehold.

4. Avvik

Avvik 1

Avtaler med leverandører/samarbeidspartnere sikrer ikke nødvendig sikkerhetsstyring med leveranser.

Avvik fra:

Kravforskriften § 3-1 første ledd som lyder: ”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.”

Ved tolkingen av forskriften legges til grunn at en operatør skal sørge for at aktiviteter utført av underleverandører også er underlagt sikkerhetsstyring.

Kommentar:

1. Leverandørkontrakt med Mantena om vedlikehold foreligger som en rammeavtale på et noe overordnet nivå og regulerer ikke detaljer i nødvendig grad. Kontrakten inneholder ingen klausul om rett til innsyn og revisjoner (kun innsynsrett i dokumentasjon). Avtalen setter heller ikke spesifikke krav til utførelse eller til den kompetanse som skal brukes i vedlikeholdet. OBAS opplyser at de har fulgt vedlikeholdsarbeidet til Mantena på nært hold i praksis og at de så langt ikke har hatt behov for tettere styring/oppfølging.
2. Mantena foretar revisjon av bremseventiler (Bremseloftet på Grorud) for OBAS. Det foreligger ikke spesifikke avtaler for disse leveransene som er av stor sikkerhetsmessig betydning.
3. OBAS har heller ikke satt spesifikke krav til vedlikeholdet som utføres på materiell som Connex disponerer og som brukes på Ofotbanen.
4. Det er ikke utarbeidet en mer detaljert avtale med Connex som forutsatt i samarbeidsavtalen med Connex (pkt. 5 tredje ledd). Dette har OBAS selv ansett som nødvendig.

Avvik 2

Ofofbanen AS' oppfølging av vedlikeholdsleverandører er mangelfull.

Avvik fra:

Kravforskriften § 3-1 første ledd. (Teksten er gjengitt under avvik 1).

Kommentar:

1. Ofotbanen AS har ikke gjennomført leverandørrevisjoner av det vedlikeholdet som gjøres på det materiell som Connex disponerer og som brukes på Ofotbanen på norsk side. OBAS kunne imidlertid fremvise dokumentasjon på at de har foretatt noen uanmeldte kontroller av materiellet i Narvik, herunder gjennomført målinger av hjulprofil. OBAS påpeker at de gjennomførte stikkprøver ikke har avdekket feil/svakheter. OBAS egen risikoanalyse (grovanalyse av 14.6.04 pkt. 5.4 4. ledd) konkluderer imidlertid med at det er ”viktig at Connex vedlikeholdsopplegg og underleverandører følges opp av verifikasjoner og analyser”.
2. Det fremkom under intervju med fremføringspersonell at det forekommer at feil på Connex sitt materiell ikke blir rettet mellom turene og at restfeil etter vedlikehold ikke

synliggjøres for lokomotivførere. Dette burde tilsi at det er behov for en tettere oppfølging av Connex sitt vedlikeholdsopplegg.

3. OBAS kunne ikke redegjøre for tilfredsstillende oppfølging av Mantenas arbeid med revisjon av bremseventiler.

Avvik 3

Det kunne ikke redegjøres for at det er gjennomført tilfredsstillende, systematisk oppfølging av risikoforhold og risikoanalyser.

Avvik fra:

Kravforskriften § 5-1 som lyder: ”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 oppfølgingsystem som viser hvordan virksomheten sikrer at formålet med analysene og resultatene av disse blir ivaretatt.”

Kravforskriften § 10-1 hvor det heter ”Den som driver jernbanevirksomhet skal etablere og vedlikeholde et system for intern systematisk rapportering, registrering og oppfølging av nestenulykker, ulykker og lignende som inntreffer i virksomheten med henblikk på å hindre gjentakelse.”

Kommentar:

Som eksempler kan nevnes:

1. Det ble under intervju med fremføringspersonell opplyst at det ved et tilfelle var feil på trykkmåler for hovedledning på et Rc-lok (som disponeres av Connex) som lokfører følte seg lite komfortabel med. Denne feilen var heller ikke utbedret på neste tur. OBAS kunne ikke dokumentere at dette forholdet var registrert og fulgt opp iht. OBAS' sikkerhetsstyringssystem.
2. OBAS har gjennomført mottakskontroll av reviderte bremseventiler og ved et tilfelle funnet feil ved en etterstiller. Forholdet ble reklamert, men OBAS gjennomførte ikke noen formell avviksbehandling av forholdet med tanke på å identifisere tiltak for å avdekke årsak og forebygge gjentakelse.
3. Det ble under intervju med fremføringspersonale opplyst at det gjentatte ganger er observert tilløp til påkjørsler ved usikret planovergang ved km 4.2 (overgangen er sperret for hjulgående ferdsel og linjehastigheten er 40 km/t.) En av disse observasjonene er rapportert som uønsket hendelse, men formell behandling av hendelsene kunne ikke påvises.
4. Grovanalyser konkluderer på enkelte punkter med at risikoen er ”antatt høy”. I slike tilfelle skal grovanalyser følges opp av mer spesifikke risikoanalyser for å fastslå om forholdet er uakseptabelt eller ikke (jf Sikkerhetsprogrammet). Dette er ikke gjort.
5. OBAS har fått gjennomført en risikoanalyse for å identifisere sikkerhetskritiske funksjoner på rullende materiell. Analysen er gjennomført av ekstern ekspertise, men OBAS har ikke tatt formelt stilling til analysen som de mener har en metodisk svakhet

(ved at den er tilpasset konstruksjon av nytt materiell). Analysen har identifisert 89 sikkerhetskritiske funksjoner. Disse er ikke videreført til vedlikeholdsdokumentasjon med tanke på S-merking av denne. Det er igangsatt et separat arbeid med å S-merke vedlikeholdsdokumentasjon basert på erfaringsdatabase (og i noen grad S-merking i tidligere vedlikeholdsdokumentasjon fra NSB.). Ofotbanen AS presiserer imidlertid at analysen likevel har vært en viktig referanse for nærmere undersøkelser av sikkerhetskritiske funksjoner og S-merking av dokumenter.

6. Forutsetninger som analysene bygger på følges ikke opp på en systematisk måte.

Avvik 4

OBAS har etablert en prosedyre for S-merking av vedlikeholdspunkter og prosedyrer, men hensikten med S-merking er ikke enhetlig oppfattet og S-merking var heller ikke konsekvent gjennomført i praksis.

Avvik fra:

Kravforskriften § 5-1 tredje ledd (Teksten er gjengitt under avvik 3).

Kravforskriften § 3-1 første ledd (Teksten er gjengitt under avvik 1).

Kommentar:

1. Prosedyren er av nyere dato og er under innføring i linjeorganisasjonen.
2. Prosedyren tilsier at S-merkede aktiviteter kontrolleres særskilt for riktig utførelse og bruk av kompetent personell. I praksis ble det (dog ikke konsekvent) dobbeltsignert på vedlikeholdsskjema som tegn på kontroll med at godkjent kompetanse var brukt, men det innebar ikke en kontroll av utførelse.
3. Mht S-merking av prosedyrer var det heller ikke en klar oppfatning av betydningen av slik merking.

Avvik 5

OBAS er ikke ferdig med å kartlegge sikkerhetskritiske funksjoner (funksjoner som ved feil kan føre til uakseptabel risiko) ved det rullende materiellet og synliggjøre disse i vedlikeholdsdokumentasjonen (S-merking).

Avvik fra:

Kravforskriften § 5-1 (Teksten er gjengitt under avvik 3).

Kommentar:

1. OBAS har gjennomført mye aktivitet for å kartlegge sikkerhetskritiske funksjoner. Mesteparten av lok-materiellet er gjennomgått og sikkerhetskritiske funksjoner er synliggjort (S-merket) i mye av vedlikeholdsdokumentasjonen, men for alt vognmateriell gjenstår dette arbeidet.
2. Ofotbanen AS kunne ikke vise til en forpliktende plan for å ferdigstille arbeidet.

Avvik 6

OBAS har ikke etablert noe system for trendanalyse og systematisk oppfølging av materielltekniske feil.

Avvik fra:

Kravforskriften § 5-1 (Teksten er gjengitt under avvik 3).

Avvik 7

OBAS har ikke definert grenseverdier for hjulskader i tilstrekkelig grad.

Avvik fra:

Kravforskriften § 13-4 første ledd hvor det heter: ”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. Vedlikeholdet må sikre at ingen systemer forringes så mye at det fører til funksjonsbortfall. Slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler skal være angitt.”

Kommentar:

1. OBAS benytter NSB trykk 741.1 av mai 1978.
2. Eksempelvis er ikke grenseverdier for materialutfall mht bredde, beliggenhet og dybde definert; det er heller ikke definert kriterier for dreining av finsnitt etter dreining av materialutfall i hjulbane.

Avvik 8

Kompetansekrav er mangelfulle.

Avvik fra:

Kravforskriften § 3-1 første ledd (Teksten er beskrevet under avvik 1) og § 3-1 annet ledd bokstav g hvor det fremgår at systemet for sikkerhetsstyring skal som minimum inneholde dokumentasjon som viser at ”de etablerte krav til faglig dyktighet for personell som utøver arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten i den grad de ikke inngår i punkt c.”

Kravforskriften § 7-4 første ledd som lyder: ”Den som driver jernbanevirksomhet skal fastsette nødvendige krav til kvalifikasjoner hos personell som skal utføre arbeidsoppgaver som er av betydningen for trafiksikkerheten.”

Kommentar:

Som eksempler kan nevnes:

1. Utdanningskrav er til dels svært fleksible i forhold til å kunne erstattes med erfaring.
2. Driftssjef har ansvar for utførelse av sikkerhetsstyring og sikkerhetsledelse, men dette reflekteres ikke i kompetansekrav.
3. Det er satt vage krav til risikoanalysekompetanse i OBAS.

Avvik 9

Sikkerhetsstyringssystemet har enkelte mangler og er mangelfullt implementert.

Avvik fra:

Kravforskriften § 3-1 første ledd (Teksten er beskrevet under avvik 1).

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

Kommentar:

Som eksempler på mangler kan nevnes:

1. Ofotbanen AS har etablert et sikkerhetsstyringssystem som til dels er tiltenkt å møte fremtidige behov og derfor i noen grad betraktes som et mål å strekke seg mot. Det innebærer at deler av styringssystemet enda ikke er implementert.

Statens jernbanetilsyn har forståelse for at en nyetablert organisasjon har behov for et styringssystem som er robust i perioder med forandringer. Det er viktig å ha et styringssystem som på den ene side er enkelt å oppdatere etter hvert som organisasjon og praksis utvikler seg, men på den andre side samtidig avspeiler de ansvarsforhold, krav og rutiner som til enhver tid er gjeldende. Det er nødvendig at alle relevante elementer som er krevet i jernbanelovgivningen er på plass i styringssystemet. Dersom enkelte elementer unntaksvis ikke fullt ut er tatt i bruk må det finnes forpliktende planer for implementering. Slike planer var ikke utarbeidet hos OBAS. Dersom sikkerhetsstyringssystemet ikke beskriver faktisk organisering og praksis, men i for stor grad betraktes som et fremtidig mål vil det lett kunne etablere seg en forståelse og sikkerhetskultur der det å forholde seg til styringssystemet ikke gis nødvendig prioritet. Det ble i flere sammenhenger under intervjuer henvist til forhold i styringssystemet som man ikke hadde hatt tid til å prioritere gjennomføringen av. Det er viktig at man under utviklingen av en ny organisasjon sørger for at det dannes en god sikkerhetskultur som blant annet preges av en høy grad av forpliktelse til eget styringssystem. Internkontrollprinsippet er et bærende prinsipp i jernbanelovgivningen. Det gir et foretak ikke bare en plikt, men også en rett til å kunne utforme styringssystemet slik at det er tilpasset organisasjonens behov og aktivitetsnivå (jf kravforskriften § 3-1 1. ledd). Denne bestemmelsen er gitt nettopp for å sikre at brukerne av styringssystemet skal oppfatte systemet som relevant og der igjennom sikre en motivasjon hos de ansatte til å følge systemet.

2. Sikkerhetsstyringsgruppen (SSG) har bare møttes en gang og ikke 4 ganger i året som forskrevet. Ofotbanen AS anga som grunn at de ikke har rukket å gjennomføre møtene. SJT anser ikke en slik grunn som relevant. SJT merket seg under revisjonen at det ble diskutert viktige sikkerhetsmessige problemstillinger i uformelle møter som med fordel kunne vært diskutert i en mer formell og forpliktende sammenheng slik som for eksempel SSG er beskrevet å skulle fungere. Det ble under revisjonen referert til at mange tema kunne avklares gjennom den daglige kontakten som medarbeidere har i en liten lokal organisasjon, men etter hvert som OBAS nå utvikler sine aktiviteter i andre deler av landet vil behovet for mer formalisme i sikkerhetsstyringen øke.
3. Internrevisjoner er ikke gjennomført eller planlagt. OBAS anser også leverandørrevisjoner å være inkludert i prosedyren for internrevisjoner. Som det

fremgår av øvrige deler i rapporten er det et behov for gjennomføring av leverandørrevisjoner.

4. Mål er ikke brutt ned på en hensiktsmessig måte, bla uttrykte intervjuet personell at nåværende at delmål ikke er hensiktsmessige. Den øverste ledelse poengterte at delmål er ansett som uferdige (bla pga mangel på referanser og intern statistikk) og at saken har vært besluttet utsatt til ledelsens gjennomgang våren 2005. Det er heller ikke etablert målparametre som er hensiktsmessige å styre etter.
5. Kriterier for hviletid er ikke inkludert i styringssystemet (tariffavtalen benyttes).

Avvik 10

Rutiner og håndtering av helsekontroll og helsekrav for personale i sikkerhetstjeneste er ikke i overensstemmelse med helsekravforskriften.

Avvik fra:

Helsekravforskriften og kravforskriften § 3-1 første ledd (Teksten er gjengitt under avvik 1) og § 3-1 annet ledd bokstav c der det fremgår at systemet for sikkerhetsstyring som minimum skal inneholde dokumentasjon som viser ”myndighetskrav og de etablerte interne krav til trafikksikkerhet samt prosedyrer for å ivareta disse”

Kommentar:

1. Det er fra OBAS' side opplyst at selskapet pr. i dag følger prosedyre P-1012/P-1012.1
2. Prosedyre P-1012 angir feil tidsintervall for helseundersøkelser jf. helsekravforskriften § 9.
3. Prosedyre P-1012.1 gir JBV kompetanse til å fatte vedtak om unntak fra helsekravene, og vilkårene for å innvilge dispensasjon fremgår av prosedyren. Dette er ikke i overensstemmelse med helsekravforskriften.
4. Personale med sykdom som faller inn under helsekravforskriften er i tjeneste etter råd fra bedriftslege. Det foreligger ikke skriftlig dokumentasjon på disse beslutningene.

Avvik 11

Ofofbanen AS sine dokumentstyringsprosedyrer sikrer ikke at endringer i forskrifter fanges opp.

Avvik fra:

Kravforskriften § 3-1 første ledd (Teksten er beskrevet under avvik 1) og § 3-1 annet ledd bokstav c der det fremgår at systemet for sikkerhetsstyring skal som minimum inneholde dokumentasjon som viser ”myndighetskrav og de etablerte interne krav til trafikksikkerhet samt prosedyrene for å ivareta disse”.

Kravforskriften § 3-2 som krever at ”Dokumenter som inngår i systemet for sikkerhetsstyring skal være under kontroll. Det skal etableres nødvendige prosedyrer for å sikre kontroll med dokumentene.”

5. Observasjoner

Observasjon 1

Connex samtrafikkavtale og rammeavtale med Mantena er ikke signert av signaturberettiget iht selskapets vedtekter.

Kommentar:

1. Ofotbanen AS opplyser at daglig leder hadde mottatt muntlig fullmakt fra styrets leder og et styremedlem.
2. Tilsynet legger til grunn at Ofotbanen AS anså slik fullmakt som nødvendig. Signaturberettiget i Ofotbanen AS er ”styrets leder og ett styremedlem i fellesskap”. Det kan ikke fremlegges skriftlig dokumentasjon på at slik fullmakt ble gitt. Tilsynet bemerker at en fullmakt til å signere på vegne av signaturberettiget bør foreligge skriftlig.

Observasjon 2

OBAS bruker annen definisjon av trafiksikkerhet enn kravforskriften (§ 1-2).

Kommentar:

1. OBAS begrenser sin bruk av trafiksikkerhet til togframføring jf pl-1003 pkt. 4 og P-1000.9.
2. OBAS er fri til å velge sine definisjoner, men det medfører at kommunikasjon med eksterne parter kan bli mer krevende.
3. Det brukes en annen definisjon av trafiksikkerhet i rapport om sikkerhetskritiske funksjoner for rullende materiell av 8.5.04 enn den som er brukt i styringssystemet.

Observasjon 3

Oftbanen AS har ikke etablert system og kriterier for godkjenning av strekningskunnskap.

Kommentar:

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

SJT kan opplyse at det for tiden er sendt ut et høringsutkast der det i forslag til ny forskrift ikke bare kreves en godkjenning av strekningskunnskap, men også system og kriterier for slik godkjenning.

Observasjon 4

Oftbanen AS har benyttet vogner av type S12 for en tid tilbake uten at de kunne redegjøre for at vognene var godkjent for bruk.

Kommentar:

1. OBAS poengterte at vognene hadde vært brukt av en annen trafikkutøver tidligere og at de på den basis (med henvisning til at Statens jernbanetilsyn ved opprettelsen av tilsynet aksepterte alt daværende eksisterende materiell - som var i bruk på det

nasjonale jernbanenettet - som godkjent under tidligere interne godkjenningsregimer) måtte kunne legge til grunn at vognene var godkjent for bruk.

2. SJT vil påpeke OBAS sitt selvstendige ansvar for å forsikre seg om at materiellet de bruker er godkjent før det tas i bruk.

6. Andre forhold

Det fremkom under intervjuer at mobiltelefondekning er dårlig i enkelte områder. Dette kan være en utfordring i forhold til å innfri jernbanelovgivningens krav om nødkommunikasjon. Dette forholdet er ikke identifisert i Ofofbanen AS sin sikkerhetsoppfølgingsplan. Temaet er imidlertid under behandling i en pågående sak mellom Statens jernbanetilsyn og Ofofbanen AS og er derfor ikke omtalt nærmere i rapporten.

7. Gjennomføring

Åpningsmøte ble avholdt 20.09.04

Intervjuer og verifikasjoner ble gjennomført 20.-22.09.04.

Avsluttende møte ble gjennomført 22.09.04.

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
	Organisasjonskart		Utgave ikke angitt.
	SOP	06.09.04	
P-1000	Dokumentstyring	Utg. 1	
P-1000.1	Dokumentstyring	Utg. 2 av 19.9.04	
P-1000.2a	Dokumentstyring, Referanseliste	15.08.04	Helsekravforskriften mangler.
P-1000.3	Dokumentoversikt	15.8.04	
P-1000.9	Definisjoner	Versjon 01	
PL-1001	Forretningsplan	Utg. 1	
PL-1002	Driftsreglement	Utg. 2, xxxx 2004	
PL-1003	Opplæringsprogram	Utg. 1, 15.2.03	OBAS bruker begrepet trafikksikkerhet snevriere enn kravforskriften. 26 opplæringsmoduler. Modul 19 er trafikksikkerhet for ledere. Mht sikkerhetsstyring/sikkerhetsledelse er det begrenset til uh-rapportering/oppfølging.
PL-1004	Beredskapsplan	Utg. 2 av 6.9.04	
PL-1005	Sikkerhetsprogram	Utg. 4, 30.05.03	
P-1010	Økonomihåndbok		Er ikke utarbeidet
P-1012	Helsekontroll		Helsekravforskriften er ikke implementert
P1016	Register over rullende materiell	Utg. 1, 6.3.03	Vedlegg P-1016.1: Materiellregister.
P1017	Instruks for føring og behandling av feil/ skaderapportskjema	Utg. 1, 15.05.03	Omfatter rapportering av underveisfeil
P1017.1	Feil-rapport/skadeskjema	Rev. 05 2003	
P1018	S-merking	Utg. 1. 1.8.04	
P-1021-01	Stillingsbeskrivelse AD	Utg. 1, 5.3.03	Ingen krav til teknisk kompetanse eller sikkerhetskompetanse.
P-1021-02	Stillingsbeskrivelse Driftssjef	Utg. 1, 5.3.03	Ansvar for togdrift og materiell. Behandler avviksrapporter. Initierer risikoanalyser. Krav til høyere utdanning eller relevant erfaring. Ingen krav til kompetanse på s-styring/s- ledelse.
P-1021-03	Stillingsbeskrivelse Sikkerhetssjef	Utg. 1, 5.3.03	Driftssjef er beskrevet som underordnet men iht Driftssjefs st.beskr. er ikke s-sjef overordnet.
P-1021-06	Stillingsbeskrivelse Materiell, Teknisk	Utg. 2, 13.9.04	Ingen definerte oppgaver relatert til (RAM)S. Ingen krav til kompetanse på teknisk sikkerhet.
P-1021-05	Stillingsbeskrivelse Avd.leder vedlikehold	Utg. 1, 5.3.03	Ansvar for materiellets tilstand og vedlikeholdsutførelse.
P-1021-04	Stillingsbeskrivelse Avdelingsleder drift	Utg. 1, 5.3.03	Ansvar for lokførere og ombordpersonalet.
P-1021-10	Stillingsbeskrivelse Produktsjef	Utg. 1, 5.3.03	Resultatansvar for person- og godstrafikken
P1021.11	Funksjonsbeskrivelse, vedlikeholdspersonale	Utg. 1, 23.08.04	Fleksible kompetansekrav.

P1021-07	Funksjonsbeskrivelse Transportleder	Utg.2, 5.6.03	Skal rapportere uh. Føre personallogg og driftslogg. Ingen utdanningskrav utover opplæringsmodul.
P-1021-08	Funksjonsbeskrivelse, lokfører	Utg. 1, 5.3.03	
P-1021-09	Funksjonsbeskrivelse, kabinpersonale	Utg. 1, 5.3.03	Uklart om kabinpersonalet har noe beredskapsmessig/evakueringsmessig ansvar.
P-1023	Interne revisjoner	Utg. 1, 31.3.03	
P-1028	Avviksbehandling og forbedringstiltak		Ikke mottatt.
P-1040	Bruk av underleverandører	Utg. 1, 23.4.03.	OBAS skal ha særlig fokus på kompetanse i leverandørforhold
SJF 4040.20	Dokumentlista över gällande underhållsdokument för personvagnar.	Utg. 2	

Verifikasjoner/Stikkprøveuttak**Vedlegg 2**

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

Stikkprøver	Kommentar
Rammeavtale, vedlikehold (Mantena). Datert 23.05.03.	Rammeavtale. Det stilles ikke spesifikke krav til kompetanse og kvalitetssikring.
CV-er (Mårtenson, Aronsen, Kanstad, Østensen)	
Samtrafikkavtale Connex-OBAS av 14.06.03	Intensjonen er bruk av gjennomgående materiell. Det refereres til NSB trykk for vedlikehold.
SKF for rullende materiell. 8.5.03	89 SKF-er identifisert som skal merkes i vedlikeholdsdok.
Grovanalyse. Risikovurdering av endring i virksomhet –oppstart godtrafikk... . 18.3.04.	Uklart hvordan analysekompetanse har deltatt.
Grovanalyse. Risikovurdering av samtrafikk med Connex tåg AB. 14.6.03	5 forhold er ført videre i SOP. Det fremgår ikke hvem som har utarbeidet analysen.
Grovanalyse. Risikovurdering av trafikkering på Ofotbanen. Rev. 1, 06.03.04	Det fremgår ikke hvem/ hvilken kompetanse som har utarbeidet rapporten. 8 oppfølgingspunkter er identifisert
Fareanalyse. Risikovurdering av trafikkering på Ofotbanen av 6.3.03	7 oppfølgingspunkter er identifisert. Nesten identisk med grovanalyse av 6.3.04.
Kompetansekartlegging for OBAS. 6.3.03	Kartlegging + forslag til kurs.
SKF for rullende materiell. Rapport 21.490.005/R1 av 8.5.04	
Rapport ang. besiktigelse av Connex tog 94. 7.9.04	Hjulprofilmålinger utført
Rapport ang. besiktigelse av Kalmar veterantog 3.6.04	Visuell kontroll.
Rapport ang. besiktigelse av Connex tog 96. 13.8.03	Hjulprofilmålinger og bremseprøve utført
Møtereferat. Ledelsens gjennomgang 2003. 12.3.04	
K2 for Di 3 nr. 623, 793900 km. Og 793871 km	S-merket punkt ikke dobbeltsignert.
Kalibreringsoversikt, manometre, miniproff mv gjennomgått.	

Oppfølging av revisjonen

Aksjon:

Frist:

Statens jernbanetilsyn utarbeider rapportutkast	05.10.04
Virksomheten gjennomgår og kommenterer utkast	12.10.04
Statens jernbanetilsyn sender rapport	15.10.04
Virksomheten oversender tiltaksplan	31.12.04