



# Tilsynsmøte med Ofotbanen AS

## TILSYNSRAPPORT

**Rapport nr 8-06**

**Møte med Ofotbanen AS**

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 8-06  
**Arkivkode:** 06/ 389– SF2 64  
**Møtedato:** 27.04.06  
**Foretak:** Ofotbanen AS

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten oppsummerer innholdet i tilsynsmøtet med Ofotbanen AS (OBAS) og med Ofotbanens revisor, samt de observasjoner som ble gjort av stikkprøver på vedlikehold.

Møtet ble initiert for å innhente mer informasjon om Ofotbanens økonomiske forhold, og hvilken betydning dette har for sikkerhetsarbeidet.

Hovedkonklusjon:  
Ofotbanen AS er i en vanskelig økonomisk situasjon.

Det ble foretatt noen enkle stikkprøver, der det ble påvist enkelte mangler i sikkerhetsstyringen knyttet til styring og gjennomføring av vedlikehold og gjennomføring/oppfølging av risikoanalyser. Tilsynet vil følge opp dette nærmere i neste planlagte revisjon.

Tilsynet har per i dag ikke tilstrekkelig grunnlag for å fastslå at den økonomiske situasjonen har påvirket sikkerhetsarbeidet.

---

**Utarbeidet dato:**

Sign.:

Rannveig Hiis-Hauge  
Revisjonsleder

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Bakgrunn for møtet
2. Møtets innhold og observasjoner
3. Vurderinger og anbefalinger

## **Vedlegg**

1. Deltakerliste
2. Stikkprøver og fremlagte dokumenter

## 1. Bakgrunn for møtet

Jernbanetilsynet ønsket et tilsynsmøte med Ofofbanen AS (OBAS) primært på bakgrunn av en bekymringsmelding og mediaomtale.

Tilsynet mottok den 27.03.06 en henvendelse fra Norsk Lokomotivmannsforbund vedr. bekymring knyttet til Ofofbanens økonomiske situasjon, da lokomotivførere har opplevd uregelmessigheter knyttet til lønnsutbetalinger og refusjon for kjøp av diesel. Lokomotivførere har også uttrykt bekymring for at feil knyttet til vedlikehold av rullende materiell, kan knyttes til Ofofbanens økonomiske situasjon.

Videre het det i media den 25.04.06 at Ofofbanen var i økonomisk krise, og at det "umiddelbart skulle gjennomføres en betydelig slanking av organisasjonen."

Oppfølging av revisjon 11-04 var også tema på møtet.

## 2. Møtets innhold og observasjoner

### Oppfølging av revisjon 11-04

Tilsynets brev av 24.04.06 ble overlevert. Her påpekes det at siden avtaler med leverandører ikke er signert, er pålegg 11-04-1-2 ikke innfridd, og tvangsmulkt påløper derfor med kr 2000 per dag fra 3. april og inntil pålegget er oppfylt.

Ofofbanen begrunnet manglende signatur i at den andre part ønsket noen mindre tilføyelser i avtalene, og at dette måtte på plass først.

Ofofbanen opplyste at Teknor ikke utfører vedlikehold med betydning for sikkerheten, og tilsynet frafaller derfor krav om beskrivelse av s!-merking i avtale med Teknor.

Ofofbanen påpekte uhensiktsmessigheten av en tvangsmulkt i dagens økonomiske situasjon. Tilsynet orienterte om muligheten for å søke om at Statens jernbanetilsyn frafaller tvangsmulkten, etter at pålegget er oppfylt og tvangsmulktens størrelse er vedtatt.

### Ofofbanen sin økonomiske og personellmessige situasjon

Tilsynet fikk fremlagt regnskap for 2005 og 2004, som viser et årsunderskudd på ca 5,5 mill for 2005 og ca 3 mill for 2004. I samtale med Ofofbanens revisor, sa han at underskuddet for 2005 var større enn året før, til tross for tilføyd frisk egenkapital i perioden. Han sa revisors beretning for 2005 ville bli praktisk talt lik den for 2004. Han hadde ikke nærmere kjennskap til årets økonomiske utvikling for selskapet.

Tilsynet fikk videre fremlagt oversikt over selskapets konti og totale kassabeholdning. Selskapet ser ut til å ha likvide midler. Ledelsen oppga at alle ansatte har fått lønn hver måned, men at det ikke har vært betalt ut korrekte beløper, spesielt i mars. Ledelsen sa at dette skyldtes uryddighet, og at dette var korrigerert nå. Hovedverneombud bekreftet dette. Det samme gjaldt for refusjon av utgifter til diesel til lokomotivførere. Ledelsen understrekte at det ikke var akutt mangel på likvide midler i selskapet.

Styret for Ofofbanen (i samarbeid med ledelsen) jobber med en plan for å bedre den økonomiske situasjonen. Planen vil inneholde tiltak for å kutte kostnader, øke inntjening og tilføre frisk egenkapital. Planen vil være klar i løpet av et par uker. Det er mulig den vil innebære en stillingsreduksjon, men dette er ikke bestemt. En økonomisjef fra eier i England, er for tiden engasjert av eierne til å følge opp selskapet.

De ansatte er muntlig orientert om situasjonen, og selskapets ca 50 leverandører skulle få orienteringsbrev samme dag som dette tilsynsmøtet ble holdt, ifølge selskapets ledelse. (Dette brevet ble ikke sett og vurdert av tilsynet.)

Ledelsen i Ofotbanen var klar over at en organisasjonsreduksjon, eller andre tiltak av betydning for sikkerheten, skal risikovurderes.

Videre understrekte ledelsen at virksomheten går som før, og fokus på sikkerhet opprettholdes.

Ingen er per i dag permittert, og de mente at ingen oppsigelser kunne knyttes til selskapets økonomiske situasjon (det siste halvår hadde fire av 22 lokomotivførere sagt opp.) Daglig leder og utviklingsdirektør var sykemeldt under møtets tidspunkt. Sikkerhetssjef var fungerende daglig leder, og ansatt i 100 % stilling fra 01.04.06.

#### Vedlikehold av rullende materiell

Lokomotivførere har opplevd en del feil på styreventiler, bremses og tyfoner, som bakgrunn for deres bekymring rapportert inn til Norsk Lokomotivmannsforbund. Ledelsen i Ofotbanen var ikke kjent med dette. Ledelsen sa at selskapet ikke har etterslep i vedlikehold, men har nedprioritert vedlikehold av arbeidsmiljømessig art (ikke betydning for sikkerheten.)

Vedlikehold styres fra Narvik; noe utføres i Narvik, noe på Hamar, og noe hos underleverandører. Selskapet opplyser at deres eget personell i Narvik ofte reiser til Hamar. Tilsynet tok noen stikkprøver hos vedlikeholdsenheten, for å se om vedlikeholdsaktivitetene har gått som normalt den siste tiden:

Alle 59 tømmervogner for aktiviteten Hamar-Skogn er så vidt nye, at ingen hittil har vært til årsettersyn, det gjenstår derfor å se om Ofotbanen har kapasitet til å utføre dette ettersynet til riktig tid.

Ototbanen har tre diesellokomotiv og to elektriske lokomotiv; disse vedlikeholdes ukentlig på Hamar. Selskapet kunne bare fremlegge utfylte sjekklister for dette vedlikeholdet t.o.m. januar, og mente lister for februar, mars og april fremdeles var på Hamar (evt i Narvik, men ikke et tilgjengelig sted.) I henhold til interne rutiner, skulle dette vært tilgjengelig i Narvik, men det var ikke fastsatt klar frist for når sjekklister skulle oversendes fra Hamar til Narvik. Dette vitner om noe mangelfull styring.

På grunnlag av stikkprøver fant tilsynet vogner og lokomotiv hvor bremserevisjon (hhv. BR1, BR2 og BR3) var utført for sent i henhold til tidsmessig fastsatt revisjonsintervall, eller ikke utført i det hele tatt. Denne forsinkelsen ble forklart med at lokomotivene var blitt stående i lengre perioder.

Videre kom det fram i intervjuer at lokomotiv hadde kjørt for lenge mellom ukentlige K2-kontroller, og derfor gått tom for alkohol i forstøveren, som igjen ga is i systemet.

#### Annet

Tilsynet etterspurte om den forholdsvis nye aktiviteten med godstransport for Norske Skog langs Hamar-Skogn, var risikoanalysert. De intervjuede var ukjent med en slik analyse, men skulle etterspørre den hos tidligere sikkerhetssjef.

Chartertog på det nasjonale nettet er ikke startet opp. Samferdselsdepartementets tilgang til nettet for Ofotbanen gikk ut ved årsskiftet, og selskapet er i prosess for å få fornyet tilgang.

### 3. Vurderinger

Tilsynet kan per i dag ikke se at den økonomiske situasjonen har påvirket sikkerhetsarbeidet.

Det er ikke grunnlag for å fastslå at Ofotbanen per i dag er i en likviditetskrise som går ut over sikkerhetsarbeidet.

- Det ble konstatert at det er noe feil på materiell og enkelte mangler ved overholdelses av vedlikeholdsterminer og styring av vedlikeholdet. Det kunne ikke fastslås at dette skyldes Ofotbanens økonomiske situasjon.
- Alle stillinger i organisasjonen er fremdeles besatt.

Det framgår likevel at Ofotbanen er i en vanskelig situasjon, som framover kan ha betydning for sikkerhetsarbeidet. Tilsynet vil følge dette opp primært i planlagte revisjon.

De økonomiske forholdene vil også ha betydning for om Ofotbanen AS tilfredsstillers lisensforskriftens krav til økonomisk evne, jf. lisensforskriften § 4-4.

**Deltakere**

**Oftbanen AS**

Halvor Dahl, sikkerhetssjef og fungerende daglig leder  
Levi Frivåg, hovedverneombud (ansatt ved vedlikehold)  
Kjetil Moe, informasjonssjef  
Eivind Gaarden, materiellansvarlig  
Roger Eriksen, vedlikeholdssjef  
Kjell Mårtensson, driftssjef

**Hålogaland Revisjon as**

Fred Åge Eide, fast revisor for Oftbanen AS

**Statens jernbanetilsyn:**

Erik Borgersen, fagrevisor togframføring  
Bogdan Popa, fagrevisor rullende materiell  
Rannveig Hiis-Hauge, revisjonsleder

**Stikkprøver og fremlagte dokumenter**

<b>Dokument</b>	<b>Merknad</b>
Resultatregnskap 2005, Balanse, Kontantstrømoppstilling, Noter til regnskapet	Regnskap ikke ferdig vedtatt (frist for dette er 30. juni i hht aksjeloven)
Oversikt over kassabeholdning per 27.04.06 i Ofotbanens ulike konti	
Organisasjonskart Ofotbanen AS	Per 01.04.06, og fremdeles gjeldende
Skjema for ukentlig kontroll av materiell, utfylt for 30/1, 23/1, 17/1, 10/1 og bakover.	Kontrollskjema for perioden etter 30/1 var ikke tilgjengelig.
Databasert system for styring av vedlikehold "MimeRail" <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vogn B3-25604: BR2 tatt sist den 28.04.1999.</li> <li>• Lok DI-3-632: BR1 tatt sist januar 2006 og juni 2005.</li> </ul>	BR3 service tas senest hvert åttende år, BR2 service tas senest hvert fjerde år, BR1 service tas senest hver fjerde måned,
e-post av 06.03.06 hvor feil på bremsenes styreventiler under drift rapporteres inn. Ikke registrert som materiellfeil	