



**Oftbanen AS**

# **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 13-06**

# Ofofbanen AS

## TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 13-06

Saksnr: 06/421 SF63

Revisjonsdato: 14.09 - 13.10.2006

Foretak: Ofofbanen AS

Revisjonslag: Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn, ledende revisor  
Kristin Skaane, Statens jernbanetilsyn, fagrevisor  
Erik Borgersen, Statens jernbanetilsyn, fagrevisor  
Bogdan Popa, Statens jernbanetilsyn, fagrevisor  
Trine L. Corneliussen, Statens jernbanetilsyn, fagekspert

### Rapportens innhold

Tilsynsrapport 13-06 beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av Ofofbanen AS.

### Hovedkonklusjon

OBAS er i en vanskelig situasjon da det på revisjonstidspunktet var åpnet tvangsakkord.

Sikkerhetsstyringen er mangelfull.

Det ble konstatert alvorlige mangler i vedlikeholdet ved at viktige vedlikeholdsoppgaver til dels ikke kan dokumenteres gjennomført, til dels ikke er gjennomført med dokumenterbar kompetanse og at det mangler avtaler med vedlikeholdsleverandører og med innleid vedlikeholdspersonell.

Frister satt for påleggsvedtak og tillatelse gitt av Statens jernbanetilsyn er ikke fulgt opp. På mange områder kunne gjennomføring av oppgaver ikke dokumenteres i tilstrekkelig grad som for eksempel opplæringstiltak, vurdering av risikoforhold og gjennomføring av møter som inngår i sikkerhetsstyringen.

Utarbeidet dato: 02.11.2006

Sign.:

Godkjent dato;

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

## 1. Innledning

Ofofbanen AS (OBAS) er i en vanskelig styringsmessig situasjon da det på revisjonstidspunktet var åpnet tvangsakkord. I løpet av siste halvår har sentrale medarbeidere sluttet. Tilsynet har derfor hatt behov for å gjennomføre en revisjon for å forsikre seg om at sikkerheten er ivaretatt.

Mål for revisjonen ble i revisjonsvarselet angitt som ”å avklare hvorvidt virksomheten er i samsvar med krav i eller i medhold av norsk jernbanelovgivning. Herunder har revisjonen som mål å:

- a. Følge opp utestående avvik/pålegg fra forrige revisjon
- b. Klarlegge hvorvidt OBAS har tilstrekkelige ressurser for sikkerhetsmessig forsvarlig drift
- c. Avdekke om styringssystemet for sikkerhet er utarbeidet og implementert – blant annet om prosedyrer for vedlikehold og fordeling av sirkulærer er tilfredsstillende etablert.”

Målet ble senere justert etter at OBAS ba om utsettelse av revisjonen begrunnet med at selskapet er i kraftig omstilling og fordi en revisjon ville beslaglegge store ressurser i en hektisk periode. Tilsynet valgte å begrense omfanget av revisjonen noe og valgte å fokusere på de forhold som er av betydning for å ivareta sikkerheten i et kortere perspektiv.

Tilsynsrapport 13-06 beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

- AVVIK defineres som manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning.
- 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.

Knyttet til hvert avvik eller observasjon er det beskrevet REVISJONSBEVIS som er det faktaunderlaget som fastsettelsen av avvik og observasjoner bygger på. Revisjonsbevisene er gjennomgått på sluttmøtet i revisjonen. Det er også gitt enkelte MERKNADER som inneholder tilsynets forklaringer eller vurderinger.

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel korrigerende avvik innenfor en tidsfrist. Ved alvorlige regelverksbrudd kan Statens jernbanetilsyn pålegge hele eller deler av virksomheten stanset. I tillegg kan sikkerhetssertifikat og tillatelser trekkes tilbake.

Statens jernbanetilsyn forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra revisjoner. Det vil si at revisjonsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke. Revisjonen er basert på stikkprøver. Det er således ikke sikkert at alle regelverksbrudd er avdekket. Rapporten bør leses med dette i minne.

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid ved Ofofbanen AS sine kontorer i Narvik og lokale enhet i Hamar samt intervju av lokomotivførere i Trøndelag.

Etter at revisjonen var avsluttet har OBAS kommentert oppsummeringen av revisjonsbevis i sluttmøtet og har iverksatt enkelte korrigerende tiltak og fremskaffet/utarbeidet mer dokumentasjon. Revisjonsrapporten beskriver situasjonen slik den var på revisjonstidspunktet. Tilsynet har likevel gjort en gjennomgang av de innspill OBAS har gitt. Innspill gitt av OBAS i etterkant av revisjonen er kort referert til i merknadene.

## **2. Dokumentunderlag**

### **2.1 Myndighetskrav**

Følgende lover og forskrifter er benyttet som revisjonsgrunnlag:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (jernbaneloven)
- Lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)
- Forskrift 16. desember 2005 om lisens, sikkerhets sertifikat og om tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften).
- Forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften)
- 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. 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)
- Forskrift 7. februar 2005 om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av trekraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (forskrift om førere av trekraftkjøretøy).

### **2.2 Bedriftsinterne krav**

Oftobanen AS egen dokumentasjon benyttet ved dokumentgjennomgang og feltarbeid er beskrevet i vedlegg 1.

### **3. Revisjonsomfang**

Revisjonen omfattet OBAS sin virksomhet med primær fokus på systemer og aktiviteter som ble antatt å ha størst betydning for ivaretagelse av sikkerheten på kortere sikt med særlig vekt på vedlikehold av rullende materiell, fordeling av sirkulærer og meddelelser og håndtering av organisasjonsendringer/bemanningsendringer.

Feltarbeidet omfattet intervjuer og verifiseringer ved OBAS' kontor og verksted i Narvik, OBAS sitt vedlikeholdsverksted på Hamar og intervju med 2 lokomotivførere i Trøndelag (Trondheim/Skogn).

#### 4. Avvik

##### Avvik 1

OBAS utøver ikke nødvendig sikkerhetsstyring.

##### Avvik fra:

*Sikkerhetsforskriften § 4-1*

"Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomhet som drives."

##### Revisjonsbevis:

Det mangler avtaler med vedlikeholdsleverandører (For eksempel Inlandsbanan og Mantena<sup>1</sup>).

Det er ikke etablert avtaler med alt innleid personell som utfører arbeid av sikkerhetsmessig betydning. For eksempel:

- Det mangler avtale med en vedlikeholdsarbeider i Hamar
- Det er kun inngått muntlig avtale med en annen vedlikeholdsarbeider i Hamar
- Det er ikke etablert avtale med tilknyttet ressursperson på materiellstyring

Lederfora for oppfølging av forhold av betydning for sikkerheten kan bare dokumenteres å være gjennomført i begrenset grad.

- Det kunne ikke dokumenteres gjennomføring av planleggingsmøter i iht P1021-18 siden april 2006.
- Siste tids driftsmøter (siden uke 15) er ikke dokumentert gjennomført
- SSG møter skal følge opp løpende risikoforhold, men gjennomføres kun sporadisk.
- FG gjennomføres ikke som angitt i styringssystemet og er sist dokumentert gjennomført 21.11.2005.

Rapport 3/2005 var ikke registrert i SOP som bestemt.

Flere lokførere opplyste at det utelukkende er opp til dem å ta stilling til overholdelse av hviletidsbestemmelser i avvikssituasjoner.

Pålegg om å gjennomføre tiltak for korrigerende avvik 8 i tilsynets revisjonsrapport 11-04 er ikke utført innen fristen 18.04.2006.

##### Merknader:

Jf også øvrige avvik som viser mangler ved sikkerhetsstyringen.

Forbedringsgruppa (FG) skal iht OBAS' sikkerhetsprogram behandle rapporter om hendelser/forbedringsforslag og skal etablere en handlingsplan for tiltak.

Sikkerhetsstyringsgruppa (SSG) skal behandle handlingsplanen.

OBAS forutsetter i sitt styringssystem at det gjennomføres minimum fire SSG-møter årlig og hadde gjennomført tre møter på revisjonstidspunktet.

OBAS har utarbeidet og presentert avtaler med vedlikeholdsarbeidere på Hamar i etterkant av revisjonen.

---

<sup>1</sup> Merknad: Manglende avtale med Mantena er påvist tidligere i rapport SJTs revisjonsrapport 11-04 og er under behandling i eksisterende pålegg fra SJT.

**Avvik 2**

OBAS har ikke gjennomført risikoanalyser (av endringer i bemanning og organisasjon) som er nødvendige for at virksomheten skal drives sikkerhetsmessig forsvarlig.

**Avvik fra:**

*Sikkerhetsforskriften § 5-2*

"Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre risikoanalyser som er nødvendige for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig. Risikoanalysene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser.

Det skal gå klart fram hva som er formålet med den enkelte analysen og hvilke forutsetninger og avgrensninger som er lagt til grunn."

**Revisjonsbevis**

Det er gjennomført omfattende endringer i organisasjon og bemanning uten at det er gjennomført dokumenterbare risikoanalyser.

**Merknad:**

Flere nøkkelpersoner har sluttet i virksomheten det siste halvåret.

OBAS har gjennomført en risikoanalyse av endringer i bemanning/organisasjon i de nærmeste par dagene etter revisjonen. Tilsynets gjennomgang av analysen viser at analysen ikke dekker alle relevante problemstillinger.

**Avvik 3**

OBAS sikrer ikke at alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser blir rapportert og registrert internt.

**Avvik fra:**

*Sikkerhetsforskriften § 8-1*

"Jernbanevirksomheten skal sikre at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser blir rapportert og registrert internt."

**Revisjonsbevis:**

Ikke alt operativt personell vet hva som skal rapporteres av uønskede hendelser og ikke alle uønskede hendelser rapporteres. (Eksempel: avvik i hviletid blir ikke alltid rapportert.)

**Avvik 4**

OBAS kjører med rullende materiell uten at det foreligger tillatelse fra Statens jernbanetilsyn.

**Avvik fra:**

*Sikkerhetsforskriften § 13-9*

"Før rullende materiell tas i bruk på infrastrukturen, skal det foreligge tillatelse til å ta det rullende materialet i bruk dersom ikke annet følger av internasjonale avtaler ..."



**Revisjonsbevis:**

OBAS kjører med rullende materiell uten gyldig tillatelse fra Statens jernbanetilsyn. (GSM-R utrustning).

**Merknader:**

OBAS har ikke tillatelse til å kjøre med 2w GSM-R utrustning etter 01.10.2006. Søknad om forlengelse forelå ikke på revisjonstidspunktet. OBAS oversendte en søknad etter sluttmøtet.

**Avvik 5**

OBAS kunne ikke dokumentere at de har tilgjengelig den kompetanse som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig og at personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten har tilstrekkelig kompetanse i forhold til arbeidsoppgavene.

**Avvik fra:**

*Sikkerhetsforskriften § 6-3*

"Jernbanevirksomheten skal ha tilgjengelig den kompetanse som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig. Personell som utfører arbeidsoppgaver som er av betydning for sikkerheten skal ha tilstrekkelig kompetanse i forhold til arbeidsoppgavene"

*Sikkerhetsforskriften § 6-5*

"Jernbanevirksomheten skal sørge for at det er etablert krav til kompetanse for personell hos leverandører som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten. Videre skal jernbanevirksomheten påse at leverandørene har systemer som sikrer at personellet som utfører ovennevnte oppgaver har tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene."

**Revisjonsbevis:**

OBAS kunne på enkelte områder ikke dokumentere kompetanse og gjennomføring av opplæringstiltak.

- OBAS leier sporadisk inn skiftepersonell i Sør Norge fra Jernbaneverket . Det kunne ikke dokumenteres kompetanse for alle disse.
- Opplæring i bruk av GSM-R utrustning for lokførere er ikke dokumentert gjennomført
- Det kan ikke dokumenteres hvilken kompetanse som er brukt ved utførelse av vedlikehold hos leverandører.

Prosedyrer for S-merking var ikke kjent av alle som arbeider med vedlikehold. For eksempel:

- Vedlikeholdssjef kjente ikke til bestemmelser om kontrasingnering ved S-merking
- Teamleder var ukjent med s-merkingsrutiner.

En teamleder var ukjent med fortolkning av 10% grensene for terminoverskridelser.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Merknad: OBAS påpekte at teamleder ikke utøver vedlikeholdsstyring og derved ikke har behov for kunnskap om 10% regelen. Det er korrekt at dette ikke er teamleders oppgave, men dersom han under vedlikehold avdekker at rullende materiell har/er i ferd med å overskride grensen vil han kunne hindre at det frigis fra vedlikeholdet til drift.

**Avvik 6**

OBAS har ikke nødvendige interne bestemmelser som utfyller krav i medhold av jernbaneloven.

**Avvik fra:**

*Sikkerhetsforskriften § 4-3 første og annet ledd*

"Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktivitet som drives og skal omfatte alle forhold knyttet til virksomheten, herunder bruk av leverandører. Videre skal det tas hensyn til risikoforhold som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheters og tredjeparts virksomhet.

Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig og som utfyller krav i eller i medhold av jernbaneloven."

**Revisjonsbevis:**

Det er gitt mangelfulle føringer for håndtering av tekniske feil som oppstår under drift.

- Det er ikke etablert prosedyrer for melding og oppfølging av feil som oppstår i drift på Connex materiell. Lokfører melder om feil muntlig til Connex.
- Lokfører har myndighet til å stoppe tog ved uakseptabel risiko, men uakseptabel risiko er ikke definert.
- Det er ikke utarbeidet annet enn en overordnet oversikt i driftsreglementet over feil som krever tiltak for videre framføring eller framføring med begrensninger.

Det er mangler ved uttaks- og innsettprosedyrer.

- Innsett/uttak-rutiner for EL 13 og Di3 er ikke formalisert som en del av styringssystemet.

**Avvik 7**

OBAS fører ikke tilstrekkelig kontroll med det rullende materiellet og har ikke kontroll på utført vedlikehold.

**Avvik fra:**

*Sikkerhetsforskriften § 11-2*

"Jernbaneforetaket skal føre kontroll med det rullende materiellet. Jernbaneforetaket skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Jernbaneforetaket skal vedlikeholde det rullende materiellet. Vedlikeholdet skal sikre at ingen systemer, deler eller komponenter forringes så mye at det fører til funksjonssvikt. Blant annet skal sikkerhetsmessige slitasjegrensere for slitasjeutsatte deler være angitt, og terminer for vedlikehold og utskifting for alle sikkerhetskritiske komponenter skal være angitt. Jernbaneforetaket skal ha kontroll på utført vedlikehold."

**Revisjonsbevis:**

Det ble konstatert mangler i gjennomføring og dokumentasjon av vedlikeholdsarbeid

- Det ble konstatert etterslep i utførelse av T5 kontroll
- Det kunne ikke dokumenteres at forebyggende vedlikehold alltid er gjennomført som bestemt.
  - Det kunne ikke dokumenteres at alle terminkontroller, bremserevisjoner mv var utført innenfor definerte vedlikeholdsterminer

Vedlikeholdsdokumentasjon for Sgnss mangler. Vedlikeholdet utføres basert på erfaring, årlig ettersyn er ikke kartlagt.

Det er mangler ved registrering av rapportering på utført vedlikeholdsarbeid på trekraftmateriell i Hamar.

**Avvik 8**

OBAS har ikke organisert seg slik at personellens ansvar og myndighet klart fremgår og beskrivelse av ledelses- og ansvarsforhold av betydning for sikkerheten forligger ikke i tilstrekkelig grad.

**Avvik fra:**

*Sikkerhetsforskriften § 6-1 første og annet ledd*

”Jernbanevirksomheten skal være organisert slik at personellens ansvar og myndighet klart fremgår.

Beskrivelse av ledelses- og ansvarsforhold av betydning for sikkerheten skal til enhver tid foreligge.”

**Revisjonsbevis:**

Det ble konstatert mangler ved stillingsbeskrivelser/funksjonsbeskrivelser

- Funksjonsbeskrivelser er ikke oppdatert etter organisasjonsendringer
- Det er ikke samsvar mellom organisasjonskart og funksjonsbeskrivelser

Overlevering fra vedlikehold til drift er ikke formalisert (overleveringsprotokoll)

**4. Observasjoner**

Det ble ikke notert noen observasjoner.

## **5. Andre forhold**

Det ble ikke notert andre forhold i revisjonen.

## **6. Gjennomføring**

Formøte: Ikke gjennomført

Åpningsmøte: 12.10.2006

Feltarbeid: 14.09, 18.-19.09 og 12.10.2006

Sluttmøte: 13.10.2006

### Dokumenter benyttet ved dokumentgjennomgang

Dokumentnr.	Dokument	Utgave/ versjon	Kommentar
P-1000	Dokumentstyring	Utg. 2, 20.9.05	
PL-1002	Driftsreglement	Utg. 2, 010704	
PL-1003	Opplæring og godkjenning av personale i s-tjeneste	Utg 3, 20.9.05	
PL-1003.1-26	Opplæringsmoduler		
PL-1004	Beredskapsplan	6.9.04	
PL-1005	Sikkerhetsprogram	Utg 6	
PL- 1006	SOP	11.10.06	
P1014	Kunngjøring om toggangen	10.09.04	
P1015	Vedlikehold av RM	Utg. 2 18.11.05	
P1015.1	Oppfølging og vedlikehold av RM	Utg. 2	
P1017	Instruks. Feil/skaderapportskjema	15.5.03	
P1018	S-merking	16.6.05	
P-1021	Funksjonsbeskrivelser 01 Adm. Dir, utg. 2 02 Driftsdirektør utg. 2 03 S-sjef. Utg. 3, 26.01.06, 04 Togdriftssjef Utg. 3, 1.11.05. 05 Vedlikeholdssjef . Utg. 3 18.07.06 06 Materiellansvarlig utg. 3 07 Transportleder prod. Utg. 1 08 lokfører utg. 4 09 Kabinpersonale utg. 2 av 15.09.04 10 Produktsjef Utg. 1, 050303 11 vedlikeholdspersonale, Utg. 3 12 Teamleder vedlikehold, Hamar utg. 1 15 Teamleder produksjonsteam togdrift Utg. 2 17 Transportleder sikkerhet (turnus), Utg. 1 18 Produksjonssenter, utg. 1		
T-1021	Org.kart	1.8.06	
P1023	Interne revisjoner	31.3.03	
P-10140	Bruk av leverandører	Utg.2, 010705	
P1040.1	Leverandørevaluering, spørreskjema	01.07.05	
P1040.2	Leverandører. Sjekkliste	01.07.05	
P1040.3	Kontraktsgjennomgang, sjekkliste	01.07.05	
	Risikobilde	1.9.05	
	Materielloversikt	11.09.06	
	Trendanalyse	18.07.06	
Rev. 02/2006	Intern revisjonsrapport	16.6.06	
Rev 02/2005	Intern revisjonsrapport	17.11.05	
Rev 03/2005	Leverandørrevisjonsrapport, Mantena Grorud	19.12.05	
	Notat om hviletidsbestemmelser	06.02.06	

## Stikkprøver (stikkprøver, fremlagte dokumenter)

Følgende dokumenter er gjennomgått under feltarbeidet

Dokument/stikkprøve m.m	Datert	Kommentar
Rental contract between AAE Ahaus and OBAS	31.10.05	Leie av 24 vogner.
E-post om transport av løsløkk fra Hamar til Kil	22.09.06	Gjennomgått med tanke på hviletid med mer.
Driftslogg	11.09.06-09.10.06	
Tiltaksplan internrevisjon 02-2006		
PL 1006 SOP	11.10.06	
Serviceordre 51301, T1, EI13	09.10.06	Usignert
Serviceordre 51244 og 517272		
Vedlikeholdsregistreringer for EI 13- 2125,		T1 Km-stand(trip) 764342 pr. 03.07.06 og 752694 pr. 09.05.05
Vedlikeholdsregistreringer for Di3-632		T5 ikke registrert. T2 km.1170525 pr. 30.09.06 og 1156918 pr. 28.07.06.
Vedlikeholdsregistreringer for Skd 229 -207		T1 10728h pr. 10.05.05 og 19482h pr. 09.11.01
Vedlikeholdsregistreringer for Di3 - 629		T5 ikke utført. K2 utført pr. km. 228726, 225159, 22243, 208747.
Vedlikeholdsregistreringer for godsvogner på Koppang	11.09.06-25.09.06	
Utførte sjekklister Br1, Br2 & Br3 Lokomotiv type Di3. Trykk 742.1		Di3 629 og 632
Ruteordre TH-2817	22.09.06	
Loggskjema, kunngjøringer JBV. P1014.2	10.12.06	
Lokfører 1		Helseattest fra NSB /BHT) gjennomgått. Dok. på kurs i lasteregler gjennomgått
Lokfører 2		S-tjeneste dokumentert 09.03.05
Lokfører 3		Intet autorisasjonsdokument. Autorisert hos NSB., opplyst å ha fått en gjennomgang av driftsreglementet hos OBAS
Innleid skiftepersonell (OP), trafiksikkerhetskort utstedt av JBV RN	12.02.07	
Kompetanseregister lokførere. Helsekontroll, strekningskunnskap, typekurs	9.2006	
Matrise kompetansekrav, OBAS	Udatert	
Referat fra driftsmøter	Uke 7, 11, 15	Begrenset K2 gjennomført på Di3 623, EI-13 2125 forfalt til R1 og kjøres på 10%
Referat SSG møter	11.10.06; 18.07.06; 26.01.06; 18.11.05; 30.08.05; 18.06.05; 27.05.05	SOP nr. 25 og nr.24 (Rødllyspassering. Implementering av prosedyre for håndtering av personell) med frist 1.3.06. Frist overskredet i møte 18.07.06 og møte 11.10.06 (gitt ny frist. 1.12.06 og 1.1.07)
Referat FG 25.05.06		
Trykk 742.1 Utførte sjekklister Br1, Br2 & Br3 Lokomotiv type Di3		Lok. Nr. 629 og 632. Overholdelse av terminer iht denne dokumentasjonen var ikke fullstendig dokumentert. Km stand/tripptellerangivelse ble brukt om hverandre.