

Vest-Agder-museet IKS, Setesdalsbanen

Revisjon med tema

**Sikkerhetsstyring
organisasjon og ansvar
opplæring
kjøretøy og vedlikehold
risikostyring**

TILSYNSRAPPORT TOG-21-20

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon	3
3	Avvik	4
4	Observasjoner.....	5
5	Andre forhold	6
6	Om tilsynet	6
6.1	Administrative data	6
6.2	Gjennomføring	6
6.3	Kriterier	7
6.4	Om avvik og observasjoner.....	7
6.5	Tilsynsrapport	7
6.6	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	7
6.7	Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?	8

1 Bakgrunn og mål

Vest-Agder-museet IKS har tillatelse til drift av infrastruktur og trafikkvirksomhet på museumsjernbanen Setesdalsbanen (strekningen Grovane–Røyknes) i medhold av museumsbaneforskriften.

Tilsynet ble gjennomført som revisjon, og ble gjennomført på bakgrunn av SJTs fastlagte årsprogram for tilsyn.

Tilsynet hadde som mål å avklare om Vest-Agder-museet IKS gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Revisjonen er en oppfølging av tildelt tillatelse og omfatter sikkerhetsstyring med spesiell vekt på organisasjon og ansvar, opplæring, kjøretøy og vedlikehold, samt risikostyring.

2 Konklusjon

SJT har ved tilsynet erfart faglig dyktige og engasjerte deltakere fra Setesdalsbanen med mye erfaring. Vest-Agder-museet IKS har etablert et styringssystem for sikkerhet som i hovedsak ivaretar de krav i museumsbaneforskriften som SJT har vurdert i forbindelse med dette tilsynet. Ikke alle områder innenfor sikkerhetsstyringen er like godt dokumentert, og må utbedres som et ledd i prosessen for kontinuerlig forbedring.

Rapportdato: 22.12.2021

Geir-Rune Samstad
Senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Ola R. Fossum
Revisjonsleder

3 Avvik

Avvik 1

Plan for beredskapsøvelser mangler i sikkerhetsstyringssystemet

Avvik fra: Museumsbaneforskriften § 5 e

Tilsynsbevis:

1. Plan/ oversikt over fremtidige beredskapsøvelser kunne ikke fremvises

Avvik 2

Det er manglende kontroll på utført vedlikehold av kjøretøy

Avvik fra: Museumsbaneforskriften § 15

Tilsynsbevis:

1. Utført kontroll ved uttak av lokomotiv blir ikke dokumentert i sjekkliste.
2. Kartlegging av pkt. for tykkelsesmålinger for dampkjel ikke vist/ tilgjengelig.
3. Vedlikehold av førstehjelpsskrin i kjøretøy er ikke fulgt opp i vedlikeholds-el. styringssystem.
4. Batteri og ladegenerator er ikke inkludert i sjekkpunkter for vedlikehold av vogner (36 volt).
Merknad; Elektrisk feil definert som risiko i Sikkerhetsanalyse 2004.

Avvik 3

Rutiner for oppfølging av avvik og jernbanehendelser er mangelfullt ivaretatt

Avvik fra: Museumsbaneforskriften § 5 f

Tilsynsbevis:

1. [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
2. Inntrufne hendelser som har innvirkning på sikkerheten, blir ikke konsekvent registrert og fulgt opp i prosess for avvikshåndtering.
3. [Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
4. Det er mangelfull undersøkelse av årsak og fastsettelse av tiltak for fle re av de rapporterte hendelser.

5. Uønskede hendelser blir ikke vurdert opp mot utført risikoanalyse for virksomheten, for revurdering av sannsynlighet og konsekvens.
6. Nødvendige tiltak og anbefalinger etter beredskapsøvelse gjennomført i 2019 kunne ikke dokumenteres fulgt opp eller vurdert.

4 Observasjoner

Observasjon 1

Samsvaret mellom teoretisk og praktisk forståelse og oppfølging av risiko kan forbedres

Tilsynsbevis:

- [Redacted]
- [Redacted]

Observasjon 2

Prossesser og rutiner for dokumentasjon av utført vedlikehold er lite strukturert

Tilsynsbevis:

1. System for lagring av teknisk dokumentasjon og tegninger er ikke dokumentert i sikkerhetsstyringssystemet.

Merknad; Dokumentasjon av utført vedlikehold sorteres på årstall for utførelse i databasert mappestruktur, og ikke pr. enhet el. komponent (lok, vogn etc.). Papirarkiv lagrer tilsvarende teknisk dokumentasjon pr. enhet.
2. Kompetanse til utførende personell for sertifisering av kjeler på damplok er ikke dokumentert.

Merknad; Intern bestemmelse beskriver at eget skjema skal brukes for å registrere kompetansen til utførende personell, ref. Prosedyre *Kjøp av sikkerhetsfaglig kompetanse D5-09*. Kun ett eksempel kunne fremvises fra 2021 der kompetanse til ekstern leverandør var dokumentert.

Observasjon 3

Dokumentert styring og oppfølging av risiko kan forbedres i sikkerhetsstyringssystemet

Tilsynsbevis:

1. Nye risikoforhold i virksomheten er identifisert, men disse er ikke blitt fulgt opp med noen form for risikoanalyse.
Merknad: Generell virksomhetsrisiko (SIKKERHETSANALYSE 2004) revidert siste gang 03.2004 (rev.2).
2. Oppfølging av risiko identifisert med pandemi (Covid-19) er ikke dokumentert.
Merknad; Forebyggende tiltak for å begrense smitte er utført basert på krav og anbefalinger fra eksterne myndigheter.

5 Andre forhold

Observasjoner fra tilsynet kan bli tatt opp til vurdering ved neste tilsyn av Setesdalsbanen og Vest-Agder-museet IKS.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	TOG-21-20
Saksnr.:	21/7244
Virksomhet:	Vest-Agder-museet IKS
Kontaktperson:	Stian Klokkhammer
Revisjonslag:	Tom Helsinghoff, Ola R. Fossum

6.2 Gjennomføring

6.2.1 Tidsbruk

Virksomheten har gitt nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring. Tidspunktene for gjennomføringen var slik:

Formøte:	NA
Åpningsmøte:	26.10.2021
Feltarbeid:	26.10.-27.10.2021
Sluttmøte:	27.10.2021

6.2.2 Omfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang, intervjuer av personell og stedlig befarings ved Setesdalsbanens lokaler for vedlikehold og lagring av materiell. Åpningsmøtet, intervjuer og sluttmøtet ble gjennomført i kontorlokaler ved Grovane stasjon.

6.2.3 Måloppnåelse

Målet for revisjonen var å følge opp gjeldende tillatelse fra SJT, med hovedfokus på sikkerhetsstyring, organisasjon og ansvar, risikostyring, samt kjøretøy og vedlikehold. Målet for revisjonen ble oppnådd.

6.3 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: www.sjt.no.

6.4 Om avvik og observasjoner

Tilsyn er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe objektive bevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Tilsynsbevisene vil være grunnlaget for avvik og observasjoner.

Avvik er mangel på oppfyllelse av krav i eller i medhold av lov.

Observasjon er forhold som ikke er avvik, men som kan utvikle seg til det.

Vi forventer at virksomheten vurderer observasjoner og håndterer disse slik at de ikke utvikler seg til/ bidrar til avvik.

6.5 Tilsynsrapport

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom tilsynet.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering. Det vil si at tilsynsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke.

Tilsyn er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

6.6 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse og å evaluere effekten av gjennomførte tiltak. Pålegg gis i et oversendelsesbrev der denne rapporten følger som vedlegg.

Se en nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [aviksoppfølging](#) på tilsynets hjemmeside.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik basert på alvorlighetsgrad. Virksomheten må selv vurdere alvorlighetsgrad og eventuelt behov for å prioritere gjennomføring av tiltak raskere enn frister tilsynet setter.

Der vi avdekker vesentlige mangler, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet/tillatelsen tilbake. Vår hjemmeside gir mer informasjon om [virkemiddelbruk](#).

6.7 Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?

SJT skal bidra til sikkerhet på jernbanen, og tilsynsaktiviteter er viktige virkemidler. Arbeidet krever mye personell og tid fra dem vi fører tilsyn med og oss. Det er viktig at tilsyn gjennomføres effektivt, med søkelys på det viktigste for sikkerheten.

Vi ønsker å være tydelige i vår kommunikasjon, og at tilsynsbesøk skal oppfattes som nyttig for sikkerhetsarbeidet. Vi ønsker derfor en vurdering av gjennomføringen av dette tilsynet og rapporten.

Vår kontaktperson i virksomheten vil snart motta en epost-invitasjon til å svare på en elektronisk tilfredshetsundersøkelse. Den er ikke anonym, og kan besvares flere ganger og av flere personer. Vi ønsker flest mulige tilbakemeldinger om tilsynet.

Vi vil ikke svare direkte på vurderingene eller innspillene som kommer (med mindre vi blir bedt om det), men se trender og utvikling over tid og inkludere dette i vårt forbedringsarbeid.

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

Forskrift om krav til museumsbane (museumsbaneforskriften)

§ 4 Krav om sikkerhetsstyringssystem

Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem. Formålet med sikkerhetsstyringssystemet skal være å etablere en helhetlig styring av virksomheten for å kunne drive sikkert.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av virksomheten og skal inneholde bestemmelser som er nødvendige for å ha kontroll med alle vesentlige risikoer forbundet med virksomheten.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være dokumentert, og tilstrekkelig kjent av alle som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten.

§ 5 Krav til sikkerhetsstyringssystem

Sikkerhetsstyringssystemet skal minst omfatte:

- a) bestemmelser om hvordan sikkerhetsmessig risiko forbundet med driften av virksomheten skal identifiseres og følges opp,
- b) bestemmelser om drift og vedlikehold som ivaretar tilfredsstillende sikkerhet,
- c) krav til kompetanse for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten,
- d) beskrivelse av hvordan ansvar og myndighet er fordelt i virksomhetens organisasjon, herunder instruks for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten,
- e) beredskapsplan og beredskapsøvelser,
- f) rutiner for oppfølging av jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse, jernbanehendelse og avvik fra jernbanelovgivningen og interne bestemmelser. Rutinene skal omfatte umiddelbare tiltak for å redusere virkningene av ulykken, hendelsen eller aviket, undersøkelse av årsak og fastsettelse av tiltak for å hindre gjentakelse og
- g) årlig oppsummering av foregående års sikkerhetsarbeid,
- h) bestemmelser som sikrer at de medisinske, psykologiske og helsemessige kravene i kapittel 7 oppfylles.

§ 15 Kontroll og vedlikehold av kjøretøy

Jernbanevirksomheten skal føre kontroll med kjøretøy og utføre nødvendig vedlikehold.

Jernbanevirksomheten skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Jernbanevirksomheten skal dokumentere utført vedlikehold.

§ 16 Teknisk dokumentasjon

Jernbanevirksomheten skal ha oppdatert teknisk dokumentasjon for kjøretøy, herunder alle systemer, deler og komponenter. Dokumentasjonen skal kunne bekrefte at systemer, deler og komponenter er i samsvar med de nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn for prosjektering og bygging av kjøretøy. Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til kjøretøyets utforming.

For museumsmateriell der dokumentasjonen i henhold til første ledd ikke er fullstendig skal jernbanevirksomheten ha tilgjengelig tilstrekkelig kompetanse om kjøretøy, herunder teknisk utforming, vedlikeholdsbehov, bruksmessige forutsetninger og begrensninger m.m.