

Oppsummering fra
møte med ledelsen i
Malmtrafikk AS

Rapport nr. 3-97

Årlig møte med ledelsen i Malmtrafikk AS

Rapport nr.: 3-97
Arkivkode: 97/104 T63
Møtedato: 09.12.97
Foretak: Malmtrafikk AS
Enhet/Avd.: Ledelsen
Kontaktperson: Halvdan Eliassen

Rapportens innhold :

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet beskrivelse av status for foretakets organisasjon og aktiviteter vedrørende trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom Malmtrafikk AS og Statens jernbanetilsyn den 9. desember 1997.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.,

Punktene i dette sammendraget refererer seg til agendaen som vist i vedlegg 1. For enkelhets skyld er agendaens punkter sammenfattet i stikkordsform.

Utarbeidet dato: 22.12.97

Sign.: 

Sjur Sæteren

Godkjent dato: 22.12.97

Sign.: 

Gro Seim
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Organisering på overordnet nivå
3. Mål for sikkerhetsarbeidet
4. Arbeidet for måloppnåelse
5. Interne revisjoner
6. Rapportering av uhell og tillop
7. Kompetanse
8. Behov for tillatelser 1998/99

Vedlegg

1. Agenda
2. Beskrivelse av møtets hensikt.
3. Oversikt over dokumentasjon som ble overlevert SJT
4. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn (heretter kalt SJT) og er i utgangspunktet tenkt gjennomført på årlig basis som en del av SJT sin tilsynsvirksomhet med jernbaneforetakene. Agenda og beskrivelse av hensikt med møtet ble oversendt foretaket før møtet. Kopi er vedlagt denne oppsummeringen.

2. Organisering på overordnet nivå

Malmtrafikk AS (heretter kalt MTAS) er i ferd med å utgi ny dokumentasjon av styringssystemet. Relevante deler av dette ble presentert på møtet i henhold til agenda. Dokumentasjonen blir formelt utgitt i organisasjonen 01.01.98.

Strukturen i selskapets organisasjon ble presentert. Ivaretagelsen av trafikksikkerhet er organisert som et linjeansvar. I tillegg er det etablert en funksjon i stab til ledelsen som har tilrettelegging av systematikk i trafikksikkerhetsarbeidet som sitt ansvarsområde.

MTAS ser både de trafikkoperative funksjoner og verkstedene som viktige bidragsyttere i arbeidet med å holde et høyt sikkerhetsnivå.

SJT oppfattet beskrivelsen av organisasjonen på overordnet nivå som klar.

MTAS vedlikholder selv linjelokomotivene. Malmvognene blir vedlikeholdt av MTAB med unntak av enklere, akutte vedlikeholdsoppgaver som utføres av MTAS.

3. Mål for sikkerhetsarbeidet

Mål for trafikksikkerhet er utarbeidet på øverste nivå i organisasjonen og ble presentert på møtet. Med basis i disse mål ønsker MTAS å utvikle mål for underliggende nivåer samt å utvikle resultatindikatorer for vurdering av måloppnåelse. MTAS vil fullføre utviklingen av mål og resultatindikatorer pr. 01.01.98.

4. Arbeidet for måloppnåelse

MTAS vil benytte samme system for oppfølging av mål for trafikksikkerhet som for oppfølging av produksjonsmål. Det vil bli iverksatt når utforming av sikkerhetsmålene er ferdig. Det vil si 01.01.98.

5. Interne revisjoner

Interne revisjoner har så langt vært gjennomført for å dekke kvalitetsstyring. Intern revisjon av sikkerhetsstyringen har enda ikke vært gjennomført eller planlagt. Utøvelse av andre former for regelmessige, systematiske undersøkelser (jfr. §2 c i Forskrift 22. juli 1994 nr. 746 om krav til anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.) av sikkerhetsstyringen ble ikke etterspurt av SJT.

Interne revisjoner utføres som konsernrevisjoner i LKAB konsernet. Det er LKABs personell som planlegger og gjennomfører slike revisjoner. Det ble imidlertid klarlagt på møtet at systemet gir muligheter for MTAS til å utøve innflytelse på planlegging og gjennomføring av konsernrevisjonene. Med mindre MTAS utøver andre former for regelmessige, systematiske undersøkelser bør MTAS sikre seg tilstrekkelig grad av styring med interne revisjoner og sørge for at disse planlegges og gjennomføres også innenfor området trafikksikkerhet.

MTAS kjøper vedlikeholdstjenester av MTAB, men har ikke rutiner for revisjon av leverandører. MTAS bør etablere og implementere rutiner for revisjon/systematiske undersøkelser av innkjøpte vedlikeholdstjenester.

6. Rapportering av uhell og tilløp

MTAS har et system for rapportering av uhell og tilløp som er implementert. Det er utviklet et eget skjema for rapportering. Skjemaset fordrer klassifisering av hendelsen eksempelvis som relatert til trafikksikkerhet. Det er personellet som rapporterer hendelsen som også klassifiserer denne. Rapporten leveres/sendes linjeleder som leverer/sender den til sikkerhetsansvarlig. Sikkerhetsansvarlig analyserer hendelsen og følger opp at korrektive tiltak iverksettes.

Gjennom den årlige sikkerhetsoppsummeringen vil hendelsene bli vurdert i sammenheng.

7. Kompetanse

Det er utarbeidet kompetansekrav som blant annet omfatter sikkerhetskompetanse for nøkkelpersonell og personell med "sikkerhetstjeneste". For verkstedspersonale er imidlertid kompetansekravene ennå ikke tilstrekkelig konkretisert. Etablering av kompetansekrav til det øvrige personellet synes ivaretatt.

Rutiner for og styring av kompetansevedlikehold for personell i "sikkerhetstjeneste" synes ivaretatt.

Et prinsipp som benyttes for vurdering av personellets oppfyllelse av kompetansekrav som ikke er rene formalkrav, er at personellet selv gir en generklæring mht. hvilke områder de mestrer/ikke mestrer.

8. Behov for tillatelser i 1997/98

Det ble ikke identifisert behov for tillatelser i kommende år, men MTAS oppfattet det som noe uklart hvilke endringer i styrende dokumentasjon som skal godkjennes av SJT. Prinsippene vedrørende dette er ikke klarlagt i detalj enda fra SJTs side. Endringer i trafikksikkerhetsregelverket skal godkjennes av SJT dog slik at SJT vil fokusere mer på eventuelle endringer i prinsippene som benyttes og ikke godkjenne regelverket ord for ord. I denne sammenheng forventer SJT at MTAS kan dokumentere vurderinger som viser at endringer av systemer/reglement ikke reduserer dagens sikkerhetsnivå. Det ble videre klarlagt

at SJT vil ha mer fokus på endringer i regelverket som berører trafikk på linjen enn slike som utelukkende har virkning på terminalområdet. SJT ønsker generelt ikke å godkjenne endringer i prosedyreverk utover trafiksikkerhetsregelverket, men forutsetter at MTAS utfører analyser som beskrevet over der det er relevant. I tvilstilfelle kan det i første omgang være hensiktsmessig at MTAS henvender seg til SJT for å få avklart hvorvidt aktuelle endringer i prinsipper bør godkjennes av SJT.

AGENDA

for møte mellom Statens jernbanetilsyn og
jernbaneforetakene

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerene ved Statens jernbanetilsyn
2. Foretaket redegjør for virksomheten med vekt på de områder som er av betydning for trafiksikkerheten. Organisering. Dokumentasjon.
3. Foretaket redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet. Dokumentasjon.
4. Foretaket redegjør for sine aktiviteter og planer for å nå målene for sikkerhetsarbeidet og hvorledes dette inngår i styringssystemet samt konkrete oppnådde resultater. Dokumentasjon.
5. Status og planer for interne revisjoner. Dokumentasjon
6. Foretaket gjennomgår sitt system for behandling, rapportering og oppfølging av uhell og tilløp samt konkrete resultater av korrigerende tiltak. Dokumentasjon.
7. Foretaket gjennomgår hvorledes faglige kvalifikasjoner for personell med oppgaver av betydning for sikkerheten fastsettes og følges opp. Dokumentasjon
8. Foretakets behov for tillatelser/godkjenninger i 1998/99
9. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

Formål.

Møtet er en del av den planlagte tilsynsvirksomheten.

Formålet er å etablere en dialog mellom foretakets øverste ledelse og Statens jernbanetilsyn angående forventninger til sikkerhetsstyring samt å få presentert og dokumentert hvorledes elementer i sikkerhetsstyringen ivaretas av den øverste ledelse og hvorledes det tilrettelegges for sikkerhetsstyring videre nedover i organisasjonen.

Oversikt over utleverte dokumentasjon som ble utlevert SJT

Kopier av utdrag fra kvalitetshåndboka:

*Organisasjonskart

*Stillingsbeskrivelse for :

- daglig leder
- sikkerhetsfunksjonen
- terminalleder
- trafikkleder
- produksjonsleder teknikk

Deltakere:

Halvdan Eliassen, MTAS

Martin Kajander, MTAS

Terje Bæverfjord, MTAS

Charles Eilifsen, LKAB/MTAS

Gro Seim, Statens jernbanetilsyn

Knut Rygh, Statens jernbanetilsyn

Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn