

**Oppsummering fra
møte med ledelsen i
Malmtrafikk AS**

Rapport nr. 9-98

Oppsummering fra møte med ledelsen i Malmtrafikk AS

Rapport nr.: 9-98
Arkivkode: 98/107 T63
Møtedato: 01.10.98
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 1. oktober 1998.

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: 12.11.98

Sign.:

Sjur Sæteren
Rådgiver Tilsyn

Godkjent dato: 12.11.98

Sign.:

Harald R Sundlo
Harald Sundlo
Fungerende direktør

Innholdsfortegnelse

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

Vedlegg

1. Agenda
2. 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

Det var ikke foretatt endringer i organisasjonen siden fjorårets besøk. Beskrivelsen av organisasjonen i rapport 3-97 er derfor fremdeles gyldig.

Siden fjorårets besøk er det utarbeidet en beskrivelse av styringssystemet i fire deler herunder en overordnet styringshåndbok samt en prosedyresamling for hver av de 3 hovedenheter (terminal, trafikk og teknikk).

Beskrivelsene i styringssystemet følges i det daglige, men er ikke formelt utgitt. Utgivelse vil skje etter at AMU har avgitt uttalelser i et høringsmøte. Tidspunktet for møtet er ikke fastsatt, men intensjonen er å avholde det i løpet av oktober d.å.

Internkontroll for HMS er integrert i styringssystemet. Intensjonen er at også internkontrollsystem for trafikksikkerhet i henhold til Forskrift om krav til anlegg og drift av jernbane skal være integrert, men dette er lite synliggjort i styringssystemets beskrivelser.

Styringshåndboken er systematisert i henhold til strukturen i NS-ISO 9001. Styringshåndbokens form er i henhold til krav fastsatt i LKAB-konsernet, men håndboken er spesifikk for Malmtrafikk AS. (Heretter kalt MTAS).

Statens jernbanetilsyn konstaterte at internkontrollsystemet som skal sikre at virksomheten planlegges, organiseres, utøves og vedlikeholdes i samsvar med jernbanelovgivningens krav for ivaretagelse av trafikksikkerheten ikke er tilfredsstillende etablert. Blant annet ble det notert at følgende savnes:

- En rutine som sikrer at MTAS besitter en løpende oppdatering av de NSB-trykk og S-sirkulærer som MTAS benytter seg av i sin virksomhet, og at de til enhver tid besitter alle trykk/sirkulærer som er relevante.
- Beskrivelse av styring av trafikksikkerhet med tilhørende tiltak som er nødvendige for å sette sikkerhetsmål ut i handling
- Rutiner for intern distribusjon, bekjentgjøring og kvittering av mottak for Jernbaneverkets S-sirkulærer.
- Krav til og prosedyre for gjennomføring av sikkerhetsvurderinger/risikoanalyser ved endring i rutiner eller tekniske løsninger med innflytelse på trafikksikkerheten.
- Prosedyre for styring av avvikssituasjoner. Ledelsen i MTAS beskrev for øvrig en tilfredsstillende praksis, men det er ikke nedfelt i prosedyrer.

- Formaliserte prosedyrer for planlegging, gjennomføring og oppfølging av trafiksikkerhetsrevisjoner (Se for øvrig punkt 6)
- System for tilløpsrapportering og systematisk anvendelse av dette i sikkerhetsstyringen. (Se punkt 7)
- Beskrivelse av ansvar, retningslinjer og oppfølging/tilsynsprogram for ivaretagelse av trafiksikkerhet ved anskaffelser av nye malmtog gjennom MTAB

3. Anskaffelser av nye lokomotiver ved MTAB

MTAB skal anskaffe nye malmlokomotiv og vogner. Som norsk konsesjonshaver må MTAS søke om norsk godkjenning for bruk av malmløkene.

I forbindelse med anskaffelsesprosessen har MTAS engasjert en tredje parts assessor for å vurdere hvorvidt togleverandørens dokumentasjon vil være i samsvar med norske myndighetskrav. Assessorens gjennomgang planlegges utført pr. 01.01.99.

Det ble funnet hensiktsmessig at det etableres en dialog mellom Statens jernbanetilsyn og assessoren for å sikre felles forståelse av relevante krav i jernbanelovgivningen.

SJT redegjorde i denne sammenheng for prosessen som pågår for bedre samordning av svenske og norske myndigheters godkjenningsspross.

MTAS har deltatt i liten grad i anskaffelsesprosessen til nå. Deltakelse i prosessen vil være viktig for MTAS med tanke på å påse at materiellet har forutsetninger for å oppnå norsk godkjenning, samt å bygge opp et tilfredsstillende driftsapparatet for å oppnå en sikker trafikkavvikling med det nye materiellet.

MTAS var oppmerksomme på at pr. EN 50126 (og ENV 50129) kan være hensiktsmessige standarder som leverandøren kan benytte for å sikre tilfredsstillende systematikk i arbeidet med å bygge inn sikkerhetsmessige egenskaper i materiellet og dokumentere dette arbeidet.

På spørsmål fra MTAS lovet Statens jernbanetilsyn å klargjøre hvorvidt MTAS må disponere ett eller flere linjelok (i tillegg til de terminallokene de disponerer) for å opprettholde sin tillatelse som jernbaneforetak.

4. Mål for sikkerhetsarbeidet

MTAS har definert et overordnet mål som bl.a. innebærer at de ikke skal ha skade på personell. I tillegg var det laget målparametre for hver enkelt avdeling. Målene og parametrene som berører personsikkerhet inkluderer imidlertid bare egne ansatte og må derfor i det vesentlige betraktes som mål for HMS-arbeidet. Det er ikke etablert mål/målparametre relatert til tredjemanns sikkerhet.

Målparametrene omfatter også bare skader på personell/materiell og ikke tilløp. Se forøvrig punkt 7.

MTAS betrakter ikke prosessen med utvikling av mål og resultatindikatorer som ferdig.

5. Arbeid for måloppnåelse

MTAS utarbeider månedlige oversikter over måloppnåelse.

MTAS har ikke etablert en plan for oppnåelse av de sikkerhetsmål som er satt.

6. Interne revisjoner

MTAS har ikke etablert en revisjonsplan for interne revisjoner, men de har bestilt en revisjon av trafiksikkerheten fra MTAB.

MTAS vil videre underlegges konsernrevisjoner fra LKAB, men de har ingen formell styringsrett over innhold og utførelse av slike revisjoner.

Revisjoner av vedlikeholdsleverandøren utføres ikke av MTAS, men skal være underlagt den samme konsernrevisjonen som beskrevet over.

Det er ikke etablert kompetansekrav som sikrer at personell som utfører revisjon av trafiksikkerheten har tilstrekkelig kompetanse på den systematikk for styring av trafiksikkerhet som forutsettes i norsk jernbanelovgivning.

7. Rapportering av uhell og tillop

Det er ikke gjort endringer i innrapporteringssystemet siden fjorårets ledelsesmøte.

I tillegg ble følgende forhold notert:

- NSBs trykk 427 benyttes for innrapportering av hendelser.
- Hendelser som innrapporteres vil vurderes med tanke på strakstiltak samt fremtidige tiltak.
- Det er etablert systematisk rapportering av avsporinger.

Utover dette er det ikke etablert en mekanisme for å fange opp tillop til uhell og systematisk benytte tilløpsregistreringer som underlag for sikkerhetsstyringen.

MTAS uttrykker ønske om å starte gjennomføring av risikoanalyse/sikkerhetsvurdering av enkelte eksisterende forhold for å vinne erfaring med metodikken.

8. Kompetanse

System vedrørende vedlikehold av kompetanse og fastsettelse av kompetansekrav er som beskrevet i rapport (nr. 3-97) etter forrige besøk. MTAS er fremdeles i prosessen med å kartlegge kompetanse gjennom egenerklæring fra personell med vedlikeholdsoppgaver. Etter

kartleggingsfasen er intensjonen å etablere opplæringsprogrammer. Det er imidlertid ikke etablert kompetansekrav relatert til trafikksikkerhet.

9. Behov for tillatelser 1998/99

- Det er etablert en ordning fra tiden før Statens jernbanetilsyn ble opprettet som forplikter MTAS å rapportere trafikksikkerhetsdata til NSB BA Teknisk sektor. MTAS kan ha interesse av å endre ordningen slik at den bedre reflekterer MTAS sitt ansvar for eget sikkerhetsarbeid. Det var enighet om at MTAS sender et brev til Statens jernbanetilsyn når de ønsker en endring av ordningen med en beskrivelse av hvilke tiltak de eventuelt ser nødvendige å gjennomføre som erstatning for ordningen.
- MTAS har endret instruksjer og intervaller for visse vedlikeholdspunkter i vognvedlikeholdet. Endringen henger sammen med overgang fra vognvedlikehold basert på gjennomsnittsvurdering av vognens livsløp til registrering av faktisk livsløp for hvert vognindivid. MTAS sender Statens jernbanetilsyn en beskrivelse av endringene med nødvendige sikkerhetsvurderinger.
- MTAS så behov for en fremtidig endring av banegården. Området er avsperrert uten fall mot hovedlinje. Det er derfor usikkert om endringer vil kreve formell tillatelse fra Statens jernbanetilsyn. MTAS har til hensikt å gjøre en risikovurdering for en eventuell endring og orientere Statens jernbanetilsyn.

10. Generelt

En del tiltak som MTAS hadde som intensjon å gjennomføre under forrige ledelsesmøte er ikke gjennomført og/eller fullført. Det var derfor enighet om at det er hensiktsmessig at MTAS innen utgangen av inneværende år skal presentere en plan for gjennomføring av disse ovennevnte tiltak.

AGENDA

for møte mellom Statens jernbanetilsyn og MTAS
Torsdag 01.10.98, kl. 09.00 - ca. kl. 15

Vedlegg 1

- 09.00 1. Hensikt med møtet, Agenda.
- 09.10 2. Foretaket redegjør for virksomheten med vekt på de områder som er av betydning for sikkerheten. Organisering. Presentasjon av ny styringsdokumentasjon. Dokumentasjon.
- 10.00 3. Foretaket redegjør for prosessen med MTABs nyanskaffelser av malmtog. Hvordan dette påvirker MTAS og hvilke forberedelser MTAS gjør.
- 10.40 4. Foretaket redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet. Mål for underliggende nivåer og resultatindikatorer vektlegges. Dokumentasjon.
- 11.00 5. Foretaket redegjør for sine aktiviteter og planer for å nå målene for sikkerhetsarbeidet, og hvorledes dette inngår i styringssystemet samt konkrete oppnådde resultater. Dokumentasjon.
- 11.45 Lunsj
- 12.15 6. Status og planer for interne revisjoner e.l. systematiske undersøkelser vedrørende trafiksikkerhet. Revisjon/undersøkelser av innkjøpte vedlikeholdstjenester vektlegges spesielt. Dokumentasjon.
- 12.50 7. Foretaket gjennomgår sitt system for behandling, rapportering og oppfølging av uhell og tilløp samt konkrete resultater av korrigerende tiltak. Dokumentasjon.
- 13.30 8. Foretaket gjennomgår hvorledes faglige kvalifikasjoner for personell med oppgaver av betydning for sikkerheten fastsettes og følges opp. Kompetansekrav for verkstedspersonale vektlegges spesielt. Dokumentasjon.
- 14.00 9. Foretakets behov for tillatelser/godkjenninger i 1998/1999
- 14.30 10. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn.

Hvor relevant vil eventuelle endringer etter fjorårets møte med ledelsen 09.12.97 vektlegges spesielt for hvert av de over nevnte punkter.

Vedlegg 2

Deltakere:

Halvdan Eliassen, MTAS

Martin Kajander, MTAS

Ole P. Pettersen, MTAS

Knut Rygh, Statens jernbanetilsyn

Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn