

**Oppsummering fra møte
med ledelsen i
NSB BA Gods**

Rapport nr. 11-98

Årlig møte med ledelsen i NSB BA Gods

Rapport nr.: 11-98
Arkivkode: 98/116 T63
Møtedato: 08.10.98
Foretak: NSB BA
Enhet/Avd.: Gods
Kontaktperson: Kjell Frøyslid

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 NSB BA Gods og Statens jernbanetilsyn den 8. oktober 1998.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

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

Utarbeidet dato: 30.10.98

Sign.:

Sjur Sæteren
Rådgiver tilsyn

Godkjent dato: 03.11.98

Sign.:

Harald Sundlo
Fungerende direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Statens jernbanetilsyns tilsynserfaringer
3. Foretakets tilsynserfaringer
4. Organisering
5. Oppfølging av korrigerende tiltak
6. Mål for sikkerhetsarbeidet
7. Arbeidet for måloppnåelse
8. Systematiske undersøkelser
9. Rapportering av uhell og tilløp
10. Kompetanse
11. Forberedelser på år 2000 - problematikken
12. Avklaring vedrørende Statens jernbanetilsyns rolle
13. Behov for tillatelser 1998/99

Vedlegg

1. Agenda
2. Oversikt over dokumentasjon som ble overlevert SJT
3. Deltakerliste
4. Behov for godkjenninger

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 enheten før møtet. Kopi av agenda er vedlagt denne oppsummeringen.

2. Statens jernbanetilsyns tilsynserfaringer

Statens jernbanetilsyn finner at Gods har tilrettelagt godt for de tilsyn Statens jernbanetilsyn har gjennomført.

I forbindelse med en revisjon ble oppsummering på grunn av tidsnød droppet på en lokal enhet. Slike oppsummeringer er viktige for en god dialog med lokale enheter.

3. Foretakets tilsynserfaringer

Gods ga gjennomgående god tilbakemelding på gjennomføring av revisjoner.

Det er uvant for Gods at Statens jernbanetilsyn forventer tilbakemelding på funn i revisjoner som er klassifisert som observasjoner.

Statens jernbanetilsyns praksis av offentliggjøring i forbindelse med korrespondanse vedrørende høringsutkast (der høringsutkast unntas offentlighet, men kommentarer fra foretaket på utkastene ikke unntas) fremsto som uklart for Gods.

Gods ser behov for en dialog med Statens jernbanetilsyn vedrørende tolkning av jernbanlovgivningen.

Gods finner det i praksis vanskelig å skille HMS og trafikksikkerhet i den grad de oppfatter at Statens jernbanetilsyn forventer. (Jfr. observasjon 1 i rapport 4-98)

4. Organisering

Ivaretagelse av trafikksikkerhet er organisert som et linjeansvar.

Krav fra Statens jernbanetilsyn er at sikkerhetsarbeidet skal være ivaretatt på en planmessig, styrt og organisert måte. Sentralt i dette er at det skal etableres et sikkerhetsstyringssystem som skal ivareta systematiske sikkerhetsaktiviteter som er nødvendige for å oppnå fremførelse av gods på en sikker måte.

I tillegg til linjeorganisasjonen finnes en støttefunksjon i enheten Strategi og forretningsutvikling med ansvar for kvalitetssikring, HMS og trafikksikkerhet. Funksjonen

ledes av kvalitetssjef i Gods. En stilling i denne enheten er dedikert trafikksikkerhet (i rapporten kalt trafikksikkerhetsrådgiver). Det er dermed ikke en direkte rapportering fra trafikksikkerhetsrådgiver i Gods til toppledelsen, hvilket innebærer en utfordring med hensyn til å sikre toppledelsens kontinuerlige oppmerksomhet mot trafikksikkerhetsspørsmål.

Ettersom blant annet kompetansekrav ikke er ferdig utviklet ble det ikke utdypet hvilke forutsetninger enheten besitter for å ivareta trafikksikkerhetsansvaret. Det er derfor uklart for Statens jernbanetilsyn hvilke sikkerhetsfaglige forutsetninger linjen og støttefunksjonen besitter - eller har tilgang til i praksis - for å ivareta dette ansvaret.

Det er ikke etablert tilsvarende lokale statsfunksjoner på trafikksikkerhet med faglig rapportering til trafikksikkerhetsrådgiver.

Ovennevnte stabsfunksjon for kvalitetssikring er nyopprettet i 1998 som følge av en omorganisering der blant annet trafikksikkerhetsrådgiver er overført fra enheten Fremføring og materiell. Trafikksikkerhetsrådgiver har blant annet ansvar for bestemmelser/prosedyrer for trafikksikkerhet i Gods, beredskapsplaner og system vedrørende behandling av uønskede hendelser, oppfølging av styringssystemet som gjelder trafikksikkerhet samt oppfølging av utviklingen innen trafikksikkerhet. Funksjonsbeskrivelse for kvalitetssjef og trafikksikkerhetsrådgiver er foreløpig ikke ferdig utarbeidet.

Det vil for øvrig utarbeides funksjonsbeskrivelser for hver stilling.

Teknisk sjef i enheten Fremføring og materiell har ansvar for ivaretagelse av materiellsikkerhet, mens teknisk rådgiver i samme enhet har et samordnende ansvar for teknisk sikkerhet i Gods.

Det er utført et vesentlig arbeid i Gods med utvikling av nytt styringssystem. Arbeidet med å ferdigstille dokumentasjonen pågår. Det tas sikte på å utarbeide en framdriftsplan for arbeidet i løpet av de nærmeste dager og det forventes at styringssystemet - der sikkerhetsstyringssystemet er integrert - på overordnet nivå (G-00) vil foreligge i månedsskifte november/desember inneværende år. Styringssystemets kapittel 13 vedrørende trafikksikkerhet foreligger blant annet i utkastform.

Gods vil arbeide for utvikling av risikobasert ledelse. Blant annet foreligger det krav til gjennomføring av risikoanalyser i ovennevnte kapittel 13. Dette utelukker ikke at deler av arbeidet i tillegg vil være hendelsesbasert.

Styringssystemet vil inneholde ansvars- /myndighetsmatriser på overordnet nivå og etter hvert også på underliggende nivåer.

5. Oppfølging av korrigerende tiltak

Status for arbeidet vedrørende gjennomføring av korrigerende tiltak ble gjennomgått. Generelt er gjennomføring av korrigerende tiltak i rute i henhold til de planer som er oversendt Statens jernbanetilsyn.

Vedrørende revisjon 3-98 vil tiltak som nå er under gjennomføring for sikre mot feillasting/overlast på Alnabru implementeres tilsvarende på Combixpress's (GC) øvrige terminaler med nødvendige lokale tilpasninger.

GC har laget utkast til retningslinjer for styring som er enhetens øverste nivå i styringssystemet. Det skal deretter utarbeides et underliggende nivå som består av en KS håndbok (prosedyrer m.v) samt en internkontrollhåndbok som beskriver særskilte prosesser/rutiner for ivaretagelse av HMS samt trafikkikkerhet. Alle tre dokumenter vil imidlertid omtale mekanismer av betydning for trafikkikkerheten.

Systemtog er i rute med sine korrigerende tiltak og har så langt kunnet konstatere at overlast skjer i ubetydelig grad. På grunn av datatekniske problemer har de imidlertid enda ikke kunne gjennomføre kontrollveinger på tog som skifter tognummer underveis.

6. Mål for sikkerhetsarbeidet

Det er definert mål (målparametre) i utkast (kap 13) til nytt styringssystem. Målformuleringene uttrykker at "NSB Gods skal være til å stole på, blant annet når det gjelder punktlig tog og materiellregularitet. Det forutsetter høy trafikkikkerhet". Det er videre utviklet 5 konkrete målparametre for å kunne måle virkningsgrad.

Målstrukturen videreføres nedover i organisasjonen. Målene er delvis forankret i den gamle utgaven i AD-60 i påvente av utgivelse av den nye utgaven.

Ikke alle de presenterte målparametre relaterer seg direkte til trafikkikkerhet. For noen målpunkter er det gjort antakelser om at pålitelighetsregistreringer også vil være et uttrykk for sikkerhetsnivået. Gods hevder at målinger som utføres viser at de holder et tilfredsstillende sikkerhetsnivå basert blant annet på statistikk i perioden 94-97 over utsett av vogner i utlandet på grunn av feil. Statistikken viser at antallet utsett er redusert. Det er uklart for Statens jernbanetilsyn hvordan Gods underbygger at pålitelighetsregistreringer kan benyttes for å indikere ivaretagelse av trafikkikkerhet og for å konkludere med at risikobildet - som en reell tilløpsrapportering vil kunne beskrive - er akseptabelt.

Et av målene er definert som reduksjon av antall uønskede hendelser. Gods ser imidlertid en utfordring med hensyn til å kunne dokumentere oppfyllelse framover ettersom man forventer en reduksjon i antall uønskede hendelser, men en økning i antall registrerte uønskede hendelser fordi man arbeider med å bedre innrapporteringsgraden.

Alle mål følges opp månedlig gjennom oppfølging av virksomhetsplanene. I tillegg vil punktlighet følges opp hyppigere på annen måte. Uønskede hendelser vil følges opp gjennom Synergi i tillegg.

7. Arbeidet for måloppnåelse

Det mangler beskrivelse av aktiviteter i virksomhetsplanen for 1998 med en klar forbindelse til målene. Det vil innarbeides i virksomhetsplanen for 1999.

For øvrig pågår det arbeid med å videreutvikle Synergi, forberedelse til mer utstrakt bruk av risikoanalyser og gjennomføring av interne revisjoner og systematiske undersøkelser.

8. Systematiske undersøkelser

Det er ikke gjennomført endringer i rutiner eller teknikk den siste tiden der anvendelse av systematiske sikkerhetsvurderinger eller risikoanalyse har vært påkrevet, med unntak av en risikovurdering som er gjennomført i forbindelse med systemet for lasting/lossing av flybensinvogner.

I denne sammenheng ble det konstatert at Gods ikke har konkrete planer om å frakte gods utover flybensin på høyhastighetsbanen.

Med hensyn til interne revisjoner er det kvalitetssjef som utarbeider forslag til planer.

Det har vært utført to interne revisjoner i 98 hvorav en som berører trafikkikkerhet i begrenset grad. Ved gjennomføring av revisjonsplanen for 98 har for øvrig interne revisjoner blitt nedprioritert i forhold til arbeid med utvikling av kvalitetssystemet og gjennomføring av omfattende korrigerende tiltak.

Prosedyre for interne revisjoner foreligger i utkastsform.

9. Rapportering av uhell og tilløp

Prosedyre for behandling av uønskede hendelser foreligger som forslag.

For større uønskede hendelser bistår trafikkikkerhetsrådgiver linjeleder ved fastsettelse av tiltak. Slike saker behandles også i ledermøtene i Gods (GDL). Øvrige uønskede hendelser behandles på lokalt nivå. Fire personer regionalt er dedikert for å legge inn hendelser i Synergi.

Plansjefene har ansvaret for å ta ut og vurdere trender, samtidighetsfaktorer og årsakssammenhenger til tilløp for underliggende nivåer av organisasjonen mens trafikkikkerhetsrådgiver har ansvar for vurdering av trender på overordnet nivå. Ettersom kompetansekrav ikke er ferdig utviklet i styringssystemet ble det ikke utdypet hvordan det skal gis forutsetninger for at en plansjef kan ivareta en slik spesialoppgave.

Lokalt vurderes alle uønskede hendelser av verneutvalgene (selv om verneutvalgene ikke har noe bidrag med hensyn til å kvalitetssikre behandlingen av uønskede hendelser som er relatert til tredjemanns sikkerhet) ettersom man i praksis finner det vanskelig å skille mellom uønskede hendelser med relevans for egne ansatte på den ene siden og tredjemann på den annen side. Linjeleder deltar i verneutvalget.

Det er foreligger foreløpig ikke en funksjonsbeskrivelse for trendanalyse verken på lokalt eller overordnet nivå. Synergi har for øvrig vært ute av funksjon i Gods i 3 ½ måned hvilket har medført at analysearbeidet og oppfølgingsarbeidet er noe på etterskudd.

Man ser i Gods et behov for en bedre selektering av forhold som legges inn i Synergi slik at hendelser uten relevans i mindre grad legges inn.

10. Kompetanse

Det er jevnt over foreløpig ikke etablert kompetansekrav til personell med arbeid relatert til trafikkikkerhet utover operativt nivå, men noen foreligger i utkastform. I praksis ble det opplyst at stillingene i stor grad rekrutteres av personell som tidligere har vært i sikkerhetstjeneste. Det er noe uklart for Statens jernbanetilsyn hvilken relevans dette har for slike stillinger som er relatert til mer overordnet forebyggende styring og utførelse av sikkerhetsarbeidet.

I forbindelse med utarbeidelsen av det nye styringssystemet vil det imidlertid utgis funksjonsbeskrivelser - som inkluderer kompetansekrav - for hver stilling. For en del stillinger vil det også utarbeides stillingsbeskrivelser.

Personell fra Gods vil delta i kurs i risikoanalyse (som administreres gjennom Tekniks sektor) for å bedre forståelsen av slikt metodisk arbeid.

I det foreliggende forslag til nytt styringssystem er uttrykt krav om at Gods skal inneha relevant kompetanse i sikkerhetsbasert ledelse.

11. Forberedelser på år 2000 - problematikken

Statens jernbanetilsyn mottok en rapport som på grunn av tidspress ikke ble gjennomgått på møtet.

Et prosjekt er etablert. Prosjektet som er i en tidlig fase følger så langt den etablerte fremdriftsplan.

Gods er deltaker i et testsenter som er opprettet for formålet.

Gods mener så langt å ha god kontroll med arbeidet for år 2000 kompatibilitet med hensyn til egne aktiviteter, men det er noe usikkerhet for aktiviteter der eksterne aktører har innflytelse.

12. Avklaring vedrørende Statens jernbanetilsyns rolle

Gods refererte til praksis der de har fått Jernbaneverkets aksept for prøvedrift. Det var uklart for Gods hvorvidt de skal søke Jernbaneverket eller Statens jernbanetilsyn om slik aksept. Det ble ansett at behov for slik aksept vil oppstå fra tid til annen. Statens jernbanetilsyn vil derfor

klargjøre detaljer vedrørende godkjenning for prøvedrift og komme tilbake med et svar til Gods.

Det ble videre reist spørsmål om det nye trafikksikkerhetsreglementet i Gods G60 skal godkjennes av Statens jernbanetilsyn eller Jernbaneverket. Det ble avklart at Statens jernbanetilsyn i henhold til jernbanelovgivningen er godkjenningsinstans. Det ble i denne sammenheng presisert at Statens jernbanetilsyn vil godkjenne prinsippene i regelverket og ikke ordlyden i detalj. Det ble videre avklart i denne sammenheng at Statens jernbanetilsyn i forbindelse med godkjenning av endringer av regelverk vil forvente å få en redegjørelse for de prinsipielle endringer som er foretatt. Statens jernbanetilsyn vil - hvor relevant - forvente at en slik redegjørelse inneholder sikkerhetsvurderinger eller risikoanalyser som viser at endringene ikke medfører reduksjon av etablert sikkerhetsnivå.

13. Behov for tillatelser 1998/99

Statens jernbanetilsyn fikk overlevert en oversikt over behov for godkjenninger som vist i vedlegg 4.

AGENDA for møte mellom Statens jernbanetilsyn og NSB Gods

Vedlegg 1

Tid: 08.10.98 kl.08.30-ca. 12.00

Sted: Prinsens gt. rom 424

- 08.30 1. Hensikt med møtet. Agenda. v/ Statens jernbanetilsyn
- 09.05 2. Statens jernbanetilsyn redegjør for sine erfaringer fra gjennomførte tilsynsaktiviteter siste år.
- 09.15 3. Foretaket/enheten redegjør for sine erfaringer fra gjennomførte tilsynsaktiviteter siste år.
- 09.20 4. Foretaket/enheten redegjør for status vedrørende oppfølging av gjennomførte tilsyn. (Gjennomføring av korrigerende tiltak relatert til de tilsyn Statens jernbanetilsyn har gjennomført 97/98).
- 09.45 5. Foretaket/enheten redegjør for virksomheten med vekt på de områder som er av betydning for sikkerheten. Organisering. Endringer i styringssystem og organisasjon siden fjorårets ledelsesmøte vektlegges. Dokumentasjon.
- 10.05 Pause
- 10.15 6. Foretaket/enheten redegjør for sine mål med sikkerhetsarbeidet. Mål for underliggende nivåer og resultatindikatorer vektlegges. Dokumentasjon.
- 10.25 7. Foretaket/enheten redegjør for sine aktiviteter og planer for å nå målene for sikkerhetsarbeidet, og hvorledes dette inngår i styringssystemet samt konkrete oppnådde resultater. Dokumentasjon.
- 10.45 8. Status og planer for interne revisjoner e.l systematiske undersøkelser vedrørende trafiksikkerhet. Dokumentasjon.
- 10.55 9. Foretaket/enheten gjennomgår sitt system for behandling, rapportering og oppfølging av uhell og tilløp med særlig vekt på endringer som er foretatt siden forrige ledelsesmøte samt konkrete resultater av korrigerende tiltak. Dokumentasjon.
- 11.10 10. Foretaket/enheten gjennomgår hvorledes faglige kvalifikasjoner for personell med oppgaver av betydning for sikkerheten fastsettes og følges opp. Dokumentasjon.

- 11.20 11.Foretaket/enheten redegjør for sin vurdering av år 2000 problematikken og de konsekvenser dette har for trafikksikkerheten samt eventuelle tiltak som gjennomføres i den sammenheng.
(Alternativt kan dette redegjøres for sentralt i møte med konsernstab)
- 11.30 12.Foretaket/enheten presenterer eventuelle spørsmål de måtte ønske avklaring på vedrørende Statens jernbanetilsyns rolle.
- 11.40 13.Foretaket/enhetens behov for tillatelser/godkjemninger i 1998/99
(Alternativt kan dette punktet presenteres på møte med konsernstab eller Materiellanskaffelser)
- 11.50 14.Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn
- Ca. 12 Slutt

Oversikt over overlevert dokumentasjon

Vedlegg 2

Utdrag av utkast til nytt styringssystem:

G-00 kap 7 (ORGansiasering), 01.09.09

G-00 kap 12, (HMS), 01.09.98

G-00 kap 13, (Trafikksikkerhet), 01.09.98

G-10-20P-Gk (revisjonsprosedyre), 15.03.98

Statusrapport år 2000 klargjøring (Ettersendt)

Revisjonsplan 1998

Vedlegg 3

Deltakerliste:

Fra NSB BA:

Arne Tordhol	Gods, kvalitet
Henriette Dan Pedersen	Konsern, kvalitet
Thor J. Vasset	Gods, fremføring og materiell
Lars N. Nordhelle	Gods, kvalitet
Knut Brunstad	Gods, Combixpress
Kjell Frøyslid	Gods
Arild Drageset	Gods, Systemtog
Per Kr. Flaten	Gods, Vognlast
Steinar Skauen	Konsern, kvalitet

Fra Statens jernbanetilsyn:

Knut Rygh	Statens jernbanetilsyn
Harald R. Sundlo	Statens jernbanetilsyn
Sjur Sæteren	Statens jernbanetilsyn

Møte med SJT 08.10.98

Utarbeidet av : GF/Vas

Dato: 06.10.98

Bidrag til

13. Behov for godkjenninger

Vi går ut fra at hensikten med dette punktet er å gi antydninger om arbeidsmengden for neste år. Innenfor feltet materiell arbeider vi med flere prosjekter. Sannsynligvis vil ikke alle disse gi behov for godkjenninger i 1999, på den annen side kan det dukke opp nye prosjekter som vi i dag ikke har oversikt over. Nedenfor følger en liste over de prosjekter vi i dag anser mest sannsynlig å få behov for godkjenninger i 1999.

- Ny godsvogn for transport av stål/returstål (evt ombygging av eksisterende vogn)
- Ny bunntømmingsvogn for transporter på Meråkerbanen
- Ny tømmervogn
- Ny privatvogn for transport av biler
- Utprøving av ny type boggie for godsvogner (NACO)
- Ombygging av containervogner (eventuelt)

I samarbeide med Teknisk sektor arbeides det med følgende prosjekter som også kan kreve behov for godkjenninger i 1999. Disse vil bli fremmet gjennom teknisk sektor:

- Ny type skiftmaskiner (evt. brukte fra SJ)
- ATC på skiftmaskin skd 224
- Radiostyring av Di 8
- Endringer i vedlikeholdsprogrammene for El 14, EL 16, Di 8 og skiftetraktorer
- Prøvedrift av ny type store diesellok
- Prøvedrift av Cargosprinter under nordiske vinterforhold
- Prøvedrift med gassdrevet skiftelok