



Malmtrafikk AS

Sikkerhetsstyring i hele virksomheten

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 1-04

Malmtrafikk AS
Sikkerhetsstyring i hele virksomheten

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr. 1-04
Arkivkode: 03/271 – T631
Revisjonsdato: **21.01.04 – 23.01.04**
Foretak: Malmtrafikk AS
Kontaktperson: Martin Kajander

Rapportens innhold :

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort ved systemrevisjon som omfattet sikkerhetsstyringssystemet generelt ved Malmtrafikk AS (MTAS), samt oppfølging av revisjon 2-00.

Hovedkonklusjon:

Malmtrafikk AS har etablert et sikkerhetsstyringssystem som fremdeles bærer preg av å være relativt nytt, og hvor de fremdeles ikke har full kontroll med dokumentene. Videre er forståelsen av sikkerhetsstyring ikke tilstrekkelig modnet i organisasjonen og det er ikke tilstrekkelig styring av underleverandører.

I forhold til konklusjonene i revisjon 2-00, har Malmtrafikk AS kommet betydelig videre i etablering og implementering av sitt styringssystem. Tatt i betraktning av at det har gått fire år siden revisjon 2-00, er det likevel et overraskende stort omfang av avdekte avvik som også var gitt i revisjon 2-00.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Rannveig Hiis-Hauge
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

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
3. Framdriftsplan vedrørende slutføring av revisjonsprosessen

1. Innledning

Formålet med revisjonen var å verifisere hvorvidt aktiviteter innenfor sikkerhetsstyring generelt av virksomheten utføres i henhold til krav til sikkerhetsstyring nedfelt i jernbaneloven m/forskrifter, samt identifisere andre forhold av betydning for sikkerheten.

Videre ble avvik notert i revisjon 2-00 fulgt opp.

Revisjonen ble gjennomført i perioden **21.01.04 – 23.01.04**.

Begrepet trafiksikkerhet brukes i denne rapporten i samsvar med definisjonen i kravforskriften § 1-2 og omfatter teknisk sikkerhet (materiellsikkerhet), operasjonell sikkerhet og beredskap.

Rapporten omhandler avvik og observasjoner som er avdekket under revisjonen.

- **AVVIK** defineres som mangel på overholdelse av krav fastsatt i eller i medhold av jernbaneloven.
- **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.

For avvik pålegges normalt gjennomføring av korrigerende tiltak for å oppfylle de krav som ikke er oppfylt. Dette er et enkeltvedtak som kan påklages til Samferdselsdepartementet. Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på at Statens jernbanetilsyn i alvorlige tilfeller kan stanse virksomheten eller tilbakekalle tillatelsen til å drive jernbanevirksomhet. For observasjoner forventer Statens jernbanetilsyn en tilbakemelding om hvilke vurderinger som er gjort og beskrivelse av eventuelle korrigerende tiltak som er gjennomført.

Forholdene ble lagt godt til rette for revisjonsgruppen og berørt personell viste samarbeidsvilje og åpenhet.

Selve avviksforholdet er beskrevet under overskriften ”avvik”. I tillegg er det gitt kommentarer for å forklare, utdype eller begrunne avviket.

Statens jernbanetilsyn har ikke etablert en generell ordning for klassifisering av avvik. I henhold til internkontrollprinsippet må virksomheten selv vurdere hvilke forhold som må gis særskilt prioritet.

2. Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter var basis for revisjonen:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (jernbaneloven)

- Forskrift 5. februar 2003 nr. 136 om tillatelse til å drive jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m., samt tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet (tillatelsesforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften).
- Forskrift 29. januar 2002 nr. 123 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser.
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten 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 trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften)

2.2 Bedriftsinterne krav

Styrende dokumenter for de reviderte aktiviteter som vist i vedlegg 1.

3. Omfang

Systemrevisjonen omfattet sikkerhetsstyring i hele virksomheten, samt oppfølging av alle avvik fra revisjon 2-00.

4. Avvik

Avvik 1:

Det er mangelfull dokumentstyring av styringssystemet

Avvik fra:

Kravforskriftens § 3-2 som sier ”Dokumenter som inngår i systemet for sikkerhetsstyring skal være under kontroll. Det skal etableres nødvendige prosedyrer for å sikre kontroll med dokumentene.”

Kommentarer:

Dette begrunnes i følgende forhold:

1. Det benyttes prosedyrer i styringssystem som er uten gyldighetsdato og dokument-identifikasjon, f.eks ”Prosedyre for autorisasjon”.
2. Det benyttes hefter med sjekklister som ikke er en del av styringssystemet, f.eks hefte om vognvedlikehold, hvor de fleste sjekklister var udatert (én var datert 1983) og uten dokument-identifikasjon.
3. Det er vanskelig å identifisere hva som er gyldig versjon og hva som er styrte dokumenter ved bruk av papirkopier, da utskrifter ikke alltid viser dato og dokument-identifikasjon. Systemet er oppdatert og godkjent på intranett, men papirkopier benyttes, bl.a fordi flere uttrykker at de syns papir er enklere å forholde seg til. Sikkerhetssjef har to permer med utskrift av styringssystemet som han tar ansvar for, videre kan andre også ta utskrifter etter behov/ ønske.
4. Det er noe dobbeltføring av rutiner i prosedyrehåndbok og virksomhetssystem, spesielt innen vedlikeholdsrutiner, noe som ble opplyst å skulle være i en overgangsperiode.
5. Lokførerhåndbok er ikke beskrevet i styringssystemet.

Avvik 2:

Det er mangelfull kvalitetssikring av styrende dokumenter og mangelfulle vedlikeholdsprosedyrer.

Avvik fra:

Kravforskriftens § 3-2 som sier: ”Dokumenter som inngår i systemet for sikkerhetsstyring skal være under kontroll. Det skal etableres nødvendige prosedyrer for å sikre kontroll med dokumentene.” og § 13-4 som sier: ” Den som driver trafikkvirksomhet skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner for materiellet som dokumenterer hvilke krav materiellet må tilfredsstillere for å være i driftedyktig stand.”

Kommentarer:

Dette begrunnes i følgende forhold:

1. Prosedyrehåndbøker inneholder skrivefeil og ukorrekt beskrivelse av rutiner og er ikke oppdaterte. Eksempler fra prosedyrehåndbok for jernbaneterminal: Redusert togvekt ved sterk kulde (s 15 trafikk-sikkerhet-avsnitt) har upresise definisjoner av temperatur og korresponderende togvektreduksjon. Det mangler spesifikk kontrolliste og driftskontroll for lokomotiv type Dm3 (side 8), for visitasjon av malmvogner Uad mangler sjekkpunkt for håndbrems. Kvalitetssikring av tekniske data er mangelfull, for eksempel teknisk akseptkriterium for sprekk lengde er oppgitt til 100mm, men det kan ikke vises til underliggende dokumentasjon som begrunner verdiene. Det er

mangel på klare prosedyrer for østgående tog (side 18), toget kan ha 50% avstengt brems, men dette gjelder kun for tomme vogner. Det mangler opplysninger om at bremset vogner skal fordeles jevnt i togstammen , og det mangler prosedyre ved delvis lastet (østgående) togstamme.

2. Det er ikke innført rutine for kvalitetssjekk av styringssystem (rutinen er en forfatter og leder godkjenner) ved utarbeiding og oppdatering av prosedyrer m.v. Rutinen for å utarbeide dokumenter i prosedyrehåndbok og i virksomhetssystemet er videre ulike.

Avvik 3:

Ledelsen har ikke foretatt en dokumentert gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik fra:

Kravforskriftens § 3-3 som sier: ”Den øverste ledelsen skal med planlagte mellomrom gjennomgå organisasjonens system for sikkerhetsstyring for å sørge for at det fortsatt er hensiktsmessig, tilstrekkelig og virker effektivt. Gjennomgangene skal dokumenteres.”

Kommentar:

Det er planlagt at dette skal gjøres for første gang i februar 2004 i samarbeid med innleid konsulent, og siden årlig.

Avvik 4:

Ansvar for sikkerhetsstyringssystem er ikke klart definert.

Avvik fra:

Kravforskriftens § 6-2 som sier: ”Den øverste ledelse skal peke ut en person i ledelsen som uavhengig av annet ansvar, skal ha ansvar og myndighet som omfatter å sørge for at prosesser som er nødvendige i systemet for sikkerhetsstyring etableres, iverksettes og holdes ved like. Personell med slikt ansvar skal gis organisasjonsmessig handlefrihet i virksomheten og skal gis informasjon og involveres i forhold til de beslutninger som kan ha betydning for trafiksikkerheten. ”

Kommentar:

I daglig leders stillingsbeskrivelse heter det at han har ”overordnet ansvar for sikkerheten” og at han ”gjennom utøvelse av sikkerhetsledelse forsikrer seg om at virksomheten til enhver tid ligger på et tilfredsstillende nivå.” I stillingsbeskrivelsen til sikkerhetsansvarlig er det bl.a ikke beskrevet ansvar for utarbeidelse, implementering og oppdatering av sikkerhetsstyringssystemet, slik at den delegering av sikkerhetsarbeidet som i praksis blir gitt fra daglig leder til sikkerhetsansvarlig, ikke kommer tydelig frem.

Avvik 5:

Det er ikke fastsatt tilstrekkelig og entydig krav til sikkerhetskompetanse hos sikkerhetsansvarlig.

Avvik fra:

Kravforskriftens § 7-2 som sier: ”Arbeidsoppgaver som er av betydning for trafiksikkerheten må bare utføres av personer med tilstrekkelige kvalifikasjoner. Personell med ansvar for etablering og oppfølging av systemet for sikkerhetsstyring, skal ha nødvendige sikkerhetsfaglige kvalifikasjoner.” og § 7-4 som sier: ” Den som driver jernbanevirksomhet

skal fastsette nødvendige krav til kvalifikasjoner hos personell som skal utføre arbeidsoppgaver som er av betydning for trafiksikkerheten.”

Kommentarer:

Stillingsbeskrivelsen til sikkerhetsansvarlig inneholder ikke krav til sikkerhetsstyring eller – ledelse, mens i heftet ”kompetansekartlegging 2003-2004 for MTAS” er det for samme stilling definert krav om ”sikkerhetsledelse”. Vedkommende i denne stilling har ikke gjennomført kurs eller utdanning innen dette tema, og dette er heller ikke satt opp i kompetanseplanen. Frist for gjennomføring av kompetanseheving er heller ikke fastsatt i kompetanseplanen.

Avvik 6:

Det er mangelfull systematisk oppfølging av risikoanalyser og revisjoner.

Avvik fra:

Kravforskriftens § 5-1 som sier: ” Resultatene fra analysene skal brukes med sikte på å redusere risiko for tap av menneskeliv eller for alvorlig personskaade. Det skal etableres og vedlikeholdes et dokumentert oppfølgingssystem som viser hvordan virksomheten sikrer at formålet med analysene og resultatene av disse blir ivaretatt.” **og § 3-1 tredje ledd bokstav c)** som sier: ”Systemet for sikkerhetsstyring skal som et minimum inneholde dokumentasjon som viser myndighetskrav og de etablerte interne krav til trafiksikkerhet samt prosedyrene for å ivareta disse.”

Kommentarer:

Dette begrunnes i følgende forhold:

1. Det mangler rutiner for oppfølging av konklusjoner/anbefalte tiltak i risikoanalyser. Det kunne under revisjonen ikke redegjøres for hvordan identifiserte forhold med høy risiko ble fulgt opp, evt. hvilke rutiner som gjelder når slike identifiserte forhold ikke følges opp umiddelbart.
2. Det er ikke definert rutine for oppfølging av revisjonsavvik. Det er imidlertid praksis på å behandle avvik i månedlige møter, dvs ledelsens gjennomgang. Men det kunne ikke vises til formell lukking av avvik, og verken sikkerhetssjef eller daglig leder (eller andre revisjonsgruppen snakket med) hadde oversikt over hvilke avvik som er lukket, f.eks var det noe uklart om avvik fra revisjon vedr. opplæring og kompetanse datert februar 03 var lukket, selv om noen tiltak var gjennomført, og intern frist for lukking var satt til 31.12.03. Det er også uklart hvem som har ansvar for oppfølging av avvikene.

Avvik 7:

Målstruktur er ikke hensiktsmessig å styre etter

Avvik fra:

Kravforskriftens § 4-1 som sier: ”Den som driver jernbanevirksomhet skal fastsette mål for trafiksikkerheten. Målene skal omfatte den aktivitet som drives og utformes slik at resultatene kan sammenlignes med målene.”

Kommentarer:

Utforming av sikkerhetsmål muliggjør i liten grad vurderinger av grad av måloppnåelse. F.eks er sikkerhetsmålet for personskade satt til 0, uten at det er utarbeidet indikatorer som kan vise hvordan MTAS ligger an i forhold til dette målet. Dermed har MTAS ikke mulighet til å gripe inn overfor underliggende negative trender.

Videre var trafikksikkerhetsmål for 2004 ikke fastsatt på revisjonstidspunktet.

Avvik 8:

Akseptkriterier for risiko er ikke fastsatt og utformet på en tilfredsstillende måte.

Avvik fra:

Kravforskriftens § 5-2 som sier: "Den som driver jernbanevirksomhet skal etablere kriterier for akseptabel risiko for uønskede hendelser i virksomheten. Kriteriene skal benyttes i forbindelse med oppfølging av analyser som nevnt i § 5-1. Ved fastsettelse av kriterier for akseptabel risiko for uønskede hendelser i virksomheten, skal både de uønskede hendelsenes sannsynlighet for å inntreffe og hendelsenes konsekvens vurderes."

Kommentarer:

Akseptkriterier er beslutningskriterier for bruk ved avgjørelser der risikoanalyser benyttes som beslutningsunderlag. Akseptkriterier uttrykker maksimumsnivået for beregnet risiko for å tillate ny aktivitet eller for en endring i dagens aktivitet. Det er uklart hva som er MTAS sine akseptkriterier, hvordan de er fremkommet og hvordan de benyttes. I dokument "18.05.01 Safety analysis railway system, SARS, analysemetodikk" er akseptkriterier feilaktig beskrevet som krav til tiltak for å redusere sannsynlighet for en uønsket hendelse ved reduksjon av feilfrekvens og konsekvens. Videre er det ikke definert kriterier for akseptabel risiko i noe annet dokument hos MTAS.

Avvik 9:

Det er mangelfull systematisk styring av underleverandører.

Avvik fra:

Kravforskriftens § 3-1 som sier: "Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og den aktivitet som drives" og § 13-4 som sier: "Den som driver trafikkvirksomhet skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner for materiellet som dokumenterer hvilke krav materiellet må tilfredsstillende for å være i driftsdyktig stand. Vedlikeholdet må sikre at ingen systemer forringes så mye at det fører til funksjonsbortfall. Slitasjegrensener for slitasjeutsatte deler skal være angitt. Den som driver trafikkvirksomhet skal utarbeide kvalifikasjonskrav til produksjonsenheter som skal bygge, vedlikeholde og føre kontroll med rullende materiell. Den som driver trafikkvirksomhet skal videre påse at produksjonsenheter har systemer som sikrer at det fagpersonellet som utfører ovennevnte oppgaver har relevant og oppdatert opplæring i forhold til oppgavene."

Kommentarer:

Krav til sikkerhetsstyring gjelder også for tjenester og produkter som kjøpes fra underleverandør, der dette har betydning for sikkerheten.

Avviket begrunnes i følgende forhold:

1. Det var ulik oppfatning blant de intervjuede om hvem som er underleverandør for MTAS av vedlikeholdstjenester, og hvem som har ansvaret for det rullende materiells vedlikeholdsmessige tilstand i Norge. Toppledelsens forståelse av at MTAS er ansvarlig for materiellsikkerheten på det rullende materiell MTAS benytter i Norge, var ikke tilstrekkelig formidlet nedover i organisasjonen.
2. Per i dag sendes feilrapporter på materiell per telefaks og blått kort på vogn som returneres til MTAB i Sverige, uten at det er kontroll med hvordan MTAB følger opp vedlikehold av disse feil videre. Det er imidlertid planlagt innført system hvor MTAS har lesetilgang til Maximo (vedlikeholdsdatabase som benyttes av MTAB).
3. Det er uklare krav til underleverandør av vedlikeholdstjenester. Verifisering gjøres ved revisjon eller "forenklet revisjon" uten noen fastsatt policy for omfang og hyppighet av disse verktøy, men for øvrig i tråd med "autorisasjonsprosedyren". Autorisasjonsprosedyren har imidlertid uklar status (se avvik 1) og det er ikke beskrevet prosedyre for hva en "forenklet revisjon" er, i forhold til normal revisjon.
4. Det er gjennomført en "forenklet revisjon" som mangelfullt dokumenterer hva som er utført, da rapporten ikke spesifiserer hvor lang varighet revisjonen hadde eller hvilke stikkprøver som er foretatt.
5. MTAS har omfattende bruk av konsulent som underleverandør innen sikkerhetsfaglige spørsmål, bl.a for utarbeidelse av risikoanalyser og utføring av revisjoner. De foretar ikke kvalitetssikring av sluttprodukter eller -tjenester levert av konsulent.

Avvik 10:

Rapportering av uønskede hendelser er ikke i henhold til krav om varsling og rapportering

Avvik fra:

Forskrift 29. januar 2002 nr. 123 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser: § 6 som sier: "Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager på samme måte som nevnt i § 5."

Kommentarer:

Kun alvorlige jernbanehendelser og ulykker rapporteres til SJT, f.eks ble en avsporing rapportert sommer 2003. Forskriftens krav om rapportering av jernbanehendelser innen 8 dager, var ikke kjent hos MTAS og blir heller ikke gjennomført.

Avvik 11:

Det er ikke gjennomført praktiske beredskapsøvelser

Avvik fra:

Kravforskriftens § 9-2 som sier: "Den som driver jernbanevirksomhet skal regelmessig gjennomføre øvelser eller lignende for å verifisere at den etablerte beredskap vil fungere etter sin hensikt dersom en ulykkessituasjon inntreffer. Den som driver trafikkvirksomhet og den som driver kjørevei skal samordne aktiviteten som utføres etter første ledd, i den grad det er nødvendig."

Kommentarer:

1. Det er gjennomført et endags seminar i ledergruppa med en papirøvelse den 27.02.03, men ingen praktiske øvelser, verken på banegård eller ute på linja, ingen øvelse i samarbeid med den som driver kjørevei eller andre trafikkutøvere, og ingen øvelse hvor de ansatte utover ledergruppa har vært involvert.
2. Ifølge egne rutiner skal MTAS gjennomgå beredskapsrutinene sine årlig. Det er uklart hva denne gjennomgangen skal inneholde, og det er ikke dokumentert hva som er utført.

Avvik 12:

Det er ikke fastsatt tilstrekkelig kriterier for hvordan feil som oppstår med rullende materiell under drift, skal håndteres. Videre er ansvar for å gi dispensasjon for trafikkering med feil, ikke definert.

Avvik fra:

Kravforskriftens § 13-4 som sier: ”Den som driver trafikkvirksomhet skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner for materiellet som dokumenterer hvilke krav materiellet må tilfredsstillende for å være i driftsdyktig stand. ...” og § 6-1 som sier: ”Jernbanevirksomheten skal være organisert slik at ansvar for forhold av betydning for trafikksikkerheten klart fremgår.”

Kommentarer:

Dette begrunnes i følgende forhold:

1. De lokførerhåndbøker som ble fremvist under revisjonen var gamle, ikke oppdaterte og ikke komplette med hensyn til å beskrive alle nødvendig feilscenarier mht hvilke feil lokomotivfører kan kjøre videre med. Det at lokførerhåndbok ikke er beskrevet i styringssystemet (se avvik 1), sier muligens også noe om manglende bevissthet rundt betydningen av retningslinjer for lokomotivfører ved feil under drift.
2. Det er videre ikke definert rutine for hvem lokomotivfører skal kontakte og hvem som har myndighet til å avgjøre om tog kjører videre ved feil under togfremføring. Lokomotivførere oppga under revisjonen at de ringte MTC, og så evt. verksted, andre oppgir vedlikeholdssjef som ansvarlig.
3. Det oppgis at vognvisitører selv avgjør tvilstilfeller, da det ikke er definert en særskilt person som har fullmakt til å gi dispensasjon for trafikkering med tekniske feil.

Avvik 13:

Det er ikke definert rutiner for hvilke kontroller som skal gjennomføres av lokomotiv og vogn etter en uønsket hendelse eller annen skade på materiell, før gjeninnsettelse i trafikk.

Avvik fra:

Kravforskriftens § 13-2 første ledd bokstav b) som sier: ”Den som driver trafikkvirksomhet skal ha: kontrollrutiner for rullende materiell som sikrer at materiellet til enhver tid er i full driftssikker stand.”

Avvik 14:**Det er noe mangelfull oppdatert teknisk dokumentasjon****Avvik fra:**

Kravforskriftens § 13-3 som sier: ” Den som driver trafikkvirksomhet skal til enhver tid ha tilgjengelig oppdatert teknisk dokumentasjon for det rullende materiellet som disponeres. Denne dokumentasjonen skal kunne bekrefte at materiellet er i samsvar med de internasjonale og nasjonale standarder som gjelder.”

Kommentarer:

1. Det er lite dokumentasjon på UAD-vogner hos MTAS, da dette ligger hos MTAB.
2. Det er mangelfull og lite strukturert dokumentasjon for eget rullende materiell.
3. Det er ikke foretatt oppdateringer av tekniske tegninger og diagrammer i forbindelse med endringer på høyspenningsanlegget og signalanlegget

5. Observasjoner

Det ble ikke notert noen observasjoner.

6. Andre forhold

Avvik notert i revisjon 2-00 ble fulgt opp, og samtlige avvik er enten lukket eller videreført ved notering av nytt avvik i denne rapporten.

7. Gjennomføring

Formøte ble ikke avholdt.

Åpningsmøte ble avholdt 21.01.04.

Intervjuer og verifikasjoner ble gjennomført 21-23.01.04.

Avsluttende møte ble gjennomført 23.01.04 med oppsummering og presentasjon av resultatene.

Vedlegg 1

Dokumentunderlag

Nedenfor er listet dokumenter som var av betydning som dokumentunderlag for revisjonen i tillegg til Jernbaneloven med tilhørende forskrifter.

Dokumentnr.	Dokument	Utgave/Rev.	Kommentar
-	Prosedyrehåndbok for jernbaneterminalen	08.07.02/0	Papirutgave er offisiell
-	Vedlikehold av rullende materiell, vedlikehold av banegård	20.09.02/0	Papirutgave er offisiell
-	Prosedyrehåndbok trafiksikkerhet	20.08.02/5	Papirutgave er offisiell
V@L	MTAB virksomhetssystem, hvorav kap. 18: MTAS system for sikkerhetsstyring	Kommer ikke frem av alle utskrifter	Elektronisk dataversjon er offisiell

Vedlegg 2

Verifikasjoner/Stikkprøveuttak

Det ble foretatt en del verifikasjoner/stikkprøveuttak. Et utvalg er listet opp under som følger:

Stikkprøver	Datert	Kommentar
Revisjonsrapport, intern kvalitetsrevisjon, opplæring og kompetanseutvikling vedlikeholdsavdelingen MTAS	19-21 februar 2003	Mottok usignert versjon
Revisjonsrapport, ekstern kvalitetsrevisjon, revisjon av MTAB, sikkerhetsstyring relatert til bruk av IORE-loket på norsk banestrekning	21-23 mai 2003	Mottok usignert versjon
18.05.01 Safety analysis railway system, SARS, analysemetodikk	23.08.02	Levert av Scandpower
5.5.1 Visjon, mål og strategi, trafiksikkerhetsmål for MTAS	01.01.04	Ikke godkjent versjon utskrevet 22.01, godkjent versjon utskrevet 23.01; begge dokument med samme offisielle gyldighetsdato (01.01.04.)
MTAS sikkerhetsoppfølgingsplan 2003	Ikke datert, utgave A	
Månedrapport for avd.trafikk, avd. vedlikehold og avd. terminal, mal	2001	(Ikke utfylt utskrift) Mal for vedlikehold er ikke datert med årstall
Kompetansekartlegging 2003-2004 MTAS	Ikke datert	
Møtereferat fra LG-møte MTAS	18.12.03	Månedlig møte i ledelsesgruppa.
Aktivitetsliste 2003	Ikke datert	Tilknyttet LG-møter
Hefte ved vognvedlikehold 1. aktivitet – kontrolliste for bremseprøving på malmvogn 2. aktivitet – kontrolliste for 4 års revisjon 3. aktivitet – kontrolliste for 10 ukers oversyn	Sjekklistene er ikke datert (dvs en av dem er datert 1984)	

Vedlegg 3

Oppfølging av revisjonen

Aksjon:

Frist:

Statens jernbanetilsyn utarbeider rapportutkast	05.01.04
Virksomheten kommentarer utkast (i møte)	10.01.04
Statens jernbanetilsyn sender rapport	15.01.04
Virksomheten oversender plan for gjennomføring av korrigerende tiltak	15.03.04