



Møte med ledelsen i Ofotbanen AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 11-05

*Møte med ledelsen i
Ofofbanen AS*

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 11-05
Arkivkode: 05/250- SF632
Møtedato: 14.06.05
Foretak: Ofofbanen AS (OBAS)

Rapportens innhold :

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i Ofofbanen AS og Statens Jernbanetilsyn den 14. juni 2005. Rapporten angir status på viktige områder av Ofofbanen AS sin organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Rannveig Hiis-Hauge
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne
2. OBAS redegjør kort for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.
3. Resultat fra og oppfølging av revisjoner og ledelsens gjennomgang
4. Organisasjonsendringer i OBAS
5. Årsrapport av uønskede hendelser
6. OBAS' erfaringer med Jernbanetilsynets revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt
7. SJTs erfaringer med tilsyn av OBAS og oppfølging av revisjoner hos OBAS.
8. Behov for fremtidige godkjenninger og tillatelser
9. Eventuelt
10. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet ble gjennomført etter initiativ fra SJT som en del av tilsynsvirksomheten med jernbanevirksomhetene. Hensikten med tilsynsmøtene med ledelsen er å opprettholde og forsterke dialogen med Ofofbanen AS sin ledelse med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold. Dette var det første ledelsesmøtet med Ofofbanen.

Agendaen for møtet er gitt som vedlegg 1 til denne rapporten.

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.

2. OBAS redegjør kort for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.

OBAS presenterte sitt overordnede sikkerhetsmål: "OBAS skal være minst så bra som bransjesnittet for uønskede hendelser, målt etter transportarbeid" samt "null skade."

SJT spurte om dette var et nyttig mål for OBAS å styre etter, og anbefalte å fastsette mål som kan avdekke utviklinger fra år til år i sikkerhetsnivå i virksomheten.

OBAS mente nullmål var hensiktsmessig fordi det veiledet folk til å gjøre en bedre jobb enn det som var spesifisert i OBAS sine prosedyrer.

Det var rapportert sju hendelser siste år, hvorav seks var tilløp. Kategorisering av hendelsene ble ikke lagt frem, men OBAS mente å huske at de fleste hendelser handlet om folk i eller ved spor eller på planoverganger.

Ingen av disse hendelser er rapportert inn til SJT. På spørsmål sa OBAS at de var klar over rapporteringsplikten i henhold til forskrift om varslings- og rapporteringsplikt, og sa de skulle rapportere inn hendelser fra nå av.

OBAS spurte om de skulle rapportere inn hendelser som skjer i Sverige, og SJT svarte at rapporteringsplikt til SJT omfatter kun hendelser i Norge.

Under presentasjon av risikobildet, viser OBAS til at de jobber med styringssystemet, og at de har utfordringer med liten og spredt virksomhet.

SJT spurte om de har vurdert hvilke deler av virksomheten som er mest risikobefengt og hva som er relevante topphendelser. Dette hadde ikke OBAS et klart svar på, og de viste til at de hadde få hendelser som grunnlag for å danne seg et risikobilde.

SJT spurte om de hadde vurdert potensielle farer og identifisert tiltak for å kompensere for disse farene?

OBAS svarte at de hadde utført risikoanalyser, og anbefalte tiltak var overført til sikkerhetsoppfølgingsplanen, men tiltakene var i liten grad fulgt opp.

3. Resultat fra oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

OBAS har ikke gjennomført noen formell intern revisjon. De har gjennomført en intern gjennomgang av sikkerhetssystemet etter tilsynets revisjon 11-04, og igangsatt 11 forbedringsprosjekter.

OBAS har videre ikke hatt revisjon av sine leverandører.

OBAS har ikke satt opp revisjonsplan for 2005. Dette har de fått avvik på i revisjon 11-04, og det vil bli gjennomført som et tiltak før 1. juli for å lukke avviket.

Ledelsens gjennomgang var utført i fjor, men ikke i år. I år har de hatt sikkerhetsmøter, og OBAS synes de i praksis har hatt ledelsens gjennomgang i disse møtene.

4. Organisasjonsendringer i OBAS

Organisasjonen har samme struktur som før. Sikkerhetssjef Bjørn Forsmo er ansatt i 50 % stilling. OBAS søker en sikkerhetssjef som kan ansettes i 100 % stilling. Tilleggskompetanse innen økonomi og kontrakter er innleid.

SJT spurte hva de gjør med chartertrafikk. OBAS svarte at de skal sende søknad til SJT i løpet av to ukers tid.

SJT påpekte kompleksiteten i chartertrafikk i forhold til godstrafikk, og understreket at vi ikke behandler søknader om potensielle tillatelser.

5. Årsrapport av uønskede hendelser

SJT påpekte forskriftskrav til årsrapport: Råmateriale med oversikt over alle hendelser siste år skal sendes innen 31. januar og analysert rapport skal sendes innen 15. mars. SJT har ikke mottatt noen form for årsrapport fra OBAS i 2005 (og i 2004 kom dette lenge etter frist), til tross for purringer, og det fins ikke noe grunnlag for at OBAS kan unnsnippe rapporteringsplikten.

SJT påpekte videre at det er OBAS' plikt generelt å sette seg inn i alle forskrifter og endringer i forskriftene, og til å forholde seg til alle eksisterende og nye krav nedfelt i forskriftene.

6. OBAS' erfaringer med Jernbanetilsynets revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt

OBAS synes tillatelsesprosessen kunne gått lettere, spesielt nevnte de at det tok tre måneder fra de la inn søknad til de fikk respons fra SJT. OBAS ønsker videre et enklere språk i korrespondansen fra tilsynet.

OBAS var fornøyd med at tilsynets revisjon 11-04 omfattet det totale sikkerhetssystemet, selv om det har vært noe frustrasjon rundt det å bli omforent om innholdet i tiltaksplanen i etterkant av revisjonen.

7. SJTs erfaringer med tilsyn av OBAS og oppfølging av revisjoner hos OBAS.

OBAS har vist manglende forståelse av og kjennskap til helsekravforskriften (SJT skal gi unntak; dette behandles for øvrig i egen sak), årsrapport er ikke innsendt, hendelser rapporteres ikke, oppfølging av avvik er ikke tilfredsstillende (problem å få konkrete, presise svar på våre spørsmål), og de sørget ikke tidsnok for godkjent GSMR i alle tog (dette behandles i egen sak.)

Alt dette viser at OBAS ikke har forholdt seg til forskrifter og tilsyn som forventet.

Et krav knyttet til tillatelse er at øverste ledelse er kompetent, og dette totalbildet viser at OBAS har utfordret grunnlaget sitt for tillatelse.

8. Behov for fremtidige godkjenninger og tillatelser

OBAS ønsker testkjøring av lokomotiv fra utlandet, og spurte om det var mulig å ta testkjøring på ikke-godkjent materiell i 2-3 uker.

SJT svarte at de trenger kompatibilitetserklæring fra JBV på materiellet, og at de må søke oss om tillatelse til testkjøring med beskrivelse av test-program. SJT vil vurdere tillatelse for testkjøring på dette grunnlaget, men understreker at testkjøring neppe kan omfatte kommersiell bruk.

9. Eventuelt

Det var ingen punkter på evt.

10. Oppfølgingspunkter

OBAS må gjøre følgende tiltak:

- a. På bakgrunn av risikoanalysen, identifisere og gjennomføre tiltak (se punkt 2)
- b. Sende over implementert sikkerhetsoppfølgingsplan (se punkt 2) innen 1. oktober 2005
- c. Utarbeide risikobilde av sin virksomhet (se punkt 2) innen 1. oktober 2005
- d. Gjennomføre interne revisjoner og revisjoner av leverandører, og fastsette dette i en revisjonsplan (se punkt 3)
- e. Gjennomføre (årlige) ledelsens gjennomgang (se punkt 3) innen utgangen av 2005
- f. Rapportere uønskede hendelser i henhold til forskrift umiddelbart (se punkt 2)
- g. Sende inn årsrapport umiddelbart (se punkt 5)
- h. Sende søknad om testkjøring av rullende materiell når relevant (se punkt 8)
- i. Sende søknad om chartertrafikk når relevant (se punkt 4)

For punktene a og d forholder OBAS seg til de frister som er fastsatt i oppfølging av revisjon 11-04.

Vedlegg 1

AGENDA

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og Ofotbanen as,
Tid: 14. juni 2005, kl 15:30-18:00 Sted: Narvik

15:30	10. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne
15:40	11. OBAS redegjør kort for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold. Spørsmål fra SJT
16:10	12. Resultat fra og oppfølging av revisjoner og ledelsens gjennomgang OBAS redegjør for hvilke tiltak ledelsen har initiert som følge av resultater fra revisjoner (interne og av leverandører) og ledelsens gjennomgåelse. Spørsmål fra SJT
16:30	13. Organisasjonsendringer i OBAS OBAS orienterer kort om organisasjonsendringer, herunder aktiviteter i Sør-Norge og samarbeid mellom nord og sør.
16:55	14. Årsrapport av uønskede hendelser SJT orienterer kort om krav
17:00	15. OBAS' erfaringer med Jernbanetilsynets revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt
17:15	16. SJTs erfaringer med tilsyn av OBAS og oppfølging av revisjoner hos OBAS.
17:30	17. Behov for fremtidige godkjenninger og tillatelser OBAS orienterer kort om evt. behov
17:40	18. Eventuelt
17:50	19. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn
18:00	Slutt

Deltakere

Malmtrafikk AS

Terje Østensen, adm.dir.

Kjell Mårtensson, driftssjef

Bjørn Forsmo, fung. Sikkerhetssjef

Roger Eriksen, avd.leder vedlikehold

Børre Simonsen, innleid økonomisk sjef (delvis tilstede)

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, direktør

Rannveig Hiis-Hauge, revisjonsleder