

**Malmtrafikk AS
Sikkerhetsstyring**

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 12-10

Malmtrafikk AS
Sikkerhetsstyring
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 12-10
Saksnr: 10/574 SF63
Revisjonsdato: 19.-21.10.2010
Foretak: Malmtrafikk AS
Kontaktperson: Martin Kajander
Revisjonslag: Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn, Ledende revisor
Kåre Bøklepp, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor

Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av sikkerhetsstyringssystemet som gjelder for Malmtrafikk AS (MTAS) sin virksomhet.

Hovedkonklusjon

Det er vesentlige mangler i sikkerhetsstyringen, herunder er det mangler i risikostyring, målstyring og vedlikeholdsstyring.

Det er også vesentlige mangler i leverandørstyringen; MTAS styrer ikke egen virksomhet i tilstrekkelig grad.

Manglene er så vidt omfattende at vilkår for å inneha sikkerhetssertifikat ikke er tilstede.

Utarbeidet dato: 19.11.2010
Sign.:

Godkjent dato:
Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Erik Ø. Johnsen
Direktør

1	Innledning.....	4
2	Dokumentunderlag.....	5
	2.1 Myndighetskrav	5
	2.2 Bedriftsinterne krav.....	5
3	Revisjonsomfang.....	5
4	Avvik.....	6
5	Observasjoner	17
6	Andre forhold.....	17
7	Gjennomføring.....	17
	Vedlegg 1 – MTAS' egen dokumentasjon	18
	Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet.....	18

1 Innledning

Malmtrafikk AS (MTAS) fikk 19.12.2008 sikkerhets sertifikat del A og B for å drive godstransport på det nasjonale jernbanenettet.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt MTAS gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbaneloven og jernbaneundersøkelsesloven. Revisjonen dekket hele MTAS sin jernbanevirksomhet, herunder sikkerhetsstyring, vedlikehold av rullende materiell og beredskap.

MTAS sitt sikkerhets sertifikat er gitt en varighet til 1. mai 2011. Denne revisjonsrapporten med oppfølging vil være et underlag for vurdering av fornyelse av sikkerhets sertifikatet.

Forkortelser som er benyttet i denne rapporten:

- SKF: sikkerhetskritiske funksjoner
- JBV: Jernbaneverket

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

AVVIK defineres som manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning. 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 tredjeperson.

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel korrigerende avvik innenfor en tidsfrist. Ved alvorlige regelverksbrudd kan Statens jernbanetilsyn pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller også å trekke sikkerhets sertifikatet tilbake.

Statens jernbanetilsyn forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra revisjoner. Det vil si at revisjonsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke.

Revisjonen er basert på stikkprøver. Det er således ikke sikkert at alle regelverksbrudd er avdekket. Rapporten bør leses med dette i minne. I denne sammenheng er det viktig å merke seg at revisjonen har avdekket omfattende mangler. Mange problemstillinger som ble avdekket i dokumentgjennomgangen lot seg ikke undersøke fullt ut i løpet av den tiden som var satt av til feltarbeidet. Når manglene korrigeres er det derfor viktig ikke å begrense korrigeringsarbeidet til de mangler som er identifisert i denne rapporten.

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos MTAS. Virksomheten har lagt forholdene godt til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

2 Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter er benyttet som revisjonsgrunnlag:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (jernbaneloven)
- Lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)
- Forskrift 16. desember 2005 nr. 1490 om lisens, sikkerhets sertifikat og om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften)
- Forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften)
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 378 om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesforskriften).
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 379 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser (varslings- og rapporteringsforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten 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 trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften)
- Forskrift 7. februar 2005 nr. 113 om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (autorisasjonsforskriften)

2.2 Bedriftsinterne krav

MTASs AS' egen dokumentasjon som er benyttet ved dokumentgjennomgang og feltarbeid er beskrevet i vedlegg 1.

3 Revisjonsomfang

Revisjonen omfattet gjennomgang av dokumenter, intervjuer av ledelse og medarbeidere og undersøkelser/befaringer knyttet til ovennevnte tema. Intervjuer og undersøkelser/befaringer ble gjennomført hos MTAS i Narvik.

4 Avvik

Avvik 1

Det er vesentlige mangler i sikkerhetsstyringen.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 4-1

"Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomhet som drives."

Revisjonsbevis:

1. Det er mangler ved styring av risiko.
2. Det sikres ikke at det eksisterer et samlet, oppdatert risikobilde av jernbanevirksomheten.
3. Det er mangler i målstyringen.
4. Beskrivelser i sikkerhetsstyringssystemet inneholder flere feil og uklarheter.
5. Det er mangler ved leverandørstyringen. For eksempel:
 - MTAB utfører alt vedlikehold av linjelok og vogner for MTAS. Avtalen med MTAB er svært mangelfull bla ved at den:
 - Ikke dekker vedlikehold av linjelok
 - Ikke gir MTAS adgang til å gjennomføre revisjoner hos MTAB
 - Ikke setter krav til kompetanse, rapportering av jernbaneulykker, jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser, vedlikeholdsprosedyrer eller styringssystem hos MTAB
 - Euromaint brukes av og til til vedlikehold av terminallok. MTAS har ikke en avtale med Euromaint (MTAS viste til at de er med i MTABs overordnede avtale med Euromaint, men denne avtalen er ikke signert enda).
 - Det er ingen avtale med LKAB om gjennomføring av interne revisjoner. LKAB har utført revisjoner for MTAS.
6. Det er mangler ved styring, gjennomføring og oppfølging av interne revisjoner.
7. Det kunne ikke vises til at ledelsens gjennomgang omfatter en evaluering av sikkerhetsstyringssystemet for å vurdere hensiktsmessighet og tilstrekkelighet mht å håndtere risiko.
8. MTAS sikrer ikke at alle jernbanehendelser/alvorlige jernbanehendelser blir rapportert og registrert internt.
9. Det er mangler ved MTAS sin styring av vedlikehold av rullende materiell.
10. Sikkerhetspolitikken er ikke oppfattet av alt personell, særlig hva gjelder føring knyttet til kontinuerlig forbedring.
11. Det er ikke etablert akseptkriterier for alle forhold av betydning for sikkerheten.
12. Framføringsregler er ikke tilpasset virksomheten.
13. Beredskapsanalyse er ikke gjennomgått med tanke på oppdateringsbehov etter øvelser og faktiske hendelser.
14. Det er noen mangler i kompetansestyringen.
15. Det er enkelte uklarheter i beskrivelse i ansvars- og myndighetsforhold.
16. Det er ikke etablert en prosedyre for avviksbehandling. (Prosedyre 18.09.04 omhandler behandling av driftsmessige avvik).

17. Det er uklarheter i angivelser av s-merking ved at det ikke er samsvar i ulike beskrivelser av disse. I analyse for *"Operative SKF for MTAS" angis S-merking å skulle anvendes når "operative funksjoner er forebyggende for systemkomponenter der enkeltfeil kan lede til tap av SKF" mens S-merking i sikkerhetsprogrammet er angitt å skulle anvendes for en operasjon som er eneste barriere mot en uønsket hendelse.*

Avvik 2

Det er mangler i beskrivelser og etterlevelse av MTAS sitt sikkerhetsstyringssystem.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 4-2

"Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem."

Revisjonsbevis:

Beskrivelser i sikkerhetsstyringssystemet inneholder flere feil og uklarheter. For eksempel:

1. Det brukes flere ulike betegnelser på funksjoner/stillinger og avdelinger (for eksempel Teknikkavdelingen, produksjonsleder vedlikehold/vedlikeholdsleder/vedlikeholdssjef, produksjonsleder terminal/terminalleder).
2. Sikkerhetsprogrammet punkt 7.1 angir at opplæringsprogrammet skal være godkjent av Statens jernbanetilsyn.
3. Det brukes mange ulike betegnelser på jernbaneulykker, jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser så som: uønskede hendelser, ulykker og nestenulykker, ulykker og uhell, ulykke og alvorlig nestenulykke, ulykkestilløp, uønsket forhold, jernbaneulykker og jernbanehendelser uten at alle disse begrepene er nærmere forklart.
4. I dokument 18.09.02 angis at fører skal tas ut av tjeneste dersom det er antatt at nestenulykke er forårsaket av brudd på trafiksikkerhetsbestemmelsene. I en lokførerrelatert PASS-hendelse som ble kategorisert som alvorlig jernbanehendelse ble fører ikke tatt ut av tjeneste. Alvorlig jernbanehendelse ble ikke vurdert som så alvorlig som nestenulykke.
5. Dok.18.09.02 av 01.08.2004 angir at personskader/personulykker annet enn egne ansatte ikke skal utredes av MTAS. Dette er ikke i samsvar med Sikkerhetsforskriften § 8-2 og ble opplyst å være en misforståelse.
6. Ikke alle tiltak knyttet til hver SKF er tatt inn i SOP som bestemt (jf SP 4.1). (Det ble begrunnet med at det blir for stort volum).
7. Det er uklarheter i angivelser av s-merking ved at det ikke er samsvar i ulike beskrivelser av disse. I analyse av *"Operative SKF for MTAS" angis S-merking å skulle anvendes når "operative funksjoner er forebyggende for systemkomponenter der enkeltfeil kan lede til tap av SKF" mens S-merking i sikkerhetsprogrammet er angitt å skulle anvendes for en operasjon som er eneste barriere mot en uønsket hendelse.*

Avvik 3

Det er enkelte uklarheter i beskrivelse i ansvars- og myndighetsforhold.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 6-1 første og annet ledd

"Jernbanevirksomheten skal være organisert slik at personellens ansvar og myndighet klart fremgår.

Beskrivelse av ledelses- og ansvarsforhold av betydning for sikkerheten skal til enhver tid foreligge."

Revisjonsbevis

Det er enkelte uklarheter i beskrivelse i ansvars- og myndighetsforhold. Som eksempler kan nevnes:

1. Daglig leder rapporterer til leder i LKAB logistikk både som styreformann og som "linjeleder".
2. Driftssjef er i stillingsbeskrivelse angitt å lede MTAS og ha overordnet ansvar for malmtransporten. Det opplyses at det dreier seg om ledelse og ansvar for det operative arbeidet.
3. Stillingsbeskrivelse til produksjonsleder vedlikehold er underlagt driftssjef, men har enkelte direkte koblinger til daglig leder.
4. Ansvar, myndighet og ivaretagelse av kompetanse knyttet til stedfortredelse er ikke formalisert.

Avvik 4

Sikkerhetspolitikken er ikke formidlet til alt personell.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 3-1

"Jernbanevirksomheten skal ha en sikkerhetspolitikk som er forankret hos organisasjonens øverste leder og formidlet til alt personell."

Revisjonsbevis

Sikkerhetspolitikken er ikke oppfattet av alt personell, særlig hva gjelder føring knyttet til kontinuerlig forbedring.

Avvik 5

Målene er ikke tilstrekkelig egnet til for å forbedre sikkerheten.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 3-2 første ledd

”Jernbanevirksomheten skal ha kvalitative og kvantitative mål som er egnet for å opprettholde og forbedre sikkerheten. Målene skal være utformet slik at resultatene kan sammenlignes med målene.”

Revisjonsbevis

1. Målformuleringer har begrensninger mht hvor egnet de er til å styre etter og mht oppfyllelse av sikkerhetsprogrammets krav om at de skal ivareta prinsippet om kontinuerlige forbedringer. (Det registreres for eksempel forhold som MTAB kan påvirke og ikke kan påvirke i samme mål, flere mål omfatter forhold der tidligere mål og måloppnåelse ikke kan utvikles videre)
2. Mål om koppelavsliting rapporteres årlig til MTAS fra MTAB slik at styring etter mål i løpet av året ikke skjer.
3. Det kunne ikke redegjøres for at hensiktsmessigheten av målene var evaluert i ledelsens gjennomgang. Det ble i denne sammenheng vist til at det nylig er skjedd et skifte av daglig leder.
4. Trafikksikkerhetsmål er ikke formelt forankret i styringssystemet.
5. Resultater for måloppnåelse skal finnes i månedsrapport (Jf. dok 18.04.01) som presenteres på ledelsens gjennomgang. Den er bare laget halvårsvis og gir derved begrenset underlag for løpende styring.

Avvik 6

MTAS gjennomfører ikke interne revisjoner på en systematisk måte.

Ledelsen foretar ikke regelmessig en gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet for å forsikre seg om at det er hensiktsmessig, tilstrekkelig og virker effektivt.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 4-4

”Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre interne revisjoner av sikkerhetsstyringssystemet for å vurdere om det er tilfredsstillende implementert, vedlikeholdt og om det tilfredsstillende krav i eller i medhold av jernbaneloven, samt kravene til sikkerhetsstyringssystem som jernbanevirksomheten har etablert.”

”Jernbanevirksomhetens ledelse skal regelmessig foreta en gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet for å sikre at det er hensiktsmessig, tilstrekkelig og virker effektivt.”

Revisjonsbevis

1. Det er mangler ved styring, gjennomføring og oppfølging av interne revisjoner. For eksempel:
 - Intern revisjon av 30.6.09:
 - revisjonsfunn blir ikke klassifisert, til tross for at flere funn er avvik fra interne bestemmelser og forskriftkrav

- brudd på forskriftskrav ble angitt å skulle utbedres snarest uten konkret tidsfrist, fremdeles var ikke alle disse korrigeret
 - tiltak var ikke ført inn i SOP som bestemt (begrunnet med at det var så mye)
 - Ingen andre revisjoner gjennomført i 2009
 - Det er ikke fastsatt noen frekvens på gjennomføring av interne revisjoner eller prinsipper for å følge opp hele systemet systematisk i løpet av en periode
 - Rapport av 17.08.10: Det ble ikke gjennomført tiltak mot avvik 5. Begrunnelsen var at det ikke var enighet om avviket som fremkom i en ferdigstilt rapport fra intern revisjon.
 - Leverandørrevisjon av MTAB ble sist utført i 2008 (datert 07.05.2008) i regi av LKAB med observatør fra MTAS. Revisjonskriterier var ISO 9001 og ISO 14001 og ikke jernbanelovgivningen og krav i eget sikkerhetsstyringssystem. MTAS regner dette som en av sine leverandørrevisjoner. Oppfølging av rapporten skjedde gjennom registrering i LKAB's revisjonsdatabase. Det ble påpekt i sluttmøtet at MTAS betsilte revisjonen av LKAB. Det er ingen avtale med LKAB om gjennomføring av interne revisjoner.
2. Det kunne ikke vises til at ledelsens gjennomgang omfatter en evaluering av sikkerhetsstyringssystemet for å vurdere hensiktsmessighet og tilstrekkelighet mht å håndtere risiko.
 3. Ledelsens gjennomgang gjennomføres ikke med den frekvens som er bestemt i sikkerhetsprogram og dok 18.11.1 (kravet er min. månedlig)

Avvik 7

MTAS sitt styringssystem har mangler mht å være tilpasset virksomheten. Det er ikke i tilstrekkelig grad utarbeidet interne bestemmelser som er nødvendig for at virksomheten skal drive sikkerhetsmessig forsvarlig.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 4-3 første og annet ledd

"Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktivitet som drives og skal omfatte alle forhold knyttet til virksomheten, herunder bruk av leverandører. Videre skal det tas hensyn til risikoforhold som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparts virksomhet.

Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig og som utfyller krav i eller i medhold av jernbaneloven."

Revisjonsbevis

Det er ikke etablert en prosedyre for avviksbehandling. (Prosedyre 18.09.04 omhandler behandling av driftsmessige avvik).

Framføringsregler er ikke tilpasset virksomheten. Som eksempler kan nevnes:

1. Klargjøring av tog Punkt 4.2.2: "Blir den automatisk virkende trykkluttbrems av en eller annen grunn ubrukbar underveis, kan toget unntaksvis fremføres håndbremsset frem til første stasjon. Underretning om dette skal gis togleder." Flere av de intervjuede kunne opplyse at dette ikke ville være gjennomførbart.
2. Klargjøring av tog Punkt 4.2.1.6: Bremsesgrupper inneholder regler for bremsesgrupper som ikke benyttes av MTAS.
3. Kriterier som visitør skal bruke for å vurdere påsporing av avsporet materiell er lite konkrete (jf kap. 7.4.1 i framføringsbestemmelser). Intervjuet visitør oppgav at han anså det som nødvendig å måle avstand mellom hjulskiver selv om det ikke var satt som krav i kriterier.

Avvik 8

Det er ikke etablert akseptkriterier for alle forhold av betydning for sikkerheten.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 5-1

"Jernbanevirksomheten skal ha akseptkriterier for alle forhold av betydning for sikkerheten, vurdert ut fra sannsynlighet og konsekvens. Vurderingene som ligger til grunn for utformingen av kriteriene skal fremgå."

Revisjonsbevis

Det er ikke etablert akseptkriterier for alle forhold av betydning for sikkerheten. For eksempel er det etablert akseptkriterier for togframføring, men ikke for skifting. Det er ikke etablert akseptkriterier for materielle verdier, bare for ansatte og 3. part.

Avvik 9

Det er mangler hva gjelder gjennomføring av risikoanalyser.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 5-2

"Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre risikoanalyser som er nødvendige for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig. Risikoanalysene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser.

Det skal gå klart fram hva som er formålet med den enkelte analysen og hvilke forutsetninger og avgrensninger som er lagt til grunn."

Revisjonsbevis

1. Overordnet risikoanalyse "Operative SKF for MTAS av 14.06.02" er ikke oppdatert. Den er angitt som "ikke gjeldende" i uformell oversikt. I oversendelse av

dokumentasjon i forkant av revisjonen fremkommer at "Sikkerhetsanalyse av 2002 er kun delvis gyldig da EL15 lok er avviklet og nye lok og vogner er tatt inn. ..."

2. Overordnet risikoanalyse "Operative SKF for MTAS" av 14.06.02 angir ikke forutsetninger. Det er derfor vanskelig å ta stilling til gyldighet.
3. MTAS gjennomfører nå en risikoanalyse for å vurdere om gjennomført endring på materiell (IORE) våren 2010 introduserer nye farer.

Avvik 10

MTAS følger ikke systematisk opp forutsetninger, avgrensninger og resultater av risikoanalyser.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 5-3

"Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikoanalysene."

Revisjonsbevis

1. Overordnet risikoanalyse "Operative SKF for MTAS" av 14.06.02 angir ikke forutsetninger. Det er derfor vanskelig å ta stilling til gyldighet.
2. Anbefalinger ble opplyst å bli fulgt opp i en farelogg og ikke i SOP som bestemt. Fareloggen inneholder ikke forutsetninger. Fareloggen er ikke et dokument som er forankret i sikkerhetsstyringssystemet og blir ikke fulgt opp i ledelsens gjennomgang slik som SOP. Risikoanalyse "Operative SKF for MTAS" av 14.06.02 er ikke ført opp i farelogg.
3. Forutsetninger i risikoanalyse følges ikke opp systematisk.
4. Risikoanalyse "Operative SKF for MTAS" (s.32 og 34) angir at fører må ha ekstra oppmerksomhet når ATC er koplet ut. Punkt 7.4.2 i dokument "MTAS uregelmessigheter og feil" er ikke S-merket når ATC slås av, mens for eksempel innmating av togdata i ATC er S-merket.

Avvik 11

MTAS har ikke en samlet oversikt over de risikoanalyser som er utført.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 5-4 andre ledd

"Jernbanevirksomheten skal ha en samlet oversikt over de risikoanalyser som er utført. Det skal sikres konsistens mellom analyser som bygger på hverandre."

Revisjonsbevis

Det finnes ikke en oppdatert, styrt oversikt over utførte og gjeldende risikoanalyser.

Avvik 12

Kompetansekrav og opplæringsprogrammer er mangelfulle.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 6-4

"Jernbanevirksomheten skal ha krav til kompetanse for personell som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten.

Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for å sikre personellet kompetanse."

Revisjonsbevis

1. Det er ikke etablert opplæringsprogrammer for alt personell (for eksempel prod.leder terminal, prod.leder vedlikehold), men det gjennomføres av og til gapanalyser (senest i 2004) for å identifisere kompetansebehov og tiltak.
2. Det ble opplyst at en del av gapanalysene også innebar en vurdering av kompetansekravene, ikke bare oppfyllelsen av dem. Det er likevel konstatert mangelfull systematikk i kompetansekravene og i utformingen av disse. Som eksempler kan nevnes:
 - Det er begrenset samsvar mellom oppgaver og kompetansekrav.
 - Det mangler krav til jernbanekompetanse og erfaring for viktige stillinger for eksempel sikkerhetsansvarlig.

Avvik 13

MTAS har ikke utstedt autorisasjonsbevis til førere av terminallok som kjører på en begrenset del av det nasjonale jernbanenettet ("Olivinsporet"). Ikke alle førere av terminallok som kjører på "Olivinsporet" har nødvendige kvalifikasjoner for å kunne autoriseres ved at de ikke har bestått eksamen fra offentlig godkjent fagskole.

Avvik fra:

Autorisasjonsforskriften § 4

Førere av trekkraftkjøretøy skal ha bestått eksamen fra offentlig godkjent fagskole. Dette gjelder ikke:

- a) Førere som er utdannet som lokomotivførere hos jernbanevirksomhet i Norge før 1. juli 2005.
- b) Førere av skinnetraktor.
- c) Førere utdannet i annen EØS-stat eller førere med utdanning fra land utenfor EØS dersom utdanningen er sammenlignbar med norsk utdanning.

Autorisasjonsforskriften § 14

"Førere av trekkraftkjøretøy skal ha autorisasjon. Autorisasjon gis av den som driver jernbanevirksomhet. Autorisasjon kan bare gis til personell som gjennom teoretiske og praktiske prøver har vist at de tilfredsstillende kompetansekrav som stilles i forskriften her,

tilfredsstill krav til fysisk og psykisk helse og for øvrig er skikket til å utføre arbeidsoppgaver som er tillagt førere av trekkraftkjøretøy på en sikker måte.

Det skal utstedes et autorisasjonsbevis som minst skal inneholde:

Navn og adresse på jernbanevirksomheten som har gitt autorisasjonen

Navn på føreren

Utstedelsesdato og gyldighetstid

Hvilke typer trekkraftkjøretøy føreren kan kjøre.

Hvilke strekninger føreren kan kjøre

Eventuelle begrensninger i autorisasjonen

Autorisasjonen skal fornyes minst hvert 5. år. ”

Revisjonsbevis

1. MTAS har ikke utstedt autorisasjonsbevis til førere av terminallok som kjører på det nasjonale jernbanenettet ("Olivinsporet").
2. Noen av MTAS sine førere av terminallok som kjører på det nasjonale jernbanenettet er godkjent av MTAS i perioden 2005-2007. Disse førerne har fått intern opplæring som terminallokkførere fra MTAS. De har alle en tidligere utdanning som konduktører.

Merknad:

MTAS har ikke søkt unntak fra kravet om autorisasjon for ovennevnte førere.

Avvik 14

Beredskapen er ikke basert på oppdaterte analyser.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 7-1 første ledd

"Jernbanevirksomheten skal ha beredskap for nødsituasjoner. Beredskapen skal være basert på resultatet av analyser og være beskrevet i egne beredskapsplaner."

Revisjonsbevis

Beredskapsanalyse av linje og terminalområde er fra 2002. Beredskapsanalyse er ikke gjennomgått med tanke på oppdateringsbehov etter øvelser og faktiske hendelser.

Avvik 15

MTAS sikrer ikke at alle jernbanehendelser/alvorlige jernbanehendelser blir rapportert og registrert internt

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 8-1

”Jernbanevirksomheten skal sikre at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser blir rapportert og registrert internt.”

Revisjonsbevis

MTAS sikrer ikke at alle jernbanehendelser/alvorlige jernbanehendelser blir rapportert og registrert internt

1. Det kunne ikke vises til at tekniske feil på vogner som er avdekket i forbindelse med kontroll/visitasjon/vedlikehold som har betydning for sikkerheten blir rapportert og registrert som jernbanehendelser/ alvorlige jernbanehendelser. Feil på ATC systemet underveis som fører til at toget må framføres videre uten virksom ATC rapporteres og registreres ikke som forhold som har betydning for sikkerheten (jernbanehendelse).
2. Alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser i form av tekniske feil og tilstander rapporteres og behandles i svært liten grad i systemet for uønskede hendelser.

Avvik 16

MTAS registrerer ikke alle avvik fra interne bestemmelser av betydning for å oppfylle krav i eller i medhold av jernbaneloven.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 8-3 første ledd

”Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra interne bestemmelser av betydning for å oppfylle krav i eller i medhold av jernbaneloven. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten enkeltvis og i forhold til andre avvik.”

Revisjonsbevis

1. Gjennomføring av vedlikehold på terminallok 11 viser at 250 timers intervall er overskredet med mer enn 10%. Forholdet er ikke avviksbehandlet.
2. Det er ikke etablert en prosedyre for avviksbehandling. (Prosedyre 18.09.04 omhandler behandling av driftsmessige avvik).

Avvik 17

MTAS rapporterer ikke alle rapporteringspliktige jernbanehendelser/ alvorlige jernbanehendelser vedrørende sikkerhetsmessige tekniske forhold til Statens jernbanetilsyn.

Avvik fra:

Rapporteringsforskriften § 5 første ledd

”Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse skriftlig til både undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten så snart som mulig og senest innen 72 timer. Rapportering kan skje elektronisk.”

Rapporteringsforskriften § 6 første ledd

”Jernbaneverkset skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager. Rapportering kan skje elektronisk.”

Revisjonsbevis

MTAS rapporter ikke alle rapporteringspliktige jernbanehendelser/ alvorlige jernbanehendelser vedrørende sikkerhetsmessige tekniske forhold til Statens jernbanetilsyn.

Avvik 18

MTAS har ikke nødvendig kontroll på utført vedlikehold.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 11-2 annet ledd

”Jernbaneforetaket skal vedlikeholde det rullende materiellet. Vedlikeholdet skal sikre at ingen systemer, deler eller komponenter forringes så mye at det fører til funksjonssvikt. Blant annet skal sikkerhetsmessige slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler være angitt, og terminer for vedlikehold og utskifting for alle sikkerhetskritiske komponenter skal være angitt. Jernbaneforetaket skal ha kontroll på utført vedlikehold.”

Revisjonsbevis

1. Det er mangler ved MTAS sin styring av vedlikehold av rullende materiell. For eksempel: MTAS har ikke oversikt over hvorvidt linjelok vedlikeholdes innen fastsatte vedlikeholdsterminer. De har i praksis ikke on-line tilgang til MTABs vedlikeholdsstyringssystem (MAXIMO), men har heller ikke bedt om innsyn for å overvåke overholdelse av vedlikeholdsterminer. MTAS kan få innsyn for eksempel gjennom leverandørrevisjoner, men leverandørrevisjon av MTAB ble sist utført i 2008 i regi av LKAB med observatør fra MTAS. Se tidligere kommentar
2. dokumentert og er opplyst å være en videreføring av tidligere praksis.
3. Gjennomføring av vedlikehold på terminallok 11 viser at 250-timers intervall er overskredet med mer enn 10%.
4. Det kan ikke dokumenteres fullt ut at alle punkter i terminkontrollene av terminallok er utført.
5. Kriterier som visitør skal bruke for å vurdere påsporing av avsporet materiell er lite konkrete (jf kap. 7.4.1 i framføringsbestemmelser). Intervjuet visitør oppgav at han anså det som nødvendig å måle avstand mellom hjulskiver selv om det ikke var satt som krav i kriterier.
6. MTAB utfører alt vedlikehold av linjelok og vogner for MTAS. Avtalen med MTAB er svært mangelfull bla ved at den:
 - Ikke dekker vedlikehold av linjelok
 - Ikke gir MTAS adgang til å gjennomføre revisjoner hos MTAB
 - Ikke setter krav til kompetanse, rapportering av jernbaneulykker, jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser, vedlikeholdsprosedyrer eller styringssystem hos MTAB

7. Euromaint brukes av og til til vedlikehold av terminallok. MTAS har ikke en avtale med Euromaint (MTAS viste til at de er med i MTABs overordnede avtale med Euromaint, men denne avtalen er ikke signert enda).

5 Observasjoner

Det er ikke registrert observasjoner

6 Andre forhold

Det ble ikke notert andre problemstillinger.

7 Gjennomføring

Formøte : Ikke gjennomført

Dokumentasjonsgjennomgang : Oktober 2010

Åpningsmøte : 19.10.2010

Feltarbeid : 19.-21.10.2010

Sluttmøte : 21.10.2010

Vedlegg 1 – MTAS' egen dokumentasjon

Følgende av MTAS' dokumenter er gjennomgått før feltarbeidet:

- Dok. 18.02 Sikkerhetsstyringsprogram, 01.09.10
- Stillingsbeskrivelser/funksjonsbeskrivelser for:
 - Driftssjef, 25.10.05
 - Linjelokfører, 30.01.06
 - Mekaniker RM, 18.09.06
 - Produksjonsleder Terminal, 19.10.06
 - Produksjonssjef, Vedlikehold, 13.10.09
 - Sikkerhetsansvarlig, 25.10.05
 - Vognvisitør. 19.10.06
 - Daglig leder. 06.10.09
- Dok 18.04.01 Fastsetting og oppfølging av trafikksikkerhetsmål, 01.09.04
- Dok 18.07.01 Opplæring..., 01.09.10
- Dok 18.09.02 Utredning og rapportering av jernbaneulykker. 01.08.04

Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet

Stikkprøver i feltarbeidet

- Dok 18.09.04, Ver. 01.09.04 Avviksbehandling.
- Logg over risikoanalyser, Udatert, ikke styrt
- Farelogg 70410004 TN 1 vedl. A, udatert
- Farelogg 68 vogner, udatert
- Dok 18.12.02, Ver. 1.7.10, Varslingsliste Driftssjef, uhell
- Driftspersonale Terminale Oktober 2010
- Kompetansedokumentasjon, godkjenning som terminallokfører, diverse personell
- Dok 18.10.01, Ver. 10.07.04. Interne revisjoner
- Dok 18.10.02, Ver. 01.07.04. Eksterne revisjoner
- Rapport, Intern revisjon MTAB, Vognvedlikehold. 13.05.2008.
- Rapport, Intern revisjon av MTAS, Mottak og distribusjon av meddelelser, 17.08.10
- Dok MTAS10057, Ver. 28.03.06. Lokleder, stillingsbeskrivelse
- Dok 18.01, Ver.01.08.04. System for sikkerhetsstyring
- Notat fra Scandpower, Ledelsens gjennomgang 11.8.09.
- Intern opplæringsplan, Linjelokfører ved MTAS, 01.09.2010