

Malmtrafikk AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr. 22-11

Malmtrafikk AS TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 22-11
Saksnr: 11/1166 FELLES-63
Revisjonsdato: 13. - 14. oktober 2011
Foretak: Malmtrafikk AS
Kontaktperson: Heidi K. Rondestvedt
Revisjonslag: Geir-Rune Samstad, Statens jernbanetilsyn, Ledende revisor
Snorre W. Steen, Arctic Safety, Fagrevisor

Rapportens innhold

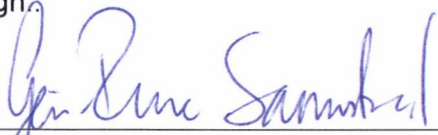
Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av sikkerhetsstyringssystemet som gjelder for Malmtrafikk AS (MTAS).

Hovedkonklusjon

MTAS har gjort forbedringer innen kompetanse- og leverandørstyring siden forrige tilsynsrevisjon (rapport 12-10). Sikkerhetsstyringen er styrket, men det konstateres mangler i forbindelse med avvikshåndteringen.

Utarbeidet dato: 23.11.2011

Sign.:



Geir-Rune Samstad
Revisjonsleder

Godkjent dato: 24. 11. 2011

Sign.:



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
4.1 Avvik 1.....	6
4.2 Avvik 2.....	6
4.3 Avvik 3.....	7
4.4 Avvik 4.....	7
4.5 Avvik 5.....	8
4.6 Avvik 6.....	8
5. Observasjoner.....	9
6. Andre forhold	9
7. Gjennomføring	9
Vedlegg 1 – Malmtrafikk AS' egen dokumentasjon	10
Vedlegg 2 – Stikkprøver fra feltarbeidet.....	11

1. Innledning

Malmtrafikk AS fikk 14. april 2011 sikkerhetssertifikat for godstransport på det nasjonale jernbanenettet.

Statens jernbanetilsyns revisjon hadde som mål å avklare hvorvidt Malmtrafikk AS gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjonen skulle spesielt fokusere på intern oppfølging av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser, kompetansestyring, vedlikeholdsstyring, leverandørstyring, interne revisjoner og ledelsens gjennomgåelse.

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 korrigering av avvik innenfor en tidsfrist. Ved alvorlige regelverksbrudd kan Statens jernbanetilsyn pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller også å trekke sikkerhetssertifikatet 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.

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og arbeid på stedet hos Malmtrafikk AS i Narvik. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell, og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

2. Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter ble benyttet som grunnlag i revisjonen:

- 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 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften).
- Forskrift 11. april 2011 nr. 389 om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften).
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 379 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser (varslings- og rapporteringsforskriften).
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 378 om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesforskriften).
- 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).
- Forskrift 29. februar 2008 nr. 240 om togframføring på det nasjonale jernbanenettet (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

Malmtrafikk AS sin egen dokumentasjon som er benyttet ved dokumentgjennomgang og arbeid på stedet er beskrevet i vedlegg 1 og 2.

3. Revisjonsomfang

Revisjonen dekket Malmtrafikk AS' jernbanevirksomhet som utføres under deres sikkerhetssertifikat del A og B i Norge. Revisjonen omfattet gjennomgang av dokumenter, intervjuer av ledelse og medarbeidere og undersøkelser knyttet til godstransport. Intervjuer og undersøkelser ble gjennomført hos Malmtrafikk AS, Malmveien 150, Narvik.

Malmtrafikk AS omtales i det videre som MTAS.

4. Avvik

4.1 Avvik 1

MTAS har ikke en oversikt over alle bestemmelser som inngår i sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2 andre ledd

"Virksomheten skal ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt."

Revisjonsbevis

1. MTAS har ikke en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet hvor f.eks. status for gyldighet er angitt.
2. MTAS har ikke interne bestemmelser for registrering og oppfølging av avvik fra interne bestemmelser. Det ble opplyst at avviksprosedyre fra LKAB ble benyttet.

4.2 Avvik 2

MTAS har ikke interne bestemmelser som skal sikre overholdelse av alle relevante krav i jernbanelovgivningen.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3

"Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

Prosedylene og/eller bestemmelsene skal sikre overholdelse av gjeldende, nye og endrede tekniske og operasjonelle standarder og andre krav fastsatt i:

- a) jernbanelovgivningen, herunder forskrifter om tekniske spesifikasjoner (TSI),
- b) andre relevante regler,
- c) enkeltvedtak truffet av myndighetene.

Prosedylene og/eller bestemmelsene skal sikre samsvar med standarder og andre krav i hele virksomhetens og de enkelte delsystemenes livssyklus."

Revisjonsbevis

1. MTAS har ikke interne bestemmelser for registrering og oppfølging av avvik fra interne bestemmelser. Det ble opplyst at avviksprosedyre fra LKAB ble benyttet.
2. MTAS har ikke implementert forskrift om felles sikkerhetsmetoder for risikoanalyser i sitt sikkerhetsstyringssystem, og vurderer dermed heller ikke vesentlige endringer eller gjennomfører revisjoner i henhold til denne forskriftens krav.
3. MTAS har ikke etablert risikoakseptkriterier for alle forhold av betydning for sikkerheten.
4. Stikkprøver brukes som et styringsverktøy, men det er ikke beskrevet i styringssystemet hva stikkprøver innebærer eller hvilke krav som stilles til registrering.

4.3 Avvik 3

MTAS mangler dokumenterte planer, med tiltak og fremdrift, som viser når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-3

"Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide kvalitative og kvantitative mål som er egnet til å opprettholde og, i den grad det er nødvendig, forbedre sikkerheten. Målene skal utformes i tråd med virksomhetens sikkerhetspolitikk. Videre skal målene være utformet slik at resultatene av arbeidet med sikkerheten kan sammenlignes med målene.

Jernbanevirksomheten skal ha planer som viser når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås."

Revisjonsbevis

1. MTAS kunne ikke fremvise planer for å nå alle etablerte sikkerhetsmål, f.eks. for PASS-hendelser og antall slaghjul.
2. MTAS fastsetter trafikkisikkerhetsmål, men kunne ikke redegjøre for i hvilken grad besluttede tiltak bidrar til å oppnå målene.

Merknad: MTAS fastsetter mål for sikkerhet og følger indikatorer i ledermøter og ledelsens gjennomgåelse, men det kunne ikke redegjøres for konkrete fremdriftsplaner og dokumenterte vurderinger av de vedtatte tiltaks forventede effekt.

4.4 Avvik 4

MTAS' risikoakseptkriterier er ikke utformet i henhold til kravene i jernbanelovgivningen.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-4

"Den øverste ledelsen har ansvaret for å etablere risikoakseptkriterier for blant annet enkeltrisiko for passasjerer, personell, inkludert leverandørers personell, brukere av planoverganger, personer som befinner seg på jernbaneanlegg ulovlig, tredjepersoner, jernbanemateriell, jernbaneinfrastruktur, eiendom utenfor jernbanen, samt for samfunnsrisiko. Risikoakseptkriteriene skal være basert på sannsynlighet (frekvens) og konsekvens. Vurderingene som ligger til grunn for utformingen av kriteriene skal dokumenteres."

Revisjonsbevis

1. MTAS har ikke etablert risikoakseptkriterier for alle forhold av betydning for sikkerheten.
2. Angitte risikoakseptkriterier i sikkerhetsstyringsprogrammet er ikke basert på sannsynlighet og konsekvens.

4.5 Avvik 5

MTAS sikrer ikke at revisjoner systematisk dekker alle områder av sikkerhetsmessig betydning.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-1

"Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av sitt sikkerhetsstyringssystem for å vurdere om det er tilfredsstillende implementert, vedlikeholdt og om det tilfredsstiller krav i eller i medhold av jernbanelovgivningen, samt kravene i sikkerhetsstyringssystemet som jernbanevirksomheten har etablert.

Jernbanevirksomhetene skal systematisk gjennomføre revisjoner av leverandører for å vurdere om leverandører overholder krav i eller i medhold av avtaler.

Revisjoner skal gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk, vedtatte revisjonsprogrammer og på en måte som ivaretar objektivitet og uavhengighet."

Revisjonsbevis

1. MTAS har ikke beskrevet hvordan det interne revisjonsprogrammet systematisk sikrer revisjon av alle områder av sikkerhetsmessig betydning.
2. Revisjonsprogrammet er ikke styrt.
3. MTAS har ikke implementert forskrift om felles sikkerhetsmetoder for risikoanalyser i sitt sikkerhetsstyringssystem, og vurderer dermed heller ikke vesentlige endringer eller gjennomfører revisjoner i henhold til denne forskriftens krav.

4.6 Avvik 6

MTAS registrerer og følger ikke opp alle avvik fra interne bestemmelser, og tar ikke systematisk stilling til avvikenens isolerte og samlede betydning for sikkerheten.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4 1. ledd

"Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenens betydning for sikkerheten, både isolert og i forhold til andre avvik."

Revisjonsbevis

1. MTAS har ikke interne bestemmelser for registrering og oppfølging av avvik fra interne bestemmelser. Det ble opplyst at avviksprosedyre fra LKAB ble benyttet.
2. Planlagt revisjon nummer 07-11 ble utsatt uten at MTAS kan dokumentere en avviksbehandling av utsettelsen. Utsettelsen ble behandlet i ledergruppen, men ikke registrert som avvik.
3. MTAS kunne ikke vise til at avvikenens betydning for sikkerheten, isolert og i forhold til andre avvik, blir vurdert.
4. Manglende signatur for sirkulærer avdekket i stikkprøver følges ikke opp som avvik fra bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet. MTAS følger opp slike brudd enkeltvis.
5. Revisjonsavvik fra interne revisjoner og revisjoner av leverandører registreres ikke i SOP (sikkerhetsoppfølgingsplan), men følges opp av ansvarlig for den gjennomførte revisjonen.

5. Observasjoner

Det ble ikke notert observasjoner under revisjonen.

6. Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under inspeksjonen.

7. Gjennomføring

Formøte	: Ikke avholdt
Dokumentasjonsgjennomgang	: 28.09.2011 – 12.10.2011
Åpningsmøte	: 13.10.2011
Arbeid på stedet	: 13. - 14.10.2011
Sluttmøte	: 14.10.2011

Vedlegg 1 – Malmtrafikk AS' egen dokumentasjon

Følgende av Malmtrafikk AS' dokumenter ble gjennomgått før arbeidet på stedet.

Dokumenttittel	Dokument-nummer	Dato /rev.nr.	Kommentar
Sikkerhetsstyringsprogram for MTAS	18.02	01.08.2011/I	
Trafikksikkerhetsmål MTAS 2011		01.08.2011/B	
Organisasjon MTAS			Udatert
Stillingsbeskrivelse Daglig leder ved MTAS		26.09.2011/B	
Stillingsbeskrivelse Driftssjef		26.09.2011/B	
Stillingsbeskrivelse Produksjonssjef Terminal		26.09.2011/B	
Stillingsbeskrivelse Produksjonssjef vedlikehold		26.09.2011/B	
Stillingsbeskrivelse Sikkerhetssjef		26.09.2011/B	
Stillingsbeskrivelse Lagleder		26.09.2011/B	
Ledelsens gjennomgåelse	18.11.03	01.08.2011/C	
MTAS Ledelsens gjennomgang referat		21.01.2011	
MTAS Ledelsens gjennomgåelse nr. 2 – 2011 Referat		07.09.2011	
Planlegging, gjennomføring og oppfølging av interne revisjoner	18.10.01	10.03.2011/C	
Revisjons- og stikkprøvelogg			Udatert
Leverandørstyring av sikkerhetskritiske tjenester og materiell	18.04.02	01.08.2011/E	
Autorisasjon av leverandører til MTAS	18.04.03	01.08.2011/B	
Oversikt over sikkerhetsrelaterte avtaler			Udatert
Opplæring og kompetanseutvikling i trafikksikkerhet	18.07.01	01.01.2011	
Oversikt over autorisasjon Linjelokførere MTAS			Gjeldende fra 01.06.2010 Utskrift fra 27.09.2011
Oversikt over risikoanalyser			Udatert

Vedlegg 2 – Stikkprøver fra feltarbeidet

Det ble foretatt en stor mengde stikkprøver, spesielt av registreringer. Under er sentrale dokumenter og registreringer for rapporten listet.

- Kompetanseplan med oversikt over oppdatering av kompetanse
- 18.07.01 "Opplæring og kompetanse utvikling i trafiksikkerhet"
- Maximo Lokrapport
- PJMT 004 "Kursplan for intern opplæring av skiftekonduktør ved Terminalen Øvre Ranger"
- "Fokus på sikkerhet – LKAB-MTAS", brosjyre for naboer til virksomheten