

Oslo trikken AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr. 2012-29

Oslo trikken AS

Tilsynsrapport

Rapport nr.: 2012-29
Saksnr: 12/2784
Revisjonsperiode: 30.10.2012 -01.11.2012
Foretak: Oslo trikken AS
Kontaktperson: Sikkerhetssjef Vidar Almsten
Revisjonslag: Kuno Lundkvist, revisjonsleder
Ine Ancher Grøn, observatør
Knut Sætorp, fagrevisor

Hovedkonklusjon

Sikkerhetsstyringssystemet er godt strukturert, men det er utfordringer knyttet til styring av leverandøren av vedlikeholdstjenester. Utover dette indikerte stikkprøvene at Oslo trikkens sikkerhetsstyringssystem er velfungerende innenfor de reviderte temaområdene.

Oslo trikkens arbeide med å klarlegge årsaker og iverksette korrigerende tiltak for avvik konstatert i perioden 2004-2012 må slutføres.

Utarbeidet dato: 02.01.2013

Sign.:


Kuno Lundkvist
Revisjonsleder

Godkjent dato: 2.1.2013

Sign.:


Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

1	Om revisjonen	4
2	Avvik	4
3	Observasjoner	8
4	Andre forhold	8
5	Gjennomføring	8

1 Om revisjonen

Bakgrunn

Oslotrikken AS (OT) fikk 4.4.2011 en tidsubegrenset tillatelse til trafikkvirksomhet, drift av kjørevei og trafikkstyring på sporvognsnettet i Oslo.

Gjennomføringen av revisjonen

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og intervjuer hos Oslotrikken AS (Økernveien 9, Oslo). Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

Revisjonsmål og -omfang

Revisjonen dekket rutiner og praksis knyttet til vedlikehold av rullende kjøretøy, beredskap mot ulykker og oppfølging av tilsynsrapport 2010-11.

Revisjonen er basert på stikkprøver.

Revisjonsfunn

Revisjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe revisjonsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonskriteriene er kravene som er stilt i, eller i medhold av, jernbanelovgivningen.

En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

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.

Revisjonsrapport

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

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.

Oppfølging av revisjonen

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene og iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik i forhold til alvorlighetsgrad. Virksomheten må selv vurdere alvorlighetsgrad og eventuelt behov for å prioritere gjennomføring av tiltak raskere enn frister tilsynet setter.

Ved alvorlige regelverksbrudd kan vi pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhets sertifikatet tilbake.

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

2 Avvik

Avvik 1 Oslo trikken AS har ikke tilstrekkelig styring av vedlikeholdsleverandøren.

Avvik fra: Kravforskriften § 4-3 første ledd vedrørende leverandørstyring

"Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktivitet som drives og skal omfatte alle forhold knyttet til virksomheten, herunder bruk av leverandører."

Revisjonsbevis:

1. Forholdet beskrevet i denne rapportens avvik 3 og som omhandler KTP/PE kan ikke dokumenteres å ha hatt behandling eller fokus i KTP/PEs ledelsens gjennomgang, og/eller vært grunnlag for KTP/PEs interne revisjoner.
Merknad 1: OT har via kontrakt ("Avtale om kjøp av vedlikehold av sporvognsmateriell") videreført og forpliktet vedlikeholdsleverandøren KTP/PE overfor kravene i jernbaneregulverket, herunder krav om ledelsens gjennomgang og interne revisjoner (jf. også kravforskriften § 4-4). KTP/PE-relaterte forhold omhandlet i rapportens avvik 3 er av en type og varighet som berører og har konsekvens for leverandørens og OTs sikkerhetsstyringssystem. Dette medfører at også KTP/PEs ledelse regelmessig må gjennomgå sitt sikkerhetsstyringssystem for å sikre at det er hensiktsmessig, tilstrekkelig og virker effektivt.
Merknad 2: Det kunne under revisjonen ikke klargjøres hvilken involvering KTP/PEs øverste ledelse har hatt i oppfølgingen av avvik og identifisering av korrigerende tiltak.
2. Det fremkommer ikke i KTP/PEs ledelsens gjennomgang (datert 30.8.12, dokument nummer PLG-2, versjon R00489) om ledelsen vurderer sitt styringssystem som hensiktsmessig, tilstrekkelig og om det virker effektivt, og/eller om det er vurdert og iverksatt nødvendige korrigerende tiltak.
Merknad 1: OT har via kontrakt ("Avtale om kjøp av vedlikehold av sporvognsmateriell") videreført og forpliktet vedlikeholdsleverandøren KTP/PE overfor kravene i jernbaneregulverket, herunder krav om ledelsens gjennomgang (jf. også kravforskriften § 4-4). Dette medfører at også KTP/PEs ledelse regelmessig må foreta en gjennomgang av sitt sikkerhetsstyringssystem for å sikre at det er hensiktsmessig, tilstrekkelig og virker effektivt.

3. Enkelte av KTP/PEs interne revisjoner er ikke gjennomført, og noen kan ikke dokumenteres å ha blitt fulgt opp. Dette gjelder revisjon 2011 Kompetansestyling i vognvedlikehold, og revisjon 2010 Stillverk Grefsen.
Merknad 1: OT har via kontrakt ("Avtale om kjøp av vedlikehold av sporvognsmateriell") videreført og forpliktet vedlikeholdsleverandøren KTP/PE overfor kravene i jernbaneregelverket, herunder krav om interne revisjoner (jf. også kravforskriften § 4-4). Dette medfører at også KTP/PEs ledelse regelmessig må foreta interne revisjoner for å vurdere om sikkerhetsstyringssystemet er tilfredsstillende implementert, vedlikeholdt og om det tilfredsstillende krav i eller i medhold av jernbaneloven.
4. Flere vogner kjører ut med enkelte defekte sandapparater. Forholdet er ikke formelt avviks- eller fravikshåndtert.
5. Inspeksjonsintervall for korrosjon og nedbøying knyttet til vognkasse SL95 er ikke registrert i vedlikeholdssystemet IFS.

Avvik 2 Enkelte interne bestemmelser i OT som utfyller krav i jernbanelovgivningen har mangler.

Avvik fra: Kravforskriften § 4-3, andre ledd

"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:

1. OT har innført en foreløpig praksis med mulighet til overkjøring av serviceintervall opp til 15 %. Praksisen er ikke registrert i virksomhetens styrende dokumentasjon.
Merknad 1: OT opplyser at forholdet blir fortløpende risikovurdert i forhold til sikkerhet og at det foreligger et møtereferat som er registrert i Doculive.
2. Fareregister er ikke oppdatert med alle rutiner knyttet til oppfølging av sprekker og korrosjonsproblemer i vognkasse SL95.
Merknad: Enkelte potensielle årsaker til brann er ikke tatt inn i fareregister, for eksempel gnistslukker (jf. Årsaksanalyse topphendelser, versjon 1.0, datert 19.8.10). OT opplyser at denne typen utstyr ikke er tatt inn i sikkerhetsoppfølgingsplanen etter en risikovurdering. Konklusjonen var at det er liten risiko knyttet til de aktuelle utstyrsenheterne.

Avvik 3 Det er ikke klarlagt årsaker og iverksatt korrigerende tiltak for flere avvik konstatert i perioden 2004-2012.

Avvik fra: Kravforskriften § 8-3, andre ledd.

"Jernbanevirksomheten skal klarlegge årsaker og iverksette korrigerende tiltak for å begrense skade og ulemper, samt hindre at avvik oppstår igjen. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er korrigert skal det ved behov iverksettes nødvendige kompenserende tiltak."

Revisjonsbevis:

1. Et større antall registrerte avvik er fortsatt åpne. Avvik er konstatert i perioden 2004-2012. Dette inkluderer bl.a. mange avvik fra revisjoner av leverandør av vedlikeholdstjenester for rullende materiell (KTP/PE).
Merknad 1: Forholdet er systematisert (excel-ark Revisjonsoppfølging oversikt, versjon 2) og følges opp av OT, og er behandlet i OTs ledelses gjennomgang.
Merknad 2: Se også avvik 1.

Avvik 4 Enkelte forhold konkludert i analyser/rapporter er ikke fulgt opp.

Avvik fra: Kravforskriften § 5-3.

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

Revisjonsbevis:

1. Enkelte forhold konkludert i analyser/rapporter og som krever oppfølging er ikke registrert eller fulgt opp.

Avvik 5 Det er enkelte mangler i beredskapen knyttet til analyseunderlag og tiltak.

Avvik fra: Kravforskriften § 7-1, første ledd.

"Beredskapen skal være basert på resultatet av analyser og være beskrevet i egne beredskapsplaner."

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke satt målbare ytelseskrav til beredskapsinnsats og utstyr.
Merknad: Det er satt krav til det antall ambulanser som ansees nødvendig.
2. Enkelte tiltak beskrevet i beredskapsanalyse (Oppdatert beredskapsanalyse – 2012 Analyserapport, versjon 1.0, datert 26.3.2012) gjenstår å videreføre.
Merknad: jf. avvik 4.

3. Noen tiltak beskrevet i risikoanalyse (Fremføring av sporvogn, Overordnet risikoanalyse, versjon 1.0, juli 2008, kapittel 9.2) er ikke omhandlet i OTs beredskapsanalyse. Dette gjelder behov og assistanse fra OBRE.

Merknad: OT opplyser at det foreligger en dokumentert avtale fra 2005 med OBRE om samarbeid. Siste faktura fra OBRE er fra 17.02.12. Avtalen er formelt sett ikke forlenget og signert, men fortsatt lagt til grunn av begge parter.

Avvik 6 Det er enkelte mangler i beredskapen knyttet til øvelser.

Avvik fra: Kravforskriften § 7-2, første ledd.

"Jernbanevirksomheten skal regelmessig gjennomføre øvelser for å verifisere at beredskapen fungerer etter sin hensikt."

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke foretatt beredskapsøvelser som involverer og trener trafikkledere og førere i deres beredskapsfunksjoner.

Merknad 1: OT opplyser at trafikkledere deltar i et utviklingsprogram hvor beredskap har vært en del av programmet, og hvor også erfaringer fra 22/7-hendelsene har vært tema.

Merknad 2: OT opplyser at førere har gjennomført brann-/førstehjelpsøvelse samt HMS-kurs. På HMS-kurset får førere praktisk erfaring i brannslukking.

3 Observasjoner

Det ble ikke notert noen observasjoner som følge av revisjonen.

4 Andre forhold

Det kunne under revisjonen ikke klarlegges om "Brodokument – Konsernstyring – prinsipper og retningslinjer" (versjon 1.01, datert 29.06.2006) fortsatt er gyldig. Dokumentet beskriver blant annet prinsipper (inkl. vedlikehold) som lå til grunn for omorganiseringen i KTP-konsernet.

5 Gjennomføring

Formøte	24. sept.
Åpningsmøte	30. okt.
Feltarbeid	30. okt. - 01. nov.
Sluttmøte	01. nov.