

## **LKAB Malmtrafikk AS**

# **TILSYNSRAPPORT NR. 2013-06**

## **Sikkerhetsstyring**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Konklusjon.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Avvik.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Observasjoner.....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Andre forhold.....</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Om revisjonen.....</b>	<b>8</b>
6.1	Administrative data.....	8
6.2	Gjennomføring av revisjonen.....	8
6.3	Revisjonsomfang.....	8
6.4	Revisjonskriterier.....	8
6.5	Om revisjonsfunn.....	8
6.6	Revisjonsrapport.....	9
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk.....	9
	<b>Vedlegg 1 – Hjemmelstekster.....</b>	<b>10</b>

## 1 Bakgrunn og mål

LKAB Malmtrafikk AS har siden 01.10.2012 tillatelse til å drive sidespor på terminalen Øvre Ranger i Narvik. Tillatelsen er gitt i medhold av forskrift om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og godsbane, samt sidespor, havnespor m.m. (tillatelsesforskriften).

LKAB Malmtrafikk AS har tidligere hatt sikkerhets sertifikat del A og del B på Ofofbanen. Denne aktiviteten er nå overtatt av LKAB Malmtrafikk AB.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt LKAB Malmtrafikk AS (MTAS) gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjonen omfattet sikkerhetsstyring med spesiell vekt på risikovurderinger, beredskap, trafikkstyring og vedlikehold av infrastruktur.

Revisjonen ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte årsprogram for tilsyn.

## 2 Konklusjon

Revisjonen viser at det er enkelte avvik knyttet til blant annet virksomhetens kontroll og vedlikehold av infrastrukturen på terminalen Øvre Ranger, risikovurderinger og beredskap knyttet til infrastrukturen og ferdigstillelse av dokumentasjonen av virksomhetens styringssystem for sikkerhet.

Virksomheten har selv identifisert mangler og forbedringspotensial i sitt sikkerhetsarbeid og har planlagt korrigerende tiltak.

LKAB Malmtrafikk AS har over lang tid driftet og vedlikeholdt infrastrukturen på terminalen. Organisasjonen består av erfarne og engasjerte medarbeidere, men er slank i forhold til aktivitetsnivå, som omfatter drift og vedlikehold og større prosjekterrelaterte oppgaver. Statens jernbanetilsyn vurderer hovedutfordringen for sikkerhetsstyringen til å være knyttet til virksomhetens gjennomførings- og oppfølgingskapasitet.

Rapportdato: 8.5.2013

Sign.:

  
Kuno Lundkvist  
Revisjonsleder

Sign.:

  
Erik Ø. Reiersøl-Johnsen  
Direktør

### **3 Avvik**

#### **Avvik 1 Det er enkelte mangler knyttet til kontroll og vedlikehold av infrastrukturen**

**Avvik fra:** Kravforskriften, § 10-4

#### **Revisjonsbevis:**

1. Enkelte anlegg/-enheter er ikke definert som del av infrastrukturen. Dette gjelder:
  - a. Bjelker over siloer, og som understøtter sporet. Disse er derfor heller ikke dekket av MTAS vedlikeholds/inspeksjonsprogram.
  - b. Lossebukker

Merknad 1: Bjelkene inngår ikke i virksomhetens infrastrukturregister. MTAS opplyser at bjelkene er definert som en del av bygningsstrukturen, og at bygget eies av LKAB Norge AS. Hverken MTAS eller LKAB Norge AS har noen inspeksjons-/vedlikeholdsoppfølging av bjelkene.

Merknad 2: Virksomheten har i etter gjennomføring av revisjonen sendt inn underlag for et vedlikeholds/inspeksjonsprogram for bjelkene (ref. web-sak 13/90-4).

2. Det foreligger ikke en entydig avgrensning av infrastrukturen på terminalen.

Merknad: For kontaktledning foreligger det en entydig definisjon av hvilket utstyr/anlegg som er MTAS ansvarsområde og hva som er ansvarsområdet til Jernbaneverket. MTAS opplyser at det er avtalt et møte med Jernbaneverket for å komme frem til en avtalefestet enighet om grensesnittene.

3. Virksomheten har et etterslep på oppfølging av elektriske komponenter knyttet til sporveksler.

Merknad: Virksomheten har kun en vedlikeholdsoperatør som planlegger, utfører og følger opp vedlikehold knyttet til infrastrukturen. MTAS opplyser at det vurderes inngått en vedlikeholdsavtale med en ekstern vedlikeholdsleverandør.

#### **Avvik 2 Avtaler med enkelte vedlikeholdsleverandører har en mangelfull regulering av bl. a. kompetansekrav**

**Avvik fra:** Kravforskriften, § 6-5

#### **Revisjonsbevis:**

1. Avtaler med enkelte vedlikeholdsleverandører har en mangelfull regulering av bl. a. kompetansekrav.

Merknad: MTAS opplyser at kontrakt med leverandør av servicetjenester for banegård respektive leverandør av jernbanetekniske vedlikeholdstjenester er planlagt gjennomgått og oppdatert.

### **Avvik 3 Virksomhetens risikoanalyse har enkelte mangler**

**Avvik fra:** Kravforskriften, § 5-2, første ledd

#### **Revisjonsbevis:**

1. Virksomhetens risikokartlegging for å identifisere sikkerhetskritiske funksjoner på infrastrukturen og identifisere behov for barrierer dekker ikke alle relevante anleggsdeler/utstyr, eksempel er bjelker i sporunderbyggingen i SILA

Merknad: Jf. også RA-0012, "Konseptanalyse 2012 av LKAB Malmtrafikk AS", datert 31.05.2012, punkt knyttet til § 3-2 Barrierer hvor det konkluderes med behov om å vurdere analyse med hensyn til hva av infrastrukturen som skal S-merkes.

### **Avvik 4 Virksomhetens beredskapsdokumentasjon har enkelte mangler**

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

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er enkelte mangler i virksomhetens beredskapsdokumentasjon, eksempler er:
  - Beredskapsanalyse bygger ikke på nåværende organisering og dekker ikke tekniske ressurser/barrierer
  - Noe motstridende informasjon i beredskapsanalyse og i beredskapsplan
  - Beredskapsanalyse og -plan omfatter ikke hvilken funksjon som skal sørge for jording av elektrisk anlegg

Merknad: Det er ikke gjennomført beredskapsøvelse i 2012, jf 18.04.01, "Fastsetting og oppfølging av trafiksikkerhetsmål og sikkerhetsoppfølging", (utgave A2, gyldig fra 01.01.2013). MTAS opplyser at manglende beredskapsøvelse i 2012 er formelt avviksbehandlet og en øvelse er planlagt gjennomført i april 2013.

### **Avvik 5 Det er enkelte mangler knyttet til forvaltningen av infrastrukturen på terminalen**

**Avvik fra:** Kravforskriften, § 10-1, første og tredje ledd

#### **Revisjonsbevis:**

1. Rullende materiell uten nødvendig godkjenning har vært i bruk for drift av infrastrukturen på terminalen. Det er ved etterkontroll konstatert at vedlikeholdsleverandører ikke kan dokumentere at det rullende materialet har nødvendig tillatelse, jf. kravforskrift §13-7.

Merknad: MTAS opplyser at virksomheten selv ikke har rullende materiell, men at den etter behov leier inn vedlikeholdsleverandører med rullende materiell som f. eks. linjepakkemaskin og skinnetraktor. MTAS opplyser videre at det nå ikke er noe rullende materiell i bruk for drift av infrastrukturen og at det nå er utarbeidet en prosedyre for kontroll av at godkjenning av rullende materiell, 18.17.03, "Kontroll av kjøretøy som benyttes ved infrastrukturarbeider på terminal "Øvre ranger", Narvik", (utgave A1, gyldig fra 15.03.2013). I tillegg har alle

vedlikeholdsleverandørene fått beskjed om at rullende materiell ikke kan benyttes før tillatelse fra Statens jernbanetilsyn foreligger.

2. "Avtale om tilgang til terminalen Øvre Ranger (ØR) LKAB Malmtrafikk AS", datert 01.06.2012, forplikter ikke MTAB til å overholde den til enhver tid gjeldende "Prosedyre for Terminal Øvre Ranger"

#### **Avvik 6 Det er enkelte mangler knyttet til intern oppfølging av avvik**

**Avvik fra:** Kravforskriften, § 8-3

##### **Revisjonsbevis:**

1. Avvikshåndteringen knyttet til hendelser og oppfølgingen av infrastrukturen har vært noe mangelfull, jf 18.09.04, "Avvik – rapportering, behandling og korrigerende tiltak", (utgave A, gyldig fra 01.02.2013).

Merknad: MTAS opplyser at avvikshåndteringen er innskjerpet og gjennomgått med linjelederne og avvikslogg er oppdatert.

#### **Avvik 7 Enkelte jernbanehendelser er ikke blitt rapportert til Statens jernbanetilsyn**

**Avvik fra:** Varslingsforskriften, § 6

##### **Revisjonsbevis:**

1. Enkelte jernbanehendelser er ikke blitt rapportert til Statens jernbanetilsyn, eksempler er personer i/ved spor i SILA-hall, materielltekniske feil med betydningen for sikkerheten, jf 18.09.01, "Varsling og rapportering i forbindelse med jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser", (utgave A2, gyldig fra 01.10.2013).

#### **Avvik 8 Det er enkelte mangler knyttet til dokumentasjonen av styringssystemet for sikkerhet**

**Avvik fra:** Kravforskriften, § 4-5

##### **Revisjonsbevis:**

1. Enkelte deler av virksomhetens dokumenterte styringssystem gjenstår å ferdigstille.

Merknad: Eksisterende dokumentasjon bygger til stor del på underlag fra når MTAS hadde sikkerhetssertifikat A. Etter at omorganisering, og at MTAS nå har tillatelse til sidespor, pågår det ennå et arbeid med å omarbeide og formalisere enkelte bestemmelser/prosedyrer/instruksjoner til MTAS nye situasjon.

2. Enkelte dokumenter i "Førers regelbok" er ikke oppdatert, dette gjelder strekningskart over terminalen ØR og prosedyre for Terminal Øvre Ranger.

Merknad: MTAS opplyser at det pågår et oppdateringsarbeid med "Førers regelbok".

3. Enkelte dokumenter har forskjellig status og navn i dokumentoversikt sammenlignet med det som er påført det enkelte dokument, eksempel er "Prosedyre for terminal Øvre Ranger", rev 6
4. Enkelte dokumenter er ikke oppdatert i forhold til beslutninger foretatt og nåværende organisasjon, eksempel er
  - nytt delmål knyttet til det overordnede trafikk sikkerhetsmålet, jf Ledelsens gjennomgang 28. januar 2013, punkt 7 kulepunkt 5
  - revidert sikkerhetspolitikk punkt 7 kulepunkt 10
  - 18.11.03, "Ledelsens gjennomgåelse", utgave A1, gyldig fra 01.072012
  - "Prosedyre for Terminal Øvre Ranger", kapittel 13.1

**Avvik 9 Det er enkelte mangler knyttet til ledelsens gjennomgang**

**Avvik fra:** Kravforskriften, § 4-4 andre ledd

**Revisjonsbevis:**

1. Det fremkommer ikke i referater fra ledelsens gjennomgang i virksomheten (referat datert 28. januar 2013) om ledelsen har konkludert med at systemet for sikkerhetsstyring er tilfredsstillende implementert, vedlikeholdt og om det tilfredsstillende stilte krav. Det er videre uklart hvordan siste ledelsens gjennomgang 2012 er fulgt opp.

## **4 Observasjoner**

**Observasjon 1 Radiokommunikasjon med lokfører har enkelte "dødsener".**

System for radiokommunikasjon med lokfører har enkelte "dødsener".

Merknad: MTAS opplyser at forholdet er under utredning. Virksomhetens vurdering er at trafikk sikkerheten ikke påvirkes.

**Observasjon 2 Enkelte merknader knyttet til virksomhetens tillatelse til sidespor er fortsatt åpne**

Enkelte forhold påpekt av SJT i brev (ref 12/536-12, datert 28.09.2012) knyttet til virksomhetens tillatelse til sidespor er fortsatt åpne, eksempler er merking av planoverganger og oppgavefordeling mellom MTAS og Jernbaneverket.

## **5 Andre forhold**

MTAS opplyser at:

- Det meste av aktivitetene (lossing, skifting, lasting, etc.) på terminalen er direkte knyttet til transportene av malm og tilsatsprodukter på Ofotbanen, og skjer under MTABs ansvar og MTABs sikkerhetssertifikat B.
- Virksomheten selv ikke har rullende materiell. Det leies etter behov inn vedlikeholdsleverandører med rullende materiell som f. eks. linjepakkemaskin og skinnetraktor.
- De skifterutinene, som er beskrevet i "Prosedyre for terminal Øvre Ranger" og som er til behandling for godkjenning i SJT, er de som følges i dagens praksis på terminalen.

- Spor som tilhører MTAS med tilknytning til havnesporet skal fjernes.
- Det foreligger planer om en større ombygging og utvidelse av infrastrukturen på terminal Øvre Ranger. Endringene skal legge til rette for en øket fleksibilitet og øket trafikk på det eksisterende området (bl a kjøreledning og flere veksler og spor).
- Det nyetablerte anleggsregisteret planlegges overført i et nytt vedlikeholdsstyringsystem (MAXIMO) som virksomheten planlegger innført.
- Flere interne revisjoner er utsatt fra 2012 for planlagt gjennomføring i 2013. Forholdet er formelt avvikshåndtert.

## 6 Om revisjonen

### 6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2013-06
Saksnr.:	13/90
Virksomhet:	LKAB Malmtrafikk AS
Kontaktperson:	Daglig leder Heidi K. Rondestvedt
Revisjonslag:	Liz Anette Stordahl, fagrevisor Geir Hagbø, fagrevisor Kuno Lundkvist, revisjonsleder

### 6.2 Gjennomføring av revisjonen

Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen. Tidspunktene for gjennomføringen var slik:

Åpningsmøte	19.03.2013
Feltarbeid	19.-20.03.2013
Sluttmøte	21.03.2013

### 6.3 Revisjonsomfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos LKAB Malmtrafikk AS og er knyttet til virksomhetens tillatelse til å drive infrastruktur (ref. brev datert 28.09.2012, 12/536-12). Revisjonen omfatter sikkerhetsstyring med spesiell vekt på risikovurderinger, beredskap, trafikkstyring og vedlikehold av infrastruktur.

### 6.4 Revisjonskriterier

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/>.

### 6.5 Om revisjonsfunn

Revisjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe revisjonsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.



**Avvik** defineres som manglende samsvar med bestemmelser i eller i medhold av norsk jernbanelovgivning.

**Observasjon** er forhold som ikke omfattes av definisjonen avvik, men som Statens jernbanetilsyn mener det er nødvendig å påpeke.

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

## **6.6 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.

Revisjonen er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

## **6.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk**

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse og å evaluere effekten av gjennomførte tiltak. Pålegg gis i et oversendelsesbrev der denne rapport følger som vedlegg.

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.

Der vi avdekker vesentlige mangler, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke tillatelsen tilbake. Se for øvrig [www.sjt.no](http://www.sjt.no) for mer informasjon.

## **Vedlegg 1 – Hjemmelstekster**

### **Kravforskriften § 4-4. Ledelsens gjennomgang og interne revisjon av sikkerhetsstyringssystemet**

*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.*

### **Kravforskriften § 4-5. Dokumentasjon**

*Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal være gjort tilgjengelig og kjent for alt personell i virksomheten med behov for slik tilgang.*

*Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser om styring og kontroll av dokumentene som inngår i sikkerhetsstyringssystemet. Dokumentasjonen skal være sporbar.*

### **Kravforskriften § 5-2. Risikoanalyser**

*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.*

### **Kravforskriften § 6-5. Kompetanse for personell hos leverandør**

*Jernbanevirksomheten skal sørge for at det er etablert krav til kompetanse for personell hos leverandører som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten. Videre skal jernbanevirksomheten påse at leverandørene har systemer som sikrer at personellet som utfører ovennevnte oppgaver har tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene.*

### **Kravforskriften § 7-1. Beredskap**

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

### **Kravforskriften § 8-3. Intern oppfølging av avvik**

*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.*

*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 kompensierende tiltak.*

### **Kravforskriften § 10-1. Generelle krav til forvaltning av infrastruktur**

*Jernbanevirksomheten skal sikre at infrastrukturen til enhver tid er utformet på en slik måte og er i en slik tilstand at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig. Det skal kun gis adgang til rullende materiell som er kompatibel med infrastrukturen.*

*Jernbanevirksomheten skal drifte og vedlikeholde infrastrukturen i henhold til nasjonale og internasjonale standarder.*

*Forutsetninger og begrensninger knyttet til infrastrukturens utforming skal legges til grunn for prosedyrer for drift og vedlikehold av infrastrukturen.*

### **Kravforskriften § 10-4. Kontroll og vedlikehold av infrastruktur**

*Jernbanevirksomheten skal føre kontroll med infrastrukturen. Jernbanevirksomheten skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.*

*Jernbanevirksomheten skal vedlikeholde infrastrukturen. 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. Jernbanevirksomheten skal ha kontroll på utført vedlikehold.*

### **Varslingsforskrift § 6. Rapportering av jernbanehendelse**

*Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager. Rapportering kan skje elektronisk.*

*Rapportering av jernbanehendelser skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten.*