

**Årlig møte med ledelsen i CargoNet AS**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 09-02**

**Årlig møte med ledelsen i CargoNet AS  
Tilsynsrapport**

**Rapport nr.:** 09-02  
**Arkivkode:** 02/106 - T632  
**Møtedato:** 10.06.02  
**Foretak:** CargoNet as

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten er utarbeidet for å gi en kortfattet oppsummering av CargoNets organisering av, og arbeid med, trafikksikkerhet slik dette ble presentert på møtet mellom CargoNet og Statens jernbanetilsyn den 10. juni 2002.

Intensjonen er ikke å gi utfyllende møtereferat.

Punktene i dette sammendraget refererer seg til agenda som vist i vedlegg 1.

---

**Utarbeidet dato:**

Sign.:

Rannveig Hiis Hauge  
Revisjonsleder

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Organisering av CargoNet
3. Forutsetninger gitt i tillatelsen til å drive jernbanevirksomhet.
4. Uhellsrapportering/risikobilde
5. Oppfølging av Lillestrøm-ulykken
6. Oppfølging av revisjonsavvik
7. Risikoanalyser
8. Behov for godkjenninger av rullende materiell
9. Eventuelt
10. Aksjonspunkter

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste

## **1. Innledning**

Møtet fant sted etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn som en del av tilsynets tilsynsvirksomhet med jernbaneforetakene. Møtets hensikt ble i innledende korrespondanse angitt å være opprettholdelse av en dialog mellom CargoNets ledelse og tilsynet angående CargoNets arbeid med å ivareta sikkerheten for passasjerer og tredjemann.

## **2. Organisering av CargoNet**

### *2a. CargoNets redegjørelse*

Dette var første møte med CargoNet som eget selskap, og de orienterte om organisering og eierforhold. CargoNet eies 55 % av NSB BA og 45 % av GreenCargo AB. De ansatte har tre valgte representanter i styret, og holder første fulltallige styremøte 27. juni. Videre eier CargoNet 100 % av RailCombi i Sverige.

CargoNet ga uttrykk for at det har vært en omfattende politisk og formell prosess å skille ut CargoNet fra NSB, men at dette nå er på plass.

Lokomotivførere:

Opprinnelig mål var å overta lokomotivførere fra NSB BA per 01.01.02; dette er utsatt til 08.09.02.

Frem til da kjøpes lokomotivførere fra NSB BA, unntatt i Narvik hvor CargoNet har egne lokomotivførere. Totalt trengs ca 200 lokomotivførere. Sikkerhetsprøver for lokomotivførere gjøres nå som i NSB BA, men CargoNet vil i løpet av 2003 vurdere hvordan dette skal gjøres i fremtiden. CargoNet vil diskutere med SJT hvordan dette evt. kan endres. CargoNet skal utarbeides egen modul i lokomotivførerutdanningen som går på det gods-spesifikke. Det er ennå ikke avklart hvem som skal finansiere opplæring av lokomotivførere i fremtiden.

Primært satsningsområde er kombinerte transporter i Skandinavia, men også tradisjonell vognlast og systemtog. Per i dag har de egne verksted, men er åpne for at andre kan overta dette i fremtiden.

### *2b. Statens Jernbanetilsyns spørsmål og kommentarer til CargoNets redegjørelse*

CargoNet s ansvar for sikkerhetsstyring i RailCombi ble etterspurt, og i følge CargoNet har RailCombi selv ansvar for egen trafikkisikkerhet, da de er godkjent som selvstendig operatør i Sverige.

## **3. Forutsetninger gitt i tillatelsen til å drive jernbanevirksomhet.**

### *3a. CargoNets redegjørelse*

I tillatelsen gitt den 21.12.2001, ble det spesifisert en del forutsetninger og vilkår som skal være innfridd, men som ikke var dokumentert ved tillatelsestidspunktet. Det gjelder følgende punkter.

- Ny firmaattest ble sendt SJT den 24.04.02.

- For organisasjonsplan og jernbanenett er det ingen store endringer. For jernbanenett vises det til Ruteplanprosessen. Organisasjonsplan vil bli formelt sendt over til SJT.
- Økonomisk evne: CargoNet sender SJT en overordnet redegjørelse for hovedpunkter i selskapets forsikringsavtale og økonomiske balanse, med vekt på evt. endringer i forhold til NSB's forsikringsavtale.
- Vedr. dokumentering av at CargoNet er i stand til å skaffe seg rullende materiell inkl. trekkraft: CargoNet sin jurist har sendt brev til SJT hvor det påpekes at SJT ikke kan kreve at dette skal håndteres av andre enheter. CargoNet avventer svar på brevet.
- CargoNet har inngått avtale med NRS om vedlikehold av CargoNets spor (terminal- og verkstedspor.)
- Sikkerhetsstyring er tenkt utviklet slik: Risikobildet er basert på input fra Synergi, RAMS, KYRASS og risikoanalyser. Ut i fra risikobildet, nullvisjon, eksterne krav og akseptkriterier, settes overordnede mål for sikkerhetsstyring. Hver enhet i selskapet lager så egne mål, trafikkikkerhetsprogram og tiltaksplan. Per i dag er overordnet mål, trafikkikkerhetsprogram og tiltaksplan etablert, men ikke ferdig gjennomført. CargoNet er imidlertid selv ikke fornøyd med linken mellom disse ulike faktorene, og vil forbedre dette neste år. En analyse av effekt på helse og sikkerhet ved ansettelse av egne lokførere ble utført i vinter. Og dette blir videre vurdert i egen risikoanalyse som blir ferdig i august. CargoNet sender SJT kopi av risikoanalysen når den er ferdig.
- Plan for interne revisjoner 2002 ble lagt frem; arbeidet går omtrent som planlagt.
- Kontroll med risikoforhold: RAMS-prosessen ble overtatt fra NSB BA den 01.01.02, og CargoNet mener prosessen nå har høyere prioritet. System for S!-merking ble også overtatt fra NSB BA. CargoNet skal gå gjennom kriteriene for S!-merking og vurdere grunnlaget på nytt; tid for dette er ikke fastsatt.
- Gammelt driftsreglement gjelder inntil videre. Prosedyreverket skal ryddes opp i nå; sentrale prosedyrer blir ferdige i år, perifere prosedyrer neste år.

### *3b. Statens Jernbanetilsyns spørsmål og kommentarer til CargoNets redegjørelse*

Det ble stilt spørsmål om hvorvidt CargoNet følger egne planer for oppgradering av prosedyreverk og sikkerhetsstyringssystem. CargoNet sender SJT en oversikt hvor dette fremgår.

## **4. Uhellsrapportering/risikobilde**

### *4a. CargoNets redegjørelse*

Jernbaneverket har utført risikoanalyse på banestrekninger; denne risikoanalyse mener CargoNet er for generell for deres behov. CargoNet har derfor utført risikoanalyse på aktiviteter ved terminaler og sidespor, og vil også analysere fremføring av tog. De mener katastrofepotensialet ligger i fremføring av tog.

CargoNet la frem en oversikt over uønskede hendelser. Det er registrert flere uønskede hendelser enn målsatt, de fleste gjelder lastsikring. CargoNet mener økt innrapportering skyldes økt fokus på kontroller og sikkerhet, grunnet opplæring via video og brosjyrer.

### *4b. Statens Jernbanetilsyns spørsmål og kommentarer til CargoNets redegjørelse*

Rutiner for oppfølging av registreringer i Synergi ble redegjort for.

Tilbakemelding om rapporterte uønskede hendelser til den enkelte som har rapportert, og til andre enheter, fungerer ikke helt optimalt, selv om både intranett og stasjonsoppslag benyttes. Lederen for den enheten der den uønskede hendelsen har skjedd, får imidlertid tilbakemelding og ansvar for korrigerings.

Tekniske uønskede hendelser registreres også; det jobbes for å harmonisere registrering av tekniske og tradisjonelle hendelser.

Uønskede hendelser som er relevant for Jernbaneverket kommuniseres til dem, og det purres hvis responsen er sen.

## 5. Oppfølging av Lillestrøm-ulykken

### 5a. CargoNets redegjørelse

CargoNet anser bremseevne for å være deres ansvar, og resten NSB BA's ansvar. Tiltak de har gjennomført:

- Bremsset vekt for vogner er redusert med 15 % på alle godstog.
- Det er gjennomført oppfriskningskurs på bremseutstyr for vedlikeholdspersonell.
- Det er etablert ny metode for å måle bremsevei. Noen tog skal måles hvert år. Erfaring hittil er at enkelte containertog bremser noe dårligere enn forventet. Imidlertid dekkes dette opp av de 15 % beskrevet i kulepunktet ovenfor.
- Det er anskaffet utstyr for å måle klosskraft på godsvogner, dette legges inn som en del av Årlig Ettersyn på godsvogner.
- Det er målt tilsetningstid på alle EL 16, hvor det er observert en del spredning.
- Traksjonssperre ved lavt HL-trykk er montert inn som prototype på 1 EL 14; prøvekjøres i juni. Prototype på EL 16 blir også montert i juni.
- Revisjonsintervaller på bremsekomponenter er kortere eller like lange enn det som praktiseres i resten av Norden
- Det er problematisk å få gode data ut fra komponentverkstedene, for å kunne vurdere om endringer i revisjonsintervallene er fornuftig.
- Etablering av prosjekt "Bremses i godstog", som også omfatter operativ bruk i tillegg til teknikken

### 5b. Statens Jernbanetilsyns spørsmål og kommentarer til CargoNets redegjørelse

SJT spurte om CargoNet har vurdert forholdet knyttet til at lokomotivets bremsegruppe stiller skal ligge i bremsegruppe G, og om det er vurdert å bruke den innebygde funksjon i ATC-systemet for kontroll av bremseevne. CargoNet svarte at disse forholdene nå vurderes, men det er ikke trukket noen konklusjon

Kartlegging av omfanget av farlig gods: telling ble gjennomført i 1999, og struktur er lite endret siden da.

## 6. Oppfølging av revisjonsavvik

### 6a. CargoNets redegjørelse

CargoNet mener å ha korrigert for avvik gitt i forrige revisjon 4-99. SJT vil ta et oppfølgingsmøte for å lukke avvikene, og vil komme tilbake med forslag til dato.

### 6b. Statens Jernbanetilsyns redegjørelse

Punktet går ut av dagsorden, da SJT ikke har noe nytt å formidle.

## 7. Risikoanalyser

### 7a. CargoNets redegjørelse

Risikoanalyser var allerede omtalt under dagsordens punkt 4. CargoNet la frem tabell som viste hvilke risikoanalyser og risikovurderinger som er planlagt og gjennomført i 2001 og 2002. I år skal CargoNet videre sette akseptkriterier for det totale risikobildet, og neste år skal de lage et helhetlig system for utarbeiding og oppfølging av risikoanalyser.

### 7b. Statens Jernbanetilsyns spørsmål og kommentarer til CargoNets redegjørelse

Spørsmål ble avklart under CargoNets presentasjon.

## 8. Behov for godkjenninger av rullende materiell

### 8a. CargoNets redegjørelse

Lokomotiv type Di9 skal erstatte Di8 på nordlandsbanen; første lokomotiv skal komme på nyåret. CargoNet er allerede i dialog med SJT om dette prosjektet, og søknad kommer på ettersommeren. Hvis SJT har tilleggskrav på tekniske modifikasjoner, ønsker CargoNet å få vite dette tidligst mulig i prosessen.

CargoNet selger ut en del vognlastvogner.

### 8b. Statens Jernbanetilsyns spørsmål og kommentarer til CargoNets redegjørelse

Spørsmål ble avklart under CargoNets presentasjon.

## 9. Eventuelt

Vognregister:

CargoNet har vognregisteret for alle norske godsvogner og er usikker på om det er riktig at de har dette ansvaret. Det ønsker de en avklaring på.

NSB 76:

CargoNet får henvendelser fra vogneiere i Europa som ønsker godkjent vogn i Norge som ikke er 100 % i tråd med UIC-standard. CargoNet ønsker å overføre ansvaret for denne godkjenningen til SJT, og videresender derfor slike henvendelser direkte til SJT.

Kjøring "under" CargoNet sin lisens:

Andre aktører ønsker å fremføre tog "under" CargoNet sin lisens. CargoNet informerte om at de sier nei til slike henvendelser.

## 10. Aksjonspunkter

- a. CargoNet sender SJT risikoanalyse vedr. overtakelse av lokførere innen 01.09.02.

- b. CargoNet sender SJT innen 01.09.02 en overordnet redegjørelse for selskapets forsikringsavtale og økonomisk balanse, med fokus på endringer i forhold til NSBs forsikringsavtale og forretningsplanen datert 2. juli 2001.
- c. SJT informerer CargoNet (v/Kjell Myhre) innen 01.12.02 om status i prosjektet vedr. private sidespor tilknyttet statens jernbanenett.
- d. CargoNet sender statusoversikt over oppgradering og utgivelse av drifts- og sikkerhetsstyringssystem vs. egne planer. Frist 01.10.02.
- e. CargoNet gir tilbakemelding innen 01.10.02 på hvordan den interne prosessen vil bli på tilbakemelding/oppfølging av rapporterte uønskede hendelser.
- f. SJT gir CargoNet tilbakemelding på status på bremserapporten som utarbeides av SJT v/ekstern leverandør. Det vil også bli gitt informasjon om hvorvidt denne rapporten er offentlig tilgjengelig. Frist: 01.10.02.
- g. SJT vil gi CargoNet tilbakemelding på når vi ønsker møte for revisjonsoppfølging, innen den 01.09.02.
- h. SJT skal undersøke om vi kan avklare hvor ansvar for nasjonalt vognregister skal ligge. Frist 01.09.02.
- i. SJT gir CargoNet info om status vedr. godkjenning av rastervogner innen 01.09.02.



Agenda

## Møte med ledelsen i CargoNet as

## Vedlegg 1

Tid: 9-14:30

Sted: Wergelandsveien 3

### 1. Innledning

9:00 Agenda, møtets hensikt, presentasjon av møtedeltakerne v/SJT

### 2. Organisasjon

9:15 CargoNet orienterer om organisering av CargoNet.  
Eierskapsstruktur og samarbeid med utenlandske datterselskaper.  
Ny lokomotivføreravdeling inklusiv opplæring (overtakelse av lokomotivførere).

9:45 Spørsmål/kommentarer fra SJT

### 3. Forutsetninger og vilkår for tillatelse til å drive jernbanevirksomhet.

10:00 CargoNet orienterer om status på forutsetninger som ble satt i tillatelsen, så som internkontrollsystemet/sikkerhetsstyringssystemer, driftsreglement, intern revisjon, jernbanenett, rullende materiell og dets vedlikehold, samt økonomisk evne og garanti for erstatningsansvar.

10:30 Spørsmål/kommentarer fra SJT

### 4. Uhellsrapportering/risikobilde

10:45 CargoNet redegjør generelt for uhellsrapportering og for risikobildet i CargoNet, med hovedvekt på sikkerhet for passasjerer og tredjemann.

11:15 Spørsmål/kommentarer fra SJT

*11:30 Lunsj*

### 5. Oppfølging av Lillestrøm-ulykken

12:10 CargoNet redegjør for status i arbeidet med tiltak som oppfølging av Lillestrøm-ulykken; spesielt lastning av tog og testing av bremseevnen.

12:15 Spørsmål/kommentarer fra SJT

### 6. Oppfølging av revisjonsavvik

12:30 CargoNet redegjør for status i arbeidet med å lukke avvik fra SJTs revisjon 4-99.

12:45 SJT redegjør for sine erfaringer med oppfølging av avvik i CargoNet.

### 7. Risikoanalyser

13:00 CargoNet redegjør for status på risikoanalyser; spesielt farlig gods på strekningsanalyser.

13:10 Spørsmål/kommentarer fra SJT

## **8. Behov for godkjenninger av rullende materiell**

13:20 CargoNet redegjør for behov for godkjenninger av rullende materiell.

## **9. SJT-orienterer**

13:40           -om ny organisasjon  
                  -om pågående forskriftsarbeid  
                  -om ny ordning for uhellsrapportering

## **10. Eventuelt**

## **11. Oppsummering v/SJT**

**Deltagere:**

**CargoNet:**

Kjell Frøyslid

Thor J.Vasset

Knut Mo

Arne Dahlen (delvis tilstede)

Kjell Myhre

Adm. Direktør

Teknisk sjef

Trafikksikkerhetssjef

Sjef for lokomotivførererenheten

Planleggingssjef for produksjon

**Statens Jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen

Rannveig Hiis Hauge

Øystein Ravik

Erik Gulliksrud

Erik Borgersen

Ingunn Heggstad (delvis tilstede)

Karianne Brønlund (delvis tilstede)

Direktør

Revisjonsleder

Sikkerhetssjef

Sjefingeniør, utredning

Seniorrådgiver, trafikkstyring & togfremføring

Overingeniør, uhellsstatistikk

Juridisk rådgiver