



Sikkerhetsstyring i CargoNet

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 13-02

Sikkerhetsstyring i CargoNet

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr. 13-02
Arkivkode: 02/209 T631
Revisjonsdato: 07.10.02-17.10.02
Foretak: CargoNet AS
Enhet: CT, CPF, CPG
Kontaktperson: Sikkerhetsdirektør Knut Mo

Rapportens innhold :

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort. Systemrevisjonen omfattet sikkerhetsstyring i CargoNet samt oppfølging av betingelser fra CargoNets tillatelse.

Hovedkonklusjon:

CargoNet AS ble etablert som eget selskap 01.01.02. Det har vært et krevende arbeid å skulle tilpasse styringsdokumentasjon og personell til ny organisasjon og nye grensesnitt.

Revisjonen viser at det er etablert et sikkerhetsstyringssystem, men alle deler er ikke ferdig formalisert og systemet følges foreløpig opp i begrenset grad. Det er ikke helt konsistent. Kort implementeringshistorikk gjøre det vanskelig å trekke bastante konklusjoner mht systemets virkningsgrad.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Dokumentunderlag
3. Omfang
4. Avvik
5. Observasjoner
6. Andre forhold
7. Gjennomføring

Vedlegg

1. Dokumentunderlag for revisjonen
2. Deltakere (Intervjuet personell og revisjonsgruppe)
3. Verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under revisjonen
4. Framdriftsplan vedrørende slutføring av revisjonsprosessen

1. Innledning

Formålet med revisjonen var å vurdere om hensynet til en sikker trafikkavvikling ivaretas gjennom sikkerhetsstyringen i CargoNet.

Begrepet trafikkikkerhet brukes i denne rapporten i samsvar med definisjonen i kravforskriften § 1-2 og omfatter teknisk sikkerhet (materiellsikkerhet), operasjonell sikkerhet og beredskap.

Følgende forkortelser for organisatoriske enheter er benyttet:

CT: Overordnet sikkerhetsledelsesfunksjon i CargoNet

CTT: CTs avdeling for teknisk sikkerhet

CTS: CTs avdeling for sikkerhetsstyring

CP: CargoNet produksjon

CPF: CPs framføringsenhet

CPG: CPs vedlikeholdsenhet på Grorud for trekkraftmateriell

Følgende andre forkortelser er brukt:

TSOP: Oppfølgingsplan for trafikkikkerhet

TSP: Trafikkikkerhetsprogram

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering i sin revisjonsvirksomhet. Leseren må derfor ta i betraktning at det er de forhold som er mangelfulle som fokuseres i rapporten og at forhold som er tilfredsstillende ivaretatt normalt ikke omtales.

Rapporten omhandler avvik og observasjoner som er avdekket under revisjonen.

- AVVIK defineres som mangel på overholdelse av krav fastsatt i eller i medhold av jernbaneloven.
- 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 tredjemann.

For avvik pålegges gjennomføring av korrigerende tiltak for å oppfylle de krav som ikke er oppfylt. Dette er et enkeltvedtak som kan påklages til Samferdselsdepartementet. For observasjoner forventer Statens jernbanetilsyn en tilbakemelding om hvilke vurderinger som er gjort og beskrivelse av eventuelle korrigerende tiltak som er gjennomført.

Forholdene ble lagt godt til rette for revisjonsgruppen og berørt personell viste stor samarbeidsvilje og åpenhet.

Selve avviksforholdet er beskrevet under overskriften ”avvik”. I tillegg er det gitt kommentarer for å forklare, utdype eller begrunne avviket.

Statens jernbanetilsyn har ikke etablert en generell ordning for klassifisering av avvik. I henhold til internkontrollprinsippet må virksomheten selv vurdere hvilke forhold som må gis særskilt prioritet.

2. Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter var basis for revisjonen:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (Jernbaneloven)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1336 om signaler og skilt på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (signalforskriften)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1333 om tillatelse til å drive jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m., samt tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet (tillatelsesforskriften).

2.2 Bedriftsinterne krav

Styrende dokumenter for de reviderte aktiviteter som vist i vedlegg 1.

3. Omfang

Systemrevisjonen omfattet sikkerhetsstyring i CargoNet med stikkprøver spesielt rettet mot vedlikehold av elektrisk trekkraft og operativt senter. Oppfølging av betingelser i tillatelsen ble også omfattet av revisjonen.

4. Avvik

Avvik 1

Akseptkriterier er mangelfulle på enkelte områder og ikke tilstrekkelig operasjonalisert.

Avvik fra

Kravforskriften §5-2: ”Den som driver jernbanevirksomhet skal etablere kriterier for akseptabel risiko for uønskede hendelser i virksomheten. Kriteriene skal benyttes i forbindelse med oppfølging av analyser som nevnt i § 5-1.”

Kommentar:

CargoNet opplyste å være i prosess med å utarbeide manglene.

Som eksempler kan nevnes:

1. Akseptkriterier for mest eksponerte gruppe er ikke etablert og det aksepteres for eksempel en lineær risikoøkning i forhold til volumøkning.
2. For anskaffelser er det foreløpig bare benyttet kvalitative kriterier.
3. Akseptkriterier er ikke etablert for framføring, bare for terminalaktiviteter. Jf C-60-P08-V3-CT som er til revisjon. Det mangler link mellom C100 Kap.5 og matrise.
4. I tilknytning til avviket ble det konstatert at forståelse av bruk av akseptkriterier er ikke tilstrekkelig forankret i organisasjonen. Dette har eksempelvis ført til at det er liten fokus på forhold som havner i ”Alarp”-området.

Avvik 2

Overordnede mål er ikke brutt ned på en enhetlig måte. Delmålene har varierende forankring i overordnede mål.

Avvik fra

Kravforskriften §§ 4-1 og 4-2 og som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal fastsette mål for trafiksikkerheten. Målene skal omfatte den aktivitet som drives og utformes slik at resultatene kan sammenlignes med målene. Den som driver jernbanevirksomhet skal utarbeide planer som viser hvordan de fastsatte målene for trafiksikkerhet skal oppnås.”

Samt Kravforskriften § 3-1 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og den aktivitet som drives. ...”

Det forutsettes at styringssystemet er implementert. CargoNet har i sitt styringssystem (C-100 kap. 5 pkt. 5.5.3) satt krav til at delmål avledes fra målene.

Kommentar:

1. Det ble konstatert noe ulik forståelse av de overordnede mål. Eksempelvis var det i en enhet oppfattet at null-visjonen fordret null-målsetting i underliggende mål.

2. Relatert til avviket ble det notert at det var noe uklarhet hvem som påser utarbeidelse og oppfølging av underliggende mål.
3. Status i forhold til hovedmål blir rapportert, men det er ikke synliggjort hvilke tiltak som iverksettes for å korrigere der mål ikke nås.

Avvik 3

Systematisk rapportering av sikkerhetsmessige forhold utover uhellsrapportering er mangelfull.

Avvik fra

Kravforskriften § 3-3 som sier at ”Den øverste ledelsen skal med planlagte mellomrom gjennomgå organisasjonens system for sikkerhetsstyring for å sørge for at det fortsatt er hensiktsmessig, tilstrekkelig og virker effektivt. Gjennomgangene skal dokumenteres.”

Kravforskriften § 5-1 som sier at ”..... Det skal etableres og vedlikeholdes et dokumentert oppfølgingssystem som viser hvordan virksomheten sikrer at formålet med analysene og resultatene av disse blir ivaretatt.”

Kommentar:

Som eksempler kan nevnes:

1. Det er liten fokus i ledelsesrapportene på rapportering fra RAMS og TSOP på kritiske trafiksikkerhetsforhold.
2. Det er ingen systematisk rapportering på delmål.
3. Rapporteringen dekker primært historikk og fokuserer i liten grad på tiltak (rapporter fra ledelsesmøter og månedsrapport)
4. Det ble opplyst at det skal rapporteres månedlig på TSOP, men det har ikke kommet ordentlig i gang enda.
5. Det ble opplyst at TSOP bare følges opp ved revisjoner foreløpig..
6. Det er ingen sentral oppfølging i CP av TSOP/TSP
7. Risikobilde/regnskap som beskrevet i styringssystemet er ikke etablert, men det er satt i gang aktiviteter for å få dette på plass.

Avvik 4

Basert på stikkprøver i enkelte enheter ble det konstatert at TSOP og TSP ikke er etablert lokalt i alle enheter som forutsatt i C-100 kap. 5 p. 11

Avvik fra

Kravforskriften § 3-1 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og den aktivitet som drives. ...”

Det forutsettes at styringssystemet er implementert.

Kommentar:

Som eksempler kan nevnes:

1. TSOP og TSP er brutt ned hos CPF. TSP er begrenset til å være bare en prosedyreoversikt.
2. TSOP er ikke ferdig etablert i CPG, men det er ikke klart for revisjonsgruppen og det var heller ikke helt klart for CPG hvorvidt TSOP skulle brytes ned videre i enheten.

Avvik 5

Kriterier for gjennomføring av risikoanalyser og system for oppfølging av disse er mangelfull.

Avvik fra

Kravforskriften § 5-1 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal planlegge og gjennomføre analyser som er nødvendig for å identifisere forhold som kan føre til tap av menneskeliv eller alvorlig personskade. Slike analyser skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser. Slike analyser skal også planlegges og gjennomføres ved anskaffelser, utbygginger og modifikasjoner samt ved endring av etablerte krav eller ved endring av organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for trafikksikkerheten. Resultatene fra analysene skal brukes med sikte på å redusere risiko for tap av menneskeliv eller for alvorlig personskade. Det skal etableres og vedlikeholdes et dokumentert oppfølgingssystem som viser hvordan virksomheten sikrer at formålet med analysene og resultatene av disse blir ivaretatt.”

Og kravforskriften §4-3 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal i nødvendig omfang fastsette interne krav for å ivareta trafikksikkerheten for den aktivitet som drives. De interne kravene skal utfylle kravene i jernbaneloven med forskrifter. Det skal i nødvendig omfang utarbeides prosedyrer for å rettlede personellet om hvordan myndighetskravene og de interne kravene skal ivaretas.”

Kommentar:

1. Prosedyre C-60-P06-CT av 04.10.02 beskriver krav til risikoanalyse og endringer. Det er krav om at minst en person har kompetanse til å gjennomføre grovanalyser. Prosedyren sier at CT kan bistå og dette er praksis i dag. I tilknytning til avviket kan det imidlertid bemerkes at det ikke er et krav om sikkerhetsfaglig kvalitetssikring av analyser.
2. Det er ikke krav om sikkerhetsfaglig kompetanse når det vurderes om en endring krever en risikoanalyse. Linjen kan konsultere fagkompetanse i CTS, men dette skjer på initiativ fra linjen.
3. Det er ikke klart hvordan forutsetninger og anbefalinger fra risikoanalysene gis en systematisk oppfølging. C100 beskriver at tiltak skal følges i TSOP.
4. Ved stikk prøver av TSOP ble det funnet referanse til planlagte analyser, men ikke funnet link til forutsetninger og anbefalinger fra analysene. En systematisk oversikt over gjennomførte analyser er etablert.
5. Forståelsen av aksjoner som kreves når analysenes risikobilde har hendelser i ALARP området er ikke klar.

Avvik 6

Det er ikke tilrettelagt for å sikre effektiv distribusjon og oversikt over alle styrende dokumenter av betydning for trafikksikkerheten (utover distribusjon til driftsoperativt personell).

Avvik fra

Kravforskriften § 3-2 som sier at ”Dokumenter som inngår i systemet for sikkerhetsstyring skal være under kontroll. Det skal etableres nødvendige prosedyrer for å sikre kontroll med dokumentene.”

Kommentar:

1. Det mangler et dokumentstyringssystem og sentral oversikt over styrende dokumenter og det er noe ulik rutine ved hovedkontoret og på vedlikeholdsenheten Grorud for utgivelse av styrende dokumenter. Det er ingen fellesoversikt over styrende dokumenter med statusangivelse. Dette fører til at det er vanskelig å kunne orientere seg for brukere mht gyldighetsstatus på dokumenter. Linjeledere er ansvarlige for videredistribusjon av styrende dokumenter. Adresseliste for distribusjon angis på det enkelte dokument av dokumentansvarlig.
2. C-730 var eksempelvis datert 01.06.02 men vedlikeholdssjef opplyste å ha fått dette på mail i oktober. Dette ble forklart med ferieavvikling.
3. Det ble under intervju i vedlikeholdsenheten opplyst at vedlikeholdsmeddelelser kommer direkte fra vedlikeholdsleverandør. CTT opplyste at slik dokumentasjon også sendes vedlikeholdsenheten fra CTT slik prosedyren forutsetter.
4. Dokumentnummereringssystemet er krevende å forholde seg til.

Avvik 7

Det er ikke fullt samsvar mellom styrende dokumentasjon og faktisk organisering/praksis på en del områder. En del styrende dokumenter er i prosess med å ferdigstilles eller revideres og foreligger ikke på godkjent form enda.

Avvik fra

Kravforskriften § 3-1 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og den aktivitet som drives. ...”

Revisjonsgruppen legger til grunn at systemet skal være implementert.

Kommentar:

Som eksempler kan nevnes:

1. Funksjonsbeskrivelse for CTT forelå som utkast og ble opplyst å være til underskrift.
2. Beskrivelse av RAMS-prosessen refererer til en handlingsplan vedr. trafikksikkerhet. Dette er bare en formulering fra NSB som ikke er korrigeret. Likedan at prosessen ledes av DTO. CargoNet kunne imidlertid presentere et forslag til revisjon av dokumentet under revisjonen (datert 01.06.02) som ved gjennomlesning syntes å ha rettet opp dette.

3. G60 er i prosess med oppdatering og forventes ferdigstilt i løpet av de nærmeste dagene.
4. Det er ikke utarbeidet funksjonsbeskrivelse for "Synergi-funksjonen" ved CPF
5. Driftsleder skal godkjenne lokfører etter typekurs, men dette er ikke beskrevet i funksjonsbeskrivelsen.
6. Vaktleder (lokleder) har oppgave som lok-oppsetter, men denne oppgaven er ikke beskrevet i funksjonsbeskrivelsen.
7. Trafikksikkerhetsregnskap er krevet i C-100 rev. 1 av 010102 Kap. 9.1 men CargoNetforholder seg ikke til dette begrepet i praksis.
8. Det er vanskelig å se samsvar mellom org.kart og funksjonsbeskrivelser i styringssystemet. Ifølge intervjuet personell skyldes dette at det er en matriseorganisasjon i stor grad.
9. Det ble ved CPG referert til C-20-P35-CPG for å etablere oversikt over medarbeidere som er godkjent for å arbeide med sikkerhetskritiske funksjoner og A-feil. Selve formularet er ferdig, men det er ikke utfyllt enda.
10. Det kreves årlig revisjon av risikobildet (C-60-P08-CT). Dette gjøres foreløpig ikke fordi det ikke er etablert noe komplett risikobilde ved alle enheter enda. JBVs strekningsanalyser er ikke dekkende for CargoNets framføring.
11. Akseptkriterier er ikke brutt ned, som forutsatt i styringssystemet, men dette ble opplyst ikke å være intensjonen og at styringssystemet derfor bør endres.

Avvik 8

Det fremkom gjennom intervju at teknisk dokumentasjon for eldre trekkraftmaterieil ikke er oppdatert, men det ble opplyst at CargoNet er i prosess med å utbedre dette.

Det ble videre opplyst at det ikke er fullt samsvar mellom vedlikeholdsprogram og sjekklister for EI 14.

Avvik fra

Kravforskriften § 13-3 som sier at "Den som driver trafikkvirksomhet skal til enhver tid ha tilgjengelig oppdatert teknisk dokumentasjon for det rullende materiellet som disponeres. Denne dokumentasjonen skal kunne bekrefte at materiellet er i samsvar med de internasjonale og nasjonale standarder som gjelder."

Og kravforskriften § 13-4 som sier at "Den som driver trafikkvirksomhet skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner for materiellet som dokumenterer hvilke krav materiellet må tilfredsstillere for å være i driftsdyktig stand. ..."

Revisjonsgruppen forutsetter at beskrivelsene er konsistente.

Kommentar:

Det ble blant annet opplyst at det er gjort modifikasjoner uten at dokumentasjon er oppdatert.

Jf også Åsta-rapportens anbefaling pkt . 11.2.5 som sier at "Kommisjonen anbefaler at Jernbaneverket og NSB BA går igjennom dokumentasjonen til alle tekniske systemer og at det påses at dokumentasjonen er fullstendig. Dokumentasjonen bør oppbevares slik at korrekt dokumentasjon er tilgjengelig"

Avvik 9

Avviksbehandling av deler til trekraftvedlikehold skjer utenom sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik fra

Kravforskriften § 3-1 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og den aktivitet som drives. ...”

C-100 5.11.6 gir en generell referanse til avviksoppfølging og C-70-P19-CT pkt. 5.1 (utkast) sier at tekniske avvik skal registreres i Irma (Alternativt sier gjeldende versjon av 01.01.02 at oppfølging av sikkerhetskritiske feil gjøres gjennom Synergi). Revisjonsgruppen legger til grunn at systemet skal være implementert.

Kommentar:

Det ble i et intervju med vedlikeholdspersonell opplyst det er en del retur av deler til leverandør (Mantena) som overhaler deler. For eksempel var det dagen før mottatt en bremsedel (som hadde passert mottakskontrollen) med feil innsatte foringer. Ved feil på komponenter fylles det ut avviksblanketter og gjennomføres samhandlingsmøter hver onsdag der avviksprotokollene utveksles. Denne avviksbehandlingen lever sitt eget liv i forhold til for eksempel RAMS og Synergi.

Det er for øvrig ikke krav i CargoNets styringssystem om videreføring av relevante krav i styringssystemet til leverandører.

Avvik 10

CargoNet gransker ikke alle saker som granskes av HSLB. Eksempelvis granskes ikke avsporingene på Fetsund av CargoNet, men CargoNet har vært involvert med HSLB.

Avvik fra

Kravforskriften § 10-1 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal undersøke nestenulykker, ulykker o.l. som inntreffer i virksomheten med henblikk på å hindre gjentagelse.”

Kommentar:

HSLB arbeider langsiktig og resultatet av deres granskning vil ofte ikke være tilgjengelig før lang tid er gått.

Avvik 11

Det er ikke etablert tilstrekkelige kompetansekrav på alle områder av betydning for trafiksikkerheten.

Avvik fra

Kravforskriften § 13-4 som sier at ”... Den som driver trafikkvirksomhet skal utarbeide kvalifikasjonskrav for produksjonsheter, verksteder og fagpersonale som skal bygge, vedlikeholde og føre kontroll med rullende materiell.”

Kommentar:

1. Det brukes fleksible team i CPG. Det ble i intervju opplyst at det eksempelvis kreves bremsekurs for å kunne vedlikeholde/reparere bremses på trekkraftmateriell, men det kunne ikke vises til at dette var definert i kompetansekrav.
2. Det er ingen holdbarhetsdato på kompetansekrav i trekkraftvedlikeholdet.
3. Det ble opplyst at det pågår en prosess med å etablere kompetansekrav.

Avvik 12

Det ble gjennom intervju konstatert at vedlikeholdspersonell og operativt senter ikke har tilgjengelige A-feillister og prosedyrer som gir nødvendig støtte ved vurdering av restfeil og underveisfeil på trekkraft.

Avvik fra

Kravforskriften § 13-4 som sier at ”Den som driver trafikkvirksomhet skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner for materiellet som dokumenterer hvilke krav materiellet må tilfredsstillere for å være i driftsdyktig stand. Vedlikeholdet må sikre at ingen systemer forringes så mye at det fører til funksjonsbortfall. Slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler skal være angitt. ...”

Kommentar:

1. Det ble under intervjuer opplyst at det ikke slippes ut materiell med restfeil av type A-feil. Det var en omforent forståelse om dette. Det kunne imidlertid ikke fremvises en oversikt over hvilke feil som er å betrakte som A-feil. Det ble dermed opp til den enkelte vedlikeholdsarbeiders skjønn å avgjøre hva som er å betrakte som A-feil. Det ble av CTT opplyst at de gamle A-feillistene fremdeles gjelder, men at man er i prosess med å revidere disse fordi de gamle listene er lite hensiktsmessig. A-feil er for øvrig et begrep som i utgangspunktet er etablert for framføring og ikke vedlikehold.
2. Prosedyre C-10-P36-CPG (Rev 2, 16.08.02, til underskriving) beskriver søknad om avvik/dispensasjon, men den gir ikke føringer for hvordan operativt personell skal forholde seg til for å avgjøre hvorvidt en underveisfeil eller restfeil skal avviksbehandles.

Avvik 13

Det kunne ikke redegjøres for at kriterier for hjulskader er fullstendig definert.

Avvik fra

Kravforskriften § 13-4 som sier at ”Den som driver trafikkvirksomhet skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner for materiellet som dokumenterer hvilke krav materiellet må tilfredsstillere for å være i driftsdyktig stand. Vedlikeholdet må sikre at ingen systemer forringes

så mye at det fører til funksjonsbortfall. Slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler skal være angitt. Den som driver trafikkvirksomhet skal utarbeide kvalifikasjonskrav for produksjonsenheter, verksteder og fagpersonale som skal bygge, vedlikeholde og føre kontroll med rullende materiell.”

Kommentar:

1. Det kunne gjennom intervju bare redegjøres for at det er satt krav til lengde og bredde på materialutfall på hjul. Det kunne ikke vises til at det er etablert krav til for eksempel beliggenhet og dybde av materialutfall.
2. Vedlikeholdspersonell kunne ikke redegjøre for at det er satt krav til urundhet.
3. Det vises i denne sammenheng for øvrig til tilsynsrapport 13-01 (avvik 4 og observasjon 2) rettet mot NSB og som ble utgitt før CargoNet ble skilt ut som eget selskap.

Avvik 14

Det ble opplyst i intervju at det er etablert en kalibreringsordning ved CPG for manometre og for ultralydutstyr, men at det ikke er kalibreringsrutiner for mekaniske hjulmål. CTT setter heller ikke formelle krav til kalibrering av utstyr i trekraftvedlikeholdet.

Avvik fra

Kravforskriften § 13-4 som sier at ”Den som driver trafikkvirksomhet skal fastlegge generelle og spesifikke vedlikeholdsrutiner for materiellet som dokumenterer hvilke krav materiellet må tilfredsstillere for å være i driftsdyktig stand. Vedlikeholdet må sikre at ingen systemer forringes så mye at det fører til funksjonsbortfall. Slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler skal være angitt. Den som driver trafikkvirksomhet skal utarbeide kvalifikasjonskrav for produksjonsenheter, verksteder og fagpersonale som skal bygge, vedlikeholde og føre kontroll med rullende materiell.”

Kommentar:

Normalt har Mini-prof og ikke-mekaniske hjulmål vært brukt i hjulkontroll, men fordi det har vært mye feil med Mini-prof er mekaniske hjulmål nå tatt i bruk i følge intervjuet personell.

Revisjonsgruppen gjorde ingen verifiseringer av kalibreringsrutinene.

Avvik 15

Operativt senter hadde signert godkjenning av dispensasjon fra tekniske krav som angitt på dispensasjonsskjemaet. Dette er i samsvar med skjemaet, men ikke i samsvar med de definerte roller da det er CTT som er teknisk premissgiver.

Avvik fra

Kravforskriften § 3-1 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og den

aktivitet som drives. Systemet for sikkerhetsstyring skal som minimum inneholde dokumentasjon som viser : ... f) de etablerte ledelses- og ansvarsforhold som er av betydning for trafikksikkerheten.”

Kommentar:

Det ble opplyst at driftsleder hadde konsultert CTT, men det fremkommer ikke av dokumentasjonen.

Avvik 16

Behandling av dispensasjoner og avvik kunne i begrenset grad dokumenteres.

Avvik fra

Kravforskriften § 3-1 som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten og at det etableres et system for sikkerhetsstyring. Systemets omfang, innhold og dokumentasjon skal være tilpasset virksomhetens behov og den aktivitet som drives. Systemet for sikkerhetsstyring skal som minimum inneholde dokumentasjon som viser : ... m) at det er etablert prosedyrer for identifisering og håndtering av brudd på myndighetskrav og på egne krav av betydning for trafikksikkerheten.”

Kommentar:

En dispensasjonsdokumentasjon ble forevist. Tidligere dispensasjoner var ikke dokumentert.

Det ble opplyst at det i et eller to tilfelle er gitt telefonisk aksept fra CTT om overskridelse av 7500 km-grense for sprekkekontroll på hjul til Di8. Det ble forklart at grensen er satt strammere av CargoNet enn vedlikeholdsprogrammet krever og at CTT vurderer å utvide grensen igjen.

Avvik 17

Det kunne ikke dokumenteres at CargoNet har en komplett forsikrings-/garantiordning.

Avvik fra

Tillatelsesforskriften §3-6 som sier at ”Virksomheten skal være tilstrekkelig forsikret eller ha garanti for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten, herunder dekning av erstatningsansvar i tilfelle ulykker, særlig når det gjelder passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemann”

Kommentar:

CargoNet AS kunne ikke på forespørsel legge fram dokumentasjon som viser at ovennevnte er oppfylt. CargoNet mente imidlertid at de skal være i stand til å fremskaffe slik dokumentasjon.

5. Observasjoner

Observasjon 1

Det er uklart for revisjonsgruppen hvordan den helhetlige sikkerhetsstyringen sikres gjennom RAMS prosessen. Oppfølging av tiltak fra prosessen virker også uklar.

Kommentar:

Jf også avvik 3.

Som eksempler kan nevnes:

1. CTS har etter det revisjonsgruppen oppfattet ikke inngrep med RAMS prosessen.
2. Ved stikkprøvegjennomgang av RAMS rapporter var ingen av tiltakene gitt status for implementering. Revisjonsgruppen hadde forventet at resultatene fra RAMS-prosessen skulle synliggjøres i en logg eller lignende.
3. S!-merking i sjekklister for El 16 ikke er ferdig . Sjekklister for E114 prioriteres.
4. Logg for dispensasjoner er ikke input i RAMS-prosessen.
5. Vedlikeholdsenheten på Grorud har også utarbeidet 2 prosedyrer for s!-merking. C-90-P95-CPG av 14.03.02. Det kreves ekstra kontroll som ifølge prosedyren indikerer at rett kompetanse er brukt. Det ble av enkelte intervjuede opplyst at intensjonen er at det skal innebære kontroll av utførelse også, men overordnet prosedyre ikke helt klar på dette punktet. Ledelsen ved CTT opplyste at prinsippet ikke er endelig avklart enda.

Observasjon 2

Det er ikke tilrettelagt for å føre tilsyn med hvorvidt vedlikeholdsterminer ble overholdt. Historikk var lite tilgjengelig.

Kommentar:

Det ble antydnet at det muligens kunne tas ut i Irma, men det var ikke kjent blant dem som ble intervjuet om problemstillingen.

Observasjon 3

Det er ingen prosedyre for uhellsgranskning og ikke noe mandat for granskningsutvalget. Det er ikke definert kompetansekrav for granskning.

Kommentar:

Granskningsutvalg oppnevnes av CT hver gang. Det ble forevist et mandat for granskning av trafo-brann som var tilfredsstillende.

Det er ikke et krav i forskriften om prosedyrer for granskning av uønskede hendelser, men revisjonsgruppen anser det som fordelaktig at det blant annet klargjøres i generelle prosedyrer hvilken kategori uønskede hendelser som skal granskes

Observasjon 4

Det er ingen systematisk, dokumenterbar oppfølging av revisjonsplanen fra ledelsens side.

6. Andre forhold

Utover ovennevnte avvik og observasjoner ble det ikke notert andre forhold av betydning.

7. Gjennomføring

Åpningsmøte ble gjennomført 07.10.02.

Intervjuer og verifikasjoner ble gjennomført 07.10.02-17.10.02. Liste over intervjuet personell finnes i vedlegg 2.

Avsluttende møte ble gjennomført 17.10.02 Oppsummering med presentasjon av resultatene.

Dokumentunderlag**Vedlegg 1**

Nedenfor er listet dokumenter som var av betydning som dokumentunderlag for revisjonen i tillegg til Jernbaneloven med tilhørende forskrifter.

Dokumentnr.	Dokument	Utgave/Rev.	Kommentar
C-100	Styringssystem.	01.01.02	Inklusive v8 og v9 (samsvarsmatriser).
C-60-P05-CT	Fastsettelse av mål...	Rev. 1 av 16.04.02	Inklusive mal i vedlegg 2. Også kalt C101 og C-620-0x.
C-620-06	Tsmål i CargoNet	21.06.02	
C-60-P07-CT	TSOP	15.04.02	Vedlegg 1: TSOP for CargoNet
C-60-P12-CT	TSP	19.04.02	Vedlegg 1 av 01.01.02: C-621-01 TSOP, sentralt
C-622-01	TSOP-logg	01.01.02.	Inneholder ferdigstilte TSOP-aktiviteter.
C-60-P12-V1-CPF	C-621-03 TSP for CPF	27.04.02	Programmet er begrenset til en prosedyrereferanse og dokumentasjonsreferanse på enkelte tema.
C-60-P07-V1-CPF	C-622-03 TSOP for CPF	27.04.02	Oppdatert 08.10.02. 4 av 8 tidfestede aktiviteter er forsinket.
C-60-P07-V1-CPF	C-622-03 TSOP-logg for CPF	27.04.02	Oppdatert 08.10.02
C-730	Vedlikeholdsdok. for trekraft	Rev 0 av 01.06.02	Referanse til NSBs tekniske arkiv. Skal bli sikre CTT styring med endringer i NSB dokumenter
C-60-P32-CT	Oppfølging av uønskede hendelser	Rev 4 av 01.02.02	Til revidering. Erstatte C-61-P02-CT av 01.02.02.
C-60-P33-CT	Varsling av uønskede hendelser	Rev.0 av 01.07.02	
C-61-i01-CT	Innmelding i Synergi	Rev. 1 av 01.01.02	
CP-10-P36-CPG	Søknad om avvik	16.08.02	Til underskriving. Vedlegg ikke styrt dokument. Vedlegg angir navn, ikke funksjon på den som underskriver.
C-60-P06-CT	Risikoanalyse ved endringer.	04.10.02.	Pålegger CT å bistå linjen og kvalitetssikre analysene
C-60-P08-CT	Vedlikehold av risikobildet	0.4.10.02 Rev 0.	Til godkjenning.
C-60-P08-V3-CT	Risikomatrikse med akseptkriterier.		
ST-25002-AC-1-rev01	Akseptkriterier NSB Gods	mai 2000	Til revidering. Rapport fra Safetc. Vedlegg til C-60-P08-CT
C-201	Kompetansekrav og opplæring i trafiksikkerhet	01.01.02	Begrenset til skifting, klargjøring og framføring.
C-70-P08-CTT	Kyrass	01.07.02	Vognvedlikehold er ikke sentralt i revisjonen.
C-70-P19-Ct	RAMS	Rev. 0 av 01.01.02	Utkast av 01.06.02 foreligger. Vesentlig endret.
C-10-P08-CT	Revisjoner		
	Funksjonsbeskrivelse, Materiellkoordinator	08.02.02	
Trykk 731.2		23.01.96	Beskriver 10% regelen.
Trykk 741		pkt. 1.1 av 20.01.02 pkt. 1.2 av 20.08.02	Pkt. 1.1 angir lengde av materialutfall. Pkt. 1.2 angir bredde (ikke kjent av intervjuet vedlikeholdspersonell).
	A-feilliste for EI14	21.11.00	Lite anvendelig.
C-20-P35-CPG	Prosedyre for å etablere liste over medarbeidere som er godkjent for å arbeide med SKF og A-feil		Navneliste er foreløpig ikke utfylt.
	Diverse funksjonsbeskrivelser		

I tabellen under er det gitt en oversikt over hvilke personer ved virksomheten som deltok.

Navn	Enhet/ Funksjon	Åpnings - møte	Intervju	Sluttmøte
K. Mo	CT/ trafikksikkerhetsdirektør	x	x	x
A. Tordhol	CTS/ leder s-styring	x	x	x
K.Myhre	CP/ Plansjef	x		x
S.Fosser	CTS/ s-rådgiver	x	x	x
T. Vasset	CTT/ Teknisk sjef		x	x
A. Ingerød	CP/ trafikks.koordinator		x	x
H. Amberg	CPG/Vedlikeholdsleder Sør		x	
J. Hauglie	CPG/ Leder lokvedlikehold, Gorud		x	
V. Rasmussen	CPF/ Framføringssjef		x	
R.Smedbye	CPF/Operativt senter, Lokleder		x	
S. Holst	CPG/ Gruppeleder		x	
A. Hernes	CPG/ Fg. gruppleder, mekanisk		x	
A.Drageset	CP/ Produksjonsdirektør		x	
K. Frøyslid	Direktør		x	
J. Andersen	CPF/ Operativt senter, Driftsleder		x	
Solheim	CTT/Materiellkoordinator		x	
Bråten	CPF/ trafikks.rådgiver		x	
T.Fjeld	CTT/ Prod.ing.		x	

Revisjonsgruppe:

Erik Gulliksrud, SJT, fagrevisor

Øystein Ravik, SJT, fagrevisor

Tor Erlend Framstad, Samferdselsdept., Observatør

Sjur Sæteren, SJT, ledende revisor

Verifikasjoner/Stikkprøveuttak**Vedlegg 3**

Det ble foretatt en del verifikasjoner/stikkprøveuttak. Et utvalg er listet opp under som følger:

Stikkprøver	Kommentar
Synergi-rapporter	Alle korte synergirapporter i tiden 01.03.02-07.10.02
Synergi-rapport. Utvalgte lange saksrapporter.	23539: Ingen årsaker eller tiltak fastsatt. (registrert 8.4.02). Under behandling. Alvorlig område. Ingen framdrift siden april 02. 24565: Kritisk område. Registrert 07.06. Ingen tiltak beskrevet pr. oktober. Oversendt CombiRail. Samme hendelse registrert 10.06. 24276: Uklart om tiltak ikke fullt dekkende for årsaker. Kritisk. Passering i stopp. Muntlig advarsel. Bakenforliggende årsaker sammenfallende med direkte årsaker. Kritisk område. Fremgår ikke at den er behandlet utover lokalt nivå. 23382: Alvorlig område. Avsluttet. Tiltak er beskrevet i årsaksrubrikk. Ingen bakenforliggende årsaker. Innskjerpelse. 24042: Tiltak meldt avsluttet 14.5.02, men har status under behandling. Alvorlig område. Brann i lok. Skaden utbedret. Saken inn i RAMS. Under behandling (Jf instruks C-61-i01-CT 5.3.6) 25837: Avsluttet. Alvorlig område. Tiltak ikke beskrevet. 24064: 10.5.02. Avsporing. Under behandling. Tiltaksfrist 1.6.02. Ikke registrert behandling etter 13.05.02. 24320: 4.6.02. Ingen tiltak. Ikke framdrift siden 7.6.02. Under behandling 24454: Ingen tiltak. Registrert 25.5. Ingen framdrift siden 25.6 Under behandling. 24323: Avsluttet. 24461: Bakenforl. årsaker ikke fastsatt. Tiltak ikke fastsatt. Siste handling 6.6.02. 24462: Som foregående. 24485: Avsluttet. 24550: Dårlig framdrift. Under behandling. Tiltak ikke fastsatt. 24566: 10.6.02. Vogner utenfor profil. Kritisk. Ingen tiltak. Under behandling, antakelig i Combi-Rail. Ingen framdrift siden juni. 24614: Dårlig framdrift. Ikke tiltak og bakenforliggende årsaker. 24740: Feil i vognopptak. Innskjerpelse. Avsluttet. 24786: Kritisk. Innskjerpelse. 24833: Dårlig framdrift. Åpent tanklokk. CombiRail.
Møtereferat, nr. 6 og 7 , Ledermøter CP	trafikksikkerhet er fast agendapunkt.
Møtereferat CL-møter	Møte 13, 17.09.02 Møte 12 20.08.02: trafikksikkerhet ikke behandlet Møte 4: Lastefeil er på agendaen. Møte 5: Bremsfeil er satt på agendaen.
Dispensasjon av 03.09.02.	El 16.2215 framført med høyspeningsbryter i låst stilling. Forutsetningen var at det ikke var lang tunnel på strekningen og at lokfører skulle bryte strømmen hvis det oppstod problemer, men det er ikkedokumentert.)Disp. signert driftsleder. Skjemaet er ikke et styrt dokument.
Vaktlederlogg, 10.10.02	
Oppnevning av granskningsutvalg	Trafo datert 12.08.02. Mandat ok.
Årsplan, revisjoner m/status pr. 30.09.02	Dokument C-10-P08-CT. 10 revisjoner planlagt hvorav 2 ikke gjennomført som planlagt.
Revisjonsrapport 1-02 og 02-02	Ingen avvik i 1-02 ordi kravdokumenter manglet
Oversikt over revisjons- avvik av 15.10.02	Avvik fra revisjon 02/02 har svarfrist for tiltak 20.05.02. Ingen videre status.
T2 ettersyn El. 16-2212	Utført uke 2.02 og 41.02. Vanskelig å spore historikk på km-løp. Sjekkliste S!-merket, men foreløpig ikke iverksatt.

Vedlegg 4

Oppfølging av revisjonen

Aksjon:

Frist:

Statens jernbanetilsyn utarbeider rapportutkast	7.11.02
Virksomheten kommentarer utkast	14.11.02
Statens jernbanetilsyn sender rapport	21.11.02
Virksomheten oversender plan for gjennomføring av korrigerende tiltak	10.01.03