



# **Møte med ledelsen i CargoNet AS**

## **TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 16-03**

*Møte med ledelsen i CargoNet As*

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 16-03  
**Arkivkode:** 03/325 T632  
**Møtedato:** 10.10.03  
**Foretak:** CargoNet AS

---

**Rapportens innhold :**

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i CargoNet og Statens Jernbanetilsyn 10.10.03. Rapporten angir status på viktige områder av CargoNets organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

---

**Utarbeidet dato:** 20.10.03

**Godkjent dato:**

Sign.:

Sign.:

Sjur Sæteren  
Revisjonssjef

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innholdsfortegnelse**

1. Innledning
2. Gjennomgang av saker fra forrige møte
3. Viktige endringer i CNs organisasjon og aktiviteter
4. Måloppnåelse
5. Risikobilde
6. GSM-R utrustning
7. Granskninger
8. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang.
9. CNs tilbakemelding på SJTs revisjonsarbeid
10. SJTs tilbakemelding fra revisjons- og oppfølgingsarbeidet
11. Ledelsens systematikk for oppfølging av pålegg, avvik og analyseresultater.
12. Behov for tillatelser/godkjenninger
13. UIC medlemskap
14. Kvalitetsprosjektet
15. Farlig gods
16. Aksjonspunkter

## **Vedlegg**

1. Agenda
2. Deltakerliste

## **1. Innledning**

Møtet ble avholdt etter initiativ fra SJT som en del av tilsynsvirksomheten med jernbaneforetakene. Hensikten med tilsynsmøtene er å opprettholde dialogen med Jernbaneforetakene med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

Agendaen for møtet er gitt som vedlegg 1 til denne rapporten.

Forkortelser som er brukt i denne rapporten:

CN: CargoNet AS

CL-møter: CNs ledermøter

CP: Produksjonsenheten i CN

SJT: Statens Jernbanetilsyn

JBV: Jernbaneverket

## **2. Gjennomgang av saker fra forrige møte**

Oppfølgingspunkter fra forrige møte (rapport 9-02) ble gjennomgått. Aksjoner var gjennomgående gjennomført, men for enkelte punkter gjensto noe som følger:

- SJT har ikke etablert vognregister enda. CN presisterte at de ikke ser det som sin oppgave å føre et slikt register for vogner som evt nye godsforetak ønsker å registrere i Norge.
- Mht raster-merkede vogner vil SJT gjøre en avklaring på kort horisont. SJTs tenkning antas å være på plass i løpet av november, deretter vil operatørene rådspørres før en endelig konklusjon trekkes.

## **3. Viktige endringer i CNs organisasjon og aktiviteter**

Vognlast avvikles fra 15.12.03. Etter den datoen satses det bare på standardprodukter. Det pågår en omstilling for å spare inn ca 80 mill i årlige kostnader bla som følge av bortfall av inntekter fra vognlast. Et av tiltakene som er igangsatt er et vedlikeholdsprosjekt med siktemål å spare penger i vedlikeholdet (med unntak av komponentvedlikehold utfører CN alt vedlikehold i egen regi). Aktiviteter på terminalene er også redusert.

Systemtog er etablert som en egen resultatenhet med eget intern-styre. (Systemtog er tog som settes opp fra dag til dag, mens Combiexpressstog har faste ruter). Systemtog forestår bla transport av tømmer, flis, drivstoff, saltsyre, transport for Rana gruver og prosjekt-tog (herunder oppdrag for Jernbaneverket og militærtransporter). Systemtog har foreløpig ikke egne lokførere da CN er nølende til å splitte opp lokførermiljøet.

Nye tog er satt opp til Jønkøping, Hamburg (i samarbeid med CombiVerkehr) og Hallsberg (i samarbeid med Green Cargo).

CN integreres med datterselskapet Railcombi, i første omgang felles salg og markedsføring fra 1.1.04 deretter felles fakturering fra 1.6.04.

CD 66 er satt inn på Nordlandsbanen og materiellet har fungert bra fra første stund.

Nye tømmervogner anskaffes til Systemtog og vil eies av AS Tømmervogner (der CN har 55% eierandeler). Materiell-leverandør er foreløpig ikke valgt.

CN skal gjennomføre en endringsanalyse av de sikkerhetsmessige konsekvenser av ovennevnte organisasjonsendringer.

CN vil gå over til tilstandsbasert vedlikehold på sine El-lok.

#### **4. Måloppnåelse**

CN har en null-visjon. Det er etablert spesifikke mål på ulike områder. Målene er skjerpet 20% siden i fjor og hittil i år ligger CN an til å oppnå de fleste av målene.

1 dødsfall og en alvorlig skade er registrert hittil i år.

I CNs måltall inngår også forhold som CN ikke har herredømme over.

Det var registrert et høyt antall tilløp til sammenstøt. Årsaken er at svikt i den første av de doble kontrollaktivitetene som CN nylig har etablert ved opplasting av containere medfører tilløpsrapportering. Resultatet av dobbeltkontrollen er at uønskede hendelser med løse containerbein, åpne dører og mangelfull festing er drastisk redusert.

#### **5. Risikobilde**

CN har identifisert 4 hendelser i rødt område (ikke tolererbar risiko) for terminalaktiviteter. 4 av 9 regioner har ikke oppdatert risikobildet sitt etter at analysen i 2001 ble gjennomført.

Det har vært mindre fokus på risikoreduksjon i gult område (ALARP-område).

CN ønsker en dialog med SJT vedrørende utvikling av akseptkriterier. SJT ønsker å ta et initiativ for å bidra til mer hensiktsmessige akseptkriterier på jernbanesektoren, men SJT har ikke intensjon om selv å fastlegge overordede kriterier for jernbane.

#### **6. GSM-R utrustning**

CN har etablert en felles styringsgruppe med NSB og har en intensjonsavtale om leveranse av 8 watt utrustning fra Siemens i forbindelse med Siemens' installering av GSM-R sendere for JBV på infrastrukturen. I første omgang vil CN låne 8 utrustninger fra JBV til sine lok på Nordlandsbanen.

Det er noe uklart for CN hvordan mangelfull GSM-R dekning på sidespor skal håndteres. SJT vil ta det opp mot utbygger.

#### **7. Granskninger**

a) Brann i El 14 den 9.8.03.

Det er gjennomført tiltak mot de direkte årsaker som er identifisert å være manglende forbehandling av olje og for lange vedlikeholdsintervaller. Det har vært et tilløp i etterkant, men videre utvikling ble hindret av de gjennomførte tiltak.

SJT spurte om CN også hadde vurdert bruk av olje som er maksimalt motstandsdyktig mot antennelse eller om de bare har vurdert og satt inn tiltak mot isolasjonsevnen. CN vil vurdere dette som et innspill.

b) Kollisjon på Sjursøya.

CN har identifisert de indirekte årsaker å være manglende tilløpsrapportering og at CN har vært for lite aktive mot infrastrukturforvalter. Rapportering av kjøretøy på rødt lys er nå bedret. CN oppgav også at bomanlegget nå skal være på plass.

### **8. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang.**

Revisjonsplan for 2003 og oppfølging av identifiserte avvik ble redegjort for. Avvik-lukking styres gjennom TSOP (trafikkikkerhetsoppfølgingsplan) og synliggjøres også i månedsrapport.

Ledelsens gjennomgang skal gjennomføres i november.

### **9. CNs tilbakemelding på SJTs revisjonsarbeid**

SJTs revisjoner er blitt bedre strukturert. CN forstår SJTs behov for nitidig oppfølging. I hovedsak har CN et godt inntrykk av revisjons- og oppfølgingsarbeidet.

Ved oppfølging av rapport 16-02 (forlenget bremsvei) erfarte CN at SJT i sitt svarbrev inkluderte CNs egne oppfølgingspunkter på en uheldig måte. CNs egne oppfølgingsaktiviteter ble gjennom dette mye tyngre ved at de ble gitt et offisielt preg. SJT lovte å gjennomgå saken for å vurdere problemstillingen.

CN påpekte videre at effekten av å gjennomføre revisjoner på stikkprøvebasis kan lede til feil prioriteringer i sikkerhetsarbeidet fordi behandling av SJTs avvik vil gis prioritet i forhold til andre sikkerhetsaktiviteter som er etablert i en helhetlig strategi. SJT forstår problemstillingen, men minnet om at det gjennomgående er CN selv som både utformer korrigerende tiltak og får anledning til å sette frister for gjennomføring i hht egen vurdering.

### **10. SJTs tilbakemelding fra revisjons- og oppfølgingsarbeidet**

SJT har hatt begrensede revisjons- og oppfølgingsaktiviteter mot CN den siste tiden. Siste oppfølgingsmøte var i juni i år. Så langt i år har SJT erfart at CN har hatt tilfredsstillende styring på arbeidet med revisjonsoppfølging. CN har ikke hatt tilsvarende god framdrift i sitt oppfølgingsarbeid mot tilrådingene i NOU 2000:30 og 2001:9 (Åsta- og Lillestrøm-rapporten).

SJT savnet deltakelse fra CN på sluttmøtet etter revisjon 13-03.

### **11. Ledelsens systematikk for oppfølging av pålegg, avvik og analyseresultater.**

Anbefalinger fra analyser og registrerte avvik inkluderes i TSOP. Med basis i TSOP etableres månedsrapport der bla overskredne frister og manglende aktiviteter synliggjøres. Månedsrapport gjennomgås i CL møte og oppfølging skjer i CPs ledergruppe en gang pr. måned. Implementering følges opp gjennom internrevisjoner.

Adm. dir opplyste at han personlig leser gjennom alle internrevisjonsrapporter.

## **12. Behov for tillatelser/godkjenninger**

CN vurderer følgende behov som det foreløpig ikke er sendt søknad om:

- Nye tømmervogner planlegges ibruktatt 3. kvartal 2004.
- Det vurderes å søke om sikkerhets sertifikat i fbm integreringen av RailCombi.
- CN har kjøpt 3 El 16 fra NSB

## **13. UIC medlemskap**

CN vurderer å avvike sitt UIC medlemskap fordi fordelene er mindre etter at vognlast avvikles. Det vurderes i stedet å søke medlemskap i UIRR som er en interesseorganisasjon for combi-transportører.

## **14. Kvalitetsprosjektet**

CN orienterte om kvalitetsprosjektet som omfatter punktlig levering, skadet gods, avviksmelding til kunde og riktig fakturering. CN har fokus på at oppretting av enkelte kvalitetsavvik kan føre til sikkerhetsavvik.

## **15. Farlig gods**

CN opplyste at det er vanskelig å få hensiktsmessig statistikk pga svakheter i IT-systemet. Hittil har farlig gods i en container ført til at hele tonnasjen er registrert som farlig gods. I det nye GTS-systemet skal bare den reelle andelen registreres.

Drivstofftoget står for den største andelen av farlig gods hos CN.

## **16. Aksjonspunkter**

1. SJT avklarer GSM-R dekning på sidespor
2. SJT ser på oppfølgingsnotatet i fbm rapport 16-02

## Agenda

Møte mellom Statens jernbanetilsyn og CargoNet AS

Tid: Fredag 10.oktober 2003 kl 12-15 Sted: Platous gt. Møterom ?

|      |  |
|------|--|
| 1200 | 1)..Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn   |
| 1210 | 2) Gjennomgang av saker fra forrige møte (rapport 9-02)<br>Følgende oppfølgingspunkter ble oppsummert:<br>1) CargoNet sender SJT risikoanalyse vedr. overtakelse av lokførere innen 01.09.02.<br>2) 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.<br>3) SJT informerer CargoNet (v/Kjell Myhre) innen 01.12.02 om status i prosjektet vedr. private sidespor tilknyttet statens jernbanenett.<br>4) CargoNet sender statusoversikt over oppgradering og utgivelse av drifts- og sikkerhetsstyringssystem vs. egne planer. Frist 01.10.02.<br>5) CargoNet gir tilbakemelding innen 01.10.02 på hvordan den interne prosessen vil bli på tilbakemelding/oppfølging av rapporterte uønskede hendelser.<br>6) SJT gir CargoNet tilbakemelding på status på bremsereporten som utarbeides av SJT v/ekstern leverandør. Det vil også bli gitt informasjon om hvorvidt denne rapporten er offentlig tilgjengelig. Frist: 01.10.02.<br>7) SJT vil gi CargoNet tilbakemelding på når vi ønsker møte for revisjonsoppfølging, innen den 01.09.02.<br>8) SJT skal undersøke om vi kan avklare hvor ansvar for nasjonalt vognregister skal ligge. Frist 01.09.02.<br>9) SJT gir CargoNet info om status vedr. godkjenning av rastervogner innen 01.09.02. |
| 1225 | 10) CN redegjør for viktige endringer i organisasjon, leverandørforhold og samarbeidsavtaler av betydning for trafiksikkerhet.   |
| 1235 | 11) Spørsmål fra SJT   |
| 1240 | 12) CN redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde, uhellsstatistikk og akseptkriterier.   |
| 1300 | 13) Spørsmål fra SJT   |
| 1310 | 14) CN redegjør kort for status på særlige sikkerhetsforhold, herunder:<br>-Implementering av GSM-R<br>-Resultat av viktige uhellsgranskninger   |
| 1325 | 15) Spørsmål fra SJT   |
| 1335 | Pause  |
| 1340 | 16) CN redegjør for resultater av siste års interne revisjoner og ledelsens gjennomgang.   |
| 1350 | 17) CNs erfaringer med SJTs tilsyns- og oppfølgingsarbeid.   |
| 1355 | 18) SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner mot CN.  |
| 1405 | 19) CN v/ adm. dir. orienterer om ledelsens systematikk for å sikre tilfredsstillende oppfølging av avvik, analyseresultater og pålegg (interne og eksterne)   |
| 1415 | 20) Spørsmål fra SJT   |
| 1420 | 21) CNs behov for tillatelser/godkjenninger i 2003-2005  |
| 1430 | 22) Eventuelt  |
| 1445 | 23) Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn  |
| 1500 | Slutt  |



**Deltakere**

**CargoNet:**

Knut Mo, Trafikksikkerhetsdirektør  
Kjell Frøyslid, Adm. Dir.  
Arne Tordhol, Leder sikkerhetsstyring  
Kjell Myhre, Plansjef, Produksjon  
Atle Drageset (delvis), Produksjonsdirektør

**Statens jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen, Direktør  
Karianne Brønlund, Juridisk rådgiver  
Øystein Ravik, Leder for gruppe sikkerhet og teknikk  
Sjur Sæteren, Revisjonssjef

**DSB:**

Runar Bjørnsen (Observatør)