



Møte med ledelsen i CargoNet AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 4-04

Møte med ledelsen i CargoNet As

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 4-04
Arkivkode: 04/176 T632
Møtedato: 5. mai 2004
Foretak: CargoNet AS

Rapportens innhold :

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

Utarbeidet dato:

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonssjef

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Organisasjon og marked
3. Gjennomgang av saker fra forrige møte
4. Måloppnåelse og risikobilde
5. GSM-R
6. Uklarheter vedrørende profiler
7. Sikkerhetsmargin på bremseprosent.
8. Farlig gods.
9. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
10. CNs erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet
11. SJTs erfaringer med revisjonsvirksomhet mot CN
12. CNs behov for godkjenninger og tillatelser
13. Militære transportert
14. Dispensasjoner fra helsekrav i grenseoverskridende trafikk
15. Eventuelt
16. Oppfølgingspunkter

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

SJT: Statens Jernbanetilsyn

JBV: Jernbaneverket

2. Organisasjon og marked

Vognslast er nedlagt desember 2003. Det har medført innskrenkninger også i sentraladministrasjonen. Systemtog er skilt ut som egen enhet med administrasjon i Kongsvinger.

Det har vært en økning i transportenheter for kombinerte transporter. CN forventer et positivt resultat i 2004.

3. Gjennomgang av saker fra forrige møte

SJT har erfart i sin kontakt med JBV at det ikke er planlagt spesielt med tanke på GSM-R dekning på sidespor, men at det normalt vil kunne forventes dekning opptil 1 km fra hovedspor. CN refererte i denne sammenheng til betydningen som ble aktualisert gjennom en hendelse på Skogn der man hadde problemer med å varsle lokfører om militært personell som gikk gjennom en tunnel.

SJT refererte til hvordan de refererer til revisjonsavvik generelt. Dette er tilfredsstillende for CN men det ble avklart at de gjaldt en misforståelse i innledende oppfølgingsfase mot rapport 16-02 som er historie nå.

Vedr. register ble det presisert at SJT bare forventer at CN har et register over materiell som de eier eller bruker, ikke over annet materiell. For materiell som CN for eksempel selger vil det være den nye eieren/brukeren som har ansvar for å tilse at materiellet er registrert og har nødvendige godkjenninger. Inntil en registreringsordning er på plass hos SJT vil det på denne bakgrunn kunne være en utfordring å få registrert vogner til bruk i grenseoverskridende trafikk.

4. Måloppnåelse og risikobilde

Måloppnåelse ble gjennomgått. Det har vært et dødsfall og en alvorlig personskade i 2003. Mindre alvorlige personskader er redusert til 4 i 2003 fra 9 stk i 2002.

Det har vært en økning i antall avsporinger. Det har vist seg at fjærbrudd i en spesiell serie LGS-vogner har vært en årsak til flere av disse. Fjærene er skiftet.

CN har hatt vanskeligheter med å få til en positiv utvikling i sikkerhetsarbeidet relatert til skifting.

CN har hatt en kampanje for å øke tilløpsrapportering på skifting. Foreløpig har den vært uten effekt. CN vil derfor prøve å klargjøre bedre hva som forventes innrapportert av tilløp ved skifting for å påvirke rapporteringsgraden.

Det har vært en del sammenstøt under skifting, herav 3 på Alnabru. CN har avdekket at det er en unøyaktighet i kommunikasjon mellom togledelse og skift på Alnabru og at skifteinstruksen ikke følges i tilstrekkelig grad. Dette er en særlig utfordring på kombiterminalen. CN har tatt opp problemstillingen med JBV siden dette er et felles problem som CN mener JBV bør ta en ledende rolle for å løse, men opplever det tungt å få til et samarbeid med JBV på dette punktet. Bla oppgir CN å ha vansker med å ferdigstille sin granskningsrapport fordi det er vanskelig å få opplysninger fra JBV.

Fokusområder for CN har vært på PASS-hendelser og lastefeil. For passhendelser (som ikke skyldes infrastruktur/trafikkstyring) er antall hendelser halvert fra 2002 til 2003, men det har vært 2 hendelser der toget har passert restriktivt signal og fortsatt i samme hastighet. CN har skjerpet rutine for å ta lokfører ut av tjeneste etter pass-hendelser.

Lastefeil (både container ute av pigg og last som faller av) er vesentlig redusert fra 2002 til 2003.

Risikoanalyser er oppdatert. Alle hendelser som lå i ”rødt” område er nå borte (Jf rapport 16-03 fra forrige ledelsesmøte) etter at analysene er ajourført. Det er imidlertid fremdeles lite fokus hos CN på forhold som er identifisert i analyser i ALARP-området.

Det er ikke gjennomført en overordnet analyse på de store organisasjonsendringene som er gjort, men de enkelte endringene er analysert hver for seg.

Mht innføring av tilstandsbasert vedlikehold for El-lok er CN i prosess med å lage et nytt vedlikeholdsprogram. Vedlikeholdsaktiviteter som tidligere ble gjennomført samlet etter 1,3 mill. km. blir nå gjennomført individuelt for de ulike komponenter. Noen terminer blir justert i den sammenheng. Det nye programmet forventes å bli klart i løpet av en måned.

5. GSM-R

CN informerte om at testing og opplæring er blitt forsinket. De regner med å få klarsignal fra JBV til å kunne begynne å teste om få dager. CN er klare til å starte teste utstyr i eget materiell på Nordlandsbanen. Alle CNs 5 faste lok på Nordlandsbanen har fått installert fast GSM-R utrustning.

CN og NSB har etablert et felles prosjekt og har sammen sendt anbudsforespørsel på Cab-radioer og håndholdte enheter med anbudsfrist medio juni. Anskaffelsesprosessen er således godt i gang og i rute sett fra CNs side.

CN hadde lagt en opplæringsplan for sine 17 lokførere. Den blir vanskeligere å gjennomføre jo nærmere sommeren de kommer før de kan starte. Det gjennomføres felles kurs med NSB. SJT presiserte at det er viktig at CN raskt flagger eventuelle forsinkelser fordi det blir tungt å skulle gjennomføre en evt. endring av dispensasjonsvedtak.

Det ble på spørsmål avklart at nødkommunikasjon er et sikkerhetssystem, både som en barriere mot å forebygge ulykker og redusere konsekvenser.

6. Uklarheter vedrørende profiler

CN redegjorde for en uavklarte spørsmål vedrørende profiler som følger:

JD 346 definerer standardprofil som gjelder 2- og flerakslede vogner. CN har benyttet et utvidet profil (P407) for 2-akslede vogner. Dette profilet har tidligere vært definert i JBV's styrende dokumenter, men er nå fraværende i den nye utgaven. CN er derfor usikre på om de profilene som CN benytter fremdeles gjelder og hvordan de skal forholde seg mht å kjøre andre vogner som har et profil mot P407.

P- og C-profil er definert i NetWork Statement og delvis i JD 346. I JD 346 står det at avklaringer vedr. profiler skal gjøres med regiondirektør, mens det i Network Statement står at slike avklaringer skal gjøres med "one stop shopping" kontaktpunktet i JBV.

CN nevnte i samme sammenheng utfordringer ved grenseoverskridende trafikk. De hadde erfart å fremføre en tømmervogn fra Sverige som slo oppi en bro fordi CN ikke hadde god nok oversikt over vognopptaket.

7. Sikkerhetsmargin på bremseprosent.

CN refererte til at de 12. februar 2001 innførte en ekstra 15% margin på beregning av bremseprosenten som følge av Lillestrøm-ulykken. CN har i den sammenheng gjennomført bremseveismålinger og klosskraftmålinger i 2003 samt noen slike målinger i tidligere år. Resultatet viser at tomvogner generelt bremses bedre enn forventet og lastede vogner dårligere med en variasjon på fra +7.6% til - 21.7 % i forhold til påmalte vekter. CN foreslår som følge av prosjektet at bremsevekt reduseres for enkelte vogntyper (både påmalt og i GTS) med fra 13.8 til 16.7 %. Før tiltakene gjennomføres vil CN imidlertid verifisere hvordan de foreslåtte reduksjonene virker på utvalgte tog. Bestemmelsene i C-600 må også endres og godkjennes av SJT. Det vil bli en utfordring å håndtere de nye marginene i en overgangsperiode (særlig mht manuelle opptak).

8. Farlig gods.

På spørsmål fra SJT opplyste CN at de vet hvilke containere som inneholder farlig gods, men ikke mengden i hver enkelt container. Intensjonene om å få til en slik registrering i GTS som ble beskrevet i forrige møte har således ikke latt seg realisere.

Videre på spørsmål fra SJT bekreftet CN at det fortsatt er drivstofftoget som er den dominerende transporten av farlig gods som CN forestår.

9. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

14 av 19 planlagte interne revisjoner er gjennomført i 2003. 20 avvik ble identifisert. Av disse er 10 meldt lukket og 5 er verifisert. Tiltak noteres i sikkerhetsoppfølgingsplanen (TSOP). CT følger opp og verifiserer tiltak. Status på oppfølging synliggjøres gjennom månedsrapporten.

Ledelsens gjennomgang ble gjennomført i november 2003. I tillegg til interne revisjoner gjennomføres kvalitetskontroller av tog.

CN har nå god erfaring med bruk av interne revisjoner, oppfølging av disse og av kvalitetskontroller. I 2004 er det planlagt 15 interne revisjoner og gjennomføringen er så langt i rute.

10. CNs erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet

CN oppfatter at SJTs tilsynsvirksomhet blir stadig bedre, særlig er den blitt mer forutsigbar.

Det tar lang tid med behandling av dispensasjoner fra helsekrav (sjelden mindre enn en måned).

Det har vært en god dialog rundt godkjenningen av C-600, men CN savner tilbakemelding på brev av 7.10.03. CN har bedt om 2- 3 avvik i brevet, men har enda ikke fått noen formell tilbakemelding. CN har for øvrig erfart at noen brev fra SJT har vært feiladressert. SJT vil sjekke om det ligger inne en feil adresse i sine baser.

11. SJTs erfaringer med revisjonsvirksomhet mot CN

Det har bare vært gjennomført et oppfølgingsbesøk siden forrige ledelsesmøte. SJT presenterte kort status over utestående avvik. SJT uttrykte generelt å være tilfreds med CNs oppfølging av utestående avvik.

12. CNs behov for godkjenninger og tillatelser

Godkjenningsprosessen for nye tømmervogner er i gang.

En kunde av CN har anskaffet nye bilvogner som er noe modifisert i forhold til tidligere typer. CN refererte til brev der SJT uttrykker ønske om å godkjenne disse. SJT presiserte at dersom det er snakk om mindre endringer fra eksisterende godkjent materiell vil SJT konsentrere seg om endringene og ikke gjennomføre en full prosess på samtlige systemer.

CN er i prosess med å evaluere CD 66 som de fortsatt har i 2 år (etter en opprinnelig 3-årig leiekontrakt). CD 66 fungerer bra, men har noe høyt støynivå og CN kunne ønske seg et noe større lok.

På sikt må CN skifte ut El-lokene sine, men dette er ikke tidfestet.

13. Militære transportert

CN har fått en henvendelse fra Forsvaret som trenger transportbistand til øvelser der også tropper skal transporteres. CN ønsket derfor en formell klargjøring av tidligere brev fra SJT mht hva SJT aksepterer. SJT mente at en slik klargjøring er overflødig da det var klart uttrykt at CN kan transportere militært materiell og personell som er nødvendig for å sikre materiellet under transport og laste og losse materiellet på en forsvarlig måte, men at CN ikke kan frakte tropper utover dette. Hva som er nødvendig for å vokte materiellet under transport og sørge for lassing/lossing må være en faglig vurdering Forsvaret gjør.

CN har vært i kontakt med JBV og har gjennom kontakten oppfattet at det finnes bestemmelser (i form av kongelig resolusjon) som gir Forsvaret anledning til å bruke CN til frakt i fbm militærøvelser utover det jernbanelovgivningen tillater. SJT var ukjent med at det er gitt slike fullmakter i fredstid og vil avklare saken og gi CN en tilbakemelding. Inntil eventuelt annet er avklart vil SJT legge til grunn at CN må søke SJT om utvidelse av sin tillatelse for å kunne frakte tropper i fbm militærøvelser. Dersom CN skal få en slik tillatelse må de kunne vise til at de har etablert et regime for framføring av slike tog. I tillegg må CN få tilgang fra SD for å kunne transportere personell.

14. Dispensasjoner fra helsekrav i grenseoverskridende trafikk

I sitt samarbeid med Green Cargo har CN forstått at lokførere med dispensasjon fra helsekrav i Norge må søke egen dispensasjon i Sverige. SJT opplyste at det er tilstrebet å gjøre den norske helsekravforskriften mest mulig lik den svenske. SJT er av den oppfatning at de forskjeller som forelå da norsk og svensk forskrift ble utformet ikke var av en slik karakter at det skulle hindre samtrafikk. (En forskjell i tilnærming er at helsegodkjenning følger personen i Sverige og foretaket i Norge). SJT vil sjekke ut praksisen.

15. Eventuelt

CN informerte om at Knut Mo slutter som trafikksikkerhetsdirektør og at Liv Bjørnå tiltrer 1.8.04.

SJT kan ikke se å ha fått 72-timers rapporter for uønskede hendelser i hht varslingsforskriften. CN mente det sendes samme informasjon til SJT som til HSLB med unntak av at persondata er fjernet og at SJT får rapporten på Synergi-skjema. Det var enighet om at SJT tar kontakt dersom dette ikke fungerer.

16. Oppfølgingspunkter

Følgende oppfølgingspunkter ble identifisert:

1. CN gir tilbakemelding dersom de avdekker konkrete utfordringer vedrørende GSM-R på sidespor (på sidespor der dekning blir svært dårlig må det tilrettelegges særskilt for nødkommunikasjon).
2. CN flagger innen 15. mai eventuelle behov for å ytterligere dispensasjon for tidspunkt for å ta i bruk GSM-R.
3. SJT vil vurdere om det er mulig å korte ned saksbehandlingstid for dispensasjonssøknader fra Helsekravforskriften.
4. SJT sjekker praktisering av dispensasjoner fra Helsekravforskriften i fbm grenseoverskridende trafikk i Skandinavia og gir CN en tilbakemelding.
5. SJT sjekker status på svar på CNs brev om C-600 og mulige kilder til feiladressering på brev til CN.
6. SJT sjekker ut evt. annen lovgivning som gjelder for militærtransporter
7. SJT gir CN tilbakemelding dersom 72 timers varsling ikke er tilfredsstillende

Agenda

Møte mellom Statens jernbanetilsyn og CargoNet AS
 Tid: Onsdag 5. mai 2004 kl 09-1200 Sted: Platous gt. Møterom 4051
 Sak 04/176

0900	1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn
0910	2. Gjennomgang av saker fra forrige møte (rapport 16-03) - Følgende oppfølgingspunkter ble oppsummert: 1) SJT avklarer GSM-R dekning på sidespor 2) SJT ser på oppfølgingsnotatet i fbm rapport 16-02
0925	3. CN redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde, uhellsstatistikk og akseptkriterier.
1000	4. Spørsmål fra SJT
1020	5. CN redegjør kort for status på særlige sikkerhetsforhold, herunder: - Implementering av GSM-R
1040	6. Spørsmål fra SJT
1050	Pause
1055	7. CN redegjør for resultater av siste års interne revisjoner og ledelsens gjennomgang.
1110	8. CNs erfaringer med SJTs tilsyns- og oppfølgingsarbeid.
1120	9. SJTs erfaringer med tilsyn/revisjoner og oppfølging av revisjoner mot CN.
1130	10. CNs behov for tillatelser/godkjenninger i 2004-2006
1140	11. Eventuelt
1155	12. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn
1200	Slutt

Deltakere

CargoNet:

Knut Mo, Trafikksikkerhetsdirektør
Kjell Frøyslid, Adm. Dir.
Arne Tordhol, Leder sikkerhetsstyring
Kjell Myhre, Plansjef, Produksjon
Arne Dalen, Trafikksjef
Erling Skancke, Teknisk sjef lok (delvis)

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør
Sjur Sæteren, Revisjonssjef