



Årlig møte med ledelsen i CargoNet AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 8-05

*Møte med ledelsen i
CargoNet AS*

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 8-05
Arkivkode: 05/170- SF632
Møtedato: 03.05.05.
Foretak: CargoNet AS

Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i CargoNet AS og Statens Jernbanetilsyn den 03.05.05 Rapporten angir status på viktige områder av CargoNet AS sin organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

Utarbeidet dato:

Sign.:

Rannveig Hiis-Hauge
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

- 1. Innledning.**
- 2. Gjennomgang av saker fra forrige møte**
- 3. CargoNet AS redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk, og særlige risikoforhold.**
- 4. Organisasjonsendringer i CargoNet AS.**
- 5. Resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang**
- 6. CargoNets erfaringer med Jernbanetilsynets og andre tilsyns revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt**
- 7. SJT orienterer om regelverksarbeid**
- 8. Godkjenningprosesser: nye behov**
- 9. Eventuelt**
- 10. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn**

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 CargoNet AS med fokus på viktige elementer i sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

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

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.

2. Gjennomgang av saker fra forrige møte den 05.05.04, rapport 4-04

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)."
Dette har vært tema i jevnlige GSM-R møter. Erfaring fra drift er tilfredsstillende, med unntak av sidesporene Rana (i tunnel) og Skogn (Norske Skog.)
2. "CN flagger innen 15. mai eventuelle behov for å få ytterligere dispensasjon for tidspunkt for å ta i bruk GSM-R."
CargoNet rapporterte dagens status. Alt materiell har 2 watts radio, mens 8 W cabradio til GSM-R er under installasjon i hht. plan. CargoNet etterspurte muligheten for å få utsettelse på installasjon av cabradioene. SJT svarte at man kan søke, at GSM-R generelt skal være ferdig installert for alle innen 2007; det er gitt noen få dispensasjoner til 2008.
3. "SJT vil vurdere om det er mulig å korte ned saksbehandlingstid for dispensasjonssøknader fra Helsekravforskriften."
Saksbehandlingstid er nå 15-20 arbeidsdager. Tilsynet vurderer også å innføre en ordning med midlertidige dispensasjon for klare, uproblematisk unntakstilfeller.
4. "SJT sjekker praktisering av dispensasjoner fra Helsekravforskriften i fbm grenseoverskridende trafikk i Skandinavia og gir CN en tilbakemelding."
Prinsippet er at dispensasjoner skal være grenseoverskridende. Hvis CargoNet ser noe problem vedr. dette, ber vi om at dette tas opp med SJT.
5. "SJT sjekker status på svar på CNs brev om C-600 og mulige kilder til feiladressering på brev til CN."
Dette skyldtes intern feil hos SJT; saken er løst nå.
6. "SJT sjekker ut evt. annen lovgivning som gjelder for militærtransporter"
CargoNet oppfatter det slik at den nye togfremføringsforskriften ikke innebærer endret praksis. SJT bekreftet at praksis ikke endres i forslaget til ny togfremføringsforskrift, men sier videre at status på kongelig resolusjon ikke er helt avklart. SJT vil gi nærmere tilbakemelding om dette.
7. "SJT gir CN tilbakemelding dersom 72 timers varsling ikke er tilfredsstillende"
SJT er tilfreds med CargoNets innrapportering av hendelser.

3. CargoNet redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.

Risikobilde:

CargoNet har vurdert å bruke Jernbaneverkets strekningsanalyser for lettere å kunne skille mellom hvilken risiko CargoNet har ansvar for og hvilken risiko som "tilhører" andre. Dette viste seg ikke å være enkelt, og CargoNet har derfor valgt å fortsette å forholde seg til de allerede definerte topphendelsene og den etablerte overordnede risikoanalysen.

Trafikksikkerhetsmål:

CargoNet har null-visjon om hendelser med dødsfall og varig skade, og det var ingen hendelser i 2004 i denne kategorien.

Resultat fra 2004 er grovt sett sammenfallende med trafikksikkerhetsmål for 2004; dette med unntak av lastfeil (pigg) hvor det ble registrert 23 hendelser mot mål satt til 14. Lastfeil vurderes av CargoNet som en utfordring. Tiltak som gjennomføres:

- Brosjyre med beskrivelse av riktig lastsikring deles ut til kunder.
- Terminalsjef kalles inn til møte etter en hendelse.
- Terminalarbeider kalles inn til samtale og tas rutinemessig ut av tjeneste på samme måte som lokførere.
- Intern revisjon.
- Sikkerhets- og kvalitetskontroller.

PASS-hendelser kategoriseres som mindre og mer alvorlige. Det er noe uklart hvordan "skli-forbi-signal" hendelser som innebærer at tog kommer ut i middel blir kategorisert, og det ble avtalt at CN avklarer dette nærmere.

For skifting er de fleste hendelsene knyttet til avsporing; noen også til sammenstøt. Grovt sett er resultat i henhold til mål for 2004. Det er ønskelig å forbedre innrapporteringsgraden, og dette har vist seg vanskelig.

Særlige risikoforhold:

CargoNet vurderer følgende som særlige forhold: PASS-hendelser, lastsikring, trafo på EL14 – lokomotiver, akselbrudd ved Rana Gruber og overlast (tømmervogner og systemlast.)

EL14 –lokomotivene har hatt en del trafohavarier. Det er vanskelig å identifisere en entydig årsak. I mellomtiden testes ut ulike systemer for å overvåke tilstanden i bl.a spenningsregulatoren (en del av transformatoren.) Det søkes både konsekvensreduserende og sannsynlighetsreduserende tiltak. Dette har høy fokus grunnet lokomotivførers sikkerhet.

Akselbrudd-hendelsen på Rana:

CargoNet har fått tilrådning fra Havarikommisjonen om å redusere aksellast, og den er nå redusert til 20 tonn. Dette er dokumentert i veielister som oppbevares hos Rana gruber og oversendes CargoNet på stikkprøvebasis. Videre har de innhentet pristilbud på nye hjulsatser for å vurdere å øke aksellasten til 25 tonn; dette arbeidet har ingen konkret fremdriftsplan.

Overlast:

Dette har forekommet en del på tømmerlast pga rått tømmer. Det er gjennomført tiltak: Det er ansatt egne opplastere, slik at egne lastere utfører omtrent halvparten av opplastingen, mens sjåførene laster den andre halvparten direkte fra bil. Kundene er bedt om å redusere lasten, men de viktigste tiltak er opplæring, og at kundene nå merker vognene med identiteten på den som har lastet, slik at

overlasting kan spores tilbake til lasteren/sjåføren. Dette siste tiltaket har redusert antall overlast i januar og februar.

SJT la frem grafiske statistikker basert på CargoNets innrapporterte hendelser. Statistisk ser det ut til å være en korrelert periodisitet mellom overlast og avsporing.

4. Organisasjonsendringer i CargoNet AS.

CargoNet er omorganisert fra 01.01.05, primært i forhold til den svenske delen av virksomheten. Hensikten er å styrke helheten i det skandinaviske CargoNet, samt å styrke styring og kontroll for å bedre resultatene i Sverige. Styringssystemet i Sverige vil bli som i Norge.

Risikoanalyse for organisasjonsendring er gjennomført, med konklusjon tilfredsstillende sikkerhetsnivå forutsatt enkelte tiltak. Det er også foretatt intern revisjon på dette tema.

SJT spurte om trafikksikkerhetsdirektørens ansvar også omfatter systemtog, og det bekreftet CargoNet at den gjør.

CargoNet ser videre en utfordring med nye aktører på terminalene. Det kjøres nå et prosjekt med Jernbaneverket for å tilrettelegge (ved bygg og organisering) for flere operatører på den fremtidige terminal Gandal.

Adm.dir går av med pensjon i løpet av året og rekruttering av ny adm.dir pågår. CargoNet vil forelegge skiftet for tilsynet med tanke på godkjenning av ny daglig leder.

5. Resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

Ledelsens gjennomgang var ikke gjennomført siste året.

For 2004 var det planlagt 15 interne revisjoner hvorav alle omfattet trafikksikkerhet, én av dem ble overført til 2005. Det ble notert totalt 22 avvik; 11 av disse var lukket per 01.01.05. Gjengangere i avvikene var at funksjonsbeskrivelser ikke var oppdaterte, samt at kjennskap til HMS-datablad ikke var god nok, og at det var mangelfull kontroll av og kvitteringslister til sikkerhetsdokumentasjon.

Det er planlagt 11 interne revisjoner i 2005; dette inkluderer en revisjon CargoNet AS vil gjennomføre av CargoNet AB.

6. CargoNets erfaringer med Jernbanetilsynets og andre tilsyns revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt

Det har ikke vært noen tilsynsrevisjoner hittil i år, og ellers ingen vanskelige saker. CargoNet er tilfreds med samarbeidet.

7. SJT orienterer om regelverksarbeid

SJT orienterte kort om pågående regelverksarbeid. Nye forskrifter planlegges sendt på høring før sommeren.

CargoNet spurte om det vil bli en endring i godkjenning av internt regelverk, da en mer overordnet togfremføringsforskrift vil kreve mer interne prosedyrer hos CargoNet. SJT svarte at det ikke er avklart hvor mye som blir hos aktørene kontra i det nasjonale regelverk; vi vurderer dette internt og i sammenheng med avklaringer i forhold til EUs regelverk. Vi vil derfor komme tilbake til dette.

8. Godkjenningprosesser: nye behov

CargoNet har ingen nye større godkjenningssaker.

9. Eventuelt

1. Sidespor ble diskutert i punkt 2.1. Jernbaneverket har ikke påtatt seg ansvar for GSM-R dekning på sidesporene. Tilsynet mener at ansvar for nødkommunikasjon ligger hos den som driver trafikkstyring. CargoNet mangler dekning langs enkelte sidespor.
2. CargoNet har for tiden lite dialog med HSLB (Havarikommisjonen), grunnet få konkrete saker.
3. CargoNets kunder etterspør hvem som har tillatelse til å drive sidesporene. SJT er i prosess med Jernbaneverket for å avklare hvilket ansvar de har, og saksbehandling av søknader om tillatelse til å drive sidespor, er stilt i bero inntil dette er avklart.
4. CargoNet spør om det er riktig av dem å rapportere inn fareforhold de identifiserer hos andre operatører. SJT viser til CargoNets rapporteringsplikt; at den også omfatter tilløp de selv ikke har ansvar for. CargoNet mener det er mest hensiktsmessig å rapportere slike tilløp via Jernbaneverkets Synergi.
5. CargoNet spurte hvilke rettigheter utenlandske operatører har til å drive godstransport mellom to destinasjoner i Norge (kabotasje). Tilsynet kan i etterkant av møtet opplyse at inntil 01.01.06 når jernbanepakke 2 er implementert, må utenlandske operatører ha norsk tillatelse (fra SJT) for å kunne kjøre hvor de vil.
6. Tilsynet noterte seg at del 2 av CargoNets bremseprosjekt ikke er avsluttet enda.

10. Oppsummering

Følgende oppfølgingspunkter ble notert:

1. SJT vil gi CargoNet klar tilbakemelding om regler rundt militærtransport (se punkt 2.6.)
2. CargoNets definisjon av tilløp kategori "mindre alvorlig PASS" avklares og vurderes (se punkt 3.)
3. CargoNet vurderer årsaken til statistisk korrelasjon og periodisitet for overlast og avsporing (se punkt 3.)
4. SJT avklarer ansvarsforhold for GSM-R nødkommunikasjon i sidespor (se punkt 9.)

Agenda

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og CargoNet as,

Tid: 3. mai 2005, kl 09-11:30

Sted: CargoNet

0900	1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn.
0905	2. Gjennomgang av saker fra forrige møte den 05.05.04, rapport 4-04 Følgende oppfølgingspunkter ble identifisert: <ol style="list-style-type: none"> 8. 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). 9. CN flagger innen 15. mai eventuelle behov for å ytterligere dispensasjon for tidspunkt for å ta i bruk GSM-R. 10. SJT vil vurdere om det er mulig å korte ned saksbehandlingstid for dispensasjonssøknader fra Helsekravforskriften. 11. SJT sjekker praktisering av dispensasjoner fra Helsekravforskriften i fbm grenseoverskridende trafikk i Skandinavia og gir CN en tilbakemelding. 12. SJT sjekker status på svar på CNs brev om C-600 og mulige kilder til feiladressering på brev til CN. 13. SJT sjekker ut evt. annen lovgivning som gjelder for militærtransporter 14. SJT gir CN tilbakemelding dersom 72 timers varsling ikke er tilfredsstillende
0915	3. CargoNet redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold. - Oppfølging av akselbrudd på Ørtfjell Spørsmål fra SJT
0945	4. Organisasjonsendringer i CargoNet AS og evt. endringer i samarbeid med andre operatører eller vesentlige leverandører
1015	5. Resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang CargoNet redegjør for hvilke tiltak ledelsen har initiert som følge av resultater fra revisjoner (interne og av leverandører) og ledelsens gjennomgåelse. Spørsmål fra SJT
1045	6. CargoNets erfaringer med Jernbanetilsynets og andre tilsyns revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt
1055	7. SJT orienterer om regelverksarbeid
1105	8. Godkjenningprosesser: evt. nye behov CargoNet redegjør for evt. behov for nye godkjenninger
1110	9. Eventuelt - SJT orienterer kort om status vedr. sidesporsdrift og GSM-R - CargoNet orienterer kort om dialog med HSLB i oppfølging av hendelser.
1120	10. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn
1130	Slutt

Deltakere

CargoNet AS:

Kjell Frøyslid, adm. dir.
Liv Bjørnå, trafikksikkerhetsdirektør
Kjell Myhre, Plansjef, Produksjon
Arne Tordhol, Leder sikkerhetsstyring

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, direktør
Øystein Ravik, avd.dir. sikkerhet og teknikk
Sjur Sæteren, avd. dir. revisjon
Harald Sundlo, avd.dir. regelverk
Rannveig Hiis-Hauge, Revisjonsleder