

CargoNet AS
Lasting og lastsikring

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 16-05

CargoNet AS
Lasting og lastsikring

Rapport nr. 16-05
Arkivkode: 05/18 SF 631
Revisjonsdato: 12.09.05-28.09.05
Virksomhet: CargoNet AS
Enhet: Trafikksikkerhet, Produksjon og Systemtog
Kontaktperson: Liv Bjørnå
Revisjonslag: Ø.Ravik, fagrevisor; E. Borgersen, fagrevisor; S.Sæteren, ledende revisor; J.A.Arnesen, observatør, M. Børset, observatør.

Rapportens innhold:

Denne rapporten beskriver de avvik som ble konstatert og de observasjoner som ble gjort. Systemrevisjonen omfattet CargoNets arbeid med klargjøring, lasting og lastsikring.

Hovedkonklusjon:

Risikoanalyser er kun benyttet i begrenset omfang som grunnlag for sikkerhetsarbeidet i CargoNet.

CargoNets sikkerhetsstyringssystem er ikke oppdatert og ikke fullt ut implementert.

CargoNet kan ikke dokumentere tilstrekkelig kontroll med overlastering eller feillastering.

Utarbeidet dato: 20.10.05

Godkjent dato:

Sign.:

Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1. Innledning
2. Dokumentunderlag
3. Omfang
4. Avvik
5. Observasjoner
6. Oppfølging av tidligere avvik og tilrådinger
7. Andre forhold
8. Gjennomføring

Vedlegg

1. Dokumentunderlag for revisjonen
2. Verifikasjoner/stikkprøveuttak foretatt under revisjonen
3. Framdriftsplan vedrørende oppfølging av revisjonsprosessen

1. Innledning

Formålet med revisjonen var å vurdere om hensynet til en sikker trafikkavvikling ivaretas i CargoNet AS. 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 er benyttet:

CN:	CargoNet AS
CT:	CNs enhet for trafikkikkerhet
CP:	CN Produksjon
Systemtog/ CSY:	Enhet i CP som forestår transport av tømmer, flis, tankvogner mv
SJT:	Statens Jernbanetilsyn
JBV:	Jernbaneverket
Kyrass:	En spesifikk risikoanalysemetodikk som brukes av CN
Synergi:	Datasystem for registrering og oppfølging av uønskede hendelser
TSOP:	Oppfølgingsplan for trafikkikkerhet

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 normalt gjennomføring av korrigerende tiltak for å oppfylle de krav som ikke er oppfylt. Dette er 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. Statens jernbanetilsyn kan stanse virksomhet, tilbakekalle tillatelse eller politianmelde virksomheten dersom svært alvorlige avvik identifiseres. Statens jernbanetilsyn kan også ilegge tvangsmulkt i forbindelse med pålegg om å gjennomføre tiltak.

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. Virksomheten plikter selv å vurdere hvilke forhold som må gis særskilt prioritet.

Identifisering av avvik og observasjoner er normalt basert på stikkprøver. Det kan være behov for at den reviderte undersøger om det er svakheter som ikke er avdekket gjennom stikkprøver, men som bør korrigeres når korrigerende tiltak iverksettes.

Forholdene ble lagt godt til rette for revisjonslaget og berørt personell viste stor samarbeidsvilje og åpenhet. De avdekkede mangler anses som vesentlige.

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 5. februar 2003 nr. 136 om tillatelse til å drive jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m., samt tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet (tillatelsesforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1334 om krav til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (kravforskriften).
- Forskrift 29. januar 2002 nr. 123 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser (varslingsforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften)
- Forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafiksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften)
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1335 om trafikkstyring og togframføring på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften).
- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1336 om signaler og skilt på statens jernbanenett og tilknyttede private spor (signalforskriften)

2.2 Bedriftsinterne krav

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

3. Omfang

Systemrevisjonen omfattet CargoNets styring og utførelse av lasteaktiviteter (herunder klargjøring, lastsikring, vektkontroller, bremseprøving, og vognopptak) for lastbærere, tømmer, malm og farlig gods på Alnabru, Mo i Rana, Bodø og Kongsvinger. I tillegg omfattet

revisjonen oppfølging av relevante utestående avvik og tilrådinger fra tidligere revisjoner og granskningsrapporter.

Revisjonen omfattet enhetene Systemtog, CT, og CPs terminalområder Salten/Helgeland og terminalområde Øst (Alnabru).

4. Avvik

Innledende kommentar

Kommentarene til hvert avvik er skrevet for å forklare og underbygge avviket. Eksempelene som er gitt i kommentarene under det enkelte avvik må ikke anses som uttømmende. Korrigerende tiltak må derfor ikke begrenses til kommentarene, men planlegges og gjennomføres med tanke på korrigerende avviket.

Avvik 1

Gjennomføring av analyser for å identifisere risikoforhold er mangelfull og utførte analyser inneholder begrenset informasjon om forutsetninger og anbefalinger.

Overordnede akseptkriterier er ikke konkretisert for bruk i risikoanalyser og Synergi.

Oppfølging av risikoanalyser (herunder både forutsetninger og anbefalinger) 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 organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for trafiksikkerheten. Resultatene fra analysene skal brukes med sikte på å redusere risiko for tap av menneskeliv eller 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.”

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.”

Kommentarer:

1. Det ble gjennom intervjuer konstatert at risikoanalyser bare i begrenset grad er tilrettelagt for og forstått av brukerne (jf også avvik 3).
2. Forståelsen for risikobildet til organisasjonen er primært basert på hendelser, ikke analyser.
3. JBV's strekningsanalyser brukes ikke. Det ble opplyst at de er forsøkt brukt på strekningen Alnabru-Bergen, men CN fant at analysene ikke er egnet til å deles opp slik at CN kan finne igjen sitt bidrag i det totale risikobilde i norsk jernbane og at strekningsanalysene viser at det er infrastrukturmessige forhold som dominerer

risikobildet. CN følger i stedet opp materiell og terminalområder gjennom KYRASS-analyser. Operasjonelle og framføringsmessige risikoforhold følges opp i begrenset grad.

4. Det er ikke gjort overordnede analyser for å synliggjøre et helhetlig risikobilde (og dette er heller ikke spesifisert i prosedyre for vedlikehold av risikobilde for terminal og lasteaktiviteter).
5. Det kunne ikke dokumenteres at forutsetninger som gjøres i forbindelse med Kyrassanalysene synliggjøres og følges opp. Ettersom det ikke er utarbeidet noen oversikt over forutsetninger har ikke terminalledelsen noen mulighet for å vite om analysen er gyldig eller ikke.
6. I risikoanalyse rapport 01/04 av 11.12.03 ”økning av intervaller mellom ankomstkontroll fra 2000 km til 2600 km” er det anbefalt gjennomføring av en risikoanalyse på hjul og aksler for å ha kontroll over varmgang i lager. Det ble opplyst at det ikke er utført en formell analyse av dette punktet.
7. CT opplyste at de ikke bruker KYRASS analysene i sitt tilsynsarbeid, men baserer seg på hendelsesrapportering i Synergi.
8. CT kunne ikke svare på om oppdateringen av KYRASS analysene tar høyde for nye aktiviteter eller endrede forhold i organisasjon eller anlegg/tjenester.
9. Alle tiltak skal følges opp, men rapportene fra KYRASS analysene inneholder ikke oversikter over tiltak. Det er derved uklart hvordan oppfølging sikres.
10. Det ble også funnet eksempler på at det ikke kunne dokumenteres tilfredsstillende oppfølging av Kyrass-rapporter. Det kunne bla ikke vises til noen etterprøvbar oppfølging av risikoforhold i gult område med tanke på tiltak på terminalområdene. Det fremkom under intervju at det ikke var ukjent for overordede ledere at det ikke er mye fokus på områder som er identifisert i gult område (ALARP) i analyser.
11. Risikobilde er ikke systematisk gjennomgått med personell som forutsatt i enkelte funksjonsbeskrivelser. Det ble konstatert på alle terminalområder at Kyrass-analyser primært er gjort tilgjengelig gjennom en perm.
12. Kvaliteten på KYRASS analysene er ikke tilfredsstillende. F.eks:
 - a. (Alnabru) er dødsfall av personpåkørsel av tog på planovergang gitt lav konsekvens, mens i spor er den gitt svært alvorlig konsekvens.
 - b. Det ble ved dokumentgjennomgang også konstatert at KYRASS-analysene gir begrenset info om hva som er vurdert.
 - c. Det ble på en terminal konstatert at farlig gods hendelser knyttet mot personell ikke er beskrevet i KYRASS modellen.
13. Kyrassanalysene for Systemtog er ikke oppdatert siden 10.02.03 (eksempelvis lastes ikke lenger farlig gods på Hove, og risikoforhold knyttet til kornluke er ikke lenger aktuelt fordi konstruksjonen er endret).

Avvik 2

Styringssystemet for trafikksikkerhet i CargoNet er ikke oppdatert.

Dokumenter som brukes i arbeid av betydning for trafikksikkerheten er ikke under kontroll.

Det er på flere områder ikke samsvar mellom dokumentasjon og faktisk organisering og praksis.

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. ...”

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. C-600 benyttes ikke aktivt og er ikke oppdatert. Jf et utvalg detaljerte eksempler på manglende oppdateringer i vedlegg 1. C-600 skal oppdateres ved bruk av C-sirkulærer, men dette gjennomføres ikke alltid. Det er ikke rutine for revisjon av C-600, verken jevnlig eller ved et gitt antall oppdateringer (C-sirkulærer). Ved at C-600 inneholder en del spesifikke kriterier som også er beskrevet i underliggende dokumentasjon øker faren for motsigelser i styringssystemet.
2. ”Produktbeskrivelse – kombinerte transporter av 30.12.04” brukes både av terminalarbeidere og henvises til i kundeavtaler uten å være en del av styringssystemet. Det inneholder mange av de samme elementer som i prosedyre CT-60-P27 vedlegg 4 uten å være harmonisert med dette.
3. Tilsvarende er ”Lasteregler for tømmer på LPS” som brukes mot kunder, ikke en del av styringssystemet til CargoNet og er ikke harmonisert med C-600.
4. Det er noe uklart for tilsynet om henvisningene i C-100 5.20.2 og C-600 pkt. 6.11 til JD 350 forplikter operativt personell i tilstrekkelig grad. Det var imidlertid klart for intervjuet personell at JD 350 er å anse som et dokument de skal etterleve. Det ble likevel gjennom observasjon konstatert at JD350 pkt. 15.2 annet ledd ikke ble etterlevd mht tilsetning av bremses etter at vogner var tømt for trykkluft.
5. Styringssystemet fremstår som tungt tilgjengelig og i enkelte sammenhenger lite praktisk og relevant. Eksempelvis klarte intervjuet personell ved et terminalområde i løpet av revisjonstiden der ikke å fremskaffe rutiner for opplasting av 6-akslede vogner. CargoNet sentralt kunne heller ikke fremskaffe dokumentasjon på at rutinene var distribuert.
6. Funksjonsbeskrivelser til for eksempel terminalansvarlige, er basert på en identisk mal over hele landet. De vil derfor ikke være helt dekkende lokalt for den enkeltes arbeidsoppgaver. Enkelte funksjonsbeskrivelser angir for eksempel at stillingsinnehaveren skal formidle etablert risikobilde og skal legge inn uønskede hendelser i Synergi, mens det i praksis er overlatt andre.
7. Instruks for malmtogene som finnes i JBV's driftshåndbok brukes i arbeidet som utføres for Systemtog i Mo i Rana.
8. Driftsleder Produksjonsområde Øst/Nord i Systemtog har også ansvar for område Vest uten at det kommer fram av funksjonsbeskrivelsen.
9. Det er utarbeidet en rutinebeskrivelse datert 01.06.05 for kjøring av malmvogner for Rana Gruber, men dette er ikke et styrt dokument. Det ble påpekt at dette er en ren arbeidsordning som ikke behøver å være et styrt dokument fordi det er hjemlet i styrende dokumenter. Dokumentet beskriver at det ikke behøver å gjøres vognopptak, hvilket er et avvik fra CNs system og togframføringsforskriften (jf kap. V pkt. 1.1).
10. Det ble gjennom intervju konstatert et eksempel på at prosedyrer for sikkerhetkontroll fravikes ved at like kontrollpunkter slås sammen når samme medarbeider gjennomfører to etterfølgende sikkerhetskontroller.

11. Punkt om kontroll av bruttovekt i sjekklister for sikkerhetskontroll før opplasting (CT-60-P27 v4, pkt. 10) tolkes ulikt. Henvisningene som er gitt tyder på at det er en kontroll mot vognas bæreevne. Intervjuet personell ved CT opplyste at det skulle forstås som en kontroll både av at containeres tålegrense ikke overskrides og at vognas lastgrense ikke overskrides. Enkelte som utførte kontroll før opplasting oppfattet det også slik.
12. Det gjennomføres ikke vektkontroller på mistanke som angitt i prosedyre CSY-90-31
13. Flere av lokale TSOP har angitt i standard overskrift at uønskede hendelser som er registrert i Synergi og tiltak som følges opp i Kyrass og RAMS prosessene ikke behøver legges inn i TSOP iht prosedyre CT-60-P12 som sier at hver enhet kan velge om Synergi-saker følges opp i TSOP eller bare i Synergi eller møtereferater. Samme prosedyre sier imidlertid at tiltak fra risikoanalyser alltid skal inn i TSOP. Intervjuet personell i CT var av den oppfatning at tiltak fra Kyrass-analyser skal legges inn i TSOP.

Avvik 3

Linjeledere med oppgave å etablere, formidle og/eller følge opp risikobilde og konkrete risikoforhold er ikke gitt nødvendige kompetansemessige forutsetninger for å utføre oppgaven.

Avvik fra:

Kravforskriften § 7-2 andre ledd som sier at ”Personell med ansvar for etablering og oppfølging av systemet for sikkerhetsstyring, skal ha nødvendige sikkerhetsfaglige kvalifikasjoner. ...”

Kommentarer:

1. Kompetansekrav til flere intervjuede linjeledere er ikke innfridd mht kompetanse på sikkerhetsstyring, risikoanalyser og risikobilde.
2. Selv om enkelte ledere hadde deltatt når analysene var utarbeidet eller oppdatert, hadde ikke alle forstått hvordan analysene skulle forstås eller brukes.
3. En intervjuet linjeleder har ikke fått kurs i sikkerhetsledelse som forutsatt i kompetansekrav.
4. Det kunne ikke påvises gjennom dokumentgjennomgang eller intervju at det er etablert planer for å sikre at linjeleder får nødvendig sikkerhetsfaglig opplæring selv om slik kompetanse er definert i kompetansekravene til stillingen.

Avvik 4

CargoNet har ikke full kontroll med overlast, feillasting, vognopptak og lastbæreres sikkerhetsmessige tilstand. Herunder har ikke CargoNet ikke tilstrekkelig kontroll med de tjenester kundene bidrar med for fastsettelse av vekt og sikkerhetsmessig tilstand på lastbærere.

Avvik fra:

Kravforskriften § 3-1 første ledd som sier at ”Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at det utøves sikkerhetsstyring i virksomheten...”

Kommentarer:

1. For å kunne ha nødvendig kontroll med aksellast, overlaster av de enkelte vogners bæreevne og togets samlede vekt (bremseevne) må CargoNet ha kontroll med hvert enkelt element som bidrar til disse tre verdiene. Dette fordrer at CN har kunnskap om den enkelte lastenhets vekt og usikkerhet knyttet til vektfastsettelsen, fordi dette er en forutsetning for å ha kontroll blant annet på togets totale vekt. Dette forutsetter videre at CN må sikre at det er etablert et kalibrerings/kontrollregime i samsvar med de behov CN har for nøyaktighet og kunnskap om usikkerhet i vektfastsettelsen. Som det fremgår av eksemplene under har ikke CargoNet tilstrekkelig kontroll på alle disse forholdene.
2. Tilsvarende inngår flere operasjoner, fra både kundens og CargoNets side, for å sikre at lastbærernes og vognenes tilstand og sikring er tilfredsstillende og at vognopptaket blir korrekt. Som det fremgår av eksemplene under er heller ikke dette tilstrekkelig ivare tatt.
3. Daglig vektkontroll iht CT-60-P36 pkt. 5.2 utføres ikke som foreskrevet i Salten/Helgeland. Belegningslister korrigeres bare hvis det er stort misforhold. Vekt noteres ikke.
4. Ved opplasting på Alnabru veies ikke containere (bare vektindikasjon). I inngangskontrollen veies biler med containere for kunder som ikke har avtale om bruk av gjennomsnittsvakter.
5. Registreringer og beregning av gjennomsnittsvakter for en kunde med fast avtale om gjennomsnittsvekt på Alnabru ble gjennomgått. Resultatet tilsa at eksisterende snittvekt på 10 tonn er korrekt, men variasjonen (6-16 t) beregnes ikke.
6. Ved terminalområde Salten/Helgeland ble det konstatert at det ved opplasting av containere ikke registreres vekt av hver container ved en terminal (Bodø) mens det ved en annen ble opplyst at hver container veies (Mo). De fleste som utførte opplasting forklarte at dersom de løftet containere som kunne veie mer enn oppgitt av kunden korrigerer de vekt på belegningsliste dersom de var for tunge. Grensen for å korrigere belegningsliste var imidlertid varierende oppfattet hos den enkelte (typisk lå grense på 1,5 – 2 tonn over oppgitt vekt før belegningslista ble korrigert.
7. Ved terminalområde Salten/ Helgeland er det etablert en praksis for årlig kalibrering av vekter i truckene. Det er begrenset sporbarhet i målingene. I Mo er kalibrering foretatt av Vegvesenet mot en container med kjent vekt på 4,5 tonn. Dette må antas å gi begrenset kontroll i veieområde over 10 tonn og dermed gi begrenset kontroll med systematiske vektfeil.
8. Tømmer veies ikke ved opplasting.
9. I forbindelse med vektkontroll i Trøndelag benytter Systemtog seg av hjulskadedetektor på Skatval. Systemtog har på E-post av 13.12.04 mottatt informasjon fra JBV vedrørende nøyaktighet på detektorene som vektindikatorer, men informasjonen er ikke helt entydig og CargoNet har ikke selv tatt stilling til usikkerhetene knyttet til egen bruk av måledata fra indikatorene.
10. CargoNet har ikke tilstrekkelig kontroll med kundenes bidrag til lastsikring og vektfastsettelse. På terminalområde Alnabru har enkelte kunder avtale om å kunne kjøre utenom inngangskontrollen. Vektfastsettelsen for disse baserer seg på bruk gjennomsnittsvekt av lastbærere. Gjennomgang av avtale med en av disse kundene viste at avtalen ikke krever at kunden skal oppgi vekt på containere som vesentlig overskrider gjennomsnittsvekt. Disse blir normalt kjørt utenom inngangsvekt og overvekten er avhengig av å bli oppdaget av maskinkjørere som imidlertid ikke avdekker annet enn svært stor overvekt gjennom bruk av vektindikatorer. Avtalen

inneholder også få andre muligheter til kontroll med kundens vektangivelse. CN har eksempelvis ikke sikret seg rett til å kunne åpne lastbærere på stikkprøvebasis (for å avdekke ikke oppgitt farlig gods for eksempel), ikke satt krav til kundens styringssystem for kontroll med vektdata/containerdata eller rett til innsikt i kundens styringssystem. CN har sikret seg mulighet til å ta betalt for enkelte ekstraarbeider som følge av mangelfulle lastbærere eller feilaktige data, men ikke økonomiske eller andre straffesanksjoner utover å avvise containere som blir oppdaget å veie for mye, er mangelfulle eller har mangelfulle/feilaktige data. På terminalområde Alnabru ble det verifisert at kundene får tilbakemelding om antall containere med feil/feil data og det ble oppgitt at lastbærerfeil gjennomgås med kunde på driftsmøter uten at sistnevnte kunne dokumenteres. Den gjennomgatte kundeavtalen forplikter heller ikke kunden til å stille opp på driftsmøter eller å gjennomgå informasjons- eller opplæringsaktiviteter.

11. Det fremkom under intervju at CT ikke var involvert i forbindelse med siste endring av kontrakt med kunder.
12. Systemtog har ikke stilt krav til at kundene skal ha prosedyre for styring av sine opplastere.
13. En avtale med en kunde av Systemtog tilsa et gebyr på 300,- pr feillastet vogn, men det ble opplyst i intervju at dette vilkåret kun unntaksvis benyttes.
14. CN på Mo i Rana har ikke egne vekter med kapasitet til å laste semi-hengere; Havnevesenet veier disse ved opplasting. Det ble opplyst at Havnevesenet pleier å varsle hvor tunge containerne er, men dette er ikke fastsatt i avtalen med Havnevesenet.
15. TSOP for CSY inneholder en post for overlast av tømmervogn (21/1-0604) med lukningsfrist 01.04.05. Det ble i intervju opplyst at praksis er blitt bedre. Det ble opplyst at det gjennomføres faste møter med kundene og opplastere, men det er ikke formelle møter og det skrives ikke referater. Fordi det er hektisk er mye av kontakten nå begrenset til telefonisk kontakt. CSY har ikke kontroll på hvem som fysisk laster opp vognene, men opplyste gjennom intervju at de kan spore det opp gjennom forespørsel til kunden. Etter avtalen har imidlertid ikke kunden plikt til å ha en slik oversikt eller oppgi slike data til CargoNet.
16. I samme TSOP er det etablert en post (1/1- 805) som gjelder feillasting av vogner til Østfold med frist for utbedring 01.10.05. Relatert til denne posten er konkrete Synergi-rapporter vedrørende overlast/feillasting. Pr. i dag gjøres en ankomstkontroll i Sarpsborg. Systemtog oppgir at eneste sanksjonsmiddel er å la være å ta i mot tog, hvilket for det første er praktisk vanskelig og for det andre ikke vilkårsfestet i avtale med kunden/ samarbeidspartneren for denne transporten. Systemtog har for øvrig i E-post av 17.08.05 pålagt kunden å komme med tiltak for å rette på feilene snarest og varslet kunden om at de vil kontrollere lasten ved grensen og eventuelt ikke overta toget der. 19.09.05 etterspør Systemtog et svar uten å sette noen konkret frist.
17. Ved Rana Gruber er det etablert en praksis der Rana Grubers opplaster gir lokfører beskjed om eventuell overlast over mobiltelefon. Ordningen er ikke formalisert. Avtalen med Rana Gruber forplikter ikke Rana Gruber til en slik ordning.
18. Alle tog fra Rana Gruber får fastsatt samme vekt. Systemtog mottar ukentlig stikkprøver på vekt oppgaver for opplastede tog. Det er Rana Gruber som velger ut stikkprøvene.
19. Det ble i intervju med operativt personell på Alnabru oppgitt at det er praktisk vanskelig å kontrollere vognopptak utover om vogntallet er betydelig feil.
20. Ved terminalområde Salten/Helgeland ble det under intervju bekreftet at skader på lastbærere som har sikkerhetsmessig betydning fører til at lastbærer avvises, men dette

registreres ikke noe sted. På Alnabru kunne det vises til registreringer, men disse ble bare brukt som underlag for tilbakemelding til kunden og ikke som input i risikobilde. CN er av den oppfatning at forhold som avvises før de kommer innenfor CNs områder ikke skal behøve systematisk oppfølging ut fra et jernbanerelatert trafiksikkerhetshensyn.

21. På et terminalområde ble det gjennom intervju konstatert uensartet praksis mht avvisning av lastbærere ved overtakelse. En terminalarbeider oppgav for eksempel å avvise containere uansett ved overvekt i forhold til containerens maksimale lasteevne mens en annen oppgav å avvise containere som veier mer enn ca 2,5 tonn mer enn containerens lovlige maksimallast.

Avvik 5

Registrering og oppfølging av uønskede hendelser og risikoforhold er mangelfull.

Avvik fra:

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

Kravforskriften §10-2 som sier at ”den som driver jernbanevirksomhet skal etablere og vedlikeholde et system for intern systematisk rapportering, registrering og oppfølging av nestenulykker, ulykker og lignende som inntreffer i virksomheten med henblikk på å hindre gjentagelse.”

Kommentarer:

1. Det ble funnet eksempler ved et terminalområde på at 2 risikoforhold (uønskede hendelser) kategorisert i rødt område fikk mangelfull oppfølging.
2. Det er etablert enkelte lokale uformelle systemer der risikoforhold noteres uten at disse inngår i en helhetlig systemikk, for eksempel:
 - a. Driftsleder ved Systemtog opplyste at de fører en egen statistikk på overvekt. Dette er et lokalt uformelt system.
 - b. Ekspedisjonsleder Alnabru fører oversikt over avviste containere.
3. Det ble konstatert eksempler på at tiltak ikke gjennomføres for å fjerne årsaken til hendelser. Eksempelvis er Synergirapport 38854 som omhandler overlast på flere vogner avsluttet fordi det ikke ble funnet feil på vognene.
4. Det ble konstatert at en uønsket hendelse på et terminalområde som omfattet to containere med sprengstoff som ikke var merket, var kategorisert i grønt område i Synergi. Konsekvensvurderingen ble oppgitt å være satt lavt fordi det var kunden og ikke CargoNet som kunne lastes for feilen.
5. Ved Terminalområde Salten/helgeland ble det oppgitt å være registrert kun ca. 5-6 uønskede hendelser siste år primært faktiske hendelser, ikke tilløp. Det var en høy terskel for å rapportere uønskede hendelser og det var ulike oppfatninger om hva som skal rapporteres inn. Eksempelvis var farlig gods-containerer som var satt på feil av Havnevesenet og hadde skadet ramme ikke meldt i Synergi. Det er i liten grad gitt føringer fra ledelsen på hva som forventes innrapportert.
6. Det er ikke tilrettelagt for at personell ved en terminal skal kunne ta lærdom av relevante uønskede hendelser på andre terminaler. Det ble opplyst at kilde til kunnskap om relevante uønskede hendelser og risikoforhold fra andre terminalområder var begrenset til årlige ledermøter og vernerunder.

Avvik 6

Opplæringsplaner er mangelfulle.

Avvik fra:

Opplæringsforskriften § 2 som sier at "Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at arbeidsoppgaver som nevnt i §1 kun utføres av personell som har gjennomgått den opplæring virksomheten krever."

Opplæringsforskriften § 3 som sier at "Den som driver jernbanevirksomhet skal utarbeide en plan for opplæring av personell med arbeidsoppgaver som nevnt i §1.

Planen skal som minimum inneholde:

...c) innlæringsmål, samt innhold med pensumoversikt,"

Opplæringsforskriften § 6 som sier at "Den som driver jernbanevirksomhet skal iverksette etteropplæring eller ny opplæring av personell som nevnt i §1 dersom personellet ikke lenger innehar nødvendige kunnskaper på grunn av arbeidsavbrudd."

Kommentarer:

1. Opplæringsplaner ble opplyst å styres sentralt. Selv om det i enkelte linjeleders funksjonsbeskrivelser er angitt at de skal vurdere ansattes opplæringsbehov kunne det ikke dokumenteres at det er planlagt lokale eller individuelle opplæringstiltak.
2. Gjennomgang av opplæringsmodul 201-03 Lasting og godkjenning av vogner viste at:
 - a. Det mangler innlæringsmål for ferdigheter og holdninger (Jf opplæringsforskriften § 3, annet ledd).
 - b. Opplæringsplanene er ikke komplette i forhold til arbeidsoppgaven (Jf opplæringsforskriften § 2) Pensumlisten er ikke komplett, C-711 og CT- 60-P27 er ikke listet i pensumoversikten. "Sikkerhetskontroll etter opplasting på vogn" CT-60-P27-V5 og "sikkerhetskontroll av vognopptak og beleggliste mot togstamme" CT60 - P27- V6 dekkes ikke av opplæringsplanen.
 - c. Det henvises til "Brukerbestemmelser for de enkelte vogner". Det er uklart hvilke bestemmelser dette er og det kunne ikke redegjøres for. Jf avvik 2.
 - d. Det kunne ikke fremvises opplæringsplaner for oppdatering av "gamle" medarbeidere i de nye prosedyrene (Jf opplæringsforskriften § 6). Det ble henvist til trafikkikkerhetssamlinger.
3. Det ble av flere gjennom intervjuer erkjent et behov for mer opplæring/oppfriskning på farlig gods, men det er ikke formalisert i noen plan. Minimumsnivået ble av enkelte ansett dekket gjennom 3-årlig prøve.
4. Det er satt en frist til 01.08.05 på terminalområde Alnabru til å avklare om truckfører skal ha full sikkerhetstjeneste (selv om dette ikke er krav i C-201). Dette var ikke avklart under revisjonen.
5. Det var ikke etablert noen plan for oppfriskning av kompetanse på vognopptak til intervjuet GTS-operatør som hadde sin opplæring i begynnelsen av 1980 tallet.

5. Observasjoner

Observasjon 1

Det ble observert at på Alnabru at trailersjåførene konsekvent løsnet containere og tanker fra piggene, mens de sto på vekta. Deretter kjørte den med usikret last inn på terminalen. Forholdet antas å falle inn under DSBs tilsynsområde.

Observasjon 2

CN har etablert avtale med JBV om bruk av tpx til skiftetjenester ved Rana Gruber. Avtalen er mangelfull og regulerer ikke ansvarsdelingen knyttet til sikkerhetsfaglige spørsmål.

Observasjon 3

Det ble opplyst at prosedyre for retardasjonskontroll kan være vanskelig å gjøre på Alnabru før man har kjørt et stykke ettersom det krever en lang horisontal strekning. Lokfører har ikke fått angivelse av egnede steder.

6. Tidligere utestående avvik/anbefalinger:

Det ble generelt konstatert liten framdrift i forhold til tidligere angitte planer/frister for arbeidet med å gjennomføre tiltak mot utestående avvik/anbefalinger.

NOU 2001:9 10.2.1.1:

Retardasjonskontroll innarbeidet i C-600 som obligatorisk. Bremssetabell for aktuell bremseprosent tatt inn i vognopptak. Sikkerhetsmargin – 15% nyttes inntil videre.

Iht TSOP CT er tiltaket avsluttet og verifisert 17.08.05.

Det mangler formell avklaring fra CN til SJT.

NOU 2001: 10.2.1.3:

Det ble opplyst at det ikke finnes en formell plan for å ferdigstille installasjon av EI16 enda. Det ble avtalt at det skulle fremskaffes en plan fra CTT. Plan for EI 14 ble framvist i revisjonen.

13-02 Avvik7:

Det er besluttet at C700 også skal gjelde leverandører dvs. samme krav til leverandører av komponentvedlikehold som for eget vedlikeholdspersonell. Det ble opplyst at et utkast til kompetansekrav er klart. Tiltak ikke gjennomført iht. plan (frist 1.2.05). Skal følges opp i TSOP. Det kunne ikke angis ny frist for lukking.

Det ble avtalt at CN sender brev a) vedr. hensikt med dobbeltsignatur og b) kompetansekrav.

13-02 avvik 11:

Det ble opplyst at CN etter en vurdering likevel har kommet til at innhold i kompetanseplaner er tilstrekkelig. (I brev av 11.11.04 skrev CN at innholdet ikke var tilstrekkelig og skulle utbedres til 1.2.05). Jf i denne sammenheng avvik 6 over.

Det gjenstår for CN å gi en formell tilbakemelding med begrunnelse for konklusjonen. Lukking samordnes med lukking av avvik 6.

16-02 pkt. 9:

CN opplyste at de fortsetter med 15% reduksjon av bremseevne.

Det gjenstår for CN å angi en plan for ferdigstilling eller begrunne hvorfor de fortsetter med en 15% reduksjon i bremseevne.

7. Andre forhold

Det ble ikke notert andre problemstillinger under revisjonen.

8. Gjennomføring

Åpningsmøte ble gjennomført 12.09.05

Intervjuer og verifikasjoner ble gjennomført 12.09.05-28.09.05.

Avsluttende møte ble gjennomført 28.09.05.

Dokumentunderlag

Vedlegg 1

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

Dokument	Versjon	Kommentar
C-100 Kap. 3 og 5	01.04.05 / 25.04.05	
C-600	01.04.03	Kriteriene vedr. feillasting i avsnitt 3.6 er endret gjennom C-sirk 05/2005. Grensen for ankomstvisitasjon i pkt, 2.5.2.1 er endret fra 2000 km til 2600 km i prosedyre CT-60 P27 (pkt. 5.1) av 01.03.04. Dvs at C-600 ikke er oppdatert i løpet av de 1 ½ årene siden denne viktige endringen ble innført. (C-600 er sist oppdatert 01.04.03). C-600 pkt. 4.2 henviser til en foreldet utgave av ADR/RID.
C-150 Generelle transportvilkår	10.12.04	Begrensede plikter for kunden
CT-60-P12 TSP, TSOP	26.04.05	
CT-60-P27 S-kontroll		
CP-60-P03 Håndtering av uønskede hendelser..	01.12.03	
CT-60 P32 Varsling og oppfølging av uønskede hendelser	31.03.05	Leder har ansvar for å vurdere om tiltak er tilstrekkelig
CT-60-P36	01.12.02	
Funksjonsbeskrivelser		-CT 01.01.05 -CPTeS-25, 1.1.05, JMJ -Driftsleder Prod. Ø/N Område Øst. -CSy -CPT, 01.01.05 -CTS, 01.01.05 -Terminalsjef, Salten/Helgeland 10.01.05 -Ekspedisjonsleder. Terminalområde Øst. 01.01.05 -Teamleder, Alnabru. 01.01.05 -Terminalsjef Terminalområde Øst. 05.07.05 -CP Stabssjef. 15.08.02 -CPTe. 01.01.05 -Combisenter. Strekningsgruppe Vest., Nord, Utland 03.09.04 -Combisenter 03.09.04
CPO-20-i02 Instruks for elektronisk reg. av kompetanse.....	01.10.04	
CPO-20-P04. Reg. Av kompetanse....	22.07.03	
C-201 Styringssystem. Kompetansekrav...		
C-201 Vedlegg Opplæringsmoduler	01.04.03	
CT-60-P05 Målfastsettelse	Rev. 4, 28.04.05	
CP-90 P08 Stikkprøvekontroll, vekter, containere..	01.02.02	
CSY-60-P23 Kontrollveiing.. WoodLog	07.06.04	
CSy-90-P31 Kontroll. Feillasting tømmer	18.05.04	
CSy-90 P34 Snittvekt tømmer		
CIT-90-P98 IT ute av bruk.	01.11.02	

Verifikasjoner/Stikkprøveuttak

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

Funksjonsbeskrivelse Terminalansvarlig Salten/helgeland CPTeS-24-F15	Kompetansekrav s-ledelse og risikoanalyse ikke oppfylt.
TSOP av 5.9.05. Salten- Helgeland	Et rødt område for 3. part. Fauske. Forholdet fantes også i forrige versjon av analyse. Det ble opplyst at den aktuelle transporten er opphørt.
TSOP , CPTeØ av 08.08.05	
TSOP CSY av 05.09.05 og Logg	
TSOP CPTeS	
TSOP for CN	
TSOP-logg C-622-01	
C-sirk. 05/2005	Endring av pkt. 3.6 i C 600.
Plan interne revisjoner 2005, 28.12.04	
Statusrapport, interne revisjoner. 4.1.05 (oversikt over revisjonsavvik 2004).	9 avvik forfalt, ikke lukket. Det ble i etterkant konstatert at avvik som stod åpent i oversikt av 01.04.05 likevel var lukket (for eksempel 11/04-01 som var lukket 1.1.05)
Revisjonsrapport 02/05 mars 05.	Noen sammenfallende avvik med denne rapporten.
Måedsrapport. Trafikksikkerhet, Aug. 2005 og juli 2005.	Lastefeil bedre enn prognose.
Årsrapport 2004	
Synergi-rapporter. Kort saksrapport. 01.07.05- 31.08.05	
Synergi. Lange saksrapporter	Synergi-Nr. 38896 38898 38795 Vognopptak snudd 38862 Overlast. Kunde-feil 38854 Overlast 3 vogner. Kunde-feil. 38881 46 lastefeil. Rødt område. Fulgt opp med E-post 17.08 og 19.09 (uten angivelse av svarfrist) 32660 Overlast. Flis 38836 Overlast tømmer 38764 Overlast tømmer. Kunde-feil 38807 To containere med sprengstoff ikke merket. Kategorisert i grønt fordi det var kunde-feil. Kunde fikk tilbakemelding. 38835 For høy container. Rødt område. Ble vurdert av linjeleder at det vanskelig kunne lastes opplaster. 38813 Overlast vogn 12 t. Rødt område. Kunde-feil. CN gjør bare stikkprøver. Kunde fikk tilbakemelding. Laster ikke innkalt til samtale fordi linjeleder vurderte at han ikke kunne lastes. 38752 Åpen dør 38766 38796 Mangelfull kodifisering + støttebein
Møtereferat 22/05, 11.01.05. Oppfølging Lastefeil	A.D fraværende. UH rapport 36480 og 36869. Bruk av kamera i trucker ble foreslått. Kunne ikke verifiseres at er gjennomført.
Møtereferat . Oppfølgingsmøte 23/05, 13.01.05.	A.D, L.B fraværende.
Møtereferat Produksjon 03/05-07/05	
Møtereferat Ledermøte CPTe nr 1	
Møtereferat Ledermøte CPNØ/CPV nr. 11 04	
Møtereferat 6/05-10/05 Alnabru	
Kvitteringsliste for s-kontroll av tog (Mo i Rana). 1.9, og 7.9-9.9.05	Tog 5782: Ikke kvittert for utført bremseprøve
Mo: Kontrollskjema ved skade på lastbærere	11.08.05: Farlig gods-contrainer (lastbærer 299217-9) satt på feil av Havnevesenet. Skade på ramme. Ikke meldt i Synergi.
Avtale med Mo i Rana Havn KF (standard avtale CN-S-01 av 22.02.05)	Inneholder ingen avtale om opplæring av truckførere eller forpliktelse til å følge CNs rutiner.
Mo: Belegningsliste for tog 5782	
Mo: Godsvognopptak	Tog 5781 og 5782 av 09.09.05

Dokumentasjon på kontroll av truckvekt	Kontrollert av Vegvesenet mot container med kjent vekt på 4,4 tonn
Justeringsbevitnelse 27.10.04 for bilvekt, Alnabru	
Beregning av gjennomsnittsvekt. Alnabru.	Posten 1.4.05-30.6.05: Resultat: Snittvekt 10 tonn. Variasjon (6-16 t) beregnes ikke.
E-post av 13.12.04 vedr. nøyaktighet på hjulskadedetektor, Skatval	
Logg for feil/mangler; avviste containere, Alnabru	14 avvist i perioden 22.07.05 til 01.09.05 4 avvist pga overlast (20.5; 18.2 og 15.1)
Belegningslista, Alnabru. 15.9 g 16.9	
Møtereferat, Ukemøter Alnabru. Møte 6-05, 8-05, 9-05, 10-05	
Risikanalyse: Endring i bestemmelsene om fordeling av last på 2-akslede vogner. 02/05 datert 05.04.05	Regneark og veiledning er anbefalt
Risikanalyse: Endring i bestemmelsene om fordeling av last... Rapport 02/05 av 05.04.05	
Kyrass-analyse 01/04, Alnabru 11.12.03. Økning av intervallene mellom ankomstkontroll fra 2000 km til 2600 km	Identifisert behov for analyse vedr. varmgang i hjullager. Analyse ikke gjennomført og finnes ikke i oppsummering i analysen til tross for at konklusjon om at barriere er redusert.
Kyrass-rapport farehendelse. 16.04.04	2 røde risikoforhold på Fauske vedr. lasting av farlig gods. Ble ansett ikke å relatere til trafiksikkerhet. Det ble på sluttmøte opplyst at transporten er opphørt.
Avtale Ørtfjell (med JBV om skifting)	Avtalen er mangelfull. Den er primært en fakturaoverenskomst.
Belegningsliste 5792 14.september	Container(HSD 25206) (vekt 6t) sto alene midt på 6-akslet vogn (495 3738-4). Skulle opplastes på Mo.
Produktbeskrivelse. Kombinerte transporter 2005	Ikke styrt dokument. Ikke datert. Ikke harmonisert med C 600
Lastregler for tømmer på LPS	Ikke styrt dokument. Ikke harmonisert med C-600. Krokete stokker er ikke omtalt. Angir 20 cm utstikk mot 50 cm i C-600.
Transportavtale, generell	Viser til transportvilkår
Bookingskjema (Kunder uten gj.sn.vekt)	
Notat 21.10.04	Omtaler avholdte 4 lastekurs med kunder
Avtale om framføring og skifting	Ingen krav /føringer vedr. uh-rapportering.
Salgsbudsjett 2004	
Sammendrag WoodLog 2005	Vektoverskridelser i 2004
E-post med tilbakemelding på kundeifeil fra CP Alnabru 2002-2004	

Vedlegg 3

Oppfølging av revisjonen

<i>Aksjon:</i>	<i>Frist:</i>
Statens jernbanetilsyn utarbeider rapportutkast	06.10.05
Virksomheten kommentarer utkast	12.10.05
Statens jernbanetilsyn sender rapport	20.10.05
Virksomheten oversender plan for gjennomføring av korrigerende tiltak (Inklusive tiltak mot tidligere utestående avvik)	05.12.05