



CargoLink AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 3-09

CargoLink AS
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 3-09
Saksnr: 08/698 SF63
Revisjonsdato: 05.03-17.03.2009
Foretak: CargoLink AS
Enhet:
Kontaktperson: Terje Bulling
Revisjonslag: Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn, Ledende revisor
Geir Danielsen, Statens jernbanetilsyn, Fagekspert
Trine Reitan, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor
Bogdan Popa, Statens Jernbanetilsyn, Fagrevisor
Charlotte Grøntved, Statens jernbanetilsyn, Fagekspert

Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av sikkerhetsstyringssystemet som gjelder for CargoLink AS sin virksomhet.

Hovedkonklusjon

CargoLink er en jernbanevirksomhet i en krevende etableringsfase. Selskapet har motiverte medarbeidere med bred jernbaneerfaring.

Det er vesentlige mangler i styring og oppfølging av sikkerheten. Blant annet er:

- Sikkerhetsstyringssystemet på flere områder ikke etterlevd og gjort kjent i organisasjonen.
- Sikkerhetsstyringssystemet er ikke ferdig utviklet, blant annet mangler et tilfredsstillende avviksbehandlingssystem. Utførelse av avviksbehandling er også manglefull både på operativt nivå og systemnivå.
- Det er videre mangler i målstyring, leverandørstyring og dokumentstyring.

Det er også påvist vesentlige mangler i kompetansestyringen, herunder styring av kompetanse hos driftspersonell (særlig føreres strekningskunnskap).

Utarbeidet dato: 31.03.2009
Sign.:

Godkjent dato:
Sign.:

Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Erik Ø. Johnsen
Direktør

1	Innledning	4
2	Dokumentunderlag	5
2.1	Myndighetskrav.....	5
2.2	Bedriftsinterne krav.....	5
3	Revisjonsomfang	6
4	Avvik.....	6
5	Observasjoner	18
6	Andre forhold.....	19
7	Gjennomføring	19
	Vedlegg 1 – Virksomhetens egen dokumentasjon	20
	Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet.....	23

1 Innledning

CargoLink AS fikk 17.09.2008 sikkerhetssertifikat for å drive godstransport på det nasjonale jernbanenettet.

CargoLink er en jernbanevirksomhet som er i en krevende etableringsfase.

Sikkerhetsstyringssystemet ble endret/omlagt få dager før oppstart av revisjonen, men denne endringen var primært en endring i metodikk og presentasjonsform og i liten grad en endring av innhold. Det ble videre gjort endringer i dokumentasjon i løpet av revisjonen, herunder vesentlige endringer i ledelseshefte mht akseptkriterier og risikoanalyser.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt CargoLink AS gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjonen dekket hele CargoLinks virksomhet som faller inn under jernbanelovgivningen, herunder sikkerhetsstyring, beredskap, kompetanse, autorisasjon av førere, vedlikehold av rullende materiell, togframføring og lastsikring.

Følgende forkortelser er brukt i denne rapporten:

CL: CargoLink AS

SJT: Statens jernbanetilsyn

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

- AVVIK defineres som manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning.
- 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 tredjeperson.

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel korrigerende avvik innenfor en tidsfrist. Ved alvorlige regelverksbrudd kan Statens jernbanetilsyn pålegge hele eller deler av virksomheten stanset. I tillegg kan sikkerhetssertifikat og tillatelser trekkes tilbake.

Statens jernbanetilsyn forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering fra revisjoner. Det vil si at revisjonsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med bestemmelser i norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke.

Revisjonen er basert på stikkprøver. Det er således ikke sikkert at alle regelverksbrudd er avdekket. Rapporten bør leses med dette i minne.

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos CargoLink AS. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell – og har lagt alle forhold godt til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

2 Dokumentunderlag

2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter er benyttet som revisjonsgrunnlag:

- Lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane med mer (jernbaneloven)
- Lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)
- Forskrift 16. desember 2005 om lisens, sikkerhetssertifikat og om tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften)
- Forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften)
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 378 om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesforskriften).
- Forskrift 31. mars 2006 nr. 379 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser (varslings- og rapporteringsforskriften)
- 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 7. februar 2005 nr. 113 om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet

2.2 Bedriftsinterne krav

CargoLink AS sin egen dokumentasjon som er benyttet ved dokumentgjennomgang og feltarbeid er beskrevet i vedlegg 1.

3 Revisjonsomfang

Revisjonen har omfattet vurdering av CargoLinks sikkerhetsstyring, beredskap, kompetanse, autorisasjon av førere, vedlikehold av rullende materiell, togframføring og lastsikring. Revisjonen har vært begrenset til hovedkontoret og terminalen i Drammen.

4 Avvik

Avvik 1

CargoLinks utøvelse av sikkerhetsstyring er mangelfull.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-1

”Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomhet som drives.”

Revisjonsbevis

1. CargoLinks sikkerhetsstyringssystem er på flere områder ikke etterlevd.
2. CargoLinks sikkerhetsstyringssystem er ikke ferdig utviklet som foreskrevet i eget sikkerhetsstyringssystem eller som bestemt i jernbanelovgivningen.
3. CargoLink har gjort en del endringer i dokumentasjon i sikkerhetsstyringssystemet i løpet av revisjonen. CL har bare i begrenset grad evnet å gjøre sikkerhetsstyringssystemet og endringene i dette kjent for medarbeiderne.
4. Det er mangler ved leverandørstyringen.
 - a. Det er ikke etablert avtaler med alle leverandører av tjenester med betydning for trafikk sikkerheten.
 - i. For eksempel tjenester knyttet til interne revisjoner og utførelse av risikoanalyser.
 - ii. Inntil regime for vedlikehold er ferdig utviklet har CL engasjert Vossloh til å gi opplæring om materiell og til overvåking av vedlikehold på SKF. Disse spesifikke oppgavene er ikke dekket av avtaler. Det er bare etablert en kommersiell avtale med Vossloh.
 - b. Det er ikke etablert bestemmelser for kvalitetssikring av avtaler – utover arbeid knyttet til RM.
 - c. Godkjenning/autorisasjon av leverandører er ikke gjennomført som bestemt (jf. CL-00-P012). CargoLink viser til at de har gjennomført tiltak inntil autorisasjon er gjennomført ved at de foreløpig begrenser valg av vedlikeholdsleverandører til leverandører som leverer tjenester til velrenomerte jernbanevirksomheter.
 - d. Det kunne ikke fremvises en komplett oversikt over leverandører av tjenester av betydning for trafikk sikkerheten.
 - e. CargoLink har ikke distribuert detaljert teknisk dokumentasjon til vedlikeholdsleverandører.
 - f. Kunden utfører lastetjenester på bilvogner. Denne tjenesten er bare styrt i begrenset grad av CL. Lastebestemmelser i driftsreglementet distribueres ikke til eksterne opplastere. Det er ikke spesifisert konkrete krav til eksterne opplastere

om utførelse av lasting. Det er ikke fastsatt krav til opplæring av eksterne opplastere.

5. Det er mangler ved tilrettelegging for og gjennomføring av risikoanalyser.
6. Det er mangelfull styring med opplæring og kompetanse hos driftspersonell.
7. CargoLink hadde ikke oversikt over hvilke individer rullende materiell som er godkjent for bruk i Norge, eksempelvis RC3.
8. CargoLink har satt opp en rute til Voss med overskridelser av de hviletidsbestemmelser som CL bruker. Det kunne ikke dokumenteres at det er utført en risikovurdering/ en formell avviksbehandling. Det ble vist til at NLF har godtatt et unntak og at Ofofbanen AS har kjørt ruten tidligere med samme hviletidsregime.
9. Lokomotivførerleder har myndighet til å stanse trafikk ved uakseptabel risiko. Det kunne ikke redegjøres for hva uakseptabel risiko skulle bety i denne sammenheng. Det ble oppgitt å være en skjønnsmessig vurdering.
10. Jf også revisjonsbevis i øvrige avvik som viser mangelfull sikkerhetsstyring.

Avvik 2

CargoLink har ikke en sikkerhetspolitikk som er formidlet til alt personell.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 3-1

"Jernbanevirksomheten skal ha en sikkerhetspolitikk som er forankret hos organisasjonens øverste leder og formidlet til alt personell."

Revisjonsbevis

1. Intervjuet personell – inklusive personell i ledelsen – kunne ikke gi en entydig beskrivelse av CargoLinks sikkerhetspolitikk. Ved intervju med personell fra ledelsen ble det gitt flere forskjellige beskrivelser av politikken og også med forskjellig fokus.

Merknad

I tilsynets vedtak om lisens og sikkerhets sertifikat av 17.09.2009 heter det: *"Etter forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) § 3-1 skal jernbanevirksomheten ha en sikkerhetspolitikk som er forankret hos organisasjonens øverste leder og formidlet til alt personell. Det kunne etter tilsynets vurdering med fordel ha gått klarere fram at hensynet til sikkerheten er prioritert i jernbaneforetaket, og at dette er forankret i den øverste ledelsen."*

Avvik 3

CargoLink AS har ikke operative kvantitative mål. CargoLink AS har ikke kvalitative mål som er egnet til å opprettholde og forbedre sikkerheten. De er heller ikke utformet slik at resultatene kan sammenliknes med målene.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 3-2 første ledd

"Jernbanevirksomheten skal ha kvalitative og kvantitative mål som er egnet for å opprettholde og forbedre sikkerheten. Målene skal være utformet slik at resultatene kan sammenlignes med målene."

Revisjonsbevis

1. CargoLinks mål er ikke utformet slik at resultatene kan sammenliknes med målene.
2. Det er mangelfull sammenheng mellom mål på ulike nivåer. De varierer for eksempel fra å angi mål om ingen materielle skader og tap, til å være blant de beste selskapene på trafiksikkerhet og til å ha en gjennomsnittlig, relativ andel risiko for topphendelser.
3. CargoLink har formulert mål som ikke brukes aktivt i sikkerhetsstyringen. Blant annet har CL et mål om å ligge i fremste rekke hva gjelder trafiksikkerhet og miljø, men de gjennomfører ikke sammenliknende målinger og har ikke kartlagt trafiksikkerhetsnivået hos andre jernbanevirksomheter.
4. Til tross for at CL har som mål å ligge i fremste rekke aksepteres ulike typer opplæring – så som typekurs, strekningskunnskap, instruktøropplæring mv – som er gitt av andre jernbanevirksomheter uten at CL kan vise til dokumenterte vurderinger av opplæringen.
5. CargoLink har ikke operative kvantitative mål. Det er etablert kvantitative måleparametre og forutsetningen er at måltall for disse etableres årlig, men det er foreløpig ikke gjort. (Det ble opplyst at det gjøres målinger mot 0-visjonen).
6. CargoLink angir at angivelse av årlige kvantitative mål og vurdering av oppfyllelse av hovedmål om sikkerhetsnivå gjøres ut i fra statistikk fra et representativt antall foregående år. Utforming av mål er gjort avhengig av et statistisk underlag som ikke er tilgjengelig for et nystartet selskap, og betyr dermed at selskapet ikke kan jobbe med målene før etter at underlaget er etablert.

Avvik 4

CargoLink AS har ikke planer som viser hvordan alle fastsatte mål for sikkerhet skal ivaretas.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 3-2 andre ledd

"Jernbanevirksomheten skal ha planer som viser hvordan de fastsatte målene for sikkerhet skal oppnås."

Revisjonsbevis

1. CargoLink har en sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP) for oppfølging av sikkerhetskritiske funksjoner (jf ledelseshefte). SOP er etter hvert også benyttet til oppfølging av andre sikkerhetsforhold. Enkelte aktiviteter i SOP støtter opp under målformuleringer, men det kunne ikke vises til at det systematisk er utarbeidet planer for å nå alle målene.

Avvik 5

CargoLinks sikkerhetsstyringssystem er ikke ferdig utviklet. Det er heller ikke etterlevd på flere områder.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-2

"Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem."

Revisjonsbevis

1. CargoLinks sikkerhetsstyringssystem er på flere områder ikke etterlevd.

Eksempler:

- a. Vedlikeholdsleverandører er ikke godkjent/autorisert som forutsatt. Det foreligger ingen dokumentert, tidfestet plan for gjennomføring¹. Det er beskrevet og iverksatt midlertidige tiltak, men det kunne ikke dokumenteres gjennomføring av en formell avviksbehandling.
- b. Det er ikke etablert et 6-månderes program for interne revisjoner som foreskrevet.
- c. Overvåkingsprogram for leveranser (inklusive verifikasjoner) er ikke etablert som foreskrevet (CL-00 pkt. 3.5).
- d. Oppslag (beredskap) er ikke hengt opp i lokalene som foreskrevet.
- e. CL-00 (pkt 3.2) krever at ansatte må lese og forstå sin egen funksjonsbeskrivelse; Ikke alt intervjuet personell var forelagt sin egen funksjonsbeskrivelse og kjente heller ikke til denne.
- f. Kandidater mottar ikke kopi av autorisasjonsbevis, og autorisasjonsbevis utstedes ikke fram til første utløpende sertifikat i henhold til krav i prosedyre CL-20-P004. Autorisasjonsbevis utstedes for en 5-årsperiode.
- g. CL-00 pkt. 3.5 angir at funksjonsbeskrivelser er en sentral del av sikkerhetsstyringen.
 - i. Det står i prosedyre for interne revisjoner, at Trafikk og sikkerhetssjef er ansvarlig for gjennomføringen av revisjonen, men dette er ikke listet på stillingens funksjonsbeskrivelse.
 - ii. I ledelseshæftet punkt 3.5 er listet to oppgaver som er delegert til Trafikk og sikkerhetssjef. De fremgår ikke av stillingens funksjonsbeskrivelse.
 - iii. Trafikk og sikkerhetssjef har ifølge CL-00-P002 Prosedyre for avviksbehandling og forbedringsarbeid ansvaret for avviksrapporteringssystemet. Det fremgår ikke av stillingens funksjonsbeskrivelse.

2. CargoLinks sikkerhetsstyringssystem er ikke ferdig utviklet som foreskrevet i eget sikkerhetsstyringssystem eller som bestemt i jernbanelovgivningen.

Eksempler:

- a. Det er ikke etablert et system for avviksbehandling (utover behandling av uønskede hendelser) og systematisk avviksbehandling kunne ikke dokumenteres
- b. A-, B- og C-feilliste er ikke ferdig utviklet for trekk-kraftmateriell (jf CL-70-P005.)
- c. Det gjennomføres ikke en systematisk og sporbar kvalitetssikring ved utarbeidelse av trafikksikkerhetssirkulærer (kun enkelte e-mail). Interne bestemmelser (CL60-P015)

¹ CargoLink opplyser at det planlegges i april

- foreskriver bare en begrenset kvalitetssikring i form av høring til impliserte parter. Det kreves for eksempel ikke en gjennomføring av en sluttkontroll.
- d. S-merking er bare etablert på overordnet nivå og er ikke basert på analyser som forutsatt. Som tiltak er det etablert dobbeltkontroll på alle aktiviteter.
 - e. Interne bestemmelser om ledelsens gjennomgang er ikke komplette; det angis ikke at mål og planer skal følges opp (CL-00 og prosedyre CL-00 P005).
 - f. Det ble opplyst at det er gjennomført enkelte inspeksjoner og at de inspeksjoner som resulterer i funn blir dokumentert. Det er ikke utarbeidet interne bestemmelser for utførelse, dokumentasjon og oppfølging av inspeksjoner.
 - g. Det er ikke etablert interne bestemmelser eller en dokumenterbar praksis for hvordan sensorer og instruktører utpekes/godkjennes. Det er herunder ikke utarbeidet kompetansetest for instruktør og sensor (Jf CL-20-P004 pkt 5).
 - h. Ledere for driftspersonell var ikke kjent med at det er etablert interne bestemmelser vedrørende uttak av fører etter en uønsket hendelse.² Det ble gitt ulike beskrivelser mht i hvilken grad transportleder tar slike avgjørelser og i hvor stor grad ulike ledere skal involveres. Det var 2 hendelser vedrørende passering av signal i stopp i mars. I ett tilfelle ble fører tatt ut av tjeneste.
 - i. Det er ikke etablert noen prosedyre for verifisering av tilstand for kollisjonsskadet eller avsporet RM.

3. Beskrivelse av sikkerhetsstyringssystemet er mangelfullt kvalitetssikret

Eksempler:

- a. Ikke alle henvisninger i dokumenter i sikkerhetsstyringssystemet er oppdatert.
- b. Ny versjon av autorisasjonsbevis ble utgitt med mangelfullt innhold. (Ny versjon hadde samme datering og versjonsnummer som forrige utgave). Endringen var utilsiktet.
- c. Begrepet "*alvorlig tilløp til ulykke*" (CL-00-P005) og "*ulykkeshendelse*" (CL00-P001) er ikke forklart og ble opplyst å være feil brukt.
- d. Det ble opplyst at CL-70-P005 bare er ment å omhandle trekk-kraft, ikke alt rullende materiell slik det er beskrevet.
- e. Terminalsjefens funksjonsbeskrivelse er ikke S-merket til tross for at han leder arbeid knyttet til lasting, at han har oppgaver i SOP og at S-merking av funksjonsbeskrivelser ble opplyst å angi stillinger av sikkerhetsmessig betydning.³

Avvik 6

² Det ble opplyst at det ikke er etablert interne bestemmelser, men at det er besluttet at førere skal tas ut av tjeneste. Beslutningen kunne ikke dokumenteres.

³ I etterkant av revisjonen oversendte CL en funksjonsbeskrivelse for terminalsjefen av samme dato (04.12.2008) og versjon (utgave 01) som revisjonslaget hadde fått overlevert. Den oversendte versjon var S-merket. Den revisjonslaget hadde fått overlevert var ikke s-merket.

Dokumentasjonen i sikkerhetsstyringssystemet er ikke gjort tilgjengelig og kjent for alt personell med behov for slik tilgang.

Det er ikke etablert interne bestemmelser som sikrer nødvendig styring og kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-5

"Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal være gjort tilgjengelig og kjent for alt personell i virksomheten med behov for slik tilgang.

Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser om styring og kontroll av dokumentene som inngår i sikkerhetsstyringssystemet. Dokumentasjonen skal være sporbar."

Revisjonsbevis

1. Dokumentasjonen er ikke gjort tilgjengelig og kjent for alt personell med behov for slik tilgang.

Det er ikke etablert interne bestemmelser som sikrer nødvendig styring og kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet.

Eksempler:

- a. Versjonskontroll er mangelfull. For eksempel forelå funksjonsbeskrivelse med ulikt innhold for vedlikeholdsleder med samme dato (4.12.08) og versjonsnummer (utgave 1). Det samme gjaldt funksjonsbeskrivelse for vedlikeholdsplanlegger.
- b. Styringssystemet er foreløpig på papirformat. Det eksisterer ikke en oversikt over dokumenter der gyldig versjonsnummer er angitt.
- c. Styringssystemet er bare distribuert til administrasjonen. Det medførte for eksempel at ikke alt driftspersonell hadde tilgang på sin funksjonsbeskrivelse.
- d. Det ble opplyst at bare de transportledere som også er lokomotivførere får tildelt sirkulærer systematisk.
- e. Funksjonsbeskrivelse for fører er endret (krav til basiskurs er fjernet) uten at relevant linjeleder hadde kjennskap til endringen; han var heller ikke orientert om hva basiskurs er.

Avvik 7

CargoLink gjennomfører ikke systematisk interne revisjoner av sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 4-4 første ledd

"Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre interne revisjoner av sikkerhetsstyringssystemet for å vurdere om det er tilfredsstillende implementert, vedlikeholdt

og om det tilfredsstillende krav i eller i medhold av jernbaneloven, samt kravene til sikkerhetsstyringssystem som jernbanevirksomheten har etablert.”

Revisjonsbevis

1. Interne revisjoner er ikke gjennomført⁴ eller planlagt.
2. Hyppighet eller omfang for gjennomføring av interne revisjoner er ikke fastsatt.
3. Det ble opplyst at det er gjennomført enkelte inspeksjoner og at de inspeksjoner som resulterer i funn blir dokumentert. Det er ikke utarbeidet interne bestemmelser for utførelse, dokumentasjon og oppfølging av inspeksjoner.

Avvik 8

Det er mangler ved CargoLinks akseptkriterier.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 5-1

”Jernbanevirksomheten skal ha akseptkriterier for alle forhold av betydning for sikkerheten, vurdert ut fra sannsynlighet og konsekvens. Vurderingene som ligger til grunn for utformingen av kriteriene skal fremgå.”

Revisjonsbevis

1. CargoLinks akseptkriterier er ikke klart definert og kunne ikke redegjøres for. Overordnet akseptkriterier (Jf CL-00 pkt 3.5) er bla at *”enkeltfeil ikke skal føre til uønskede hendelser,..... alle akseptkriterier i forbindelse med analyser utformes med henblikk på å bygge opp under dette kriteriet.”* Lenger bak i samme avsnitt er akseptkriteriet angitt som grensen mot uakseptabelt risikonivå.

Avvik 9

CargoLink har ikke planlagt og gjennomført alle risikoanalyser som er nødvendige for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig og ikke alle risikovurderinger som er utført er dokumentert gjennomført på en tilfredsstillende måte.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 5-2

”Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre risikoanalyser som er nødvendige for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig. Risikoanalysene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser.

Det skal gå klart fram hva som er formålet med den enkelte analysen og hvilke forutsetninger og avgrensninger som er lagt til grunn.”

⁴ SJT forventer ikke nødvendigvis at revisjoner skal være gjennomført så vidt kort tid etter oppstart, men behovet skal være vurdert og planer skal være fastsatt.

Revisjonsbevis

1. Det er mangler ved tilrettelegging for og gjennomføring av risikoanalyser.
 - a. CargoLinks sikkerhetsstyringssystem forutsetter at det etableres en oversikt over A-, B- og C-feil på trekk-kraftmateriell. A-feillista skal bla brukes som underlag for å beslutte tiltak knyttet til sikkerhetsfeil som oppstår under framføring. En slik liste er ikke utarbeidet. Det opplyses at transportleder (etter samråd med sikkerhetssjef/teknisk sjef ved behov) avgjør alvorlighetsgrad og håndtering av sikkerhetsmessige feil som oppstår. Det kan ikke dokumenteres at risikovurderinger gjennomføres i slike tilfelle.
 - b. Transportleder var pålagt å utføre risikovurderinger ved oppstart etter stans ved uønskede hendelser. Transportleder hadde ikke kunnskap om hvordan frekvens og konsekvens skulle fastsettes og var ikke kjent med føringer for hvordan frekvens og konsekvens skulle fastsettes i denne sammenheng.
 - c. Det er etablert en prosedyre for risikovurderinger (CL-60-P001) og i løpet av feltarbeidet i revisjonen ble det utgitt en ny utgave av CL-00 (ledelseshefte som inneholder beskrivelser av metodevalg mv for sikkerhetsvurderinger). Disse interne bestemmelsene gir ikke føringer for alle aktuelle metodevalg – for eksempel for risikovurderinger ved oppstart som beskrevet i punktet over. Det mangler også beskrivelse av krav til oppdatering av analyser.
 - d. Gjennomføring av risikovurderinger er ikke tilfredsstillende dokumentert i praksis. For eksempel er det i risikovurdering av Heimdal ("Heimdal Terminal, Rapport fra befarings 25-26.11.08") ikke angitt hvem som har deltatt i utarbeidelse av analysen, forutsetninger og begrensninger mv.

Avvik 10

CargoLink har ikke etablert opplæringsprogrammer for å sikre kompetanse hos personell med oppgaver av sikkerhetsmessig betydning utover personell som omfattes av opplæringsforskriften.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 6-4 andre ledd

"Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for å sikre personellens kompetanse."

Revisjonsbevis

1. CargoLink har ikke etablert opplæringsprogrammer for å sikre kompetanse hos personell med oppgaver av sikkerhetsmessig betydning utover personell som omfattes av opplæringsforskriften.

Avvik 11

CargoLink har ikke tilstrekkelige krav til kompetanse for alt personell som utfører oppgaver av betydning for trafiksikkerheten.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 6-4 første ledd

"Jernbanevirksomheten skal ha krav til kompetanse for personell som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten"

Revisjonsbevis

1. CargoLink har ikke tilstrekkelige krav til kompetanse for alt personell som utfører oppgaver av betydning for trafiksikkerheten.

a. Kompetansekrav er generelle og lite egnet til kompetansestyring.

i. Det ble for eksempel opplyst at andre kompetansekriterier ble lagt til grunn i tillegg i forbindelse med ansettelser.

ii. For vedlikeholdsleder er det bare satt krav til godkjenning som visitør. Det ble opplyst at det er nødvendig med kompetanse på aktuelle vogntyper i denne stillingen, men dette er ikke nedfelt i kompetansekrav eller i et opplæringsprogram. Kravet innebærer gjennomføring av typekurs; det ble vist til avtale om opplæring av vedlikeholdsleverandør, men denne opplæringen er ikke fullt ut dekkende som typekurs.

iii. For vedlikeholdsplanlegger ble det forklart at systemkunnskap om for eksempel vogner er nødvendig, men det er ikke avspeilet i kompetansekrav eller opplæringsprogram.

iv. Transportleder skal utføre risikovurderinger, men det er ikke satt krav om relevant kompetanse.

v. Kompetansekravene er med dette lite egnet til å bruke som underlag for fastsettelse av opplæringsprogram.

b. Kompetansekrav til funksjoner er ikke alltid dekkende for de oppgaver/ansvarsområder som stillingen skal dekke.

For eksempel

i. Det er ingen absolutte krav til kompetanse hos adm. dir. Med hensyn til

ii. rullende materiell eller vedlikehold, men han er likevel stedfortreder for teknisk sjef.

iii. Transportleder har ingen krav til å utføre risikovurderinger

c. Det er mangelfull systematikk i de fastsatte kompetansekravene.

For eksempel:

i. Det er i en funksjonsbeskrivelse angitt at relevant erfaring kan kompensere for manglende formell kompetanse uten at det er satt krav til formell kompetanse (f funksjonsbeskrivelse CL00-F003)

ii. Det benyttes kriterier som: *"kunnskap om, kjennskap til, god kjennskap til, kjenne, erfaring med, generell kompetanse, opplæring i, dokumentert erfaring, erfaring, kurs i,"* i tillegg til at det noen steder bare angis betegnelse på prosedyrer. Det kunne ikke redegjøres for hvorfor de ulike valgene er gjort.

Avvik 12

CargoLink har ikke sørget for at det er etablert krav til kompetanse for personell hos leverandører som skal utføre arbeid av betydning for sikkerheten.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 6-5

”Jernbanevirksomheten skal sørge for at det er etablert krav til kompetanse for personell hos leverandører som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten. Videre skal jernbanevirksomheten påse at leverandørene har systemer som sikrer at personellet som utfører ovennevnte oppgaver har tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene.”

Revisjonsbevis

1. CargoLink har ikke sørget for at det er etablert krav til kompetanse for personell hos leverandører som skal utføre arbeid av betydning for sikkerheten.
Ifølge ledelseshefte skal CL verifisere at leverandører har nødvendig kompetanse, men CL har ikke selv satt krav til kompetanse hos leverandører eller satt krav til at leverandørene selv skal ha kompetansekrav.

Avvik 13

Det kunne ikke dokumenteres at CargoLink har tilgjengelig den kompetanse som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig, og at alt personell som utfører arbeidsoppgaver som er av betydning for sikkerheten har tilstrekkelig kompetanse i forhold til arbeidsoppgavene.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 6-3

*”Jernbanevirksomheten skal ha tilgjengelig den kompetanse som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig.
Personell som utfører arbeidsoppgaver som er av betydning for sikkerheten skal ha tilstrekkelig kompetanse i forhold til arbeidsoppgavene.”*

Revisjonsbevis

1. Det kunne ikke dokumenteres at alt personell er gitt den opplæring som er krevet i CargoLinks sikkerhetsstyringsystem.

Eksempler:

- a. Produksjonsleder har ikke fått opplæring i sikkerhetsledelse og ikke kurs i risikoanalyse.
- b. Lokomotivfører skal ha kjennskapskurs på de strekninger/terminaler som betjenes. Det kunne ikke dokumenteres at alle lokomotivførere har gjennomført slike kurs for de strekninger og terminaler som betjenes. Strekningskunnskap er heller ikke angitt på terminalnivå i kompetanseregistrert.

- c. Lokomotivførerleder er stedfortreder for produksjonssjef, men har ikke fått opplæring i sikkerhetsledelse.
2. Det er mangelfull styring med opplæring og kompetanse hos driftspersonell
- a. CargoLink baserer autorisasjon av førere på opplæring og tester utført av ansattes tidligere arbeidsgivere/oppdragsgivere. I mange tilfelle har CL verken innsyn i eller dokumentasjon på denne opplæringen eller disse testene. Det samme gjelder instruktører og sensorer.
 - b. CargoLink har en sensor. Det er ikke synliggjort i noe dokument i styringssystemet at vedkommende har denne oppgaven.
 - c. Instruktører og kjørelærere utpekes på grunnlag av at de har hatt slike oppgaver i andre selskaper uten at det kan dokumenteres at CL gjør selvstendige vurderinger. Ansvarlig for fører og instruktører kunne ikke vise til at det er etablert prosedyrer for utpeking av instruktører/kjørelærere, men viste til at etablert praksis i bransjen blir fulgt.
 - d. Enkelte autorisasjonsbevis for førere viste autorisasjon for et stort antall materielltyper, mens dokumentasjon på typekurs bare fantes for et fåtall typer. Flere av typekursene var gjennomført for lang tid tilbake og enkelte av materielltypene er ikke lenger i ordinær drift.
 - e. Enkelte autorisasjonsbevis for førere viste autorisasjon for et stort antall strekninger, i vesentlig grad basert på personellens opplysninger om hvor de mente å være kjent. Det er 9. mars registrert 2 hendelser⁵ der førere har passert signal i stopp. CargoLink har identifisert en årsak å være manglende strekningskunnskap. Det er ennå ikke vurdert tiltak for å hindre gjentakelse. Vurdering skal gjøres i driftsmøte (19.mars).
 - f. CargoLink forteller at de legger stor vekt på at førere varsler dersom de anser å ha manglende strekningskunnskap. Det er likevel ikke satt krav i sikkerhetsstyringssystemet om at førere skal opplyse om dette.
 - g. Det er ingen krav til oppdatering av strekningskunnskap når det skjer endringer på strekningen.

Avvik 14

CargoLinks registrering og oppfølging av avvik er mangelfull.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 8-3

"Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra interne bestemmelser av betydning for å oppfylle krav i eller i medhold av jernbaneloven. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten enkeltvis og i forhold til andre avvik.

Jernbanevirksomheten skal klarlegge årsaker og iverksette korrigerende tiltak for å begrense skade og ulemper, samt hindre at avvik oppstår igjen. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er korrigert skal det ved behov iverksettes nødvendige kompensierende tiltak."

⁵ Hendelsene omfatter passering av et dvergsignal og et utkjørhovedsignal.

Revisjonsbevis

1. CargoLinks registrering og oppfølging av avvik fra interne bestemmelser av betydning for å oppfylle krav i jernbanelovgivningen utover jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser er mangelfull.
 - a. Det er ikke etablert et system for avviksbehandling (utover rapportering av uønskede hendelser).
 - b. Systematisk avviksbehandling kunne ikke dokumenteres for eksempel knyttet til at vedlikeholdsleverandører ikke er autorisert, regimer for sikkerhetskritiske funksjoner i vedlikehold ikke er ferdig, A-feilliste mangler. I Maximo-plan fremkommer noen eksempler på en begrenset form for avviksbehandling.

Avvik 15

CargoLink har ikke nødvendig kontroll med vedlikeholdet. Det kan ikke dokumenteres at vedlikeholdet sikrer at alle systemer, deler eller komponenter ikke forringes så mye at det fører til funksjonssvikt.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 11-2 første og annet ledd

”Jernbaneforetaket skal føre kontroll med det rullende materiellet. Jernbaneforetaket skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Jernbaneforetaket skal vedlikeholde det rullende materiellet. Vedlikeholdet skal sikre at ingen systemer, deler eller komponenter forringes så mye at det fører til funksjonssvikt. Blant annet skal sikkerhetsmessige slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler være angitt, og terminer for vedlikehold og utskifting for alle sikkerhetskritiske komponenter skal være angitt. Jernbaneforetaket skal ha kontroll på utført vedlikehold.”

Revisjonsbevis

1. Det er noe mangelfull styring av vedlikehold på sikkerhetskritiske komponenter, så som styreventiler, etterstillere og aksler. Slike komponenter er ikke individuelt styrt.
2. Det kan ikke dokumenteres at CargoLink sikrer at ultralydkontroll på aksler gjennomføres i henhold til termin.
3. Utgangspunktet for fastsatte vedlikeholds krav er ikke sporbart for alle vedlikeholdsaktiviteter.
4. CargoLink har ikke angitt dato for siste revisjon av skiftelokomotiver i Excel - vedlikeholdsregistrert.
5. Det er mangelfull kvalitetssikring av informasjonskilde som tillater 3-måneders overskridelse av vedlikeholdsintervall for vogner.

Merknad

CargoLink er i prosess med å utbedre vedlikeholdsstyringen. Systemet var i utbedring under revisjonen og den sist oppdaterte dokumentasjonen ble gjennomgått etter sluttmøte.

Avvik 16

CargoLink har ikke oppdatert teknisk dokumentasjon for alle systemer, deler og komponenter.

Avvik fra

Sikkerhetsforskriften § 11-3

”Jernbaneforetaket skal ha oppdatert teknisk dokumentasjon for alle systemer, deler og komponenter. Dokumentasjonen skal kunne bekrefte at systemer, deler og komponenter er i samsvar med de nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn for prosjektering og bygging av det rullende materiellet. Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til det rullende materiellets utforming.”

Revisjonsbevis

1. CargoLink har ikke oppdatert teknisk dokumentasjon for korrektivt vedlikehold for alle systemer, deler og komponenter.
2. CargoLink har ikke distribuert detaljert teknisk dokumentasjon til vedlikeholdsleverandører.

Merknad

CargoLink er i prosess med å utbedre vedlikeholdsstyringen. Systemet var i utbedring under revisjonen og den sist oppdaterte dokumentasjonen ble gjennomgått etter sluttmøte.

5 Observasjoner

Observasjon 1

Det er et forbedringspotensiale mht rapportering av jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser.

Revisjonsbevis

1. Prosedyre CL-00-P02 angir ikke at jernbanehendelser skal rapporteres til SJT.
2. CargoLink har bare gitt begrensede og generelle føringer til personellet mht hva som forventes innrapportert av jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser.
3. Det er registrert svært få tilløp i forhold til faktiske hendelser.

6 Andre forhold

Det er ikke avdekket andre forhold i denne revisjonen.

7 Gjennomføring

Formøte : 24.02.2009

Dokumentasjonsgjennomgang : 20.02-04.03.2009

Åpningsmøte : 05.03.2009

Feltarbeid : 05.03.2009 – 17.03.2009

Sluttmøte : 17.03.2009

Vedlegg 1 – CargoLinks egen dokumentasjon

Følgende av CargoLink AS dokumenter er gjennomgått før feltarbeidet:

Dok.nr.	Dokumenttittel	Revisjoner	Kommentar
CL-00	Ledelseshefte	02.03.09 og 09.03.09	Utgave 2 ble utgitt under revisjonen. Akseptkriterier og risikoanalysemetoder var beskrevet/utdypet i utgave 2. Likedan var skifter inkludert i personell som var underlagt helsekrav i utgave 2.
CL-00-F001 til F013	Funksjonsbeskrivelser	04.12.2008 til 09.03.2009	Noen funksjonsbeskrivelser hadde identisk dato og versjonsnummer, men ulikt innhold
CL-00-P001	Prosedyre for etablering av prosedyrer og funksjonsbeskrivelser.	02.03.09 og 09.03.09	Utgave 2 ble utgitt under revisjonen
CL-00- P001.01	Vedlegg: Mal for prosedyrer		
CL-00-P002	Prosedyre for avviksbehandling og forbedringsarbeid	02.03.08 og 02.03.09	Begge utgave 01
CL-00-P003	Prosedyre for håndtering av presse og media		
CL-00-P005	Prosedyre for ledelsens gjennomgang av styringssystemet	02.03.09	
CL-00-P006	Prosedyre for revisjon	02.03.09	2 ulike versjoner av utgave 01 med samme dato
CL-00-P009	Prosedyre for innkallelse og gjennomføring av driftsmøte	02.03.09	
CL-00-P010	Prosedyre for innkallelse styremøte og ledermøte i Cargolink AS	02.03.09	
CL-00-P010.1	Vedlegg: mal innkallelse til styremøte		
CL-00-P010.3	Vedlegg: mal for innkallelse til ledermøte		
CL-00-P010.4	Vedlegg: mal referat fra ledermøte		
CL-00-P012	Prosedyre for krav til leverandører som utfører arbeid/tjenester for Cargolink	02.03.09	
CL-00-P012.1	Vedlegg. Sjekkliste for autorisasjon av leverandører RM	02.03.09	
CL-00-P013	Prosedyre for idriftsettelse av nytt/eller endret materiell		
CL-20	Opplæringsmoduler	02.03.09	

CL-20-P001	Prosedyre for kompetanseutvikling og opplæring		
CL-20-P002	Prosedyre for kompetanseregister	02.03.09 og 09.03.09	Utgave 2 ble utgitt under revisjonen
CL-20-P003	Kontroll etter arbeidsavbrudd	02.03.2009	
CL-20-P004	Prosedyre for autorisasjon av førere	02.03.09 og 09.03.09	Utgave 2 ble utgitt under revisjonen
CL-20-P004.01	Vedlegg: Autorisasjonsbevis	02.03.09	
CL-20-P005	Prosedyre for helsekrav	02.03.09 og 09.03.09	Utgave 2 ble utgitt under revisjonen
CL-20-P006	Prosedyre for innmelding i bedriftshelsetjenesten	02.03.09	
CL-60-P001	Prosedyre for risikovurdering	02.03.09	
CL-60-P001.01	Vedlegg: Skjema for risikovurdering		
CL-60-P001.02	Vedlegg: Skjema for fareanalyse - risikovurdering fremføring		
CL-60-P001.03	Vedlegg: Skjema for fareanalyse - risikovurdering skifting		
CL-60-P001.04	Vedlegg: Oversikt over risikoanalyser	Jan. 09	
CL-60-P002	Prosedyre for distribusjon av trafiksikkerhets sirkulære og dokumenter som har betydning for sikkerheten	02.03.09	
P-108	Driftsreglement	16.09.2008	
P 108.1	Lasteregler for lasteansvarlig	01.07.2008	
P 108.1.1	Vedlegg: Lastebegrensninger for CLS relasjoner	01.07.2008	
P 108.3	Prosedyre for togsammensetning og vognopptak	01.07.2008	
P 108.3.1	Bestemmelser for togsammensetning	11.07.2008	
P-108.3.2	Kjøretøy som er tillatt i CLs tog	03.11.2009	
P 108.3.3	Togoppgave Cargolink		
P 108.4	Prosedyre for avgangskontroll	04.07.2008	
P-108.4.1	Lasteregler for førere	01.07.2009	
P 108.5	Prosedyre for togframføring	01.07.2008	

P 108.6	Kontroll av vogner før lasting	01.07.2008	
P 108.7	Nødprosedyrer i tog	01.07.2008	
P 108.7.1	Hjelpeutstyr i tog på utsatte strekninger	09.09.2008	
P 108.7.1.1	Vinterpakke for fører	03.12.2008	
P 108.8	Prosedyre for særskilt transportledelse	01.07.2008	
P 108.9	El-sikkerhet for togpersonale	22.09.2008	
CL-60-P015	Prosedyre for utarbeidelse av trafiksikkerhets sirkulære	02.03.09	
CL-61-P001	Prosedyre for rapportering av personskade	02.03.09 og jan. 2009	Utgave 02.03 ble utgitt under revisjonen
CL-61-P002	Prosedyre for gjennomføring av vernerunder		
CL-70-P002	Prosedyre for materiellregister	02.03.09	
CL-70-P003	Prosedyre for vedlikeholdsstyring	02.03.09	
CL-70-P004	Prosedyre for skadekatalog for vogner	02.03.09	
CL-70-P005	Prosedyre for rapportering av tekniske feil på rullende materiell	02.03.09	
CL-70-P006	Prosedyre for S-merkede vedlikeholdsaktiviteter	02.03.09	
CL-70-P007	Prosedyre for SKF	02.03.09	Samme nummer som Prosedyre for lager og lagerstyring av reservedeler
CL-90-P001	Prosedyre for transportledelse	02.03.09	
	Oversikt over førere		udatert
	Oversikt over autoriserte førere 15.02.09		
	Oversikt over avtaler		udatert
	Oversikt over RM		udatert
	Kompatibilitetserklæring for bilvogn og Me26		
	Oversikt over sirkulærer		udatert

Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet

Dokumenter benyttet ved feltarbeid (stikkprøver, fremlagte dokumenter)

Dokumenttittel	Utgave/ dato	Kommentar
Avtale med Scandpower		
Fareanalyse, skifting Alnabru		Udatert
Risikoanalyseeskjema, Loenga		27.01.2009
Risikoanalyseeskjema, Heimdal spor 1-4	10.02.09	
Rapport fra befaring, Heimdal	17.12.09	
Risikovurdering, oppstart	19.06.08	
Oversikt over innmeldte uønskede hendelser		Udatert
Driftssirkulære Trafikksikkerhet, nr. 05/2009	15.02.09	
Driftssirkulære Trafikksikkerhet, nr. 04/2009	13.02.09	
Møtereferat Ledermøte	03.02.09	
Møtereferat Driftsmøter nr. 3, 4, 5 og 6		
Plan for diverse aktiviteter knyttet til vedlikehold av RM		Angivelse av kompenserende tiltak for en rekke aktiviteter. Det er ikke angitt frister og tiltaksansvarlige, Planen er ikke datert eller forankret i styringssystemet.
Utskrift av tilsynets Synergi-database vedr. CargoLink.		
Avtale med NSB Bedriftshelsetjeneste		
Funksjonsbeskrivelse opplæring, dokument P-101.12, utgave 1	22.09.08	
Gjennomgang av utvalgte personalmapper for førere (autorisasjonsbevis, helseattester, cv-er mv)		Begrenset dokumentasjon på strekningskunnskap, typekurs mv.
Driftslogg 02.02.2009-06.03.2009		
ME 26 – maintenance program		Udatert
Skjema for overleveringserklæring		Udatert – eksempel
RM register uten registreringer for aksler, ventiler, etterstillere etc		Udatert -versjon v/revisjon oppstart
Nullstillingsprosedyre for Z70/71		Udatert – levert på møte hos Sjt 20.03.09

Oversikt over avvik timeteller og korrigeringsplan Z70/71		Udatert – levert på møte hos Sjt 20.03.09
Vedlikeholdsplan Z70/71		Excel-ark udatert – levert på møte hos Sjt 20.03.09
RM register for vogner med registreringer for aksler, ventiler, etterstillere etc		Excel-ark udatert – levert på møte hos Sjt 20.03.09
Sikkerhetsoppfølgingsplan	17.03.2009 /05.03.2009	Versjon 17.03.2009 ble overlevert på sluttmøtet.
Kontrollprøve i trafiksikkerhetsbestemmelser for lokomotivfører. Oppgavesett B.	15.01.2009	
Materiellteknisk dispensasjon nr. 009	04.03.2009	