



Møte med ledelsen i CargoNet AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 04-09

Møte med ledelsen i CargoNet AS TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 04-09
Arkivkode: 09/114 SF2-64
Møtedato: 23.03.2009
Foretak: CargoNet AS

Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i CargoNet AS (CN) og Statens jernbanetilsyn (SJT) 23.03.2009. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafikksikkerhet.

Utarbeidet dato: 22.04.2009

Sign.:

Anne-Kari Valdal
Revisjonsleder

Godkjent dato:

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innhold

1.	Innledning	4
2.	Saker fra forrige møte	4
3.	Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold.....	5
4.	Organisasjonsendringer	7
5.	Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang	7
6.	CargoNet AS erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet.....	8
7.	SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot CargoNet AS	8
8.	Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år	9
9.	Regelverksarbeid	9
10.	Internasjonalt arbeid	10
11.	Eventuelt.....	10
12.	Oppfølgingspunkter.....	10
	Vedlegg 1: Agenda	11
	Vedlegg 2: Deltakeroversikt.....	12

Vedlegg

1. Agenda
2. Deltakerliste

1. Innledning

Møtet ble avholdt etter initiativ fra Statens jernbanetilsyn som en del av tilsynsvirksomheten med jernbaneforetakene. Hensikten med ledelsesmøter er å opprettholde dialogen med den øverste ledelse med fokus på viktige elementer i den overordnede sikkerhetsstyringen og spesielt aktuelle risikoforhold.

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

Dette er den formelle tilsynsrapporten etter møtet.

Følgende forkortelser er benyttet:

CargoNet AS	-	CN
Statens jernbanetilsyn	-	SJT
Nasjonal transportplan	-	NTP
Jernbaneverket	-	JBV
Trafikksikkerhet	-	TS
Samferdselsdepartementet	-	SD

CN gav innledningsvis en kort generell presentasjon av selskapets situasjon og status i dag, samt overordnede planer for nærmeste fremtid:

CN må ta høyde for finanskrisa og planlegger noe lavere aktivitet på grunn av dette.

Generelt preges bransjen av økende kvalitetskrav fra kunder. Dette gir utfordringer både med hensyn til infrastruktur som har behov for forbedring, og til hvordan CN selv ivaretar sine aktiviteter. Dette medfører blant annet at det vil bli satset på nytt og utbedret materiell i tillegg til utarbeidelse av nye produkter. CN vurderer fremover muligheten for utskilling av egne terminalselskaper.

Fokus på miljø forsterkes.

I innspill til NTP har CN vært spesielt opptatt av at det må være fokus på hele strekninger inkludert terminaler. CN ser det som positivt at NTP nå åpner for å prioritere opp godstogene. Generelt kommenteres viktigheten av at de årlige bevilgningene faktisk kommer slik at planene kan realiseres.

2. Saker fra forrige møte

Følgende oppfølgingspunkt fra møte 10.12.2007 ble gjennomgått:

"Det gjenstår for tilsynet å sjekke ut denne avklaringen om ansvarsforhold for GSM-R nødkommunikasjon i sidespor. Utover dette ble det ikke avtalt aksjoner."

SJT informerte om at det i 2008 har vært en avklaring mot JBV angående ansvarsforhold vedrørende nødkommunikasjon. JBV har ansvar for å stille nødkommunikasjon til disposisjon og aktørene må forholde seg til denne. I utgangspunktet skal GSM-R benyttes, men det finnes muligheter for å vurdere andre løsninger i enkelte tilfeller.

SJT presiserte at dette dreier seg om nødkommunikasjon og ikke annen intern kommunikasjon som virksomhetene har behov for. For intern kommunikasjon til andre formål står virksomhetene fritt til å benytte seg av andre systemer.

CN fikk en kopi av avklaringsbrevet til JBV, datert 21.04.2008.

3. Måloppnåelse, risikobilde og særlige risikoforhold

CN presenterte resultater fra 2008, status og noen planer for 2009 som følger:

CN har en overordnet målsetning om at "Virksomheten til CargoNet skal ikke medføre tap av menneskeliv eller alvorlig personskade".

I 2008 hadde CN ett tilfelle med alvorlig personskade. En terminalarbeider ble da klemt mellom vogn og container. Dette er ikke en sak som regnes som en trafiksikkerhetssak, men den ble likevel presentert i møtet. Årsaken er gransket og tiltak er funnet og implementert. Viktighet av etterlevelse av eget regelverk presiseres.

Risikobilde

Risikobildet har tre dominerende ulykkestyper:

Sammenstøt (3 av 12 ulykker forårsaket av CN)

- Ras/is/ vegetasjon
- Planovergangsulykker
- Økende antall dyrepåkjørslar

Brann

- "Tilfeldige" feil på lokomotiver (relatert til vedlikehold)
- Tjuvbremsing – gressbrann (vedlikehold og kjøretekniske forhold)

Avsporing (1 av 5 ulykker forårsaket av CN)

- Infrastrukturfeil

Resultater

Togframføring

De fleste målene for 2008 er 0-mål. Resultatene viser at CN ikke er så nær dette målet på alle områder som ønskelig. Fra 2009 blir alle målene 0-mål, noe som blir en utfordring for organisasjonen. Det jobbes nå aktivt med å etablere et styringsteknisk nivå mellom overordnede mål og planene for å nå målene, slik at disse kan benyttes aktivt i det sikkerhetsmessige styringsarbeidet. Det har vært noen år med god utvikling, mens tallene for 2008 var noe dårligere enn 2007.

Skifting

Som for fremføring har det på flere områder vært noe økning i tallene for 2008 (spesielt for kategoriene "sammenstøt" og "øvrige ulykker"). Det har derfor blitt igangsatt et utredningsprosjekt/intern studie for å finne årsaken til økningen i skifteulykker. Drammen har blitt studert spesielt. Studiet viser at bakenforliggende årsaker er sammensatte og det er behov for videre granskning. Imidlertid har studien så langt medført at en rekke tiltak iverksettes; blant annet ledelsesoppfølging på alle nivåer og opplæring og nye sikkerhetsprøver for medarbeiderne.

Særskilte risikoforhold

Sammenstøt

PASS-hendelser	-	Stabilt nivå, men har hatt noen spesielle hendelser som følges opp.
Bremser i godstog	-	Problematikk knyttet til vridning i hovedslange medfører økt fokus ved visitasjon og opplæring
Lastsikring	-	Dører legges til som fokuspunkt etter 3 hendelser med åpen dør.
Ras/is/vegetasjon	-	Jobber sammen med JBV for å finne løsninger
Dyrepåkørsler	-	Jobber sammen med JBV for å finne løsninger

Avsporing

Begrenset med tiltak CN selv kan gjøre på dette området da utenforliggende faktorer påvirker mye. Innføring av bruk av mobil vekt har gitt en klar reduksjon i overvektstilfeller. Vedlikehold følges opp.

Av eksterne faktorer er dårlig brøyting, solslyng og aldrende infrastruktur fremtredende. En utfordring i arbeidet er å oppnå en god utveksling av opplysninger med JBV ved interne undersøkelser av hendelser

Brann

8 rapporterte hendelser i 2008 (4 røykutvikling, 1 brann, 3 tjuvbremsing/varmgang). På dette området er det flere tiltak CN selv kan jobbe med. Viktigste og dominerende tiltak i årene fremover anses å være utskifting av gammelt materiell. Renholds- og vedlikeholdsfokus videreføres også.

Etter gjennomgang av rapporterte hendelser fra 2008 hadde SJT noen refleksjoner/spørsmål som ble fremlagt for CN i møtet:

- Hvor godt sikkerhetsmessig grunnlag tas enkelte operative beslutninger på? SJT knyttet blant annet spørsmålet til håndtering av føreres avdekking av begrenset bremseevne.

CN understreket at operative vurderinger av forsvarlighet var blitt gjort i omtalte tilfeller.

- SJT bemerker at det fremstår som om CN har behov for å forbedre sin egenrapportering, og viste blant annet til manglende rapportering ved hendelser ved Sjursøya og Ganddal. Periodevis veldig varierende rapportering vedrørende lastsikring ble også bemerket. Tilsynet stiller spørsmål ved om dette skyldes varierende fokus eller "naturlige variasjoner" i hendelsesmengden.

CN har ikke merket seg denne tendensen spesielt for lastsikring, men bekreftet at det er en utfordring å holde jevnt høyt rapporteringsfokus hos medarbeiderne.

- Det kan tidvis være vanskelig å vurdere rapporterte hendelser fra CN fordi saksbeskrivelsene gir for lite informasjon om den faktiske hendelsen. Tilsynet kommenterte at dette også kan vanskeliggjøre CNs eget arbeid med risikoanalyser knyttet til hendelsene.

CN bekreftet at dette også er en utfordring internt. Det bemerket også det positive i at slike tilfeller påpekes fra tilsynets side, og at det er med på å øke fokus og gi et bedre grunnlag internt i virksomheten.

- SJT understreket viktigheten og nytten av å benytte tilløpsrapportering som verktøy for problematikk eksempelvis knyttet til vegetasjonskontroll. Spesielt ble betydningen av å fortsette å rapportere gjentakende problemer understreket; også med tanke på å belyse omfanget av en problemstilling. Tilsynet stilte også spørsmål ved om det kan være hensiktsmessig å vurdere spesiell tilrettelegging for å lette prosessen med slik gjentakende rapportering for medarbeiderne.

CN tar dette med seg videre og sier seg enig i at det kan være hensiktsmessig å se på en tilrettelegging. De kommer også til å ha fokus på rapporteringskulturen.

4. Organisasjonsendringer

CN gikk fra årsskiftet 2009 over til en nordisk ledelsesorganisasjon. Tidligere var det egne ledelsesorganisasjoner for Cargonet AB i Sverige og CargoNet AS i Norge. CargoNet AB håndterer nå 4 terminaler i Sverige, men ikke togfremføring.

Det ses på tilrettelegging for konkurranseutsetting av terminaldrift.

CN har jobbet med, og jobber med, system for bruk av kontrakter for sikkerhetsmessige ytelser ved terminalene. De ønsker at CNs terminaler skal ha den type kontrakter som skal ivareta sikkerhetsmessige kontroller og rutiner. Interne prosedyrer og sjekklister oppdateres.

5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

CN redegjorde som følger:

Det har i 2008 blitt gjennomført 7 interne revisjoner og 11 inspeksjoner hos CN. CN har hatt positiv erfaring med å øke antall inspeksjoner i forhold til revisjoner og opplever at sentrale problemstillinger avdekkes bedre samtidig som inspeksjonen er noe mindre krevende med hensyn til eksempelvis dokumentasjon.

Hovedfunn er som tidligere manglende oppdateringer av funksjonsbeskrivelser og svakheter ved etterlevelse av systemet.

Generelt ser CN en forbedring i arbeidet med lukking av avvik. Lukkingen gjennomføres og følges bedre opp og dokumenteres også bedre enn før.

Ledelsens gjennomgang gjennomføres årlig ved CN og ble sist gjennomført 3. mars 2009. CN anser frekvensen å være hensiktsmessig med tanke på mulighet for å heve blikket og se hele systemet, samt at det sammenfaller med øvrige rapporteringsfrekvenser.

Hovedelementer fra sist gjennomførte ledelsens gjennomgang er:

- Ledelsesfokus på etterlevelse av bestemmelser
- Rapporteringsgraden for uønskede hendelser, spesielt på terminalsiden
- Behov for gjennomgang og oppdatering av sikkerhetsstyringssystemet

Vedrørende sistenevnte punkt har også CN notert seg, mellom annet gjennom SJTs tilsynsrapporter, at virksomheten har flere av de samme utfordringene ved sikkerhetsstyringssystemet som mange andre tilsvarende virksomheter.

6. CargoNet AS erfaringer med SJTs revisjoner og øvrig tilsynsvirksomhet

CN har generelt positiv erfaring med SJTs behandling i tillatelsessaker og oppfølginger etter undersøkelser fra Havarikommisjonen. De påpeker som spesielt positivt at det opprettes arbeids- og referansegrupper i forbindelse med innføring av direktiver.

Erfaringene med tilsynsvirksomheten fra DSB og Post- og Teletilsynet er også bra. CN har ikke hatt tilsyn fra Arbeidstilsynet eller Mattilsynet det siste året.

7. SJTs erfaringer med revisjoner og tilsynsarbeid mot CargoNet AS

SJT har ikke hatt noen revisjoner eller inspeksjoner hos CN i løpet av det siste året men har positive erfaringer med CN i øvrig tilsynsarbeid.

CN hadde i forkant av møtet oversendt noen generell spørsmål til tilsynet relatert til krav og fokus i tilsynets revisjoner. SJT informerte som følger:

- Kravene til virksomhetene stilles i forskriftenes tekst. Det er forskriftsteksten som er hjemmel for eventuelle avvik tilsynet gir i revisjonssammenheng. Kommentarene til forskriften utdyper tilsynets tolkning av de ulike kravene.
- Det stemmer at det har vært en utvikling og endring i det fokuset som settes i forbindelse med revisjoner hos virksomhetene. For noen år tilbake var situasjonen ofte at sikkerhetsstyringssystemer og deler av dette manglet i virksomhetene og fokuset ble følgelig på dette. I dag er generelt systemer og verktøy på plass og fokuset dreies mer mot implementering og virkning.
- Generelt ser SJT i mange tilfeller manglende bevissthet rundt virksomhetenes etablering og bruk av egne bestemmelser. Mange er opptatt av å oppfylle forskriftens enkelte "bokstav", uten å ha reflektert over hensikt og bruk av verktøyene, og uten å kunne vise til en logisk systematikk i sikkerhetsstyringen. Eksempler på typiske slike områder er risikostyring, målstyring og bruk av interne revisjoner.

SJT informerte for øvrig om at det foreløpig er planlagt en revisjon av CN høsten 2009 og at fokusområder for revisjoner i 2009 generelt er overordnet sikkerhetsstyring, leverandørstyring, vilkår i godkjenninger og autorisasjon av førere.

8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år

CN presenterte følgende oversikt over aktuelle tillatelsesprosesser:

- EG 3100 i samarbeid med Railion DK
- Nye diesellok – EURO 4000, Vossloh
- Nye elektriske lok – CE119 – Bombardier Traxx
- Vognen, eventuelle modifikasjoner
- Lisens og Sikkerhetssertifikat: høsten 2010

SJT informerte om at økt kompleksitet og økte bevilgninger til jernbanesektoren, samt tilsynets nye rolle som konkurransetilsyn for jernbane, vil gi en økt arbeidsmengde for tilsynet. Det er ikke tilført noen ekstra ressurser til tilsynet knyttet til ovenstående og det må derfor forventes at tilsynets "reaksjonstid" på noen områder kan øke. SJT understreket at det da blir enda viktigere for virksomhetene å være ute i riktig tid med sine søknader og forespørsler.

9. Regelverksarbeid

SJT orienterte kort om status for regelverksarbeidet per mars 2009:

- EU/EØS-regelverk:
 - lokførerdirektivet - høring i mars/april (arbeidsgruppe)
 - TSler – fortløpende (implemeteres stort sett "as is"), korte høringer
 - nytt interoperabilitetsdirektiv (SD) – her er det en begrenset mulighet til å høre aktørene i forkant, noe som kan være en utfordring med tanke på implementeringen
 - passasjerrettighetsforordningen (SD)
 - endring i 91/440 (SD)
- Nasjonalt regelverk:
 - endring i gjeldende forskrifter som følge av implementering av lokførerdirektivet – høring i mars/april
 - endring av ny togframføringsforskrift – vedtatt 9. februar 2009
 - evaluering av sikkerhetsforskriften – påbegynnes i mars/april og vil pågå ca 1,5 år fremover. Tilsynet ønsker mest mulig innspill fra aktørene i forbindelse med dette.
 - kommentarer til ny togframføringsforskrift – 1. april våren

Det vil i 2009 være et økt fokus på veiledning og informasjon om regelverket. SJT er åpne for forslag og innspill rundt behovet for veiledning til virksomhetene og jobber nå med en handlingsplan for området.

CN bekreftet at arbeidet med innføringer av TSI'er er krevende. De stiller seg forøvrig veldig positive til at det nå opprettes arbeidsgrupper og referansegrupper i forbindelse med innføring og endring av regelverk.

CN stilte spørsmål ved regelverk tilknyttet en mulighet for prioriterings av godstrafikk. SJT viste til overordnet regelverk på området, dette forvaltes av SD. Samtidig viste tilsynet til den nye funksjonen SJT har som markedsovervåker og konkurransetilsyn for jernbane, og orienterte om rollen tilsynet har som klageinstans i tilfeller der det kan være aktuelt.

10. Internasjonalt arbeid

SJT orienterte kortfattet om internasjonalt arbeid i dag.

SJT er på vegne av Norge representert i en del internasjonale fora. For 2009 er det en målsetning å involvere aktørene i større grad i det internasjonale arbeidet, og tilsynet har sendt ut et brev der de ber om en kontaktperson i virksomhetene vedrørende internasjonale saker.

Oversikter over høringer fra EU kommisjonen viser at høringene ikke blir besvart av norske virksomheter. Dette er en viktig påvirkningskanal og SJT kommer i 2009 til å gi en påminnelse til aktørene i forbindelse med slike høringer (selv om det ikke er noen form for norsk koordinering på dette området). Det er også viktig at aktørene påvirker gjennom sine bransjeorganisasjoner.

Det er aktuelt å etablere et felles norsk fora for å diskutere interesseområder og holdninger til ulike temaer blant virksomhetene i Norge. Det er viktig for SJT å kjenne til hvilke interesser de norske aktørene har, selv der tilsynet ikke nødvendigvis har det samme synet på saken. SJT henviste også til internasjonal koordinator som er kontaktperson i SJT innen aktuelle temaer. Tilsynet er positive til at virksomhetene tar kontakt.

SJT har også en mulighet til å ha med representanter i alle arbeidsgrupper som opprettes av ERA, men representanten må være ansatt i SJT. Det blir derfor en prioritering av hvilke arbeidsgrupper SJT kan sitte i.

CN kommenterte som positivt at det vil komme påminnelser om høringer, da dette kan være vanskelig å holde oversikt over for virksomheten.

11. Eventuelt

Ingen saker ble tatt opp under eventuelt.

12. Oppfølgingspunkter

Ingen oppfølgingspunkter ble notert.

Vedlegg 1: Agenda

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og CargoNet AS

Tid: Mandag 23. mars kl 12-15 Sted: Hos CargoNet AS

- 1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltagerne ved Statens jernbanetilsyn (SJT).**
- 2. Gjennomgang av saker fra forrige møte**
- 3. CargoNet AS redegjør for måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold.**
- 4. Eventuelle organisasjonsendringer med sikkerhetsmessig betydning i eller rundt CargoNet AS**
- 5. Kort redegjørelse for resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang**
- 6. CargoNet AS erfaringer med SJTs revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt**
- 7. SJTs erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten**
- 8. Tillatelsesprosesser: Nye behov de neste 2 år**
- 9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid**
- 10. Internasjonalt arbeid**
- 11. Eventuelt**
- 12. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn**

Vedlegg 2: Deltakeroversikt

CargoNet AS:

Are Kjensli, Administrerende Direktør

Liv Bjørnå, Direktør sikkerhet/teknikk

Halfdan Blytt, Direktør Produksjon

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Sjur Sæteren, Avdelingsdirektør revisjon

Karianne Brønlund, Avdelingsdirektør juridisk

Anne-Kari Valdal, Revisjonsleder (referent)