



Cargolink AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 03-10

Cargolink AS
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 03-10
Saksnr: 09/685
Revisjonsdato: 15.-17.02.2010
Foretak: Cargolink AS
Kontaktperson: O.W.Ruud
Revisjonslag: Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn, Ledende revisor
Geir Danielsen, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor
Katherine Hui, Statens Jernbanetilsyn, Fagekspert
Espen. M. Rokstad, Fagekspert

Rapportens innhold

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

Hovedkonklusjon

Cargolink AS har gjort utbedringer i sikkerhetsstyringssystemet siden forrige revisjon som ble gjennomført av tilsynet i 2009, men noen avvik og pålegg etter denne revisjonen er fremdeles ikke korrigert. Sikkerhetsstyringssystemet er krevende å etterleve med de ressurser Cargolink AS har til rådighet.

Det er vesentlige mangler i leverandørstyringen.

Det er gjennomført et stort antall risikoanalyser. Sammenstillingen av disse i et totalt risikobilde er noe begrenset.

Utarbeidet dato: 08.03.2010
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.....	5
4	Avvik.....	6
5	Andre forhold.....	11
6	Gjennomføring.....	14
	Vedlegg 1 – Cargolink AS’ egen dokumentasjon.....	15
	Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet.....	18

1 Innledning

Cargolink AS (CL) fikk 17.09.2008 sikkerhets sertifikat del A og B for å drive godstransport på det nasjonale jernbanenettet. 17.09.2009 ble sertifikatet utvidet til også å omfatte transport av farlig gods. Denne rapporten omhandler første revisjon etter at utvidelse ble gitt. Cargolink AS ble sist revidert mars 2009.

Revisjonen hadde som mål å følge opp de tiltak Cargolink AS ble pålagt (jf brev av 31.03.2009 og 08.07.2009) å gjennomføre for å utbedre avvik som ble identifisert i revisjonsrapport 3-09 samt å undersøke hvorvidt Cargolink AS sin virksomhet for øvrig er i samsvar med bestemmelser i jernbanelovgivningen.

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 eller også trekke sikkerhets sertifikatet 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 til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

Cargolink AS overleverte oppdatert dokumentasjon av styringssystemet på revisjonens første dag. Det var ikke grunnlag for å etterprøve etterlevelse av de oppdaterte dokumenter. Disse ble derfor ikke lagt til grunn for revisjonen, men der revisjonslaget ble gjort oppmerksom på at oppdatert dokumentasjon hadde betydning for utforming av revisjonsbevis er relevante deler av oppdatert dokumentasjon gjennomgått.

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 varslings, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)
- Forskrift 16. desember 2005 nr. 1490 om lisens, sikkerhets sertifikat 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 trekraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (autorisasjonsforskriften)

2.2 Bedriftsinterne krav

Cargolink AS' egen dokumentasjon som er benyttet ved dokumentgjennomgang og feltarbeid er beskrevet i vedlegg 1.

3 Revisjonsomfang

Revisjonen omfattet gjennomgang av dokumenter og intervjuer av ledelse og medarbeidere ved Cargolinks kontor i Drammen.

4 Avvik

Avvik 1

Cargolink AS utøver ikke nødvendig sikkerhetsstyring. Det er vesentlige mangler i styringen av leverandører.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 4-1

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

Revisjonsbevis:

1. CL gjennomfører ikke konsekvent risikoanalyser for operative driftsforhold som bestemt.
2. Det er ikke tilrettelagt for at forutsetninger som er gjort i risikoanalyser kan følges opp på en systematisk måte.
3. Det er mangelfull systematikk i de fastsatte kompetansekravene.
4. CL sikrer seg ikke mot overlast av vogner ved alle typer transporter.
5. Gjennomgang av transportlederlogg med tanke på å identifisere hendelser som skal registreres i uhellsdatabasen er noe på etterskudd.
6. CLs styring av leverandører er mangelfull.
 - a. CL setter ikke krav i avtaler til kompetanse hos leverandører for eksempel vedrørende lasting utført av Rana Gruber, Autolink og Borregård.
 - b. I brev av 08.07.2009 fra SJT ble det angitt at det ikke er satt tilstrekkelige kompetansekrav i avtale med CargoNet AS. Denne avtalen er forlenget uten at kompetansekrav er presisert.
 - c. Avtaler inneholder ikke nødvendige føringer for utførelse av operasjoner, så som lasting av bilvogner, tømmer og malm.¹
 - d. Avtaler inneholder ikke nødvendige føringer for rapportering av jernbaneulykker, jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser
 - e. Avtale med Peterson AB om skiftetjenester er ikke gyldig (ikke signert av Peterson)²
 - f. CL har ikke tilsyn med vedlikehold av BR241-materiell (Traxx).
 - g. CLs oversikt over leverandører som utfører arbeid av sikkerhetsmessig betydning er ikke oppdatert (for eksempel Peterson AB).

Merknad

Øvrige avvik og revisjonsbevis og beskrivelser under ”Andre forhold” inneholder også eksempler på mangler i sikkerhetsstyringen.

¹ Merknad: CL opplyste at de gjennomfører noen inspeksjoner der de lasteprosedyrer som anvendes undersøkes, men CL har ikke formelt akseptert disse lasteprosedyrene og det mangler krav i avtaler som forplikter kundene til å følge lasteprosedyrene.

² Merknad: CL oversendte signert avtale datert 02.02.2010 etter revisjonen. Avtalen inneholder bla bestemmelser om rapportering av uønskede hendelser.

Avvik 2

Det er mangler i utforming og etterlevelse av Cargolinks sikkerhetsstyringssystem.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 4-2

”Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.”

Revisjonsbevis:

1. Beskrivelser i sikkerhetsstyringssystemet er ikke kvalitetssikret, oppdatert eller etterlevd som bestemt. For eksempel:
 - a. Kompetanseregisteret er ikke oppdatert.
 - b. Underlag for autoriseringer er mangelfulle. Personalmappene er ikke komplette.
 - c. Skjema for kompetansetest i forbindelse med autorisasjon (CI 20 P002.2) brukes ikke som bestemt.
 - d. Sjekkliste for strekninger og terminaler (CL20 P008.1) brukes ikke i forbindelse med autorisasjon som bestemt.
 - e. Bestemmelser for oppfølging av personale i forbindelse med uønskede hendelser (CL- 61 P002) praktiseres ulikt.
 - f. I CL 20 M003 er det brukt betegnelsen veileder og lokfører som er godt kjent uten at funksjonen er nærmere definert. Dette er tidligere påpekt i SJTs brev av 08.07.2009.
 - g. Forutsetninger i risikoanalyser følges ikke opp i ledelsens gjennomgang som bestemt (CL 00-P005)
 - h. CL 70 P007 inneholder upresise definisjoner. Ulykkeshendelse stemmer ikke med definisjon i CL 00-P002.
 - i. Det gjennomføres ikke måling mot JBV's 3-månedelige måleindikatorer.
 - j. Oversikt over risikoanalyser (CL-60-P001.4) inneholder ikke hendelses-saksnummer som bestemt (jf CL-60-P001.1)
 - k. Betegnelsen transportsjef er brukt om overordnet for transportleder i CL 90 P001. Transportsjef er ikke definert i styringssystemet.
 - l. Bruk av stedfortreder er ikke alltid iht funksjonsbeskrivelse. Begrensninger i bruk av stedfortreder er ikke angitt.
 - m. CL har ikke godkjente instruktører som bestemt. De benytter instruktører som ikke er godkjent i forbindelse med autorisering.

Avvik 3

CL gjennomfører ikke alle risikoanalyser som er nødvendige for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 5-2 første og annet ledd

”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.”

Revisjonsbevis:

1. CL har ikke gjennomført en overordnet risikoanalyse for økning i trafikk og etablering av ny type transporter.
2. CL gjennomfører ikke konsekvent risikoanalyser for operative driftsforhold som bestemt. CL har utarbeidet A-feillister for noen materielltyper. Disse A-feillistene er ikke tatt i bruk enda. For gjestående materiell og for feil som ikke dekkes av A-feillistene, benyttes akseptkriterier i form av risikomatrise. Denne er lite egnet for operativ bruk.

Avvik 4

Det er mangler ved Cargolinks oppfølging og oversikt over risikoanalyser.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften §§ 5-3 og 5-4 andre ledd

”Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikoanalysene.”

”Jernbanevirksomheten skal ha en samlet oversikt over de risikoanalyser som er utført. Det skal sikres konsistens mellom analyser som bygger på hverandre.”

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke tilrettelagt for at forutsetninger som er gjort i risikoanalyser kan følges opp på en systematisk måte.
2. Forutsetninger i risikoanalyser følges ikke opp i ledelsens gjennomgang som bestemt (CL 00-P005)
3. Oversikt over risikoanalyser er ikke oppdatert.

Avvik 5

Det er mangler i CL' krav til kompetanse for personell som skal utføre oppgaver av betydning for sikkerheten.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 6-4

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

Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for å sikre personellens kompetanse.”

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har ikke tilstrekkelige krav til kompetanse for alt personell som utfører oppgaver av betydning for trafiksikkerheten.
2. Det er mangelfull systematikk i de fastsatte kompetansekravene.³
For eksempel:
 - a. Kompetansekrav til funksjoner er ikke alltid dekkende for de oppgaver/ansvarsområder som stillingen skal dekke. For eksempel har teknisk sjef leverandørutførelse/leverandørrevisjoner (CL-00-P012) men det er ikke definert krav til revisjonskompetanse i funksjonen (jf CL-00-F005). Han utfører også revisjoner som revisjonsleder.
 - b. Det benyttes ulike betegnelser i krav uten at det kunne redegjøres for at hensikten er å angi ulike krav, for eksempel skilles det på ”erfaring” og ”dokumentert erfaring”, kurs i risikoanalyser og kurs i risikovurderinger.
 - c. For flere funksjoner er det satt krav til utdanning/formelle kurs og relevant erfaring samtidig som det er angitt at relevant erfaring kan kompensere for manglende formell kompetanse (for eksempel CL-00-F002, F004 og F005).

Tilsvarende mangler ble identifisert i revisjonsrapport 3-09

Avvik 6

CL har ikke godtgjort at alt personell som utfører arbeidsoppgaver som er av betydning for sikkerheten har tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 6-3

”Jernbanevirksomheten skal ha tilgjengelig den kompetanse som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig.

Personell som utfører arbeidsoppgaver skal som er av betydning for sikkerheten skal ha tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene.”

Revisjonsbevis:

1. CL har ikke godkjente instruktører som bestemt. De benytter instruktører som ikke er godkjent i forbindelse med autorisering.
2. Teknisk sjef har ikke kurs i sikkerhetsledelse som bestemt (CL 20 M012).
3. Underlag for autoriseringer er mangelfulle. Personalappene er ikke komplette.

Avvik 7

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

³ Merknad: Dette gjelder også oppdaterte versjoner som ble overlevert under revisjonen.

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. CL setter ikke krav i avtaler til kompetanse hos leverandører for eksempel vedrørende lasting utført av Rana Gruber, Autolink og Borregård.
2. I brev av 08.07.2009 fra SJT ble det angitt at det ikke er satt tilstrekkelige kompetansekrav i avtale med CargoNet AS. Denne avtalen er forlenget uten at kompetansekrav er presisert.

Avvik 8

CL kunne ikke dokumentere at autorisasjon bare gis til personell som gjennom teoretiske og praktiske prøver har vist at de tilfredsstillende kompetansekrav som stilles i forskriften.

Avvik fra:

Autorisasjonsforskriften § 14

”Førere av trekraftkjøretøy skal ha autorisasjon. Autorisasjon gis av den som driver jernbanevirksomhet. Autorisasjon kan bare gis til personell som gjennom teoretiske og praktiske prøver har vist at de tilfredsstillende kompetansekrav som stilles i forskriften her, tilfredsstillende krav til fysisk og psykisk helse og for øvrig er skikket til å utføre arbeidsoppgaver som er tillagt førere av trekraftkjøretøy på en sikker måte.

Det skal utstedes et autorisasjonsbevis som minst skal inneholde:

1. Navn og adresse på jernbanevirksomheten som har gitt autorisasjonen
2. Navn på føreren
3. Utstedelsesdato og gyldighetstid
4. Hvilke typer trekraftkjøretøy føreren kan kjøre.
5. Hvilke strekninger føreren kan kjøre
6. Eventuelle begrensninger i autorisasjonen

Autorisasjonen skal fornyes minst hvert 5. år. ”

Revisjonsbevis:

1. Underlag for autoriseringer er mangelfulle. Personalmappene er ikke komplette.
2. CL har ikke godkjente instruktører som bestemt. De benytter instruktører som ikke er godkjent i forbindelse med autorisering.

Avvik 9

CLs beredskap er ikke basert på resultatet av analyser.

Avvik fra:

Sikkerhetsforskriften § 7-1 første ledd

"Jernbanevirksomheten skal ha beredskap for nødsituasjoner. Beredskapen skal være basert på resultatet av analyser og være beskrevet i egne beredskapsplaner."

Revisjonsbevis:

1. CLs beredskap er ikke basert på analyser som underlag for å dimensjonere beredskapen.

Avvik 10

CL rapporterer ikke alle jernbanehendelser til Statens jernbanetilsyn

Avvik fra:

Varslings- og rapporteringsforskriften §6 første ledd

"Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbanehendelse til tilsynsmyndigheten innen 8 dager. Rapportering kan skje elektronisk."

Revisjonsbevis:

1. Ikke alle jernbanehendelser og/eller alvorlige jernbanehendelser⁴ blir rapportert til Statens jernbanetilsyn. For eksempel meldes ikke alle hendelser knyttet til feil på tekniske forhold. (jf. hendelser datert 9. og 13.⁵ november 2009).

5 Observasjoner

Observasjon 1

Budskapet i sikkerhetspolitikken er ikke enhetlig oppfattet.

Revisjonsbevis:

1. Budskapet i sikkerhetspolitikken er ikke enhetlig oppfattet.

Kommentar:

Det vises til sikkerhetsforskriften § 3 -1 som sier at jernbanevirksomheten skal ha en sikkerhetspolitikk som er formidlet til alt personell.

⁴ Merknad: Revisjonslaget har ikke vurdert om hendelsene er av kategori jernbanehendelse eller alvorlig jernbanehendelse.

⁵ CL viste på sluttmøtet til at de har rapportert en av to tilsvarende hendelser den 13.11.2010. Det ble reist spørsmål på sluttmøtet om kjøring med utkoplet ATC forventes innrapportert til tilsynet så lenge dette er godkjent av togleder. Tilsynet forventer at slike hendelser rapporteres. Det er av stor betydning for tilsynet å ha kunnskap om omfanget av en slike hendelser.

Observasjon 2

Dokumentasjon som viser overholdelse av vedlikeholdsterminer er tungt tilgjengelig og gjør oppfølging av overholdelse av vedlikeholdsterminer krevende.

Revisjonsbevis:

1. CL kan ikke dokumentere historikk hva gjelder overholdelse av vedlikeholdsterminer. Slik dokumentasjon opplyses å finnes hos vedlikeholdsleverandør.

6 Andre forhold

Gjennomføring av utestående pålegg om gjennomføring av tiltak vedrørende tidligere revisjonsrapport 3-09 som angitt i tilsynet brev av 08.07.2009 ble undersøkt med følgende resultat (punktene referer til punkter i brev av 08.07.2009).

Ad påleggspunkt 1

Utbedre kriterier for føreres strekningskunnskap, supplere gjennomført kontroll med oppfyllelse av kriteriene i nødvendig grad, sikre seg kontroll over autorisasjonsdokumenter og utbedre kompetansekrav til instruktører der det er relevant slik at mangler påpekt ... blir utbedret

Status på oppfyllelse av påleggspunktet etter revisjonen:

Det vises til revisjonsbevis under avvik 2 og 8 som viser at påleggspunktet ikke er tilfredsstillende svart ut.

Ad påleggspunkt 3

Utarbeide dokumentasjon på instruktøren(e)s godkjenning for fagområdet/modul.

Utdrag av brev av 08.07.2009:

"Vedrørende punkt 3 opplyser CL at det er utarbeidet dokumentasjon på instruktørers godkjenning for fagområde og viser til vedlegg 15. Vedlegg 15 er et ikke utfylt formular. På spørsmål fra tilsynet i møtet 19. juni bekreftet CL at instruktører nå har fått utstedt godkjenningsbevis. Med dette anser tilsynet påleggspunktet å være oppfylt."

Status på oppfyllelse av påleggspunktet etter revisjonen:

Revisjonsbevis under avvik 2 og 8 viser at CL har gitt tilsynet opplysninger som ikke er korrekt.

Ad påleggspunktene 5, 6 og C5

Utbedre beskrivelse av ansvarsforholdet mellom trafikksikkerhetssjef og transportleder. Jf punkt B9 over. Utbedre system for å håndtere operative risikoforhold.

Akseptkriterier (inklusive akseptkriterier som brukes i operativ drift), sammen med de vurderinger som ligger til grunn for utforming av kriteriene

Utdrag av brev av 08.07.2009:

System for å håndtere operative risikoforhold er dårlig tilrettelagt for praktisk bruk. CL bør vurdere utbedring av systemet.

Status på oppfyllelse av påleggspunktet etter revisjonen:

Revisjonsbevis under avvik 1 og 3 viser at en forbedring er påbegynt, men at det fremdeles er mangler.

Ad påleggspunkt C4

Planer for måloppnåelse

Utdrag av brev av 08.07.2009:

"CL viser til vedlegg 28 (ledelsens gjennomgang) i sitt brev av 5. juni. Det inneholder ikke planer for å nå målene.

På møte 19. juni viste CL også til vedlegg 24 i brev av 5. juni der måltall for ulike topphendelser er angitt. Måltallene som er angitt viser gjennomgående 0 hendelser på de ulike områder. Vedlegg 24 inneholder således mer konkrete måltall, men ingen planer for å nå målene.

Konklusjon. Påleggspunktet er ikke oppfylt."

Status på oppfyllelse av påleggspunktet etter revisjonen:

I CL 00 er det angitt en tiltaksplan knyttet til målene. Planen er svært generell. CL viste også til SOP som i begrenset grad er knyttet til målene. CL bør vurdere å konkretisere planene sine. Tilsynet avslutter med dette videre oppfølging av dette punktet.

Ad påleggspunkt C6

Kopi av avtale mellom CL og de virksomheter som foretar opplasting inklusive de bestemmelser for lasting, kontroll og opplæring som gjelder for opplastere

Utdrag av brev av 08.07.2009:

"CL viser i brev av 5. juni til avtale om terminaltjenester med CargoNet (CN) (vedlegg 33). Der heter det at CNs beredskapsplaner gjelder på terminalområdene og at CL plikter å følge disse. CL har sikret seg rett til informasjon om endringer i styrende dokumenter. Det er i avtalen ikke satt krav til kompetanse hos CN utover et generelt krav om oppfyllelse av forskriftskrav hva gjelder helse og utdanning (jf avvik 12 i rapport 3-09). På møtet 19. juni viste CL til at bilag til avtalen viste priser og derfor ikke var oversendt og at bilagene viste til konkrete prosedyrer.

Tilsynet oppfatter ut i fra vedlegg 34 og 35 at lasteansvarlig kan være personell hos CL eller hos kundene og at alle lasteansvarlige skal være godkjent iht CL-20-P007. På møtet 19. juni presiserte CL at det bare er interne lasteansvarlig som godkjennes av CL.

Påleggspunktet omfattet oversendelse av avtale med virksomheter som foretar opplasting, ikke bare et eksempel.

På møtet 19. juni viste CL til at andre kunder som laster opp (Autolink og Autotransport) får tilsendt lasteregler og skal følge dem, men det er ikke satt krav til kompetanse hos deres opplastere eller til at det bare skal brukes personell som har fått opplæring. CL viste til at lastereglene i seg selv implisitt innebar krav til nødvendig kompetanse. Tilsynet presiserte at dette ikke oppfyller forskriftens krav. CL må sette kompetansekrav eller godkjenne kompetansekrav satt av kunden.

I brev av 29. juni viser CL til at oppdaterte vedlegg til avtaler med leverandører krever at disse har ansvar for å laste etter lasteforskrifter CL-90-P005.

Sikkerhetsforskriften § 6-5 krever at "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."

Konklusjon

CL har oversendt avtaler. Avtalene er ikke tilfredsstillende mht å sikre kontroll over tjenester fra leverandører og oppfyller derved ikke krav i sikkerhetsforskriften § 6-5. "Påleggspunktet er ikke oppfylt."

Status på oppfyllelse av påleggspunktet etter revisjonen:

Revisjonsbevis under avvik 1 viser at CL fremdeles ikke har oppfylt påleggspunktet.

Generelt

CL ble i brev av 08.07.2009 pålagt å oppfylle ovennevnte utestående punkter innen 17.08.2009. Det er ikke tilfredsstillende at flere av punktene fremdeles ikke er korrigeret.

7 Gjennomføring

Formøte	: Ikke avholdt
Dokumentasjonsgjennomgang	: 01.02.2010-12.02.2010
Åpningsmøte	: 15.02.2010
Feltarbeid	: 15.02.2010-17.02.2010
Sluttmøte	: 17.02.2010

Vedlegg 1 – Cargolink AS' egen dokumentasjon

Følgende av Cargolink AS' dokumenter er gjennomgått før feltarbeidet (dokumentene er utskrifter av CL sitt elektroniske styringssystem):

Dok.nr.	Versjon	Dok. navn.	Kommentar
CL-00	07	Ledelseshefte	
CL-00	03	Org.kart	
CL-00	04	Sikringsplan for farlig gods	
CL-00-F001	03	Funksjonsbeskrivelse for adm.dir	
CL-00-F002	06	Funksjonsbeskrivelse for trafikksjef	
CL-00-F003	03	Funksjonsbeskrivelse for adm.sjef	
CL-00-F004	07	Funksjonsbeskrivelse for s-sjef	
CL-00-F005	05	Funksjonsbeskrivelse for tekn. sjef	
CL-00-F006	06	Funksjonsbeskrivelse for terminal og transportleder	
CL-00-F007	02	Funksjonsbeskrivelse for salgssjef	
CL-00-F008	06	Funksjonsbeskrivelse for lokførerleder	
CL-00-F009	03	Funksjonsbeskrivelse for vedl.leder	
CL-00-F010	04	Funksjonsbeskrivelse for vedl.planlegger	
CL-00-F011	04	Funksjonsbeskrivelse for skifter	
CL-00-F012	05	Funksjonsbeskrivelse for transportleder	
CL-00-F013	06	Funksjonsbeskrivelse for fører	
CL-00-F014	04	Funksjonsbeskrivelse for instruktør	
CL-00-F015	03	Funksjonsbeskrivelse, kundeservicemedarb.	
CL-00-F016	02	Funksjonsbeskrivelse for vedl.oppfølger	
CL-00-P001	05	Prosedyre for etablering av prosedyrer og funksjonsbeskrivelser	
CL-00-P002	07	Prosedyre for avviksbehandling og forbedringsarbeid	
CL-00-P005	05	Prosedyre for ledelsens gjennomgang av styringssystemet	
CL-00-P006	05	Prosedyre for revisjon	
CL-00-P007	03	Prosedyre for rutiner i forbindelse med organisasjonsendringer	
CL-00-P008		Prosedyre for oppdatering av digitalt	

		styringssystem	
CL-00-P009	03	Prosedyre for innkallelse og gjennomføring av driftsmøte	
CL-00-P010	02	Prosedyre for innkallelse styremøte og ledermøte i Cargolink AS	
CL-00-P011	03	Prosedyre for årlig rapportering til statens jernbanetilsyn	
CL-00-P012	02	Prosedyre for krav til leverandører som utfører arbeid/tjenester for Cargolink	
CL-20-P001	03	Prosedyre for kompetanseutvikling og opplæring	
CL-20-P002	05	Prosedyre for kompetanseregister	
CL-20-P003	03	Prosedyre for kontroll etter arbeidsavbrudd	
CL-20-P004	06	Prosedyre for autorisasjon av førere	
CL-20-P005	05	Prosedyre for helsekrav	
CL-20-P006	03	Prosedyre for innmelding i bedriftshelsetjenesten	
CL-40-P001	02	Prosedyre for innkjøpsrutiner	
CL-60-P001	05	Prosedyre for risikovurdering	
CL-60-P001.01	03	Vedlegg: Skjema for risikovurdering	
CL-60-P001.02	03	Vedlegg: Skjema for fareanalyse - risikovurdering fremføring	
CL-60-P001.03		Vedlegg: Skjema for fareanalyse - risikovurdering skifting	
CL-60-P001.04	02	Vedlegg: Oversikt over risikoanalyser	
CL-60-P002	05	Prosedyre for distribusjon av trafiksikkerhets sirkulære og dokumenter som har betydning for sikkerheten	
CL-60-P003 (P-108)	02	Prosedyre for driftsreglement	Dobbelnummerering i en overgangsfase
CL-60-P004 (P 108.1)		Lasteregler for lasteansvarlig	Dobbelnummerering i en overgangsfase Prosedyren er referert til som prosedyre for farlig gods i dokumentoversikten.
CL-60-P005 (P 108.3)	02	Prosedyre for togsammensetning og vognopptak	Dobbelnummerering i en overgangsfase
CL-60-		Togoppgave Cargolink	Dobbelnummerering i

P005.2 (P 108.3.3)			en overgangsfase
CL-60-P006 (P 108.4)	03	Prosedyre for avgangskontroll	Dobbeltnummerering i en overgangsfase
CL-60-P007 (P 108.4.1)		Prosedyre for lasteregler for førere	Dobbeltnummerering i en overgangsfase
CL-60-P008 (P 108.5)	03	Prosedyre for togframføring	Dobbeltnummerering i en overgangsfase
CL-60-P009 (P 108.6)	03	Kontroll av vogner før lasting	Dobbeltnummerering i en overgangsfase
CL-60-P010 (P 108.7)	03	Nødprosedyrer i tog	Dobbeltnummerering i en overgangsfase
CL-60-P011 (P 108.8)	02	Prosedyre for særskilt transportledelse	Dobbeltnummerering i en overgangsfase
CL-60-P013 (P 108.9)	02	El-sikkerhet for togpersonale	Dobbeltnummerering i en overgangsfase
CL-60-P014		Prosedyre for driftshåndbok og oppdatering av denne	
CL-60-P015	03	Prosedyre for utarbeidelse av trafiksikkerhetssirkulære	
CL-60-P016	03	Prosedyre for informasjon drift	
CL-60-P017	03	Prosedyre for varslingskort	
CL-61-P001		Prosedyre for rapportering av personskade	
CL-70-P001	02	Prosedyre for behandling av teknisk dokumentasjon	
CL-70-P002	02	Prosedyre for materiellregister	
CL-70-P003	02	Prosedyre for vedlikeholdsstyring	
CL-70-P004	04	Prosedyre for skadekatalog for vogner	
CL-70-P005	03	Prosedyre for rapportering av tekniske feil på rullende materiell	Har en annen tittel i oversikten som tilsynet har fått oversendt.
CL-70-P006	03	Prosedyre for S-merkede vedlikeholdsaktiviteter	
CL-70-P007	02	Prosedyre for lager og lagerstyring av	

		reservedeler	
CL-90-P001	06	Prosedyre for transportledelse	
	31.08.09	Risikoanalyse for nye transport for Rana Gruber	
	18.11.09	Risikoanalyse for Norsenga tømmerterminal	
	03.12.09	Risikoanalyse for Braskeriedfoss tømmerterminal	
	15.11.09	Risikoanalyse for Sørli tømmerterminal	
	10.12.09	Risikoanalyse for Opsund tømmerterminal	
	01.12.09	Risikoanalyse for Hovdmoen tømmerterminal	
		Autorisasjonsbevis for førere	

Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet

- Rapport fra autorisasjonsrevisjon 01-2010
- Registrering av sist utført vedlikehold for Z71.729, BR 241.004 og ME 26-006
- Registrering av sist utført vedlikehold for Hccrs-110-0, Laaeilprs-322-0 og Sdggmrs- 3806-1 (AAE),
- Avtale med Rana Gruber
- Avtale med Hector Rail om leasing av BR 241 (Traxx) 30.04.2009
- Avtale med Borregård 26.08.09
- Vedlegg til avtale med Autotransport og Autolink datert 29.06.09
- 2 Risikoanalyser fra operativ drift
- Risikoanalyse av hendelse med wire nr. 16-09
- Kompetansebevis for sikkerhetsrådgiver, farlig gods
- Prosedyre for utlasting, fra Rana Gruber av 15.12.09
- SOP datert 15.02.09
- 6- måneders revisjonsplan høst 2009 og vinter 2010.
- Risikoanalyse Rana Gruber, Oppdatert 12.01.10
- Oversikt over avtaler, Oppdatert pr. 31.01.10
- Aktivitetsplan 16.11.2009 (nye transporter)
- Sikkerhetsrapporter (2009, 02-2009 og pr. nov.-2009)
- Transportlederlogg (17.01.2010 – 06.02.2010)