



Cargolink AS  
Postboks 610  
3003 DRAMMEN

Postboks 7113 St. Olavs plass  
NO-0130 Oslo

Att.:

Besøksadresse:  
Wergelandsveien 3, Oslo  
Telefon: 22 99 59 00  
Telefaks: 22 99 59 03  
post@sjt.no  
www.sjt.no

Saksbehandler: Sjur Sæteren, 22 99 59 06  
Vår ref.: 08/698-50 SF2-63  
Deres ref.:  
Dato: 30.06.2010

Tilsynsmøte - oppfølging av pålegg vedrørende tilsynsrapport 03-10

### Bakgrunn

Statens jernbanetilsyn viser til tilsynsrapport 03-09, vårt brev av 8.juli 2009 som oppsummerer utestående påleggspunkter knyttet til rapport 03-09, tilsynsrapport 03-10, vårt brev av 11. mars 2010 med pålegg om korrigerende avvik fra rapport 03-10 og tidligere utestående avvik fra rapport 03-09, Deres brev av 31.mars 2010, vårt brev av 15.april 2010 og Deres e-post av 29.juni 2010 med kommentarer til utkast til oppsummering fra tilsynsmøte.

CargoLinks kommentarer til oppsummeringen er vurdert. Tilsynet oppfatter ikke at kommentarene korrigerer feil i utkastet til oppsummering, men utdypet noen av punktene. Tilsynet har justert og supplert teksten noe i henhold til CargoLinks kommentarer.

Vi viser videre til vårt tilsynsmøte 24.juni 2010 der utestående pålegg fra ovennevnte revisjoner ble gjennomgått.

Cargolink AS (CL) har gjentatte ganger overskredet flere av fristene for å oppfylle pålegg som er gitt for å korrigere avvik i tilsynsrapport 03-09 og 03-10.

I tilsynets brev av 15.april 2010 ble CL gitt følgende pålegg som erstatning for pålegg gitt i brev av 11.mars 2010:

*I medhold av 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) § 7-1 annet ledd jf forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) pålegges Cargolink AS innen 1. juni 2010 å gjennomføre tiltak for å korrigere avvikene i rapport 10-03. Tiltakene må være rettet mot årsakene og være egnet til å forhindre gjentakelse. Gjennomføring av tiltakene må kunne dokumenteres. Cargolink AS pålegges videre innen 1. juni 2010 å gjennomføre tiltak for å oppfylle utestående pålegg som angitt under andre forhold i rapporten.*

Status for oppfyllelse av dette pålegget var utgangspunkt for tilsynsmøtet.

På møtet 24.juni 2010 ble det konstatert at enkelte tiltak som var gitt fornyet frist til 1.juni 2010 fremdeles var under utarbeidelse, enkelte også uten at frist for ferdigstilling var angitt.

## Observasjoner på tilsynsmøtet 24. juni 2010

Tilsynet noterte seg følgende på tilsynsmøtet:

1. CL har nå etablert en "A-feilliste" som er basert på en generisk risikoanalyse. A-feillista erstatter bruk av en spesifikk risikoanalyse for vanlige typer operative feil. A-feillista er utarbeidet og innført 22. juni 2010. Den skal erstatte bruk av den krevende risikoanalysen for håndtering av de fleste "underveisfeil". A-feillista ble fremvist. A-feilliste er utarbeidet for alle materielltyper unntatt type BR 241 (TRAXX). A-feilliste for type BR 241 er under utarbeidelse, men det foreligger ingen tidsplan for ferdigstilling.
2. CL leier type BR 241 av Hector Rail. Tekniske feil som oppstår underveis avklares via Hector Rail med dennes vedlikeholdsleverandør (MGW). I tillegg meldes tekniske feil inn til CLs transportleder.
3. CL mangler revisjonsrett i avtale med Hector Rail. CL får ikke innsyn i teknisk dokumentasjon. Dette har hindret CL i å få utarbeidet A-feilliste. Det har også hindret CL i å få nødvendig innsyn i vedlikeholdsarbeidet som utføres på materiellet. CL ønsker å inngå kontrakt med ny lokomotivleverandør.
4. Transportavtale med DB – Schenker inneholder ikke bestemmelser som sikrer at frister for rapportering av uønskede hendelser overholdes. I sitt brev av 31.03.2010 angir CL at de vil utarbeide en avtalemal for alle kontrakter som stiller krav til avviksrapportering for å svare ut revisjonsbevis i rapport 03-10 som angir manglende føringer hva gjelder uhellsrapportering. CL har ikke angitt noen frist for reforhandling av avtalene. CL har utarbeidet ny avtalemal med krav til rapportering av uønskede hendelser, men ikke spesifisert kravet til tidsfrister.
5. CL hadde en avtale med Grenland Rail (GR) som feilaktig anga at GR skulle utføre skifting som egen trafikkutøver. Avtalen var sagt opp kort tid før tilsynsmøtet og erstattet med en tilsvarende avtale med Railcare Tåg AB.
6. CL har en avtale med Peterson Rail om skiftetjenester. Avtalen presiserer ikke at skiftetjenestene forutsettes levert av Peterson Rail som egen trafikkutøver. Det er derved ikke helt klart hvilket selskap som er trafikkutøver for skifteoperasjonene.
7. CL fikk i 2009 utvidet sitt sikkerhetssertifikat for å kjøre farlig gods. Overordnet risikoanalyse utarbeidet 8. juni 2010 angir at CL ikke transporterer farlig gods og ikke har vurdert denne risikoen. CL transporterer farlig gods. CL har tidligere utført en analyse for transport av farlig gods, men dette er en separat analyse. Transport av farlig gods er derved ikke en del av det overordnede risikobildet.
8. CLs beredskapsanalyse ble gjennomgått. Den bruker en metodikk der beredskapsplan vurderes mot "worst case" scenario.
9. Det ble konstatert at CL har utarbeidet oversikt over risikoanalyser og analyseforutsetninger.
10. CL har oppdatert funksjonsbeskrivelser, inklusive angivelse av stedfortreder.
11. CL har utarbeidet en prosedyre for kompetansestyring.
12. Det ble konstatert mangler og uklarheter i kompetansekrav. Eksempler:
  - a. Det er fremdeles ikke fullt samsvar mellom kompetansekrav og arbeidsoppgaver i funksjonsbeskrivelser. For eksempel hva gjelder interne revisjoner i funksjonsbeskrivelsen til sikkerhetssjef. Dette er samme eksempel som angitt for teknisk sjef i revisjonsrapport 03-10 (avvik 5, revisjonsbevis 2a).
  - b. Bestemmelsen om at relevant erfaring kan kompensere for formell kompetanse er opprettholdt. Jf. revisjonsrapport 03-10 (avvik 5, revisjonsbevis 2c).
  - c. Det er fremdeles ikke satt tydelige kompetansekrav til alle leverandører. Kompetansekrav til lasteansvarlig hos leverandør er ikke direkte uttrykt. SJT oppfattet prosedyre for kompetansestyring slik at krav som gjelder kompetanse til funksjoner utført av eget personell (for eksempel visitør når han opptrer i funksjonen lasteansvarlig) skal gjelde tilsvarende for leverandører. CL brukte ikke prosedyren slik og satte ikke samme krav til eksterne lasteansvarlige.
13. Det ble bekreftet at teknisk sjef nå har kurs i sikkerhetsledelse.
14. Et autorisasjonsbevis anga typekompetanse som ikke var korrekt.
15. CL følger ikke opp kompetanseregistret i driftsmøter som opplyst i brev til tilsynet av 31.mars 2010.
16. Loggskjema som CL opplyste å ha utarbeidet i brev av 31.mars 2010 er ikke utarbeidet.
17. CL redegjorde tilfredsstillende for system med kontroll av vekter for malmtog.
18. System for kontroll av vekter for tømmer tog er i prosess, men ikke slutført.

19. Begrepet "veileder" er fortsatt ikke fjernet i styringssystemet. Veileder er ikke en funksjon i CL.

### **Status på oppfyllelse av pålegg av 15. april 2010**

#### **Avvik 1 i rapport 03-10 som er pålagt korrigeret lyder som følger:**

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

#### *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 8. juli .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.<sup>1</sup>
  - 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)<sup>2</sup>
  - 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.*

#### **Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Noen tiltak er gjennomført, men pålegget er fremdeles ikke oppfylt hva gjelder avvik 1. Jf. punkt 4, 5, 6, 7,12 og 18 over.

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Merknad: CL oversendte signert avtale datert 02.02.2010 etter revisjonen. Avtalen inneholder bl.a bestemmelser om rapportering av uønskede hendelser.

**Avvik 2 i rapport 03-10 som er pålagt korrigeret lyder som følger:**

Det er mangler i utforming og etterlevelse av Cargolinks 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 (CL 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. Ulykkehendelse stemmer ikke med definisjon i CL 00-P002.*
  - i. *Det gjennomføres ikke måling mot JBVs 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.*

**Status etter tilsynsmøte 24.juni.2010:**

Noen tiltak er gjennomført, men pålegget er fremdeles ikke oppfylt hva gjelder avvik 2. Jf. punkt 4, 15, 16 og 19 over.

**Avvik 3 i rapport 03-10 som er pålagt korrigeret lyder som følger:**

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

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 gjenstående materiell og for feil som ikke dekkes av A-feillistene, benyttes akseptkriterier i form av risikomatrix. Denne er lite egnet for operativ bruk*

**Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Noen tiltak er gjennomført, men pålegget er fremdeles ikke oppfylt hva gjelder avvik 3. Jf. punkt 1, 2 og 3 over.

**Avvik 4 i rapport 03-10 som er pålagt korrigert lyder som følger:**

*Det er mangler ved Cargolinks oppfølging og oversikt over risikoanalyser.*

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.

**Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Pålegget anses oppfylt hva gjelder avvik 4. Jf. punkt 9 over.

**Avvik 5 i rapport 03-10 som er pålagt korrigert lyder som følger:**

*Det er mangler i CL' 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.
2. Det er mangelfull systematikk i de fastsatte kompetansekravene.<sup>3</sup>

For eksempel:

- a. Kompetansekrav til funksjoner er ikke alltid dekkende for de oppgaver/ansvarsområder som stillingen skal dekke. For eksempel har teknisk sjef leverandøroppfølging/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 skiller 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*

**Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Noen tiltak er gjennomført, men pålegget er fremdeles ikke oppfylt hva gjelder avvik 5. Jf. punkt 12 over.

**Avvik 6 i rapport 03-10 som er pålagt korrigert lyder som følger:**

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

Revisjonsbevis:

---

<sup>3</sup> Merknad: Dette gjelder også oppdaterte versjoner som ble overlevert under revisjonen.

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. Personalmappene er ikke komplette.

**Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Pålegget anses oppfylt hva gjelder avvik 6. Jf. punkt 13 over samt ytterligere verifiseringer i møtet.

**Avvik 7 i rapport 03-10 som er pålagt korrigeret lyder som følger:**

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

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.

**Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Noen tiltak er gjennomført, men pålegget er fremdeles ikke oppfylt hva gjelder avvik 7. Jf. punkt 12c over.

**Avvik 8 i rapport 03-10 som er pålagt korrigeret lyder som følger:**

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.

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.

**Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Noen tiltak er gjennomført, men pålegget er fremdeles ikke oppfylt hva gjelder avvik 8. Jf. punkt 14 over.

**Avvik 9 i rapport 03-10 som er pålagt korrigeret lyder som følger:**

CLs beredskap er ikke basert på resultatet av analyser.

Revisjonsbevis:

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

**Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Pålegget anses oppfylt hva gjelder avvik 9. Jf. punkt 8 over.

**Avvik 10 i rapport 03-10 som er pålagt korrigeret lyder som følger:**

CL rapporterer ikke alle jernbanehendelser til Statens jernbanetilsyn

Revisjonsbevis:

1. *Ikke alle jernbanehendelser og/eller alvorlige jernbanehendelser<sup>4</sup> blir rapportert til Statens jernbanetilsyn. For eksempel meldes ikke alle hendelser knyttet til feil på tekniske forhold. (jf. hendelser datert 9. og 13.<sup>5</sup> november 2009).*

**Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Pålegget anses oppfylt hva gjelder avvik 10. Jf. redegjørelse i CLs brev av 31.03.2010 og redegjørelse for endret praksis i tilsynsmøtet.

**Påleggspunkt 1 under "andre forhold" i rapport 03-10 som er pålagt korrigert lyder som følger:**

*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.*

**Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Tilsynet anser pålegget oppfylt hva gjelder dette punktet basert på stikkprøver gjort under tilsynsmøtet.

**Påleggspunkt 3 under "andre forhold" i rapport 03-10 som er pålagt korrigert lyder som følger:**

*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.*

**Status etter tilsynsmøte 24.juni 2010:**

Tilsynet anser pålegget oppfylt hva gjelder dette punktet basert på stikkprøver gjort under tilsynsmøtet.

---

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

<sup>5</sup> 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 utkoplek 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.

**Påleggspunkt 5, 6 og C5 under "andre forhold" i rapport 03-10 som er pålagt korriger**

**lyder som følger:**

Utbedre beskrivelse av ansvarsforholdet mellom trafiksikkerhetssjef 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.

**Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Noen tiltak er gjennomført, men pålegget er fremdeles ikke oppfylt hva gjelder dette punktet. Jf. punkt 1 over.

**Påleggspunkt C6 under "andre forhold" i rapport 03-10 som er pålagt korriger**  
**lyder som følger:**

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 lasteansvarlige 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.

**Status etter tilsynsmøte 24. juni 2010:**

Noen tiltak er gjennomført, men pålegget er fremdeles ikke oppfylt hva gjelder dette punktet, jf. punkt 12c over.

**Vedtak om pålegg**

På denne bakgrunn fattes følgende vedtak:

*I medhold av forskrift 16. desember 2005 nr. 1490 om lisens, sikkerhets sertifikat og om tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften) § 7-1 annet ledd pålegges Cargolink AS innen 5. august 2010 å gjennomføre tiltak for å fullføre utbedring av de avvik som ikke er korrigert iht beskrivelser foran i dette brevet. Cargolink pålegges videre innen samme dato å bekrefte skriftlig overfor tilsynet at utbedring er gjennomført.*

**Klagerett**

Dette er et enkeltvedtak etter forvaltningslovens § 2 første ledd bokstav b og kan påklages til Samferdselsdepartementet etter reglene i forvaltningsloven § 28 ff. Klagefrist er tre uker fra mottakelse av dette vedtaket. Skjema X-0073 B (Statens fellesblankett) med nærmere opplysninger om klagerett mv. følger vedlagt.

Med hilsen

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

Vedlegg: Skjema X-0073 B (Statens fellesblankett)