



**Møte med ledelsen i  
CargoNet AS**

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr 04-11**

**Møte med ledelsen i CargoNet AS**  
**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr.:** 04-11  
**Arkivkode:** 11/587 Felles 62  
**Møtedato:** 25.08.2011  
**Foretak:** CargoNet AS

---

**Rapportens innhold:**

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

---

**Utarbeidet dato:** 04.10.2011

Sign.:

Sjur Sæteren

**Godkjent dato:**

Sign.:

Erik Ø. Johnsen  
Direktør

## **Innhold**

1. Innledning
2. Måloppnåelse og risikobilde
3. Oppfølging av SHTs granskningsrapport etter Sjursøya-ulykken
4. Endringer i organisasjon og samarbeidsforhold
5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
6. CargoNets erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet
7. SJTs erfaringer med tilsyn mot virksomheten
8. Tillatelsesprosesser
9. Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid
10. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

Vedlegg 1: Agenda

Vedlegg 2: Deltakeroversikt

## **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

## 2. Måloppnåelse og risikobilde

### Måloppnåelse

CargoNet redegjorde som følger:

Innledningsvis redegjorde CargoNet for sin virksomhet generelt. CN erfarer å være i en krevende økonomisk situasjon der de anser svikt i infrastrukturen å være hovedårsaken. Dette fører til at CN må optimere sitt materiell, driftsopplegg og organisasjon hvilket kan ha innvirkning på sikkerheten. CN vil gjøre løpende vurderinger av de sikkerhetsmessige konsekvenser av endringene og gjennomføre formelle risikoanalyser der dette er påkrevd.

Overordnet sikkerhetsmål for 2011 innebærer at CargoNet sin virksomhet ikke skal ikke medføre tap av liv eller gi alvorlig personskade, samt at antall skifteulykker reduseres med 20 %, og antall ulykker under fremføring reduseres med 10 % sammenlignet med resultatet for 2010.

I sin måloppfølging skiller ikke CN på driften i Norge og Sverige.

CN viste til god måloppnåelse for togframføring, men for avsporinger under skifting ligger det en utfordring da det målsatte maksimaltall for 2011 allerede er nådd. Årsaken til dette har vært vanskelig å identifisere. Noe antas relatert til holdninger. Holdningsskapende tiltak har vært iverksatt. Det er tidligere gjennomført endringer i sikkerhetsprøver. Tiltakene har resultert i en reduksjon i hendelser i 2010. Selv om antallet har økt igjen i 2011; det er likevel bra i forhold til tidligere år.

CN har iverksatt tiltak mot kunder som feillaster. Herunder registreres nå kundens navn i Synergi og trender følges opp. Oppfølgingsmøte med en av kundene er gjennomført.

### Risikobilde:

CargoNet redegjorde som følger:

Det har vært en positiv utvikling knyttet til brann/eksplosjoner.

Avsporinger knyttet til togframføring har vært stabilt de siste 5 år og viser et tilfredsstillende resultat også i 2011. Tilløpsrapportering knyttet til avsporing og sammenstøt viser en positiv trend, med unntak av 2010 som viser økt antall tilløp mht sammenstøt. Økningen skyldes tekniske forhold (signalfall). Når det gjelder tilløpsrapportering for avsporinger registrerer CN ca. 10 registrerte tilløp pr. reell avsporing.

CargoNet registrerer utvikling av risikonivå og kommenterte utviklingen slik: Risikonivå mht togframføring er redusert siden 2007. Gjennomført risikoanalyse viste imidlertid at et forhold ble vurdert med uakseptabel risiko, nemlig sammenstøt tog-tog pga feil på ATC på lok av type 119. Tiltak er gjennomført, og det er bare avdekket 5 tilfeller av kjøring uten virksom ATC siste år.

Tilsynet kommenterte å ha oppfattet at kvaliteten på rapporteringen fra CN generelt er blitt bedre, men at kvaliteten varierer i perioder.

Risikobildet for togframføring viser at følgende må gis spesiell oppfølging :

- Kjøring av tog i Sverige under CN sitt sikkerhets sertifikat.
- Oppfølging av tiltak/anbefalinger fra overordnet risikoanalyse
- Oppfølging mot JBV for å få redusert antall dyrepåkørsler.

Det er endringer i risikonivået for skiftehendelser. Resultatet ligger i akseptabelt område.

Risikobildet for skifting viser at følgende må gis oppmerksomhet:

- Oppfølging av tilløpsrapportering og måltall for avsporinger under skifting
- Oppfølging av risikoanalyser, beredskapsplaner, og samhandling med flere jernbaneforetak/terminaloperatør på samme terminal

Tilsynet spurte om CN har fått informasjon fra Bombardier med hensyn til behov for skjerpet akselkontroll etter hendelse i Tyskland. CN opplyste å ha 10 stk. type 119 lok (TRAXX) og at hyppigere intervaller med ultralydkontroller er innført.

### **3. Oppfølging av SHTs granskningsrapport etter Sjursøyaulykken**

CargoNet redegjorde som følger:

#### Readback

- CN har avholdt møte med JBV. JBV planlegger utsendelse av S-sirkulære.
- Revisjon av kommunikasjon under skifting planlegges. CN stiller antakelig med fagrevisor i JBVs revisjon, men JBV har ikke tatt endelig stilling til CNs deltakelse enda.

#### Risikoanalyse

- CN finner det utfordrende å følge med på risikonivå når et antall små endringer innføres over et lengre tidsrom. Gjennomgang og utvikling av CNs system for risikoanalyser er gjort i samarbeid med Safetec. CN ser for seg utvikling av enklere analyseverktøy for mindre endringer og bruk av avkryssingsskjema for vurdering av mindre endringer. Bruk av avkryssingsskjema skal ha begrenset gyldighet (kun 3-års perspektiv). Dette skal også sikre at det ikke akkumuleres endringer som endrer forutsetningene for sikker drift, uten at dette oppdages.

#### Parkeringsbrems

- Fastholdebremser benyttes ikke. For øvrig benyttes parkeringsbrems ihht. Forskriftskrav

#### Rapportering og oppfølging av uønskede hendelser

- Opplæring/informasjon er utført
- Økt fokus og bruk av Synergi gjennom bl.a målstyringsprosessen

Bruk av faddere

- Krav til faddere om å gjennomgå strekningsbeskrivelse og evt. andre lokale bestemmelser

Strekningsskompetanse

- Nytt system for dette etablert for alle førere

## 4. Endringer i organisasjon og samarbeidsforhold

CargoNet redegjorde som følger:

Tidligere enhet for trafiksikkerhet og teknikk er splittet. Trafiksikkerhet ligger fortsatt som stabsfunksjon med rapportering til adm.dir, mens teknikkenheten er flyttet som en stabsenhet i Produksjon.

På Alnabru er det ansatt gruppeledere for å sikre en tettere oppfølging av kompetanse og personell. Personalansvar er overført fra teamledere. CN ønsker å utvikle kryss-kompetanse for å bli mer fleksible. Den nye modellen tilrettelegger bedre for det.

## 5. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

CargoNet redegjorde som følger:

I perioden 2009 – 2011 (pr. 19/8) er det gjennomført, 20 interne revisjoner og 32 inspeksjoner

Hovedfunn i revisjoner er:

- At sikkerhetskontroller blir ikke utført iht. kravene
- Mangelfull kontroll med fordeling av sikkerhetsdokumenter, bla har system for ordrefordeling hatt svakheter.
- Manglende uhellsrapportering.

Ledelsens gjennomgang ble gjennomført 3.mai 2011. 17 tiltak ble definert som "Påkrevd" og følges opp via TSOP

Tilsynet viste til tilbakemelding fra CN i forrige ledelsesmøte (rapport 4-09) der CN rapporterte om en bedring i arbeidet med gjennomføring og oppfølging av avvik. Dette står i kontrast til funn i tilsynets siste revisjon der hovedkonklusjonen lød: *"Det ble konstatert enkelte mangler i CargoNets sikkerhetsarbeid, særlig hva gjelder oppfølging av avvik og tiltak."* Tilsynet mener det er grunn til å reflektere over kontrasten mellom CNs og tilsynets vurderinger om dette temaet.

## 6. CargoNets erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet

CargoNet gav følgende tilbakemeldinger:

- CN oppfatter det positivt med revisjoner fra SJT og imøteser heller flere revisjoner som hver er mindre omfattende, enn tunge og omfattende revisjoner
- Veiledninger og veiledningsmøter er positivt og en nødvendighet for å skape omforent forståelse for krav
- Det er en utfordring at forskriftskrav og trafikkregler fra JBV ikke nødvendigvis samsvarer.

På spørsmål fra tilsynet svarte CN at tillatelsesprosessene (hva gjelder tillatelse til å ta i bruk rullende materiell) fungerer greit etter en overgangsperiode der tilsynet returnerte søknader som ikke var forskriftsmessig utformet.

## 7. SJTs erfaringer med tilsyn mot virksomheten

Tilsynet viste til at tilrettelegging og dialog knyttet til årets revisjon var god.

Det har vært en ryddig og oversiktlig utsvaring av pålegg etter siste revisjon.

## 8. Tillatelsesprosesser

CargoNet opplyste at de i perioden 2011-2012 har følgende anskaffelsesplaner som vil kreve saksbehandlerkapasitet mht tillatelser til ibruktaking hos SJT:

- Anskaffelse av CE 119 (TRAXX) er i prosess. Bombardier er de som søker godkjenning
- Mulig oppgradering av Di 8

I tillegg vil CN kunne be om utvidet varighet på gjeldende godkjenning av CE 312.

CN er også i dialog med Siemens der det er mulighet for at Siemens vil søke om godkjenning av lok på ettervinteren.

Av hensyn til tilsynets ressursplanlegging viste tilsynet til at det er positivt om CN gir informasjon i god tid dersom de planlegger andre anskaffelser som vil kreve mye saksbehandlingskapasitet hos tilsynet.

## 9. Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid

Tilsynet redegjorde orienterte om regelverksarbeid som følger:

- Ny sikkerhetsstyringsforskrift (SJT) fra 1. juli 2011
- Ny jernbaneinfrastrukturforskrift (SJT) fra 1. juli 2011

Disse erstatter deler av sikkerhetsforskriften fra 2005.

Sikkerhetsforskriften gjelder fortsatt for:

- krav til jernbaneforetak
- krav til kjøretøy
- krav til vedlikehold av kjøretøy (direktiv 2008/110/EC)

- Kjøretøyforskrift er under utarbeidelse, vedtas ila 2011
- Endringer i togframføringsforskriften (inkl TSI OPE + ERTMS trafikkregler), vedtas ila 2011
- Klargjøring av grensesnitt jernbane/veg, arbeidsgruppe med Vegdirektoratet
- Implementering av TSler
- Veiledninger om ulike sikkerhetsfaglige områder finnes på nettsiden vår
  - per i dag: målstyring, kompetansestyling, leverandørbruk, interne revisjoner, autorisasjon av førere

- ila 2011: sikkerhetsstyring, beredskap, ledelsens gjennomgang, avviksbehandling
- Morgenmøter avholdes ca hver 6. uke
- Skriftlig veiledning om tillatelse til å ta i bruk delsystemer (ihht ny samtrafikkforskrift) er gitt ut i juni 2011

Hva gjelder internasjonalt arbeid redegjorde tilsynet som følger:

Tilsynet har ikke gjort vesentlige endringer i sin internasjonale deltakelse siden forrige ledelsesmøte, bla er tilsynet tungt involvert i ulike deler av ERA (det europeiske jernbanebyrået) sitt arbeid.

Internasjonal deltakelse er ressurskrevende og tilsynet har behov for tilbakemelding fra aktørene på problemstillinger de anser som viktige slik at tilsynet kan prioritere ressursbruken sin hensiktsmessig.

Tilsynet oppfordret også CN til å delta direkte eller påvirke via bransjeforeninger for å ivareta viktige interesser.

## 10. Oppsummering

Ingen aksjonspunkter ble notert.



## Vedlegg 1: Agenda

Tilsynsmøte mellom Statens jernbanetilsyn og CargoNet AS  
Tid: 25.08.2011 Sted: Hos CargoNet AS

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltakerne ved Statens jernbanetilsyn (SJT)
2. Måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold
  - *CargoNet gir en kort redegjørelse over de viktigste punktene, herunder håndtering av kunder som gjentatte ganger avdekkes å utføre egen lasting uforvarlig.*
  - *Spørsmål fra SJT*
3. Oppfølging av SHTs granskningsrapport etter Sjursøya-ulykken
4. Endringer i organisasjon og samarbeidsforhold
  - *CargoNet gir en kort redegjørelse for eventuelle endringer i organisasjon og samarbeidsforhold/leverandørforhold som CargoNet anser har særlig betydning for sikkerheten*
  - *Spørsmål fra SJT*
5. Resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
  - *CargoNet gir en kort redegjørelse for sikkerhetsmessige forhold som er fremkommet i interne revisjoner og ledelsens gjennomgang med tilhørende tiltak*
  - *Spørsmål fra SJT*
6. CargoNets erfaringer med SJTs revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt
7. SJTs erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten
8. Tillatelsesprosesser
  - *CargoNet redegjør for anskaffelser som krever tillatelse til ibruktaking de neste 2 år*
9. SJT orienterer kort om regelverksarbeid og internasjonalt arbeid
10. Eventuelt
11. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

## **Vedlegg 2: Deltakeroversikt**

### **CargoNet AS:**

Are Kjensli, Administrerende Direktør

Terje Sandhalla, Direktør Trafikksikkerhet

Halfdan Blytt, Direktør Produksjon

Bjørn Riiber, Direktør Terminal

### **Statens jernbanetilsyn:**

Erik Ø. Johnsen, Direktør

Øystein Ravik, Avdelingsdirektør sikkerhet og teknikk

Sjur Sæteren, Revisjonsleder