



Møte med ledelsen i CargoLink AS

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr 25-11

Møte med ledelsen i CargoLink AS
TILSYNSRAPPORT

Rapport nr.: 25-11
Arkivkode: 11/1268 Felles 62
Møtedato: 30.11.2011
Foretak: CargoLink AS

Rapportens innhold:

Denne rapporten oppsummerer innholdet i møtet mellom ledelsen i CargoLink AS og Statens jernbanetilsyn. Rapporten angir status på viktige områder av virksomhetens organisering og arbeid innenfor trafiksikkerhet.

Utarbeidet dato: 16.12.2011

Sign.:

Sjur Sæteren
Fagdirektør revisjon

Godkjent dato: 21. 12. 2011

Sign.:

Erik Ø. Johnsen
Direktør

Innhold

1. Innledning
2. Måloppnåelse og risikobilde
3. Organisasjon og samarbeidsforhold
4. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
5. CargoLinks erfaringer med SJTs revisjoner og tilsynsvirksomhet
6. SJTs erfaringer med tilsyn mot virksomheten
7. Tillatelsesprosesser
8. Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid
9. Oppsummering

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:

- CargoLink AS - CargoLink / CL
- Statens jernbanetilsyn - Tilsynet

2. Måloppnåelse og risikobilde

Cargolinks overordnede mål angir 0 topphendelser samt et antall tilløpsregistreringer over 20. Hva gjelder topphendelser har det vært flere enn 20, hvorav 12 avsporinger (primært knyttet til skifting) siste år, mens tilløpsrapporteringsmålet er nådd.

Fire av avsporingene har vært på Fiborgtangen i forbindelse med transport for Norske skog. CL har sagt opp denne transportavtalen grunnet manglende ivaretagelse av den sikkerhetsmessige tilstanden på sidesporet.

CL har vært i en krevende økonomisk situasjon som nå er i bedring. Som følge av dette er selskapet i en omstillingsperiode der de bla legger om til et mer ensartet transporttilbud. Herunder er de i prosess med å utvikle tømmertransporter.

CL arbeider med en del utfordringer:

- Forenkling av eget styringssystem og utbedring av mål, måleparametre, akseptkriterier og sikkerhetspolitikk (arbeidet er ikke slutført)
- Lastkontroll, herunder å sikre at containere "står i pigg"
- Bedre planlegging av førerressurser (nye planleggere er ansatt)
- Etablering av konsekvenskultur og utvikling av bedre holdninger (det er registrert ulik adferd under utførelse av like arbeidsoppgaver) i operativt miljø. Det er leid inn en erfaren mentor/sensor for førerne. Det er kommet 10 søknader på stillinger som inspektører som skal bidra i føreropplæringen, og det er rekruttert nye transportledere som skal få opplæring i selskapets nye tenkning. Tre førerautoriseringer er trukket tilbake.
- Mangelfull rapportering (JBV får inn flere rapporter om uønskede hendelser knyttet til CargoLink enn selskapet selv får. Behov for bedre feed-back til egne førere). CL har etablert system der førerne skal rapportere inn uønskede hendelser på intranett. Tilsynet stilte spørsmål ved om dette gir en høy terskel for innrapportering. Tilsynet opplyste å ha registrert en betydelig reduksjon i innrapporterte hendelser fra CargoLink i løpet av siste år. Tilsynet har registrert det samme som CargoLink, nemlig at det kommer vesentlig mange flere rapporter (som gjelder CargoLink) fra Jernbaneverket enn fra CL selv. Tilsynet har gjennom sin egen uhellsstatistikk notert seg kommunikasjonsutfordringer på Alnabru (misforståelser under skifting). CL opplyste at de alltid har skiftet med luft (også før "Sjursøya-ulykken"). CL opplyste

videre at de har tatt opp txp's rolle med JBV fordi de opplever at txp i praksis ikke inntar styringsrollen overfor togselskapenes førere/skiftepersonell.

- Støy på kommunikasjonsfrekvensen på Alnabru. Som tiltak er radioer omprogrammert.
- Lastkontroll ved Rana Gruber. Det er vanskelig å få fram korrekte vekttoppgaver og det er uklart hvor mye stress lasteoperasjonen påfører akslingene.

CL poengterte at til tross for ovennevnte utfordringer har de god kontroll over virksomheten.

CL informerte videre at s-sirkulærer nå tas ut på intranett, dette gir mulighet for å få bekreftet at førerne har åpnet relevante s-sirkulærer.

3. Organisasjon og samarbeidsforhold

Det har vært store utskiftninger i selskapets ledelse i løpet av 2011.

Dagens sikkerhets- og personalstilling vil splittes i en HR stilling og en sikkerhetsstilling.

CL vil over på nytt system hva gjelder helsekontroller når førerforskriften trer i kraft.

4. Interne revisjoner og ledelsens gjennomgang

CL rapporterte som følger fra ledelsens gjennomgang:

- CL opplyste innledningsvis at ledelsens gjennomgang var utført av innleid konsulent hvilket de ikke vurderte som en heldig løsning.
- Sikkerhetsstyringssystemet skal være ferdig oppdatert 1. mars 2012. Det er mangler i systemet hva gjelder leverandørstyring. Rapportering av uønskede hendelser hos leverandører må utbedres.
- Beredskapsplanen er revidert og lagt ut på intranettet. I den sammenheng opplyste CL om at JBV ikke ville garantere at de kunne yte beredskap på høyfjellet på Bergensbanen dersom veien var stengt. Til det kommenterte tilsynet at CL gjennom egen risikoanalyse/beredskapsanalyse må ta stilling til om de kan håndtere problemstilling på en forsvarlig måte.

Tilsynet stilte spørsmål om inspeksjonsplan for lastsikring var etablert, ettersom det var oppgitt i referat fra ledelsens gjennomgang (mars 2011) at en slik skulle utarbeides snarest. CL opplyste at en slik plan ikke var etablert.

Tilsynet stilte spørsmål til referat fra ledelsens gjennomgang der det for flere planlagte tiltak ikke var fastsatt tiltaksfrist. CL bekreftet at selv om ledelsens gjennomgang var utført av en annen ledelse enn dagens, følte CL en forpliktelse til de forbedringstiltak som var identifisert, og at de håndterte disse.

Tilsynet stilte spørsmål om CLs risikoanalyse er oppdatert. CL opplyste at konseptrisikoanalyse er gjennomgått og oppdatert 16.7.2011, bla med tanke på avsporinger og gjøremål til førerne.

5. CargoLinks erfaringer med SJTs tilsynsvirksomhet

CargoLink gav følgende tilbakemeldinger:

- Tilsynets morgenmøter er svært tilfredsstillende.
- CL uttrykte likedan tilfredshet med forvaltningen hos tilsynet, med særlig referanse til problemstillingen knyttet til vedlikeholdstilstanden på sidesporet på Fiborgtangen.
- CL erfarer at tilsynet gir for kort frist i pålegg om oversendelse av dokumentasjon (eksempelvis 3 dagers frist). Til det kommenterte tilsynet at det normalt skal gis romsligere frister enn 3 dager, men at det unntaksvis kan være et behov for rask oversendelse. Det vil imidlertid bare gjelde dokumentasjon som skal foreligge hos virksomheten.

6. SJTs erfaringer med tilsyn mot virksomheten

Tilsynet har ikke gjennomført revisjonsaktiviteter mot CL den siste tiden.

CL svarer tilfredsstillende på henvendelser knyttet til sikkerhetstilrådninger fra SHT (Statens havarikommisjon for transport).

Initiell søknad fra CL om tillatelse til å ta i bruk TRAXX var ikke tilfredsstillende. Det manglet svar på noen punkter som skal svares ut obligatorisk. Dersom CL mener at enkelte punkter ikke er relevant bør dette i så fall kommenteres for å unngå unødige oppklaringsrunder.

Tilsynet opplyste at de i sin pågående tilsynsplanlegging for 2012 vurderer å gjennomføre en revisjon hos CargoLink første halvår.

7. Tillatelsesprosesser

CargoLink har ikke anskaffelsesbehov som vil ha betydning for tilsynets planlegging av ressurser til behandling av søknader om tillatelse til ibruktaking.

8. Regelverksarbeid og internasjonalt arbeid

Tilsynet redegjorde orienterte om regelverksarbeid som følger:

Det implementeres stadig nye TSler. I den forbindelse er det tilsynets siktemål å sanere så mye særnorske krav som mulig. CL vil få mulighet til å gi høringsuttalelser.

Det blir færre muligheter for tilsynet til å gi unntak, unntakshjemler legges i større grad hos ESA, ikke hos tilsynet.

På spørsmål fra CL opplyste tilsynet at forslag til nasjonalt regime for sertifisering av enheter ansvarlig for vedlikehold av godsvogner (og regime for frivilling sertifisering av vedlikeholdsverksteder for godsvogner) ligger hos Samferdselsdepartement til behandling. Tilsynet vil informere nærmere om dette.

Hva gjelder internasjonalt arbeid redegjorde tilsynet som følger:

Tilsynet er tungt involvert i ulike deler av ERA (det europeiske jernbanebyrået) sitt arbeid. ERA har etablert ulike arbeidsgrupper der tilsynet sitter som myndighetsorgan. Det er i tillegg viktig at jernbanevirksomhetene involverer seg der det er mulig for å ivareta sine interesser. CL kan for eksempel gjøre det gjennom gruppemedlemsskap i jernbanevirksomheters interesseforening. ERFA har f.eks flagget at de ønsker norske/nordiske medlemmer i interesseorganisasjon for gods på jernbane, <http://www.erfa.be/> og at de gjerne kan slå seg sammen med andre godsselskap.

Tilsynet arrangerer kvartalsvise informasjonsmøter for bransjen om internasjonalt arbeid (neste blir i januar 2012 om kjøretøy) og det finnes informasjon på ERAs hjemmesider. For tiden arbeider ERA bla med CSM (felles metode) for "*supervision*" (gjelder tilsynets virksomhet) og "*monitoring*" som gjelder virksomhetenes egenkontroll.

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.

CL stilte spørsmål til TSI noise. Tilsynet opplyste at norske særbestemmelser ser ut til å bli videreført.

CL stilte videre spørsmål om prinsippet for fri flyt av arbeidskraft (førere). Tilsynet opplyste at språk – som er en vesentlig faktor mht "import" av utenlandske lokomotivførere – fortsatt er et åpent punkt som ikke løst.

9. Oppsummering

Ingen aksjonspunkter ble notert.

Vedlegg 1

Agenda

Ledelsesmøte mellom Statens jernbanetilsyn og CargoLink AS

Tid: 30.11.2011

Sted: Hos CargoLink AS (Alnabru)

1. Hensikt med møtet, presentasjon av deltakerne ved Statens jernbanetilsyn (SJT)
2. Måloppnåelse i sikkerhetsarbeidet, risikobilde og uhellsstatistikk og særlige risikoforhold
 - *CargoLink gir en kort redegjørelse over de viktigste punktene*
 - *Spørsmål fra SJT*
3. Endringer i organisasjon og samarbeidsforhold
 - *CargoLink gir en kort redegjørelse for eventuelle endringer i organisasjon og samarbeidsforhold/leverandørforhold som anses å ha særlig betydning for sikkerheten*
 - *Spørsmål fra SJT*
4. Resultat fra og oppfølging av interne revisjoner og ledelsens gjennomgang
 - *CargoLink gir en kort redegjørelse for sikkerhetsmessige forhold som er fremkommet i interne revisjoner og ledelsens gjennomgang med tilhørende tiltak*
 - *Spørsmål fra SJT*
5. CargoLinks erfaringer med SJTs revisjoner og tilsynsvirksomhet generelt
6. SJTs erfaringer med tilsyn, revisjoner og oppfølging mot virksomheten
7. Tillatelsesprosesser
 - *CargoLink redegjør for anskaffelser som krever tillatelse til ibruktaking de neste 2 år*
8. SJT orienterer kort om regelverksarbeid og internasjonalt arbeid
9. Eventuelt
10. Oppsummering ved Statens jernbanetilsyn

Vedlegg 2: Deltakeroversikt

CargoLink AS:

Karl Ivar Nilsen, Administrerende Direktør
Jan Kristian Heiberg, Sikkerhets- og personaldirektør
Kenneth Gulbransen, Planleggings- og materielldirektør
Magne Elvik, Driftsdirektør

Statens jernbanetilsyn:

Erik Ø. Johnsen, Direktør
Øystein Ravik, Avdelingsdirektør, Sikkerhetsstyring og tilsyn
Sjur Sæteren, Fagdirektør revisjon