

**CargoLink AS**  
**Sikkerhetsstyring**

**TILSYNSRAPPORT**

**Rapport nr. 10-12**

**CargoLink AS  
Sikkerhetsstyring**

**TILSYNSRAPPORT**

Rapport nr.: 10-12  
Saksnr: 12/1515 Felles 632  
Revisjonsdato: 31.05-06.06.2012  
Foretak: CargoLink AS

Kontaktperson: Jan Kristian Heiberg  
Revisjonslag: Sjur Sæteren, Statens jernbanetilsyn, Ledende revisor  
Kåre Bøklepp, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor  
Qno Lundkvist, Statens jernbanetilsyn, Fagrevisor  
Jørgen Sundt, Statens jernbanetilsyn, Fagekspert (bare 4. juni)

### Rapportens innhold

Denne tilsynsrapporten beskriver avvik og observasjoner etter revisjon av sikkerhetsstyringen av CargoLink AS' virksomhet.

### Hovedkonklusjon

Det er vesentlige mangler i sikkerhetsstyringen og da særlig i risikostyringen, lastsikringen og leverandørstyringen.

Utarbeidet dato: 28.06.2012

Sign.:

Sjur Sæteren  
Revisjonsleder

Godkjent dato: 28/6-2012

Sign.:

Erik Ørnulfson Reiersøl-Johnsen  
Direktør

<b>1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Dokumentunderlag.....</b>	<b>6</b>
	2.1 Myndighetskrav.....	6
	2.2 Bedriftsinterne krav .....	6
<b>3</b>	<b>Revisjonsomfang.....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Avvik .....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Observasjoner .....</b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>Andre forhold .....</b>	<b>17</b>
<b>7</b>	<b>Gjennomføring.....</b>	<b>17</b>

## 1 Innledning

CargoLink AS ble 17.09.2008 gitt sikkerhets sertifikat del A og B for å drive godstransport på det nasjonale jernbanenettet. Sikkerhets sertifikatet er seinere utvidet til å omfatte farlig gods.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt CargoLink AS (CargoLink) gjennomfører virksomheten i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjonen dekket hele CargoLinks virksomhet som angitt i CargoLinks sikkerhets sertifikat, med unntak for beredskap. Det ble lagt særlig vekt på sikkerhetsstyring.

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. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter, lokaler og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

## 2 Dokumentunderlag

### 2.1 Myndighetskrav

Følgende lover og forskrifter har vært relevante 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 varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven)
- Forskrift 2010-12-10 nr 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften)
- FOR 2011-04-11 nr. 389: Forskrift om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften)
- Forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften)
- FOR 2010-03-12 nr. 401: Forskrift om gjennomføring av kommisjonsforordning (EF) nr. 352/2009 om innføring av felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger i henhold til artikkel 6 pkt. 3a i direktiv 2004/49/EF (forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger)
- 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 29. februar 2008 nr.240 om togframføring på det nasjonale jernbanenettet og tilknyttede private spor (togframføringsforskriften)
- Forskrift 7. februar 2005 nr. 113 om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (autorisasjonsforskriften)
- FOR 2009-11-27 nr 1414: Forskrift om sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (førerforskriften)

### 2.2 Bedriftsinterne krav

CargoLinks egen dokumentasjon er benyttet ved dokumentgjennomgang og feltarbeid.

## 3 Revisjonsomfang

Revisjonen dekket hele CargoLink sin virksomhet som angitt i CargoLinks sikkerhetssertifikat, med særlig vekt på sikkerhetsstyring. Beredskap ble ikke dekket i revisjonen.

Revisjonen omfattet gjennomgang av dokumenter, intervjuer av ledelse og medarbeidere og undersøkelser/befaringer knyttet til ovennevnte tema. Intervjuer og undersøkelser/befaringer ble gjennomført hos CargoLink på Alnabru.

## 4 Avvik

### Avvik 1

Det er vesentlige mangler i CargoLinks utøvelse av sikkerhetsstyring av virksomheten.

### Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2. Krav om sikkerhetsstyring

*"Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomheten som drives med det formål at det etablerte sikkerhetsnivået på jernbanen opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres.*

*Sikkerhetsstyring skal utøves på alle nivåer i organisasjonen. Jernbanevirksomheten skal også sikre at sikkerhetsstyring utøves i oppgaver som utføres av leverandør. "*

### Revisjonsbevis

1. Det er vesentlige mangler i CargoLinks utøvelse av sikkerhetsstyring av virksomheten. Herunder er det vesentlige mangler i:
  - Risikostyringen, jf. avvik 11 og 12.
  - Kompetansestyringen jf. avvik 8, 9 og 10
  - Målstyringen jf. avvik 6
  - Avviksbehandlingen jf. avvik 15
  - Leverandørstyringen jf. avvik 1, revisjonsbevis 3 og
  - Lastsikringen jf. avvik 1, revisjonsbevis 5; avvik 4, revisjonsbevis 1; Avvik 7, revisjonsbevis 1 og avvik 11 revisjonsbevis 1.
2. Det er vesentlige mangler i sikkerhetsstyringssystemet. CargoLink har selv identifisert mangler i dette. Eksisterende sikkerhetsstyringssystem vurderes lite hensiktsmessig av CargoLink og mange bestemmelser etterleves ikke. CargoLink anser det nødvendig å gjøre en gjennomgående oppdatering av sikkerhetsstyringssystemet, men kan ikke fremvise en konkret plan for en slik oppdatering.

Merknad: CargoLink opplyser at de skal ha et møte til høsten for å lage en detaljert plan.

3. Det er vesentlige mangler i sikkerhetsstyringen av oppgaver som utføres av leverandører. Som eksempler kan nevnes:
  - Avtalen ned Railpool sikrer ikke CargoLink nødvendig kontroll med det vedlikeholdet som utføres på trekkraftmateriell.
  - Det er ikke satt tilstrekkelige krav til NTT som er vedlikeholdsleverandør (vogner og skiftetraktor). Som eksempler kan nevnes:
    - Det er i vedlegg til avtalen satt kompetansekrav som ikke er tilstrekkelig konkrete og heller ikke har CargoLink alternativt sikret rett for CargoLink til å godkjenne NTTs kompetansekrav (bare rett til innsyn).
    - I vedlegg til avtalen fremgår at NTT kan gjøre endringer i bestemmelser uten å avklare det med CargoLink annet enn å orientere om det innen 14 dager.
    - Det er ikke satt krav til styring av underleverandører
    - CargoLink har ikke satt krav til komponentstyring/lagerstyring

- Avtale om transporttjenester med Tollpost varer til 31.8.2010, men er i oversikt angitt fortsatt å være løpende. Den er forlenget, men forlengelsen er ikke datert.
  - CargoLink ser behov for å gjennomgå alle avtaler (som en del av oppdatering av sikkerhetsstyringssystemet sitt), men det er ikke etablert en detaljert plan for arbeidet.
  - Overleveringserklæringer for vedlikeholdt materiell utstedes ikke.
  - Stikkprøver i vedlikeholdet viste 2 tilfelle av overkjøring av termin for kilometerbasert vedlikehold. Railpool (materielleier) bekreftet på e-post i hvert tilfelle at overkjøring inntil 10% av termin (som i disse tilfellene) var akseptabelt. Slik overkjøring er ikke forankret i vedlikeholdsprogram. CargoLink har ikke sørget for at det er utarbeidet en risikovurdering som tilsier at overkjøring er akseptabelt. CargoLink har etterspurt en risikovurdering fra leverandøren uten å lykkes i å oppdrive det.
4. Det foreligger ikke dokumentasjon som viser hvordan beslutninger i ledelsens gjennomgåelse i 2011 og i 2012 følges opp planmessig.
  5. CargoLink kan ikke dokumentere at de kjenner nøyaktighet på vektindikatorer i trucker som brukes til lasting av containere

Merknad: Det ble opplyst at leverandør hadde utført kontrollveiging, men dette kunne ikke dokumenteres.

## **Merknad**

Jf. Ovennevnte mangler i sikkerhetsstyringen er særlig alvorlige i lys av bl.a. tidligere revisjonsrapport nr. 3 2009 der det konkluderes som følger:

*Det er vesentlige mangler i styring og oppfølging av sikkerheten. Blant annet er:*

- *Sikkerhetsstyringssystemet på flere områder ikke etterlevd og gjort kjent i organisasjonen.*
- *Sikkerhetsstyringssystemet er ikke ferdig utviklet, blant annet mangler et tilfredsstillende avviksbehandlingssystem. Utførelse av avviksbehandling er også mangelfull både på operativt nivå og systemnivå.*
- *Det er videre mangler i målstyring, leverandørstyring og dokumentstyring.*
- *Det er også påvist vesentlige mangler i kompetansestyringen, herunder styring av kompetanse hos driftspersonell (særlig føreres strekningskunnskap).*

Flere avvik/revisjonsbevis i rapport nr. 3, 2009 finnes igjen i foreliggende rapport og viser behov for å gjennomføre tiltak som utbedrer avvikene på en mer grunnleggende måte enn etter forrige rapport.

## **Avvik 2**

Det er vesentlige mangler i sikkerhetsstyringssystemet.

## **Avvik fra**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem, 1. og 2. ledd

*"Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.*

*Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og andre forhold ved denne. Sikkerhetsstyringssystemet skal videre sikre håndtering av alle risikoer forbundet med virksomheten.."*

### **Revisjonsbevis**

1. Det er vesentlige mangler i sikkerhetsstyringssystemet.
2. Det er mange eksempler på at sikkerhetsstyringssystemet ikke etterleves, herunder:
  - Bestemmelsen om S-merking er ikke ansett hensiktsmessig og er derfor ikke konsekvent fulgt opp ved oppdatering av dokumenter (Jf. for eksempel CL-00 F08, CL F019)
  - Overleveringserklæringer blir ikke benyttet som bestemt (jf. CL-70 P003)  
Merknad: Det innebærer at fører ikke blir gjort kjent med feil og mangler på kjøretøyet som er utestående etter verkstedsopphold.
  - Risikoanalyse utføres ikke alltid som bestemt etter uhell/uønskede hendelser, (jf. CL-60-P001 Prosedyre for risikovurdering)
  - Tiltak fra risikovurderinger er ikke lagt inn i SOP som bestemt (jf. CL-00 pkt. 2.4).

### **Avvik 3**

Det er flere mangler i dokumentstyringen

### **Avvik fra**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2. Dokumentasjon, 3. ledd

*"Dokumentasjonen skal være styrt. Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser om styring og kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet. Dokumentasjonen skal være sporbar. "*

### **Revisjonsbevis**

1. Det er flere mangler i dokumentstyringen. Som eksempler kan nevnes:
  - Det brukes ulike titler på noen av de samme funksjoner/stillinger i sikkerhetsstyringssystemet
  - Det er ikke samsvar mellom alle betegnelser i organisasjonskart og funksjonsbeskrivelser
  - Det er ikke samsvar mellom alle rapporteringsveier på org.kart og funksjonsbeskrivelser
  - Det er ikke samsvar mellom alle versjonsnumre i dokumentasjon og dokumentasjonsoversikt
  - Prosedyre CL-20-p004 (Autorisering av førere) er ikke oppdatert mht organisering
  - Det ble konstatert feil utstedelsesdato på et autorisasjonsbevis.

### **Avvik 4**

CargoLink har ikke utarbeidet tilstrekkelige bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.



## Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3. Prosedyrer m.m., 1. ledd

*"Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.*

"

## Revisjonsbevis

1. CargoLink har ikke utarbeidet tilstrekkelige bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten. Som eksempler kan nevnes:
  - Det er ikke gitt utfyllende lastebestemmelser for containere (herunder sjekklister for opplasting, prosedyrer for å bestemme nøyaktighet av vektindikatorer i trucker som brukes ved opplasting)  
Merknad: Førers regelbok inneholder beskrivelser av punkter for opplasting, men det er lite tilrettelagt for bruk av opplastere.
  - Interne særbestemmelser knyttet til strekningen mm. foreligger ikke  
Merknad. Jf. autorisasjonsforskriften §13
  - CargoLink har etablert en praksis for bruk av inspeksjoner. Det er ikke etablert prosedyrer som styrer disse.
  - CL-61-P200 "Prosedyre for saksbehandling og oppfølging av personale i forbindelse med uønskede hendelser" er uklar mht uttak av personale ved at angir at personalet kan fritas samtidig som den angir at transportleder fritar personell midlertidig.
  - Etter at tog delte seg ute på linjen ble vognene koplet til toget igjen og toget kjørt inn til nærmeste stasjon uten at de ble foretatt gjennomslagsprøve. Det kunne ikke dokumenteres at dette var gjenstand for en risikovurdering før toget kjørte videre.

Merknad: CargoLinks førerhåndbok angir at tog kan kjøres videre uten gjennomslagsprøve etter slangebrudd på linjen. Dette er ikke i samsvar med togframføringsforskriften § 4-8

## Avvik 5

Sikkerhetspolitikken er ikke formidlet til alle som arbeider for CargoLink på en slik måte at den er oppfattet.

## Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-2. Sikkerhetspolitikk 1. ledd bokstav d)

*"Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide en dokumentert sikkerhetspolitikk. Sikkerhetspolitikken skal:*

- a) *angi prinsipper for arbeidet med sikkerheten,*
- b) *være formålstjenlig som et rammeverk for etablering og gjennomgåelse av sikkerhetsmål,*
- c) *være innarbeidet på alle nivåer i jernbanevirksomheten, og*

d) *være formidlet til alle som arbeider for, eller på vegne av jernbanevirksomheten. "*

### **Revisjonsbevis**

1. Sikkerhetspolitikken er ikke formidlet til alle som arbeider for CargoLink på en slik måte at den er oppfattet. Intervjuet personell kjente i begrenset grad til hovedinnholdet i sikkerhetspolitikken.

Merknad: Adm. dir. opplyste at sikkerhetspolitikken er distribuert via intranett og oppslag og på enkelte møter

### **Avvik 6**

CargoLink har ikke mål som er egnet til å opprettholde og, i den grad det er nødvendig, forbedre sikkerheten.

CargoLink har ikke planer som viser når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås

### **Avvik fra**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-3. Sikkerhetsmål

*"Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide kvalitative og kvantitative mål som er egnet til å opprettholde og, i den grad det er nødvendig, forbedre sikkerheten. Målene skal utformes i tråd med virksomhetens sikkerhetspolitikk. Videre skal målene være utformet slik at resultatene av arbeidet med sikkerheten kan sammenlignes med målene.*

*Jernbanevirksomheten skal ha planer som viser når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås. "*

### **Revisjonsbevis**

1. CargoLink har ikke mål som er egnet til å opprettholde og, i den grad det er nødvendig, forbedre sikkerheten.

Merknad: CargoLinks sikkerhetsmål er på et overordnet nivå. Uten å være brutt ned på en hensiktsmessig måte er de lite egnet i målstyringen.

2. CargoLink har ikke planer som viser når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås

### **Avvik 7**

Det er enkelte uklarheter i personellens ansvar og myndighetsforhold.

## Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-5. Klare ansvarsforhold

*"Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellets ansvar og myndighet klart fremgår.*

*Den øverste ledelsen har ansvaret for at alle arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten er identifisert. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt ansvar og myndighet i forhold til arbeidsoppgavene er klart beskrevet."*

## Revisjonsbevis

1. Det er enkelte uklarheter i personellets ansvar og myndighetsforhold. Som eksempler kan nevnes:
  - Det ble opplyst at stedfortredere ikke er tenkt å skulle dekke alle oppgaver for den de går inn for, men det er ikke angitt begrensninger i sikkerhetsstyringssystemet.
  - Det angis at transportleder rapporterer til Leder for transportledelse, men dette er i praksis begrenset til faglig rapportering (ref. CargoLink 00 F012)
  - Ansvar for lasting og godkjenning av vogner ble referert til som lite tydelig av involvert personell.
  - Prosedyre CL-20-p004 (Autorisering av førere) er ikke oppdatert mht organisering

## Avvik 8

CargoLink har ikke kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten

## Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1. Kompetansekrav

*"Jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten. Jernbanevirksomheten skal videre sørge for at kompetansekrav for oppgaver som utføres av leverandører sikrer den kompetanse som jernbanevirksomheten anser som nødvendig. "*

## Revisjonsbevis

1. CargoLink har ikke kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten. Kompetansekravene er i stor grad så lite konkrete at de ikke er egnet i kompetansestyringen.

Som eksempler kan nevnes:

- For Plan og materielldirektør er det satt krav til "Relevant kompetanse innenfor området. Relevant erfaring kan kompensere for manglende formell kompetanse" (Ref. CL-00-F005).
- Inspektør skal bla utføre revisjoner uten at det er satt kompetansekrav til revisjonsutførelse.

Merknad:

Angitte eksempler på kompetansekrav er ikke dekkende for arbeidsoppgavene og er ikke tilstrekkelig konkrete til å bruke i kompetansestyringen for eksempel til å etablere opplæringsprogram eller sikre rekruttering av tilstrekkelig minimumskompetanse. Å angi at relevant erfaring kan kompensere for manglende formell kompetanse gir ikke mening når det ikke er definert krav til formell kompetanse. Jf. SJTs veiledning om kompetansestyring.

2. Dokumentasjon for 2 vedlikeholdsarbeidere som har utført 1500000 km vedlikehold på TRAXX angir ikke hvilke arbeidsoppgaver de er kvalifisert for.

## Avvik 9

Det er mangler i CargoLinks plan for opplæring av lokomotivførere

## Avvik fra

Opplæringsforskriften § 3, 1. ledd bokstav og 2. ledd bokstav c), d), f) og i)

*"Den som driver jernbanevirksomhet skal utarbeide en plan for opplæring av personell med arbeidsoppgaver som nevnt i § 1.*

*Planen skal som et minimum inneholde:*

- a) betegnelse på opplæringen,*
- b) krav til forkunnskaper,*
- c) innlæringsmål, samt innhold med pensumoversikt,*
- d) varighet fordelt på teori og praksis,*
- e) arbeidsform,*
- f) maksimalt antall deltakere,*
- g) kompetansekrav til opplæringspersonell,*
- h) prinsipper for prøving,*
- i) krav til eventuell praksis etter endt opplæring."*

## Revisjonsbevis

1. Typekurs for lokomotivpersonalet for type CD-66 er mangelfullt iht krav i opplæringsforskriften §3 (Krav om plan for opplæring):
  - Planen viser ikke kursets varighet fordelt på teori og praksis jf. pkt d
  - Planen sier ikke noe om maks ant. deltakere jf. pkt f
  - Planen inneholder ikke noe om krav til praksis (les: øvelseskjøring)
2. Opplæringsmodul Streknings- og områdekunnskap CL-20-M003 angir ikke hva fører skal kjenne til spesifisert for den enkelte strekning som fører er godkjent for.

### **Avvik 10**

CargoLink har ikke opplæringsprogrammer for egne ansatte utover programmer for noen operative funksjoner

### **Avvik fra**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3. Opplæring , 1. ledd

*"Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for egne ansatte, samt krav og systemer som sikrer at deres kompetanse opprettholdes slik at arbeid av betydning for sikkerheten kan utføres på en tilfredsstillende måte."*

### **Revisjonsbevis**

1. CargoLink har ikke opplæringsprogrammer for egne ansatte utover programmer for noen operative funksjoner

### **Avvik 11**

CargoLink mangler eller har mangelfulle risikovurderinger mht å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko.

### **Avvik fra**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger, 1.ledd

*"Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre de risikovurderinger som er nødvendig for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko. Risikovurderingene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser. "*

### **Revisjonsbevis**

1. CargoLink mangler eller har mangelfulle risikovurderinger mht å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko. Som eksempler kan nevnes:
  - Lasting og lastsikring av containere er bare delvis dekket av risikovurderinger.
  - Analyse "Kjøring til/fra Alnabru og skifting på Alnabru (1.8.2008)" er mangelfull. Eks.:
    - a. Analysen mangler metodeangivelse.
    - b. Den angir at det ikke er særlige risikoforhold knyttet til uautorisert ferdsel til tross for at flere av de intervjuede pekte på dette som et risikoforhold.
    - c. Forutsetninger framkommer ikke.
  - Cargolink kunne ikke framlegge dokumentasjon på at det foretas noen form for risikovurdering før videre kjøring ved feil på togets utstyr for automatisk hastighetsovervåking underveis (jf. togframføringsforskriften § 7-21)
  - Risikoanalyse utføres ikke alltid som bestemt etter uhell/uønskede hendelser, (jf. CL-60-P001 Prosedyre for risikovurdering)
2. Konseptanalyse av 02.12.2010 angir også at streknings- og terminalanalyser må utarbeides. Strekningsanalyser var sist oppdatert i 2008.

3. Stikkprøver i vedlikeholdet viste 2 tilfelle av overkjøring av termin for kilometerbasert vedlikehold. Railpool (materielleier) bekreftet på e-post i hvert tilfelle at overkjøring inntil 10% av termin (som i disse tilfellene) var akseptabelt. Slik overkjøring er ikke forankret i vedlikeholdsprogram. CargoLink har ikke sørget for at det er utarbeidet en risikovurdering som tilsier at overkjøring er akseptabelt. CargoLink har etterspurt en risikovurdering fra leverandøren uten å lykkes i å oppdrive det.
4. Etter at tog delte seg ute på linjen ble vognene koplet til toget igjen og toget kjørt inn til nærmeste stasjon uten at de ble foretatt gjennomslagsprøve. Det kunne ikke dokumenteres at dette var gjenstand for en risikovurdering før toget kjørte videre.

## Avvik 12

CargoLink har ikke sørget for nødvendig oppdatering og oppfølging av risikoanalyser.

## Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

*"Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. Jernbanevirksomheten skal gjennomføre nødvendige tiltak for håndtering av risikoer identifisert i risikovurderinger, eventuelt i samarbeid med andre jernbanevirksomheter og/eller tredjeparter.*

*Ved endringer i forutsetninger eller avgrensninger av risikovurderinger, eller når det foreligger annen ny kunnskap av betydning for vurderingene, skal risikovurderingene oppdateres.*

*Jernbanevirksomheten skal ha en samlet oversikt over utførte risikovurderinger, samt deres gyldighetsstatus, forutsetninger og avgrensninger. Det skal sikres samsvar mellom vurderinger som utfyller eller bygger på hverandre. "*

## Revisjonsbevis

1. CargoLink har ikke sørget for nødvendig oppdatering og oppfølging av risikoanalyser.
  - Tiltak fra risikovurderinger er ikke lagt inn i SOP som bestemt.
  - Oversikt over risikovurderinger er laget for hvert år. CargoLink viste til at mange av disse risikovurderingene ikke var oppdatert.
  - CargoLink har ikke systematisk identifisert og fulgt opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene som er utført.
  - Det er uklart for CargoLink hvilke risikoanalyser som er gjeldende
  - CargoLink har ikke en samlet oversikt over utførte risikovurderingers gyldighetsstatus, forutsetninger og avgrensninger.
  - Det fremgår ikke av sikkerhetsstyringssystemet hvordan CargoLink sikrer at risikovurderingene oppdateres når det foreligger ny kunnskap av betydning for vurderingene.
  - Det er ikke sporbart at tiltak identifiseres og vurderes for alle risikoforhold som er identifisert i ALARP-området som bestemt. For eksempel hendelse 1.5-s konkludert i "Vedlegg 2- Skjema for risikovurdering konseptanalyse 2011 - rev 4 0", datert 16.7.11.
  - Merknad: Det er bestemt (jf. CL-00 pkt. 1.1) at tiltak skal identifiseres. Dersom de er kost-nytte effektive skal de også gjennomføres.

- Overordnet konseptanalyse fra 2010 er ikke oppdatert.

Merknad:

Konseptrisikoanalyse for 2010 er ikke oppdatert. Tanken er at den skal oppdateres samtidig med oppdatering av sikkerhetsstyringssystemet, men det finnes ingen detaljert plan for arbeidet. Sikkerhetsdirektør har kompensert dette noe ved å utarbeide et supplement med data fra statistikk over uønskede hendelser.

2. Det er gitt forutsetninger i konseptanalyse 02.12.2010 om stillinger. Disse er ikke besatt iht forutsetningene. For eksempel at "safety manager" skal tilsettes i 100% stilling. Sikkerhets- og personaldirektør har i dag også andre ansvarsområder.
3. Konseptanalyse 2.12.2010 dekker ikke risikoforhold av relevans for CargoLink knyttet til infrastruktur som vurderes som Jernbaneverkets ansvarsområde.

### **Avvik 13**

Cargolink rapporter ikke alle jernbanehendelser til SJT

#### **Avvik fra**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6. Rapportering av jernbanehendelse, 1.ledd

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

#### **Revisjonsbevis**

1. Cargolink rapporter ikke selv alle jernbanehendelser til tilsynsmyndigheten, rapporteringen skjer via Jernbaneverkets rapporteringssystem uten at det søkt unntak fra rapporterings- og varslingsforskriften og uten at det kunne fremlegges en avtale med JBV som regulerer denne tjenesten.
2. Cargolink har ikke et system som sikrer at alle materielltekniske forhold med betydning for driftssikkerheten blir rapportert til tilsynsmyndigheten.

### **Avvik 14**

Cargolink har ikke et system som sikrer at alle materielltekniske forhold med betydning for driftssikkerheten blir rapportert og fulgt opp internt.

#### **Avvik fra**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2. Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser, første ledd

*"Jernbanevirksomheten skal ha system for intern rapportering, registrering, granskning og analyse av jernbaneulykker, alvorlig jernbanehendelser og jernbanehendelser. "*

### Revisjonsbevis

1. Cargolink har ikke et system som sikrer at alle materielltekniske forhold med betydning for driftssikkerheten blir rapportert og fulgt opp internt.

### Avvik 15

CargoLink registrerer ikke og følger ikke opp alle avvik fra interne bestemmelser

### Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4. Oppfølging av avvik, 1.ledd

*"Jernbaneverksmyndigheten skal registrere og følge opp avvik fra interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten, både isolert og i forhold til andre avvik. "*

### Revisjonsbevis

1. CargoLink registrerer ikke og følger ikke opp alle avvik fra interne bestemmelser. Som eksempler kan nevnes:
  - Dispensasjon for kjøring av kjøretøy er gitt av person uten nødvendig myndighet. Dette er ikke registrert og behandlet som avvik.
  - Container som er avdekket under bremseprøve å være ute av pigg er ikke registrert som avvik

## 5 Observasjoner

Det er ikke notert observasjoner.

## 6 Andre forhold

Det er ikke notert andre forhold.

## 7 Gjennomføring

Åpningsmøte	: 31.05.2012
Feltarbeid	: 31.05.2012 -06.06.2012
Sluttmøte	: 06.06.2012