

Cargolink AS

**Oppdatering av
sikkerhetsstyringssystemet**

TILSYNSRAPPORT

Rapport nr. 2012-31

Cargolink AS

Oppdatering av sikkerhetsstyringssystemet

1 Bakgrunn og mål

Cargolink AS (Cargolink) har sikkerhetssertifikat del A og B for godstransport på det nasjonale jernbanenettet, inklusive transport av farlig gods. Sikkerhetssertifikatet har en varighet til 17. september 2013.

Revisjonen ble gjennomført utenom ordinært tilsynsprogram fordi Cargolink har gjennomført en omfattende oppdatering av sitt sikkerhetsstyringssystem etter at omfattende avvik ble identifisert i forrige revisjon i mai 2012 (tilsynsrapport 10-12).

Revisjonen hadde som mål å tilse at tiltak for å oppfylle pålegg relatert til rapport 10-12 gjennomføres på en tilfredsstillende måte og at den delen av sikkerhetsstyringssystemet som er ferdigstilt, er utbedret i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen.

2 Hovedkonklusjon

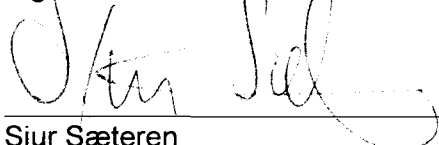
Cargolink har styrket sin bemanning vesentlig og har nedlagt betydelige ressurser for å utbedre sikkerhetsstyringssystemet siden forrige revisjon.

Det er startet mange parallelle aktiviteter. Ferdige resultater av arbeidet er foreløpig i liten grad synliggjort og tiltaksgjennomføringen er på etterskudd i forhold til plan. Dette er alvorlig i lys av tilsynets brev av 28.06.2012 der det heter at:

...tilbakekall av sikkerhetssertifikat vurderes nærmere dersom tiltaksplanen ikke er tilstrekkelig offensiv og ikke godtgjør at de viktigste tiltakene gjennomføres i rimelig tid, at planen ikke følges eller at avvik korrigeres innen fastsatt frist.

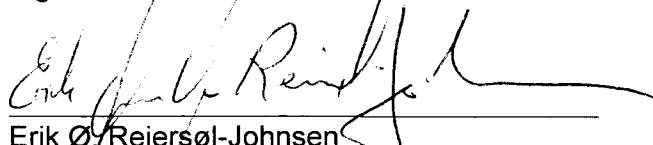
Utarbeidet dato: 03.01.2013

Sign.:


Sjur Sæteren
Revisjonsleder

Godkjent dato: 7.1.2013

Sign.:


Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn og mål.....	2
2	Hovedkonklusjon	2
3	Avvik	4
4	Observasjoner.....	7
5	Andre forhold	7
6	Om revisjonen.....	7
6.1	Administrative data.....	7
6.2	Gjennomføring av revisjonen	7
6.3	Revisjonsomfang	7
6.4	Revisjonskriterier.....	7
6.5	Om revisjonsfunn	8
6.6	Revisjonsrapport	8
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	8
	Vedlegg 1 – Avvikshjemler	9
	Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet	10
	Vedlegg 3 - Status på korrigering av avvik i tilsynsrapport 10-12	11

3 Avvik

Her følger de avvik som ble identifisert i revisjonen. For hjemmelsinnhold se vedlegg 1.

Avvik 1

Det er vesentlige mangler i Cargolinks sikkerhetsstyring, herunder er det mangler i tiltaksgjennomføring, leverandørstyring og risikostyring.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2. Krav om sikkerhetsstyring.

Revisjonsbevis

1. Gjennomføring av tiltaksplan er forsinket for mange aktiviteter, det gjelder for eksempel:
 - Oppdatering av leverandøravtaler med de 2 viktigste vedlikeholdsleverandørene. (Frist 28.09.12 og 31.08.12, Jf. Id 43 og 44 i Cargolinks tiltaksplan). Foreløpig foreligger bare forslag til endringsvedlegg. Endringsforslag til NTT omfatter ikke kompetansekrav, krav til styring av underleverandører eller komponentstyring/lagerstyring som ble angitt som en mangel (revisjonsbevis) i tilsynsrapport 10-12.
 - Gjennomføring av risikovurderinger er betydelig forsinket (jf. avvik 2 under)
 - Utbedring av ansvarsforhold er forfalt iht planlagt frist (jf avvik 7 i rapport 10-12). Ny beskrivelse av stedfortredelse (frist 16.11.12) og ferdigstillelse av funksjonsbeskrivelser (frist 02.10.12) gjenstår. Nytt organisasjonskart er ferdigstilt og publisert.
 - Interne kompetansekrav er planlagt fullført til 28.09.2012, men var ikke fullført under revisjonen. Cargolink viser til at disse skal beskrives i opplæringsplaner. Opplæringsplaner (med unntak av kjørende personale) er planlagt ferdigstilt 05.11.12, men er ikke ferdigstilt til denne datoen (Jf. Id 66).
- Merknad:
Cargolink opplyste på sluttmøtet at de vurderer at det er mulig å nå fristen for å korrigere alle avvik etter tilsynsrapport 10-12 innen fristen 31.1.2013.
2. Overskridelsen av fristene i tiltaksplanen har ikke tilstrekkelig oppmerksomhet hos øverste ledelse. Øverste leder var heller ikke kjent med at de foreliggende risikovurderinger ikke var ferdigstilt.
3. Det er utarbeidet nye bestemmelser for å styrke sikkerheten ved lastsikring, men det gjenstår arbeid med å ferdigstille disse.
 - Foreløpig er "Sjekkliste for lastekontroll" tatt i bruk.
 - De øvrige bestemmelsene er nylig tatt i bruk på forsøksbasis hos et utvalg personer på Alnabru for å teste hensiktsmessigheten.
 - Det er ikke spesifikt angitt i tiltaksplanen når tiltak knyttet til lastsikring skal være ferdige i den forstand at de ikke bare er beskrevet og publisert, men også etterlevd. Cargolink viste i denne sammenheng til opplæringsplaner.

Avvik 2

Nødvendige risikovurderinger er til dels ikke gjennomført eller er svært mangelfulle bla. hva gjelder fareidentifisering, metodeangivelse forutsetninger og avgrensninger.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger første og andre ledd

Revisjonsbevis

1. Risikovurderinger og øvrige tiltak knyttet til risikostyringen skal iht Cargolinks tiltaksplan være gjennomført 15.10.12, men det gjenstår fortsatt mye i arbeidet.
 - På forespørsel om risikovurderinger fikk tilsynet oversendt et utvalg risikovurderinger for terminalene, kjøring og skifting. Disse inneholdt en oppsummering med en kort beskrivelse av mulige hendelser, risikovurdering og frekvens/konsekvensangivelse for hver topphendelse. Fareidentifiseringene var svært overordnede og mangelfulle.
 - Metodebeskrivelse, angivelse av utførende og deltakere, avgrensninger og forutsetninger var ikke angitt.
 - Cargolink opplyste at fareidentifiseringene i framføringsanalysen for strekningen Trondheim – Bodø er basert på Cargolinks rapporter av uønskede hendelser og Jernbaneverkets strekningsbeskrivelser og at det i tillegg har vært gjort noen befaringer sammen med Jernbaneverket. Det kunne ikke framvises dokumentasjon på fareidentifiseringene, men det ble opplyst at slik dokumentasjon skal sammenstilles seinere.

Merknad:

Statens jernbanetilsyn (SJT, tilsynet) forventer at fareidentifiseringen er mer detaljert enn det som framkom i Cargolinks risikovurderinger. Den må være så vidt detaljert at lokale farer som vil være nødvendig å kjenne til for førere og skiftere, er identifisert. Dette vil gjelde farer som krever annen aktsomhet eller handlinger enn normalt.

2. I dokument med fareidentifisering "Totalt Cargolink/Togframføring/skifting" forutsettes "at ...risiko for avsporing er vurdert av JBV" hva gjelder avsporing pga feil ved infrastruktur.

Merknad:

SJT finner grunn til å presisere foretakets ansvar for å identifisere farer som skyldes infrastruktur og gjennomføre nødvendige tiltak, for eksempel knyttet til opplæring.

3. Det er utført en risikovurdering av organisasjonsendring. Det er angitt hvem som har utarbeidet denne, men ikke øvrige deltakere. Risiko før organisasjonsendringen er angitt å ligge i ALARP-området. Et tiltak er å starte inspeksjoner 01.12.2012, men Cargolinks inspeksjonsprogram med planer for inspeksjoner (Jf Cargolink-00-P08) er ikke etablert pr. 05.12.2012. Det er mangelfullt samsvar mellom konklusjonen og de angitte risikoakseptkriterier.
4. Cargolink kan ikke vise til at de har benyttet en anerkjent metodikk eller systematisk tilnærming for å kartlegge risiko knyttet til lastsikring som underlag for lastsikringsbestemmelsene eller de nye endringene i disse.

Avvik 3

Det er mangler ved Cargolinks oversikt over og oppfølging av risikovurderinger.

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger, første og tredje ledd.

Revisjonsbevis

1. I sammendrag av utførte risikovurderinger er det angitt at Cargolinks totale kjøring og skifting ligger i ALARP-område. Ifølge Cargolinks bestemmelser skal det identifiseres tiltak i dette området som skal gjennomføres hvis det er kost-nytte effektivt. Det kunne ikke redegjøres for at en slik vurdering var foretatt eller spesifikt synliggjort i en plan.
2. Cargolink har fremdeles ikke utarbeidet en samlet oversikt over gjeldende risikovurderinger. Jf. avvik 12 i revisjonsrapport 10-12. Det er ikke angitt tidspunkt for ferdigstilling i noen plan.

Merknad:

Cargolink har et antall tidligere utførte risikovurderinger og har utarbeidet dokumentasjon på et antall delvis ferdigstilte risikovurderinger (jf avvik 2 over). Det er viktig for brukere av risikovurderinger å være klar over gyldigheten.

3. Det er utført en risikovurdering av organisasjonsendring. Det er angitt hvem som har utarbeidet denne, men ikke øvrige deltakere. Risiko før organisasjonsendringen er angitt å ligge i ALARP-området. Et tiltak er å starte inspeksjoner 01.12.2012, men Cargolinks inspeksjonsprogram med planer for inspeksjoner (Jf Cargolink-00-P08) er ikke etablert pr. 05.12.2012. Det er mangelfullt samsvar mellom konklusjonen og de angitte risikoakseptkriterier.

Avvik 4

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

Avvik fra

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-3 Sikkerhetsmål, annet ledd.

Revisjonsbevis

1. Det er mangler i målstyringen. Cargolink har brutt ned de overordnede mål i delmål og måleparametere, men det er ikke utarbeidet planer som er knyttet opp mot målene. Jf. avvik 6 i tidligere revisjonsrapport 10-12. Cargolink opplyser at de vil følge med på måleparameterne og iverksette tiltak hvis de overskrides.

Merknad:

Med bakgrunn i dialog under revisjonen vil SJT presisere at forskriftens krav innebærer at virksomheten må vurdere nå-situasjonen og identifisere forhold som de ønsker å utvikle. Dermed må det identifiseres tiltak for å oppnå ønsket tilstand. Eksempelvis har Cargolink angitt et måltall for rapportering av uønskede hendelser for å bedre rapporteringsgraden. Det vil da være nødvendig at en plan inneholder tiltak som skal sikre at rapporteringsgraden øker.

4 Observasjoner

Det ble ikke notert noen observasjoner under revisjonen.

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

6 Om revisjonen

6.1 Administrative data

Saksnummer: 12/3791

Foretak: Cargolink AS

Kontaktperson: Jan Kristian Heiberg

Revisjonslag:

Sjur Sæteren, SJT, Revisjonsleder

Roy Henrik Knudsen, SJT, Fagekspert

Jørgen Sundt, SJT, Fagekspert

Kar Erik Stavik, SJT, Observatør

6.2 Gjennomføring av revisjonen

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Cargolink AS. Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen.

Programmet var som følger:

Åpningsmøte: 27.11.2012

Feltarbeid: 27.11, 29.11 og 05.12.2012

Sluttmøte: 05.12.2012

6.3 Revisjonsomfang

Revisjonen dekket særlig tiltak relatert til organisering, risikostyring og lastsikring.

Intervjuer og stikkprøver ble gjennomført på hovedkontoret på Økern.

6.4 Revisjonskriterier

Revisjonskriteriene er kravene som er stilt i, eller i medhold av, jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>.

6.5 Om revisjonsfunn

Revisjon er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe revisjonsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

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.

6.6 Revisjonsrapport

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

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.

6.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene og iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse.

Normalt pålegges også virksomheten å måle/evaluere effekten av tiltak etter at de er gjennomført for å sikre at de fungerer etter hensikten.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik i forhold til alvorlighetsgrad. Virksomheten må selv vurdere alvorlighetsgrad og eventuelt behov for å prioritere gjennomføring av tiltak raskere enn frister tilsynet setter.

Ved alvorlige regelverksbrudd kan vi pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet tilbake. Det finnes mer informasjon i tilsynets veiledning om Virkemiddelbruk på tilsynets hjemmeside (www.sjt.no)

Vi forventer at observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

Vedlegg 1 – Avvikshjemler

Hjemmel, Avvik 1

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.

Hjemmel, Avvik 2

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger første og andre 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.

Det skal fremgå hva som er formålet med de enkelte risikovurderingene samt hvilke forutsetninger og avgrensninger som er lagt til grunn.

Hjemmel, Avvik 3

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger. Første og tredje ledd.

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.

Hjemmel, Avvik 4

Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-3, andre ledd 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.

Vedlegg 2 – Stikkprøver i feltarbeidet

Utvalgte stikkprøver som ble foretatt under revisjonen:

- Cargolink kontrollskjema for vektindikatorer på trucker datert 28.11 og 29.11.2012.
- Skjema for fareanalyse, sept. 2012 (totalt Cargolink/togframføring/skifting)
- Risikovurdering, organisasjonsendring 1.10.2012.
- Risikovurdering Tondheim-Bodø, sept. 2012
- Risikovurdering lasting og lossing, 15.09.2012
- Sammendrag av risikovurdering for skifting og togframføring, sept. 2012
- Plan for risikovurderinger (ID51), udatert.
- Rammeavtale Motortransport
- Referat, Prosjekt SJT 10-12 (18.9.12 og 25.10.12)

Vedlegg 3 - Status på korrigering av avvik i tilsynsrapport 10-12

Teksten i rapport 10-12 er gjengitt med en angivelse av status gjengitt i ***fet kursiv.***

Rapport 10-12, avvik 1

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

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.

Ikke ferdigstilt. Jf beskrivelsene foran i rapporten.

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.

Ikke ferdigstilt. Jf beskrivelsene foran i rapporten.

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.

Ikke ferdigstilt med unntak av følgende som er avklart og ikke følges opp videre:

- **plan for gjennomgang av avtaler**
- **overleveringserklæringer**
- **siste kulepunkt (Cargolink har meldt at vedlikeholdsprogrammet gir aksept for 10% overkjøring)**

Jf for øvrig beskrivelser foran.

4. Det foreligger ikke dokumentasjon som viser hvordan beslutninger i ledelsens gjennomgåelse i 2011 og i 2012 følges opp planmessig.

Det ble vist til ny agenda for ledermøter, men ingen ledermøter kunne dokumenteres å være gjennomført. Referat fra to prosjektmøter som ble fremskaffet var ikke relevant for dette revisjonsbeviset.

5. Cargolink kan ikke dokumentere at de kjenner nøyaktighet på vektindikatorer i trucker som brukes til lastning av containere

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

Dokumentasjon på kontroll av vektindikatorer ble forvist. Oppfølging av dette punktet avsluttes.

Rapport 10-12, avvik 2

Det er vesentlige mangler i sikkerhetsstyringssystemet.

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 Cargolink-00 F08, Cargolink F019) Overleveringserklæringer blir ikke benyttet som bestemt (jf. Cargolink-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. Cargolink-60-P001 Prosedyre for risikovurdering)
 - Tiltak fra risikovurderinger er ikke lagt inn i SOP som bestemt (jf. Cargolink-00 pkt. 2.4).

Cargolink har utarbeidet en prosedyre for S-merkning som ikke ble gjennomgått i revisjonen. Risikoanalyse etter uhell/uønskede hendelser ble heller ikke undersøkt under revisjonen. Overleveringserklæringer ble opplyst å være iverksatt
Siste kulepunkt i revisjonsbevis 2 er ikke gjennomført pr. 5.12.2012.
Se for øvrig beskrivelser vedr. sikkerhetsstyringssystemet foran i rapporten.

Rapport 10-12, avvik 3

Det er flere mangler i dokumentstyringen

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 Cargolink-20-p004 (Autorisering av førere) er ikke oppdatert mht organisering
 - Det ble konstatert feil utstedelsesdato på et autorisasjonsbevis.

Ikke ferdigstilt. Punktene knyttet til autorisering ble ikke undersøkt.

Rapport 10-12, avvik 4

Cargolink har ikke utarbeidet tilstrekkelige 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 sjekkliste for opplasting, prosedyrer for å bestemme nøyaktighet av vektindikatorer i trucker som brukes ved opplasting) Ferdig!
Merknad: Førers regelbok inneholder beskrivelser av punkter for opplasting, men det er lite tilrettelagt for bruk av opplastere. Jf nye lasteprosedyrer som er til test.
 - 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.
 - Cargolink-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

Ikke ferdigstilt med unntak av lastesjekkliste (Jf beskrivelser foran i rapporten) og prosedyrer for vektkontroll (som også bl sjekket mht implementering). De to siste kulepunktene ble ikke undersøkt.

Rapport 10-12, avvik 5

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

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

Ikke tilstrekkelig undersøkt. Innholdet i sikkerhetspolitikken ble bekreftet formidlet til terminalpersonell, men det kunne ikke redegjøres for hvordan det ble forklart hva det betyr for personellet i deres arbeidssituasjon.

Rapport 10-12, 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

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

Ikke tilfredsstillende utbedret mht planer. Jf kommentarer til målstyring foran.

Rapport 10-12, avvik 7

Det er enkelte uklarheter i personellens ansvar og myndighetsforhold.

Revisjonsbevis

1. Det er enkelte uklarheter i personellens 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 Cargolink-20-p004 (Autorisering av førere) er ikke oppdatert mht organisering

Ikke ferdigstilt:

- **Det gjenstår å utgi funksjonsbeskrivelser**
- **Det gjenstår å utarbeide myndighetsmatrise der bla. stedfortredelse skal angis**

- Det er ikke angitt hvem som har myndighet til å sette kjørende personale tilbake i tjeneste etter uttak. I praksis ble det opplyst at linjeleder og sikkerhetsdirektør gjør dette, men det var ulik oppfatning mht hvem som formelt hadde ansvaret.
- De tre siste kulepunkter ble ikke undersøkt, men Cargolink viste til at det ivaretas i nye lasteprosedyrer.

Rapport 10-12, avvik 8

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

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. Cargolink-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 150000 km vedlikehold på TRAXX angir ikke hvilke arbeidsoppgaver de er kvalifisert for.

Ikke ferdigstilt med unntak av punkt 2 som ble gjennomgått og avsluttet. Jf beskrivelsene foran.

Rapport 10-12, avvik 9

Det er mangler i Cargolinks plan for opplæring av lokomotivførere

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 Cargolink-20-M003 angir ikke hva fører skal kjenne til spesifisert for den enkelte strekning som fører er godkjent for.

Ikke ferdigstilt. Frist i tiltaksplan for punkt 1 er ikke forfalt. Punkt 2 ble ikke undersøkt.

Rapport 10-12, avvik 10

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

Revisjonsbevis

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

Ikke ferdigstilt. Jf. beskrivelsene foran i rapporten.

Rapport 10-12, avvik 11

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

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. Cargolink-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.

Punkt 1 kulepunkt 3: Cargolink kunne ikke redegjøre for hvordan dette konkret er vurdert. Det ble vist til generelle tiltak knyttet til etablering av opplæringsprogram

For punkt 1 for øvrig: Se beskrivelsene foran i rapporten.

Punkt 2 er avklart. Jf beskrivelser foran i rapporten.

Videre oppfølging av punkt 3-4 anses avklart eller ikke relevant å følge opp videre.

Rapport 10-12, avvik 12

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

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. Cargolink-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.

Ikke ferdigstilt med unntak av punkt 2. Jf. beskrivelsene foran i rapporten.

Rapport 10-12, avvik 13

Cargolink rapporterer ikke alle jernbanehendelser til SJT

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.

Punkt 1: Søk i hendelsesdatabasen for perioden 1. september – 23. november viser at uønskede hendelser som er rapportert av Jernbaneverket med Cargolink som involvert aktør også er rapportert direkte fra Cargolink til SJT. Dette gjelder også materiellfeil som hjulslag detektert av Jernbaneverkets hjulskadedetektorer.

Punkt 2: Det ble under revisjonen opplyst at NTT har fått tilgang til Cargolinks rapporteringssystem, men det er ikke etablert en prosedyre for å tydeliggjøre hvilke materielltekniske forhold som har betydning for driftssikkerheten (denne aktiviteten er i tiltaksplanen oppført som 20 % ferdig). Per i dag er instruksjonen at det skal rapporteres på A-feil som oppdages under vedlikehold. Det ble opplyst at det rapporteres få uønskede hendelser fra verkstedet.

Rapport 10-12, avvik 14

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

Revisjonsbevis

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

Se andre avsnitt i kommentarene til avvik 13 punktet over.

Rapport 10-12, avvik 15

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

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

Tiltak ble ikke undersøkt mht dette avviket