

## **CargoNet AS**

### **TILSYNSRAPPORT NR. 2013-08** **Skifting og lasting på terminaler**

|          |                                          |           |
|----------|------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Bakgrunn og mål.....</b>              | <b>3</b>  |
| <b>2</b> | <b>Konklusjon .....</b>                  | <b>3</b>  |
| <b>3</b> | <b>Avvikssammendrag .....</b>            | <b>4</b>  |
| <b>4</b> | <b>Avvik .....</b>                       | <b>4</b>  |
| <b>5</b> | <b>Observasjoner.....</b>                | <b>6</b>  |
| <b>6</b> | <b>Andre forhold .....</b>               | <b>7</b>  |
| <b>7</b> | <b>Om revisjonen .....</b>               | <b>8</b>  |
| 7.1      | Administrative data.....                 | 8         |
| 7.2      | Gjennomføring av revisjonen .....        | 8         |
| 7.3      | Revisjonsomfang .....                    | 8         |
| 7.4      | Revisjonskriterier.....                  | 8         |
| 7.5      | Om revisjonsfunn .....                   | 8         |
| 7.6      | Revisjonsrapport .....                   | 9         |
| 7.7      | Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk .....  | 9         |
|          | <b>Vedlegg 1 - Hjemmelstekster .....</b> | <b>10</b> |

## 1 Bakgrunn og mål

CargoNet AS har sikkerhetssertifikat del A og del B til å drive godstransport, inklusive farlig gods, på det nasjonale jernbanenettet. Sikkerhetssertifikatet ble sist fornyet 13.04.2011. CargoNets aktiviteter omfatter også skifting og lasting inne på godsterminaler på ulike steder i Norge.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt CargoNet gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjonen skulle dekke sikkerhetsstyring med spesiell vekt på operativt nivå, med hovedvekt på skifting og lasting.

Revisjonen ble gjennomført på bakgrunn av tilsynets fastlagte årsprogram for tilsyn.

## 2 Konklusjon

Ut i fra de stikkprøvene som ble tatt under revisjonen fremstår sikkerhetsarbeidet i CargoNet som systematisk og grundig. Intervjuet personell gir inntrykk av at sikkerhet alltid er prioritert ved gjennomføring av klargjøring og skifting av togstammer. Stikkprøver foretatt i revisjonen indikerer at CargoNet har tilfredsstillende styring med skifte- og lasteaktiviteter. Det ble innen noen områder avdekket enkelte mangler når det gjelder håndteringen av risikovurderinger og sikkerhetsstyringen.

CargoNets systematikk i opplæringen er god, men underlag i form av beskrivelser har enkelte mangler.

Rapportdato: 21.6.2013

Sign.:

  
Geir-Rune Samstad  
Revisjonsleder

Sign.:

  
Erik Ø. Reiersøl-Johnsen  
Direktør

### 3 Avvikssammendrag

Tilsynet avdekket følgende avvik under revisjonen:

1. Sikkerhetsstyringen av skifting og lasting ved terminalene på Alnabru og i Drammen har enkelte mangler.
2. Det er enkelte mangler i noen av risikovurderingene, og oversikten over gjennomførte risikovurderinger og den dokumenterte oppfølgingen av risikovurderingene er mangelfull.
3. Underlaget for opplæringen som gis innen skifting har enkelte mangler.
4. Ikke alle jernbanehendelser er rapportert til Statens jernbanetilsyn.

### 4 Avvik

#### Avvik 1

Sikkerhetsstyringen av skifting og lasting ved terminalene på Alnabru og i Drammen har enkelte mangler.

#### Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2

#### Revisjonsbevis:

1. CargoNet har ingen egne bestemmelser som omhandler bruk av bremses under skifting, herunder angivelse av behov for å skifte med innkoblet trykkluftbrems, og bestemmelser for å beregne bremselengde for skift.

Merknad: Togframføringsforskriften § 3-1, punkt 4 sier at "jernbaneforetak skal fastsette nærmere bestemmelser om skifting av det rullende materiellet som benyttes, herunder bruk av skiftebevegelser, ansvar og oppgaver for personell som deltar i skiftingen, kontroll av det rullende materiellet og bruk av bremses".

2. CargoNet har ingen avtale med Jernbaneverket om trafikkstyring på CargoNets spor på Alnabru.
3. Det er mangler ved kvalitetssikringen og oppfølging av enkelte risikovurderinger. Eksempler:
  - Risikovurdering 08/06 for CX-tog viser ikke til, og konkluderer ikke, mot akseptkriterier. Risikovurderingen er fra 2006, men er fortsatt ansett som gyldig.
  - Ikke alle farer identifisert i ALARP-området kan dokumenteres å være vurdert mht tiltak, for eksempel:
    - Fare F00239 i risikovurdering 04/12 for terminal Alnabru (risiko for at vogner kan komme ut i hovedsporet).
    - Fare F00537 i risikovurdering 02/12 Drammen terminalområde.
4. Ikke alle hendelser blir rapportert internt i CargoNet.
  - Signalfeil eller andre feil på JBV's infrastruktur blir ikke alltid rapportert internt i CargoNet. Noen signalfeil ble opplyst rapportert muntlig til JBV.

Merknad: Det ble opplyst på sluttmøtet at det er en avtale mellom CargoNet og JBV om at feil som blir rapportert muntlig fra skiftepersonell til JBV skal meldes skriftlig tilbake til CargoNet.

## **Avvik 2**

Det er enkelte mangler i noen av risikovurderingene, og oversikten over gjennomførte risikovurderinger og den dokumenterte oppfølgingen av risikovurderingene er mangelfull.

### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger

og

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

### **Revisjonsbevis:**

1. CargoNet sin oversikt over utførte risikovurderinger er utydelig med hensyn på angivelse av gyldighetsstauts og forutsetninger. Det var ulike oppfatninger for status for de enkelte risikovurderinger.
2. Det er mangler ved kvalitetssikringen og oppfølging av enkelte risikovurderinger. Eksempler:
  - Risikovurdering 08/06 for CX-tog viser ikke til, og konkluderer ikke, mot akseptkriterier. Risikovurderingen er fra 2006, men er fortsatt ansett som gyldig.
  - Ikke alle farer identifisert i ALARP-området kan dokumenteres å være vurdert mht tiltak, for eksempel:
    - Fare F00239 i risikovurdering 04/12 for terminal Alnabru (risiko for at vogner kan komme ut i hovedsporet).
    - Fare F00537 i risikovurdering 02/12 Drammen terminalområde.
  - Enkelte av risikovurderingene har feildatering av høringsutkast og endelig versjon.

## **Avvik 3**

Underlaget for opplæringen som gis innen skifting har enkelte mangler.

### **Avvik fra:**

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

### **Revisjonsbevis:**

1. CargoNet har mangler i dokumentasjonen som brukes som underlag i opplæring, blant annet:
  - Oversikt og beskrivelser av infrastrukturen på terminalene
  - Bruk av bremses under skifting

Merknad: Togframføringsforskriften § 2-5, punkt a)-c), beskriver hvordan personellet til enhver tid skal ha oppdatert dokumentasjon om strekningen som er relevant for den enkelte.

#### **Avvik 4**

Ikke alle jernbanehendelser er rapportert til Statens jernbanetilsyn.

#### **Avvik fra:**

Varslings- og rapporteringsforskriften. § 5. Rapportering av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse og § 6. Rapportering av jernbanehendelse

#### **Revisjonsbevis:**

1. Brudd på jernbanelovgivningen avdekket ved intern revisjon desember 2012, er ikke meldt som jernbanehendelse/alvorlig jernbanehendelse til SJT. Hendelsen er fulgt opp internt i CargoNet som en del av oppfølgingen av revisjonen.

## **5 Observasjoner**

### **Observasjon 1**

Informasjonsoverføringen med andre jernbanevirksomheter kan forbedres.

#### **Revisjonsbevis:**

1. CargoNet har ikke etterspurt og gjennomgått JBV's risikovurderinger på Alnabru (for eksempel JBV's risikovurderingen for Alnabruterminalen fra 2011) som en input til sitt risikobilde.

### **Observasjon 2**

Overordnet risikovurdering for CargoNet gjennomgås ikke årlig.

#### **Revisjonsbevis**

1. Det er ikke etablert krav til årlig gjennomgang CargoNets overordnede risikovurdering for hele virksomheten (Rapport 08/10) slik det er for lokale risikovurderinger. Slik årlig gjennomgang gjøres derfor ikke av overordnet risikovurdering.

### **Observasjon 3**

Kvalitetssikringen av risikovurderingene kan forbedres

#### **Revisjonsbevis**

1. CargoNet har som forutsetning i analysene for terminalene at interne bestemmelser ikke brytes. Denne forutsetningen er unyansert beskrevet. I praksis ble det beskrevet å gjelde tilsiktede brudd på interne bestemmelser.
2. Enkelte av risikovurderingene har feildatering av høringsutkast og endelig versjon.

### **Observasjon 4**

Klassifiseringen av jernbanehendelser bør forbedres

### **Revisjonsbevis**

1. Det er i en periode i 2012 registrert flere hendelser i Synergi, betegnet "manglende kommunikasjon under bremseprøving", som er klassifisert som alvorlig jernbanehendelse. Ansvarlig linjeleder opplyste under revisjonen at klassifiseringen var feil.

### **Observasjon 5**

Oppfølgingen av kompetansen hos leverandør som utfører lasting har enkelte mangler.

#### **Revisjonsbevis:**

1. For å sikre at kunder laster tømmervogner tilfredsstillende kreves at opplastere deltar på regelmessige kundemøter. Det er ingen prosedyre for å sikre kontroll med at alle som laster deltar på kundemøtene.

Merknad: De opplasterne som deltar på disse kundemøtene signerer for frammøte. I tillegg har CargoNet selv uansett en egen lastkontroll før avgang i forbindelse med bremseprøven,

### **Observasjon 6**

Sikkerhetsstyringen av skifting og lasting ved terminalene på Alnabru og i Drammen har noen forbedringspunkter.

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det ble dokumentert at det ble gjennomført kontroll med vektindikatorer på trucker i Drammen. Men CargoNet etterspurte ikke og fikk derfor ikke informasjon om resultatet. Det ble lagt til grunn at indikatorene ble justert dersom det var behov for det.
2. Det er ikke utarbeidet en plan for stikkprøvekontroll av vekt av tømmer i henhold til TEK-90-P31. Det ble vist til at krav i TEK-60-P51 om kvartalsvis kontrollveiing ble ansett som tilstrekkelig.

## **6 Andre forhold**

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

## 7 Om revisjonen

### 7.1 Administrative data

Rapport nr.: 2013-08  
Saksnr.: 13/225  
Revisjonsperiode: 09.-16.04.2013  
Virksomhet: CargoNet AS  
Kontaktperson: Terje Sandhalla  
Revisjonslag: Sjur Sæteren, Mette Mjelstad og Geir-Rune Samstad

### 7.2 Gjennomføring av revisjonen

Virksomheten har gitt revisjonslaget nødvendig tilgang til dokumenter og personell – og har lagt alle forhold til rette for en effektiv gjennomføring av revisjonen. Tidspunktene for gjennomføringen var slik:

|             |                |
|-------------|----------------|
| Formøte     | 21.03.2013     |
| Åpningsmøte | 09.04.2013     |
| Feltarbeid  | 09.-12.04.2013 |
| Sluttmøte   | 16.04.2013     |

### 7.3 Revisjonsomfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos CargoNet AS. Den omfattet følgende aktiviteter og enheter:

09.04.2013 Sentral sikkerhetsstyring, Platousgt  
10.-11.4.2013 Alnabru Terminal  
12.04.2013 Drammen Terminal

### 7.4 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/>.

### 7.5 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 eller i medhold av norsk jernbanelovgivning.

**Observasjon** er forhold som ikke omfattes av definisjonen avvik, men som Statens jernbanetilsyn mener det er nødvendig å påpeke.

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

## **7.6 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. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

## **7.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk**

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse og å evaluere effekten av gjennomførte tiltak. Pålegg gis i et oversendelsesbrev der denne rapport følger som vedlegg.

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.

Der vi avdekker vesentlige mangler, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet/tillatelsen tilbake. Se for øvrig [www.sjt.no](http://www.sjt.no) for mer informasjon.

## **Vedlegg 1 - Hjemmelstekster**

### **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.

### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem**

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 risikoen forbundet med virksomheten.

Sikkerhetsstyringssystemet skal ta hensyn til alle relevante risikoer som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparters virksomhet. Sikkerhetsstyringssystemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra den øverste ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet på alle nivåer er involvert og hvordan den kontinuerlige forbedringen av sikkerhetsstyringssystemet sikres.

Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bruk av leverandører. Jernbanevirksomheten skal stille de samme styrings- og sikkerhetskrav til aktiviteter utført av leverandører som til aktiviteter utført av egen virksomhet.

Infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal ta hensyn til virkningene av forskjellige jernbaneforetaks virksomhet på det nasjonale jernbanenettet og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle jernbaneforetak å drive i samsvar med krav i eller i medhold av jernbanelovgivningen, samt krav i og vilkår fastsatt i deres sikkerhetssertifikat.

### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2. Dokumentasjon**

Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig og kjent på en hensiktsmessig måte for all personell med behov for slik tilgang.

Virksomheten skal ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt.

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

### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3. Opplæring**

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.

Jernbanevirksomheten skal stille krav til at leverandører har systemer for å sikre at deres ansattes kompetanse opprettholdes i forhold til arbeid av betydning for sikkerheten som vedkommende skal utføre.

### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. Risikovurderinger**

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.

Ved vesentlige endringer skal felles metode for risikovurderinger regulert i forskrift 12. mars 2010 nr. 401 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) benyttes i den grad forskriften selv bestemmer.

#### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger**

Jernbaneverksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. Jernbaneverksomheten skal gjennomføre nødvendige tiltak for håndtering av risikoer identifisert i risikovurderinger, eventuelt i samarbeid med andre jernbaneverksomheter 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.

Jernbaneverksomheten 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.

#### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4. Oppfølging av avvik**

Jernbaneverksomheten skal registrere og følge opp avvik fra interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenens betydning for sikkerheten, både isolert og i forhold til andre avvik.

#### **Togframføringsforskriften § 2-5. Strekningsbok**

Jernbaneforetaket skal på grunnlag av beskrivelsen av jernbaneinfrastrukturen sammenstille en strekningsbok. Jernbaneforetaket skal sørge for at personellet til enhver tid har oppdatert dokumentasjon om strekningen som er relevant for den enkelte. Strekningsboken skal minst omfatte:

- a) generelle forhold, herunder driftsform, signalanlegg, kjøremønster på dobbeltsporet strekning, nummerering av spor, spesielle opplysninger for jernbaneinfrastrukturen, spesielle forhold vedrørende strømtilførsel og hvilket togradsystem som skal benyttes,
- b) angivelse av stigning og fall på strekningen og
- c) detaljert strekningsoversikt, herunder angivelse av stasjoner, blokkposter og holdeplasser, tunneler angitt med kilometer, lengde og beskrivelse av utstyr, nødutganger for evakuering m.m., spesielle hastighetsgrenser, bremsetabeller, toglederområder og beskrivelse av radiosystemer.

#### **Togframføringsforskriften § 3-1. Skifting**

1. Skifting utføres for å sette sammen kjøretøy, for å flytte kjøretøy inne på et spor, for å flytte kjøretøy fra et spor til et annet spor eller for å sette fra seg kjøretøy.

2. Skifting kan utføres på stasjoner, på sidespor og på deler av hovedsporet som det er nødvendig å benytte for å utføre skifting på sidespor. Dersom det i forbindelse med skifting er nødvendig å kjøre skiftet utenfor stasjonsgrensen, skal dette kjøres som tog i henhold til bestemmelser om kjøring av tog i forskriften her.

3. Infrastrukturforvalter skal fastsette nærmere bestemmelser om skifting som beskrevet i kapittel 2, herunder når flere skal skifte på et område samtidig og eventuelle krav til hvem som skal være skifteleder. Infrastrukturforvalter skal utarbeide bruks- og betjeningsbeskrivelser samt beskrivelser av tekniske barrierer mellom tog og skift m.m.

4. Jernbaneforetaket skal fastsette nærmere bestemmelser om skifting av kjøretøyene som benyttes, herunder bruk av skiftebevegelser, ansvar og oppgaver for personell som deltar i skiftingen, kontroll av kjøretøyene og bruk av bremses.

**Varslings- og rapporteringsforskriften § 5. Rapportering av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse**

Jernbanevirksomheten skal rapportere jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse skriftlig til både undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten så snart som mulig og senest innen 72 timer. Rapportering kan skje elektronisk.

Rapportering skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten og undersøkelsesmyndigheten i fellesskap.

**Varslings- og rapporteringsforskriften. § 6. Rapportering av jernbanehendelse**

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