

**CargoNet AS  
Ledelsesmøte  
Sikkerhet**

**TILSYNSRAPPORT NR. 2018-25**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Konklusjon.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Oppsummering .....</b>	<b>4</b>
3.1	Risikobildet.....	4
3.2	Aktivitetsreduksjon .....	4
3.3	Roller.....	4
3.4	Tilsynserfaringer.....	4
<b>4</b>	<b>Avvik.....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Observasjoner .....</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Andre forhold.....</b>	<b>5</b>
<b>7</b>	<b>Om tilsynet .....</b>	<b>5</b>
7.1	Administrative data .....	5
7.2	Gjennomføring av ledelsesmøtet.....	5
7.3	Kriterier for ledelsesmøtet.....	5
7.4	Om funn fra ledelsesmøtet .....	5
7.5	Tilsynsrapport.....	6
7.6	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk .....	6

## **1 Bakgrunn og mål**

Ledelsesmøtet ble gjennomført som et todelt møte som dekket ledelsens engasjement i arbeidet med å ivareta sikkerhet iht. sikkerhetsstyringsforskriftens krav og arbeidet med å ivareta krav i sikringsforskriften.

Bakgrunnen for møtet var tilsynets behov for å forsikre seg om at CargoNet ivaretar sikkerheten i den omstillingsperioden CargoNet er inne i og at tilsynet har erfart at enkelte avvik har gjentatt seg i to påfølgende tilsyn.

Denne rapporten dekker den del av møtet som omhandlet sikkerhet. En del problemstillinger er felles for styring av sikring og styring av sikkerhet ettersom CargoNet har et styringssystem der både sikkerhet og sikring er integrert. Felles problemstillinger er i hovedsak bare beskrevet i denne rapporten som omhandler sikkerhetsstyring.

## **2 Konklusjon**

Det var et konstruktivt møte der CargoNet redegjorde greit for de problemstillinger som var satt på agendaen. Jf. detaljer i oppsummeringen under.

Rapportdato: 04.02.2019

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen

*Direktør*

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer*

Geir-Rune Samstad

*Revisjonsleder*

## **3 Oppsummering**

### **3.1 Risikobildet**

CargoNet presenterte sitt risikobilde. Dette dekket både sikkerhet og sikring for CargoNet og RailCombis virksomhet i Norge og Sverige. Uhellsstatistikken som er underlag for risikobildet gjelder primært hendelser knyttet til sikkerhet.

Rapporteringsgraden av uønskede hendelser har økt i 2018.

CargoNet presenterte en utvikling i risikofaktorer (hendelser med tilhørende risikopotensiale) som viste en trend der risikoen avtar.

### **3.2 Aktivitetsreduksjon**

CargoNet orienterte om reduksjon i antall pendler og en tilhørende reduksjon i ca. 40 årsverk.

CargoNet opplyste å ha gjort en risikovurdering av reduksjonen. De anser ikke at det er økt risiko som følge av reduksjonen. Reduksjonen innebærer mindre kapasitet, men ikke tap av nøkkelkompetanse.

### **3.3 Strekningsvise risikovurderinger**

CargoNet har erkjent at de har hatt en ulik tolkning av kravet til risikovurderinger av de strekningene som det kjøres tog. De arbeider nå med å utarbeide mer detaljerte beskrivelser og vurderinger av de strekninger som det kjøres tog.

De har møtt på enkelte utfordringer med å få tilgang på utfyllende informasjon om infrastrukturen fra infrastrukturforvalter (Bane NOR).

### **3.4 Roller**

CargoNet orienterte om RailCombis rolle som en integrert del av CargoNets virksomhet. CargoNet bruker også tjenester for styring av informasjonssikkerhet fra NSB-konsernet. SJT presiserte at CargoNet må ha tilstrekkelig bestillerkompetanse og må ha tilstrekkelig kontroll over informasjonssikkerhetsarbeidet selv om leverandøren tilhører samme konsern.

RailCombi er også klar over at skiftingen som de tilbyr er utført av CargoNet på CargoNets sikkerhetssertifikat.

### **3.5 Tilsynserfaringer**

#### **CargoNets erfaringer**

CargoNet erfarer at dialogen er blitt bedre.

Enkelte tilsynsrapporter oppleves som pirkete.

CargoNet opplever at SJT bruker «skjulte» forskriftskrav og etterlyste at SJT tar stilling i forkant av problemstillinger som kommer, for eksempel i form av å publisere konkrete veiledninger. SJT bemerket at SJT ikke kjenner de konkrete utfordringene i hvert selskap og må være forsiktige med å beskrive konkrete løsninger som kan vise seg uhensiktsmessige.

CargoNet opplever at SJTs saksbehandlere ikke alltid gir entydige tilbakemeldinger.

CargoNet henstilte til SJT om ikke å bruke ladede adjektiver/formuleringer i sine rapporter/korrespondanse. SJT noterte seg henstillingen.

### **SJTs erfaringer**

SJT oppfatter at dialogen til tider kan være krevende.

## **4 Avvik**

Det ble ikke avdekket avvik i forbindelse med gjennomføringen av ledelsesmøtet.

## **5 Observasjoner**

Det ble ikke avdekket observasjoner i forbindelse med gjennomføringen av ledelsesmøtet.

## **6 Andre forhold**

Det ble ikke notert andre forhold under ledelsesmøtet.

## **7 Om tilsynet**

### **7.1 Administrative data**

Rapport nr.:	2018-25
Saksnr.:	18/1378
Virksomhet:	CargoNet AS
Kontaktperson:	Lars Fredrik Andersen
Deltakere, CargoNet:	Erik Røhne Nils Kavli Lars Fredrik Andersen Sven Hagander Bjørn Riiber (RailCombi)
Deltakere, SJT:	Erik Ø Reiersøl-Johnsen, Øystein Ravik, Geir-Rune Samstad Sjur Sæteren

### **7.2 Gjennomføring av ledelsesmøtet**

CargoNet presenterte status for de ulike tema som var satt opp på agendaen for møtet.

### **7.3 Kriterier for ledelsesmøtet**

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: [www.sjt.no](http://www.sjt.no).

### **7.4 Om funn fra ledelsesmøtet**

Ledelsesmøtet er et møte initiert av tilsynet for å få innblikk i ledelsens engasjement i arbeidet med sikring og ved behov fremskaffe tilsynsbevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller kriteriene. Tilsynsbevisene vil være grunnlaget for avvik og observasjoner.

**Avvik** er mangel på oppfyllelse av krav i eller i medhold av lov.

**Observasjon** er forhold som ikke er avvik, men som kan utvikle seg til det.

Vi forventer at virksomheten vurderer observasjoner og håndterer disse slik at de ikke utvikler seg til/bidrar til avvik.

## **7.5 Tilsynsrapport**

Denne tilsynsrapporten oppsummerer hovedpunktene som er relevante for sikkerhet.

Statens jernbanetilsyn praktiserer negativ rapportering. Det vil si at tilsynsrapporter i hovedsak omhandler manglende samsvar med norsk jernbanelovgivning. Forhold der kravene er tilfredsstillende oppfylt beskrives normalt ikke.

Tilsyn er basert på stikkprøver. Det innebærer at det kan eksistere mangler som ikke er blitt avdekket.

## **7.6 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 rapporten følger som vedlegg.

Se en nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [avviksoppfølging](#)

Tilsynet kategoriserer ikke avvik basert på 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. Les mer om [sanksjonsmiddelbruk](#).

## **Vedlegg:**

Presentasjon