



Hector Rail AB
Att.: Björn Nettervik
Svärdvägen 27
S-182 33 Danderyd

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Sagsnr.: TS10500-00241
Dato: 11-01-2019

Afgørelse om ophævelse af forbud

Afgørelse:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (herefter styrelsen) har truffet afgørelse om ophævelse af forbud til Hector Rail AB om transport af sættevogne læsset på "lommevogne", som blev udstedt den 8. januar 2019.

Fra modtagelsen af denne afgørelse kan Hector Rail AB genoptage transport af sættevogne læsset på lommevogne gennem Danmark.

Begrundelse:

Styrelsen har vurderet, at Hector Rail AB ved fremsendt dokumentation (se sagens oplysninger) og ved telefonsamtale af 11. januar 2019, har opfyldt forbuddets 4 betingelser for ophævelse af samme jf. nedenfor.

1. Beskrivelse af kontrollen for korrekt montering og sikring af, at kongetappen er korrekt låst fast i skammel/saddel:

Hector Rail AB har fremsendt en intern beskrivelse (dokumentnummer 5.06.002, udgave 2) af 04.10.2016, som beskriver hvorledes korrekt lastning af sættevogne og kontrol af låsning foretages. Dokumentet er efterfølgende blevet opdateret og en ny udgave 3 af 10.01.2019 er fremsendt til styrelsen.

Endvidere har Hector Rail AB fremsendt deres checkliste for togsætklargørere, som også er en del af lokomotivførernes manual. Denne beskriver ligeledes, hvordan det kontrolleres, at sættevognen er korrekt låst fast til lommevognen.

Endvidere er fremsendt kursusbeskrivelse for uddannelse i lastsikring af intermodale enheder samt kursusbevis for Hector Rails hovedinstruktør på disse kurser.

2. Dokumentation for at en uvildig fagekspert har vurderet kontrolmetoden og fundet den tilstrækkelig til at sikre, at "kongetappen" er korrekt låst fast i skammel/saddel:

Styrelsen har lagt til grund, at den uvildige fagekspert (Staffan Rittgård, Rail-X AB) i sin vurdering har beskrevet, at kontrolprocedurerne opfylder kravene, der skal sikre, at sættevognene er læsset og fastlåst på "lommevognene". Den uvildige fagekspert gør opmærksom på, at de beskrevne procedurer kræver, at skammel/saddel er korrekt vedligeholdt og bliver inspiceret regelmæssigt. Hector Rail AB har hertil oplyst styrelsen, at vedligeholdelsen og inspiceringen af skammel/saddel forestås af deres ECM (vedligeholdelsesansvarlige enhed).

3. Redegørelse for fageksperts kompetencer:

Ud fra den fremsendte dokumentation og telefonsamtale af 11. januar 2019 er styrelsen orienteret om, at den uvildige fagekspert er en del af en certificeret ECM og derigennem har dokumenteret at have de fornødne kompetencer. Fagekspertens kompetencer indgår således som en del af grundlaget for certificering som ECM.

Den pågældende ECM er uafhængig af Hector Rail AB.

4. Dokumentation for hvordan kontrollen er indarbejdet i Hector Rails sikkerhedsledelsessystem:

Styrelsen har set den opdaterede kontrolprocedure på svensk. Ved telefonsamtale af 11. januar 2019 er det blevet bekræftet af Hector Rail AB, at den opdaterede procedure er oversat til tysk af hensyn til de vogne, der læsses i Tyskland. På den baggrund vurderer styrelsen, at kontrolproceduren er implementeret på betryggende vis i Hector Rail ABs sikkerhedsledelsessystem.

Sagens oplysninger:

- Telefonnotat af 11. januar 2019 med Hector Rail AB ved Bjørn Nettervik, dok nr.
- Email af den 10. januar 2019 fra Hector Rail, "SV: Transport af sættevogne, sagsnummer TS10500-00241", dok.nr.: 6094490 med følgende bilag:
 - "Examination Statement HR" fra RailX, (uvildig fagekspert), dok.nr.: 6094491.
- E-mail af den 10. januar 2019 fra Hector Rail, "Hector Rail fremsender opdateret kontrolprocedure," dok.nr.: 6095625 med følgende bilag:
 - "5.06.002 lastsäkring av intermodala enheter, version 1901."

- E-mail af 9. januar 2019 fra Hector Rail "SV: Transport af sættevogne, sagsnummer TS10500-00241", dok.nr.: 6091541 med følgende bilag:
 - "Checklista intermodala enheter utg. 3", dok.nr.: 6091543
 - "5.06.002 Lästsikring av intermodala enheter", dok.nr.: 6091542.
- E-mail af 8. januar 2019 fr Hector Rail AB, "Hector Rails ansøgning af dokumentation", dok.nr.: 6081025 med følgende bilag:
 - "Checklista intermodala enheter utg 3", dok.nr.: 6081026.
- E-mail af den 8. januar 2019 fra Hector Rail AB, "Hector Rail: fremsender dokumentation", dok.nr.: 6081581 med følgende bilag:
 - "5.05.001. utbildningsplan i lastsäkring av intermodala enheter" ,dok.nr.: 6081585.
 - "2014-09-19_133_Roberth Gustafsson_LIE", dok.nr.: 6081584.
 - "Lastsäkring af intermodala enheter", dok.nr.: 6081582
- E-mail af 8. januar 2019 fra Hector Rail AB, "Hector Rail: Dokumentation nr. 2 (bilag gemt særskilt", dok. nr. 6081603 med følgende bilag:
 - "WG: regulation Germany for technical control of trailer wagons and trailers loaded on rail", dok. Nr. 6081706
- E-mail af 8. januar 2019 fra Hector Rail AB, "Hector Rail: Dokumentation 3 (bilag gemt særskilt), WG mail af 8. januar 2019 kl. 15.02", dok. nr. 6081606, med følgende bilag:
 - "VDV 758 – bilag 1 til WG mail 8. januar 2019 kl. 15.02", dok. nr. 6081714
 - "AVV Anlage 9 EN – bilag 2 til WG mail af 8. januar 2019 kl. 15.02", dok nr. 6081716
 - "AVV Anlage 9 DE – bilag 3 til WG mail af 8. januar 2019 kl. 15.02", dok. nr. 6081720

Hjemmel:

Afgørelsen udstedes med hjemmel i jernbaneloven § 75, stk. 1.

Med venlig hilsen

Claus René Pedersson
Kontorchef

CFL Cargo Danmark ApS
Att.: Sikkerhedschef Dennis Larsen
Industrivej 4 D
DK – 6330 Padborg

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Sagsnr.: TS10500-00242
Dato: 14-01-2019

Afgørelse om ophævelse af forbud

Afgørelse:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (herefter styrelsen) har truffet afgørelse om ophævelse af forbud til CFL Cargo Danmark ApS (herefter CFL Cargo) om transport af sættevogne læsset på "lommevogne", som blev udstedt den 8. januar 2019.

Fra modtagelsen af denne afgørelse kan CFL Cargo genoptage transport af sættevogne læsset på lommevogne gennem Danmark.

Begrundelse:

Styrelsen har vurderet, at CFL Cargo ved fremsendt dokumentation (se sagens oplysninger), har opfyldt forbuddets 4 betingelser for ophævelse af samme jf. nedenfor.

1. Beskrivelse af kontrollen for korrekt montering og sikring af, at kongetappen er korrekt låst fast i skammel/saddel:

CFL Cargo har fremsendt en procedure for kontrol af skammel, lås og korrekt læsning af sættevogne i lommevogne (Procedure nr. 03-2019-01-08). Proceduren er ny, men TX Logistik, der foretager læsning og losning på vegne af CFL Cargo har altid haft lignende procedure for denne kontrol. Eneste forskel er nu, at der er krav fra CFL Cargo om, at frekvensen af kontrollen øges og derfor skal udføres hver gang.

CFL Cargo har redegjort for, at de ikke foretager læsning og losning, men at det udføres af TX Logistik efter kontrakt ved terminalen i Padborg.

Endvidere har CFL Cargo redegjort for, at hastigheden ikke overstiger 40 km/t for det omhandlede materiel.

Herudover har CFL Cargo fremsendt procedure for godseftersyn (NR 07-2014-01-28 Godsvognseftersyn – procedure –

2018-02-10) samt oplyst, at der foreligger uddannelse, herunder efteruddannelsesplaner for deres personale omkring klaringsprocedurer.

2. Dokumentation for at en uvildig fagekspert har vurderet kontrolmetoden og fundet den tilstrækkelig for at sikre, at "kongetappen" er korrekt låst fast i skammel/saddel:

Styrelsen har lagt til grund, at den uvildige fagekspert (Otto Heinrich Rentschler) i sin vurdering har beskrevet, at kontrolprocedurerne opfylder kravene der skal sikre, at sættevognene er læsset og fastlåst på "lommevognene".

Herudover redegør han for, at for at kontrolproceduren skal fungere, er det et krav, at de involverede aktører er uddannet og får efteruddannelse løbende ift. det job de udfører og dermed også den kontrol de skal forestå.

Herudover har han oplyst, at implementering af procedurerne bør overvåges som minimum ved stikprøver af CFL Cargo hos TX Logistik.

Det er desuden vigtigt, at det tog, som CFL Cargo overtager fra TX Logistik eller andre bør overvåges stikprøvevis, for at sikre at procedurerne virker.

3. Redegørelse for fageksperts kompetencer:

Ud fra den fremsendte dokumentation er styrelsen orienteret om, at den uvildige fagekspert har egen ingeniør virksomhed med speciale i togvogne og har dokumenteret at have de fornødne kompetencer.

Den pågældende fagekspert er uafhængig af CFL Cargo.

4. Dokumentation for hvordan kontrollen er indarbejdet i CFL Cargos sikkerhedsledelsessystem:

CFL Cargo har oplyst, at de i deres sikkerhedsledelsessystem har identificeret sikkerhedskritiske processer, som gør, at de løbende foretager interne inspektioner af procedurerne i forhold til deres risikoprofil.

For netop at sikre, at den nye kontrolprocedure (Procedure nr. 03-2019-01-08) ikke kun implementeres i CFL Cargos sikkerhedsledelsessystem, er proceduren sendt til øverste sikkerhedsansvarlige hos TX Logistik.

På den baggrund vurderer styrelsen, at kontrolprocedurerne på betryggende vis er implementeret i CFL Cargos sikkerhedsledelsessystem.

Sagens oplysninger:

- E-mail fra CFL Cargo af 8. januar 2019, "TS10900-00055" med dokumentation for fageksperts kompetencer, dok. nr. 6081755 med følgende bilag:
 - Anschlussbahneriter, dok. nr. 6081756
 - Lebenslauf Stand 05.2018, dok. nr. 6081757
 - EBL-Zeugnis g, dok. nr. 6081758
 - Ingenieurseugnis, dok. nr. 6081759
- E-mail fra CFL Cargo af 9. januar 2019, "TS10500-00242" med dokumentation for procedurer m.v., dok. nr. 6092230 med følgende bilag:
 - TS10500-00242 TBSt forbud lommevogne, dok. nr. 6092231
 - AW Procedure for checking the correct positioning and locking of Kingpin in Seat, dok. nr. 6094133
 - Mail – Procedure for checking the correct positioning and locking of Kingpin in Seat, dok. nr. 6094114
 - NR 03-2019-01-08 Jernbanesikkerhed – procedure for control af korrekt placering samt læsning af Kingpin i skammel-stol, dok. nr. 6094108
 - Re Approval of procedure at CFLDK, dok. nr. 6094101
 - Skærbillede 2019-01-09 kl. 15.12.06, dok. nr. 6093645
- E-mail fra CFL Cargo af 10. januar 2019, "Re: TS10500-00242, forbud mod transport af sættevogne læsset på lommevogne", dok. nr. 6094294
- E-mail fra CFL Cargo af 14. januar 2019, "Re: TS10500-00242, forbud mod transport af sættevogne læsset på lommevogne", dok. nr. 6099353, med følgende bilag:
 - TS10500-00242, dok. nr. 6099354
 - NR 07-2014-01-28 Godsvognseftersyn – procedure – 2018-02-10
 - Sicherheitsbewertungsbericht_Verladung_von_Sattelaufliegern_auf_Taschenwagen_Nr. 2019_01_01
 - Skærbillede 2019-01-13 kl. 17.16.21
 - Skærbillede 2019-01-13 kl. 17.17.47
- E-mail fra CFL Cargo af 14. januar 2019 "Endelig rapport fra fagekspert: TS10500-00242, forbud mod transport af sættevogne læsset på lommevogne", dok. nr. 6103645 med følgende bilag:

- Sicherheitsbewertungsbericht_Verladung_von Satte-
laufliegern_auf_Taschenwa-
gen_Nr._2019_01_01_Rev. 2, dok. nr. 6103646

Hjemmel:

Afgørelsen udstedes med hjemmel i jernbaneloven § 75, stk. 1.

Med venlig hilsen

Claus René Pedersson
Kontorchef

DB Cargo Scandinavia A/S
Spotorno Alle 12
2630 Taastrup
Att.: Jan Seiling Augustensen

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Sagsnr.:TS10500-00244
Dato:17-01-2019
Sagsbehandler: CABD

Afgørelse om ophævelse af forbud

Afgørelse:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (herefter styrelsen) har truffet afgørelse om ophævelse af forbud til DB Cargo Scandinavia A/S om transport af sættevogne læsset på "lommevogne", som blev udstedt den 8. januar 2019.

Fra modtagelsen af denne afgørelse kan DB Cargo Scandinavia A/S genoptage transport af sættevogne læsset på lommevogne gennem Danmark.

Begrundelse:

Styrelsen har vurderet, at DB Cargo Scandinavia A/S, ved fremsendt dokumentation (se sagens oplysninger) af 16. januar 2019 og 17. januar 2019, har opfyldt forbuddets 4 betingelser for ophævelse af samme, jf. nedenfor.

1. Beskrivelse af kontrollen for korrekt montering og sikring af, at kongetappen er korrekt låst fast i skammel/saddel:

DB Cargo Scandinavia A/S har fremsendt en intern beskrivelse (dokument nr. TSR 014: (TVE), udgave 2, dokument nr. TSR 015: (LTE), udgave 2 og dokument nr. 36-2019:), af 16. januar 2019, som beskriver, hvordan tekniske vogn eftersyn skal foretages, hvordan læsseteknisk eftersyn skal foretages samt vogn teknisk instruks.

Derudover har DB Cargo Scandinavia A/S i brev af 16. januar (fremsendt i E-mail kl. 18:30) oplyst at DB Cargo vil foretage en ekstraordinær kontrol af alle vogne med en "test kingpin", og at virksomheden efter 2 måneder vil evaluere resultatet heraf. Styrelsen beder venligst om at blive orienteret om resultatet heraf, når det foreligger.

2. Dokumentation for at en uvildig fagekspert har vurderet kontrolmetoden og fundet den tilstrækkelig til at sikre, at "kongetappen" er korrekt låst fast i skammel/saddel:

Styrelsen har lagt til grund, at den uvildige fagekspert (Staffan Rittgård, Rail-X AB) i sin vurdering har beskrevet, at kontrolprocedurerne opfylder kravene, der skal sikre, at sættevognene er læsset og fastlåst på "lommevognene".

3. Redegørelse for fageksperts kompetencer:

Ud fra den fremsendte dokumentation er styrelsen orienteret om, at den uvildige fagekspert er en del af en certificeret ECM og derigennem har dokumenteret at have de fornødne kompetencer.

Det er oplyst, at DB Cargo ikke har forretning med Rail X AB.

4. Dokumentation for hvordan kontrollen er indarbejdet i DB Cargo's sikkerhedsledelsessystem:

Det fremgår af dokumenterne TSR 014 og TSR 015, at disse dokumenter er en del af virksomhedens sikkerhedsledelsessystem. Derudover er der fremsendt dokumentation (dokument nr. B-007-01, udgave 3, gyldig fra 07.09.2018, dokument nr. C-007-56, udgave 1, gyldig fra 23.11.2017 og dokument nr. C-700-11, udgave 2, gyldig fra 01.03.2018) for, at virksomheden har regler for personaleuddannelse og efteruddannelse. Dokumentationen beskriver: styring af uddannelser med jernbansikkerhedsmæssigt indhold, togklargøringsuddannelsen samt repetitionsuddannelse i sikkerheds- og materielteknik.

Derudover har DB Cargo Scandinavia A/S i E-mail, dokumenteret at de medarbejdere, som skal udføre VTE og VTL efter de nye regler, er blevet undervist i de nye regler.

Sagens oplysninger:

- E-mail af den 16. januar 2019 fra DB Cargo Scandinavia A/S, "DB Cargo fremsender dokumentation: Sagsnr.: TS 10900-00055 – forbud mod transport af sættevogne læsset på "lommevogne", sagsnummer TS10500-00244", dok.nr.: 6118685 med følgende bilag:
 - "C-007-11 Repetitionsuddannelse i sik. Og mat.teknik", dok.nr.: 6118694.
 - "C-007-56 1Togklargørerruddannelsen", dok. nr.: 6118693
 - "B-007-01 Styring af udd. Med jernbanesikkerhedsmæssigt indhold", dok.nr.: 6118692
 - "Vogn teknisk instruks 36-2019", dok.nr.: 6118691
 - "TSR 015 Læseteknisk eftersyn LTE", dok.nr.:6118690

- "TSR 014 Teknisk vogn eftersyn TVE", dok.nr.: 6118688
 - "B19-006 Statement", dok.nr.: 6118687
 - "Brev vedr. forbud mod transport af sættevogne læsset på "lommevogne", dok.nr.: 6118686
-
- E-mail af den 17. januar 2019 fra DB Cargo Scandinavia A/S, "dokument C-007-11 - Repetitionsuddannelse i sikkerhed og materielteknik", dok.nr.: 6119514
 - E-mail af den 17. januar 2019 fra DB Cargo Scandinavia A/S, "Styrelsen afventer derfor dokumentation for, at personalet er blevet instrueret i de nye procedurer", dok.nr.: 6119658
 - E-mail af den 17. januar 2019 fra DB Cargo Scandinavia A/S, "DB Cargo - oplyser, at de første medarbejdere igennem instruktionen af TSR 14, TSR 15 og VTI 36-2019", dok.nr.: 6121383 med følgende bilag:
 - "19011713_51_40", dok.nr.: 6121384

Hjemmel:

Afgørelsen udstedes med hjemmel i jernbanelovens § 75, stk. 1.

Med venlig hilsen

Claus René Pedersson
Kontorchef

Green Cargo AB
Att.: Erik Hedlund
Box 39
S-171 11 Solna

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Sagsnr.: TS10500-00245
Dato: 23-01-2019

Afgørelse om ophævelse af forbud

Afgørelse:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (herefter styrelsen) har truffet afgørelse om ophævelse af forbud til Green Cargo AB om transport af sættevogne læsset på "lommevogne", som blev udstedt den 8. januar 2019 og forlænget den 22. januar 2019.

Fra modtagelsen af denne afgørelse kan Green Cargo AB genoptage transport af sættevogne læsset på "lommevogne" gennem Danmark.

Begrundelse:

Styrelsen har vurderet, at Green Cargo AB ved fremsendt dokumentation (se sagens oplysninger), har opfyldt forbuddets 4 betingelser for ophævelse af samme, jf. nedenfor.

1. Beskrivelse af kontrollen for korrekt montering og sikring af, at "kongetappen" er korrekt låst fast i skammel/saddel:

Green Cargo AB har fremsendt ny kontrolprocedurer, som er gyldig fra 21. januar 2019 (C 84-32 A Skadekatalog Trailervagnar).

2. Dokumentation for at en uvildig fagekspert har vurderet kontrolmetoden og fundet den tilstrækkelig til at sikre, at "kongetappen" er korrekt låst fast i skammel/saddel:

Styrelsen har lagt til grund, at den uvildige fagekspert i udtalelse dateret 10. januar 2019 vurderer, at den nye procedure C 84-32 A, der er et tillæg til det privatretlige internationale aftalekompleks "GCU" (General Conditions of Use), giver sikkerhed for at kontrollen udføres på passende vis.

3. Redegørelse for fageksperts kompetencer:

Ud fra den fremsendte dokumentation er styrelsen orienteret om, at den uvildige fagekspert Staffan Rittgård er en del af en certificeret ECM Rail-X, og derigennem har dokumenteret at have de fornødne kompetencer.

Det er oplyst, at Rail-X er uvildig i forhold til Green Cargo.

4. Dokumentation for hvordan kontrollen er indarbejdet i Green Cargos sikkerhedsledelsessystem:

Styrelsen har set at den nye kontrolprocedure, som er gældende fra 21. januar 2019 på både svensk og tysk er udgivet i Green Cargo Abs dokumentsystem. Herudover har Green Cargo AB dokumenteret, at medarbejderne er orienteret om den nye kontrolprocedure via deres interne instruktørportal.

Green Cargo AB har desuden oplyst, at den nye kontrolprocedure også anvendes af deres samarbejdspartner Lineas under transporten fra Belgien til Padborg.

Ved kontrol i Sverige, er det terminaloperatøren der først udfører kontrol og derefter Green Cargo AB.

Sagens oplysninger:

- E-mail af 14. januar 2019 fra Green Cargo AB, "Green Cargo – Ans. om ophævelse af forbud – Dispensation - Ansökan om upphävande af förbud TS10900-00055", dok. nr. 6107162 med følgende bilag:
 - "C 84-32 A Skadekatalog Trailervagnar utg. 1", dok. nr. 6107165
 - "Utlåtande Instr Säk kontroll – GC", dok nr. 6107163
- E-mail af 18. januar 2019 fra Green Cargo AB, "SV: Ansökan om upphävande af förbud TS10500-00245", dok. nr. 6136362 med følgende bilag:
 - "C 84-32 A Skadekatalog Trailervagnar utg. 1", dok. nr. 6136364
 - "C 84-32 A Skadekatalog Trailervagnar tysk version utg1", dok. nr. 6136363
- E-mail af 22. januar 2019 fra Green Cargo AB med svar på styrelsens spørgsmål, "SV: Ansökan om upphävande af förbud TS10500-00245", dok nr. 6136411 med følgende bilag:
 - "Kvittering c 84-32 a", dok nr. 6136412
- E-mail af 23. januar 2019 fra Green Cargo AB med svar på styrelsens yderligere spørgsmål, "SV: Ansökan om upphävande af förbud TS10500-00245", dok. nr. 6139042

Hjemmel:

Afgørelsen udstedes med hjemmel i jernbanelovens § 75, stk. 1.

Med venlig hilsen

Claus René Pedersson
Kontorchef

Tilsynsrapport

DB Cargo Scandinavia A/S

Opfølgning, Sikkerhedscertifikat Jernbanevirksomhed

Gennemført den 8. januar 2020

Sagsnr.: TS1080204-00152

Rapportdato: 31. januar 2020

Baggrund, formål og omfang

DB Cargo Scandinavia A/S (herefter kaldet DB Cargo) har opnået sikkerhedscertifikat (A og B) i henhold til kravene i bekendtgørelse 14 af 4. januar 2007 med gyldighed til den 20. februar 2023. Den 8. januar 2020 gennemførte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tilsyn på dele af DB Cargos sikkerhedsledelsessystem.

Formålet med dette tilsyn var at følge op på, om DB Cargo har et sikkerhedsledelsessystem, der fortsat lever op til kravene i bekendtgørelse 14.

Ved tilsynet havde Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fokus på DB Cargos sikkerhedsledelsessystems håndtering af ulykker, hændelser og forløbere til ulykker.

Derudover blev risikoprofil, interne tilsyn og ledelsens evaluering berørt på tilsynet.

Konklusion

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen konstaterede ved tilsynet, at DB Cargo har håndteret de tre ovennævnte hændelser på tilfredsstillende vis og ifølge retningslinjerne i virksomhedens sikkerhedsledelsessystem. Styrelsen vurderer endvidere, at DB Cargo generelt har fokus på at sikre en høj jernbanesikkerhed.

Styrelsen anerkender, at virksomheden har påbegyndt et arbejde med at transformere sikkerhedsledelsessystemet til en ny platform, der skal gøre det lettere at bruge og vedligeholde i dagligdagen. Dette arbejde må dog ikke skygge for nødvendig vedligeholdelse af det eksisterende sikkerhedsledelsessystem.

Tilsynet medførte 5 bemærkninger angivet i de respektive afsnit i rapporten.

Tilsynsgrundlag

- Jernbaneloven, lov nr. 686 af 27/5/2015, med senere ændringer
- Bekendtgørelse nr. 14 af 4/1/2007 om sikkerhedscertifikat til jernbanevirksomheder, med senere ændringer
- Dele af DB Cargos sikkerhedsledelsessystem.

Deltagere ved tilsynet

Fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen:

Ledende auditor:	Nina Lauvring
Medauditor:	Jan Persson
Observatør	Suraya Ali Nagy

Observationer og konklusioner ved tilsynet

Observationer, delkonklusioner og reaktioner vedrørende tilsynets emner er beskrevet i det følgende. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens reaktioner omfatter afvigelser og bemærkninger.

Bemærkninger er forhold hvor styrelsen har fundet, at der ikke er fuld overensstemmelse mellem det observerede og tilsynsgrundlaget, men som på tilsynet ikke blev klassificeret som en afvigelse. Virksomheden kan forvente, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil tage disse forhold op til fornyet vurdering ved senere tilsyn.

Risikoprofil og væsentlige aktiviteter

Bekendtgørelse 14, §§ 12 og 19.

Vurdering og observationer

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at DB Cargos risikoprofil er opbygget med en logisk struktur, og at DB Cargo holder profilen opdateret. Styrelsen konstaterede dog, at risikoprofilen er opbygget med udgangspunkt i kravelementerne i bek. 147 og ikke i virksomhedens aktiviteter, se bemærkning 1. Styrelsen kunne endvidere konstatere at risikoprofilens barrierer var blevet opdateret med de ændringer, som var genereret på baggrund af en indtruffet hændelse.

Øvrige observationer:

- DB Cargo oplyste, at de styrer opdateringen af risikoprofilen vha. en opdateringsplan beskrevet i en procedure. DB Cargo oplyste endvidere, at virksomheden har planer om at ændre denne proces, så det i højere grad end i dag bliver den enkelte manager, der har ansvaret for at levere input til opdateringen af risikoprofilen.
-

Reaktioner

Bemærkning 1:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen konstaterede, at DB Cargos risikoprofil er struktureret efter kravelementerne i bek. 147 og ikke efter DB Cargos aktiviteter, selvom aktiviteter var indeholdt i risikoprofilen. DB Cargo kunne ikke på tilsynet dokumentere, at alle aktiviteter var omfattet af risikoprofilen.

DB Cargo skal sikre at alle virksomhedens aktiviteter er omfattet af risikoprofilen.

Dokumentation

- A-003-01 DB Cargo risikoprofil, udgave 3, gyldig fra 07-01-20
- C-003-01 DB Cargo risikoprofil, Excel-fil. Senest gemt 08-01-2020
- B-003-01 Flowchart over aktiviteter, 01-11-2016 senest gemt 19-11-2019
- ID 10-014 og ID 10-015 Fejl på skammel (Kombi), TSR 16 er tilføjet
- ID 11-003, hændelse Kollision

Håndtering af sikkerhedsmæssige forhold

Bekendtgørelse 14, § 23.

Vurdering og observationer

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer overordnet, at DB Cargo har beskrevet en fornuftig proces for håndtering af ulykker og forløbere til ulykker og at processen følges i praksis. Ved alvorlige ulykker sikrer DB Cargos sikkerhedsledelsessystem, at alle relevante parter bliver hurtigt orienteret, og at der iværksættes de relevante korrigerende handlinger.

Dog konstaterede styrelsen også, at beskrivelserne i sikkerhedsledelsessystemet ikke er tydelige ift. krav til årsagsanalyse af hændelser, jf. bemærkning 2.

Styrelsen så også på DB Cargos interne tilsyn med togklargøring og konstaterede, at der ikke i alle tilfælde følges tilstrækkeligt hurtigt op over for tilsynsførende, der ikke har udfyldt dokumentationen fra tilsynet korrekt, jf. bemærkning 3.

Endvidere konstaterede styrelsen, at dokumenter i sikkerhedsledelsessystemet ikke i alle tilfælde var opdaterede, jf. bemærkning 4.

Øvrige observationer:

Hændelser

- Styrelsen konstaterede, at det i hændelsesregistret for hver af de tre hændelser, jf. side 2, var foretaget en kategorisering. DB Cargo bør overveje at tydeliggøre, hvornår kategoriseringen af hændelsen indenfor de tre niveauer finder sted og hvem der foretager kategoriseringen, idet det af B-010-02 alene fremgår, at det er Head of Safety & Technical Management, der afgør om en ulykke skal undersøges som niveau 1.
- DB Cargo oplyste, at der hver 14. dag blev afholdt "performance management" møder, hvor alle hændelser gennemgås.

Interne tilsyn

- Styrelsen konstaterede, at DB Cargo havde drøftet manglende afkrydsninger i tilsynsskemaer observeret i første halvår 2019, på et LM-møde.
- DB Cargo oplyste, at eventuelle fejl observeret på et tilsyn med TKG og RGF bliver håndteret øjeblikkeligt af den tilsynsførende, hvilket styrelsen bifalder.
- DB Cargo oplyste, at de – på et udfyldt afrapporteringsskema - havde konstateret at et tilsyn var blevet udført af en medarbejder fra samme enhed som tilsynsobjektet, selvom det ikke må forekomme jf. DB Cargos egne procedurer. DB Cargo oplyste endvidere, at reglen var blevet indskærpet over for relevante medarbejdere. DB Cargo kan overveje om denne uafhængighed bør attesteres i afrapporteringsskemaet for det gennemførte tilsyn.
- DB Cargo oplyste, at det fremgår af kontrakten med Carlsberg, at uregelmæssigheder altid skal meddeles DB Cargo, samt at det skal meldes til DB Cargos sikkerhedsvagt, hvis DB Cargo ikke er til stede.
- DB Cargo oplyste, at:
 - der ikke er ændret på krav til antallet af tilsyn med TKG og RGF som følge af de indtrufne hændelser og at kravet er beskrevet i dokumentet "Tilsynsplan i Danmark"
 - kvaliteten af tilsynene blev forbedret fra februar 2019

- der var indført ekstra tilsyn på TKG i en periode, og at dette var den lokale ledelses beslutning og ikke centralt styret
- det er den lokale ledelse, der planlægger og gennemfører tilsyn med TKG og RGF

Reaktioner

Bemærkning 2:

Ved tilsynet konstaterede Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at DB Cargo ikke havde gennemført årsagsanalyse på en hændelse kategoriseret i niveau tre. Styrelsen konstaterede dog også, at der var gennemført korrigerende handlinger, og at DB Cargo havde vurderet, at hændelsen var fuldt ud belyst ved de indledende undersøgelser.

Styrelsen konstaterede endvidere, at det ikke fremgår tydeligt af sikkerhedsledelsessystemet, om der skal gennemføres årsagsanalyse ved hændelser i kategorien "tre".

Styrelsen vurderer, at der skal gennemføres årsagsanalyse ved alle relevante hændelser, også næved hændelser, uagtet at sikkerhedsledelsessystemet indeholder barrierer, som anses som dækkende for hændelsen.

DB Cargo skal sikre, at beskrivelser i sikkerhedsledelsessystemet er tilstrækkeligt tydelige omkring kravet til årsagsanalyse af hændelser. Herunder kan DB Cargo overveje, at fastsætte krav om, hvor hurtigt en årsagsanalyse skal foreligge efter at hændelsen er indtruffet.

Bemærkning 3:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen konstaterede, at DB Cargo fører tilsyn med TKG (togklargører) og RGF (rangerfører). Styrelsen udtog to stikprøver på tilsynet, hvor det i det ene tilfælde konstateredes, at rapporteringsskabelonen fra tilsynet ikke var udfyldt efter hensigten, idet ikke alle afkrydsningsfelter var udfyldt (rapportering dateret 18/11-19).

DB Cargo oplyste, at evalueringen af skemaet ikke var foretaget endnu, og at DB Cargo derfor heller ikke havde reageret over for den tilsynsførende, der havde udført tilsynet.

DB Cargo skal sikre at der følges op på tilsyn, der ikke er udført korrekt inden for en rimelig tidshorisont.

Bemærkning 4:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen konstaterede, at det i gældende procedurer flere steder var beskrevet, at systemet "RiM" skulle benyttes. DB Cargo oplyste, at "RiM" var erstattet af "Tornyster".

DB Cargo skal sikre, at gældende sikkerhedsledelsessystem er opdateret og retvisende.

Dokumentation

- B-010-02 Anmeldelse af sikkerhedsmæssige hændelser i Danmark og Sverige, 09-08-2019
- Fanebladet øvrige sikkerhedsmæssige hændelser (faneblad)
- BMS number: I/06/2019/0151
- C-010-01, skabelon
- B-010-02, afsnit 4.3.1.3, Niveau-3 rapport
- B-010-01, Hændelseskategorier, udgave 1, 01-11-2016
- BMS number: I/06/2019/0138
- C-010-03, udfyldt skabelon, 21-06-2019,
- BMS number: I/06/2019/0257
- TSR 016, af 08-11-2019, udgave 2
- B-012-03, Tilsyn med TKG+ RGF, 27-02-2019, udgave 4

- C-012-07 Tilsynsplan i Danmark, 28-11-2019, udgave 3

Stikprøver

- C-012-05, Tilsynsskema – den 18-11-2019
- C-012-05, Tilsynsskema – den 09-09-2019
- Kursusbevis for 10-04-2018 dateret
- LM referat, dateret den 04-12-2019

Ledelsens evaluering

Bekendtgørelse 14, § 25.

Vurdering og observationer

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen konstaterede, at ledelsens evaluering var blevet gennemført i april 2019, samt at denne blev udført én gang årligt. Styrelsen konstaterede dog også, at referatet af ledelsens evaluering ikke var fyldestgørende, se bemærkning 5.

Øvrige observationer:

- Oplægget til ledelsens evaluering omhandlede blandt andet også status på mål, og det fremgik at flere mål ikke var nået. Dette var der taget stilling i referatet.

Reaktioner**Bemærkning 5:**

DB Cargo fremviste oplæg og referat af senest gennemførte ledelsens evaluering. Af oplægget fremgik det blandt andet at ikke alle interne audits var gennemført. Det fremgik ikke af referatet, hvordan ledelsen havde forholdt sig til dette.

DB Cargo skal sikre, at alle relevante emner behandles på ledelsens evaluering og at resultatet dokumenteres.

Dokumentation

- Minutes of the Management Meeting on 9th April 2019
- Safety Management Meeting 9th of April 2019
- PowerPoint, Ledelsens evaluering, safety performance 2018 and Safety Target 2019
- Præsentation af nyt SLS, 2 klik væk

Rapportdato: 31. januar 2020

Ledende auditor

Nina Lauvring

Medauditor

Jan Persson





**Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V**

**tilsyn@tbst.dk
www.tbst.dk**

Tilsynsrapport

DB Cargo Scandinavia A/S

Opfølgning, Sikkerhedscertifikat Jernbanevirksomhed

Gennemført d. 24. og 25. juni 2020

Sagsnr.: TS1080204-00181

Rapportdato: 13. oktober 2020

Baggrund, formål og omfang

DB Cargo Scandinavia A/S (herefter kaldet DBCS) har opnået sikkerhedscertifikat (A + B) i henhold til kravene i bekendtgørelse 14 af 4. januar 2007 med gyldighed til den 14. februar 2023. Den 24. og 25. juni 2020 gennemførte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tilsyn på dele af DBCS's sikkerhedsledelsessystem.

Formålet med dette tilsyn var at følge op på, om DBCS har et sikkerhedsledelsessystem, der fortsat lever op til kravene, herunder hvorledes procedurer som er opdateret i forbindelse med JNS Urgent Procedure er implementeret i virksomheden.

Det gennemførte tilsyn havde fokus på arbejdsgange og procedurer i forbindelse med klarlægning, læsning, aflæsning og de kontroller der gennemføres af vogne og skamler som indgår i "øltog". Tilsynet blev foretaget på de to lokationer, hvor DBCS håndterer "øltog"

Det valgte fokusområde skal ses som opfølgning på tiltag som er iværksat i forlængelse af ulykken den 2. januar 2019, hvor en trailer faldt af en lommevogn.

Konklusion

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan på baggrund af tilsynet konkludere, at DBCS har engagerede medarbejdere som håndterer arbejdsgange i forbindelse med læsning, aflæsning samt de kontroller som skal gennemføres på vogne og skamler tilfredsstillende.

Inden tilsynet havde styrelsen modtaget dokumenter fra DBCSs sikkerhedsledelsessystem, som vedrører de aktiviteter som tilsynet omhandlede. Det er styrelsens vurdering af DBCS har indarbejdet anbefalingerne fra JNS Urgent Procedure tilfredsstillende.

Styrelsen kunne ved tilsynet konstatere, at de beskrevne procedurer og instruktioner der relaterer sig til håndtering af "øltog" overordnet blev fulgt.

Ved tilsynet kunne det konstateres, at de kontroller som er indført f.eks. togklarlægningseftersynet er effektive i forhold til at sikre, at toget inden afgang er kontrolleret af anden person end den som har gennemført læsning, da der blev foretaget justeringer og rettet fejl ved gennemgangen. DBCS skal sikre at fejl som findes i driften indmeldes ens, hvilket resulterede i en afvigelse.

Samlet set er det styrelsens indtryk, at DBCS generelt har fokus på at sikre en høj grad af sikkerhed, og at de medarbejdere der eksekverer procedurerne udfører arbejdet sikkert. Dog bør DBCS sikre, at indmeldinger af fejl fra driften beskrives tydeligere i sikkerhedsledelsessystem således at indmeldinger kan anvendes til forbedring af sikkerheden, herunder opfølgning over for f.eks. Carlsberg. Ligeledes bør DBCS sikre at aftale med Carlsberg underskrives af begge parter.

Tilsynsgrundlag

- Jernbaneloven, lov nr. 686 af 27/5/2015, med senere ændringer
- Bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007 om sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet, med senere ændringer
- Dele af DBCSs sikkerhedsledelsessystem

Lokationer besøgt ved tilsynet

Den 24. juni 2020:

- DB Cargo Scandinavia A/S, Indre Ringvej 31, 7000 Fredericia
- Carlsberg terminal, Vestre Ringvej 111, 7000 Fredericia

Den 25. juni 2020:

- DB Cargo Scandinavia A/S, Høje Taastrup Terminal, Estlandsvej Alle 10, 2630 Høje Taastrup

Deltagere ved tilsynet

Fra DBCS:

Fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen:

Ledende auditor: Susanne Nielsen
Medauditor: Jan Persson
Fagspecialist: Laila Malekides (Deltog ved tilsynet i Fredericia)

Observationer og konklusioner ved tilsynet

Observationer, delkonklusioner og reaktioner vedrørende tilsynets emner er beskrevet i det følgende. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens reaktioner omfatter afvigelser og bemærkninger.

Afvigelser er forhold hvor styrelsen har vurderet, at der ikke er overensstemmelse mellem det observerede og tilsynsgrundlaget. Virksomheden skal udarbejde årsagsanalyse og fremsende handlingsplan for håndtering af afvigelser, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil følge op på virksomhedens håndtering af afvigelser. Afvigelser skal lukkes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen før virksomheden kan anse afvigelser for afsluttet.

Bemærkninger er forhold hvor styrelsen har fundet, at der ikke er fuld overensstemmelse mellem det observerede og tilsynsgrundlaget, men som på tilsynet ikke blev klassificeret som en afvigelse. Virksomheden kan forvente, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil tage disse forhold op til fornyet vurdering ved senere tilsyn.

Observationer ved tilsynet**Fredericia**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer på baggrund af stikprøver og interview af medarbejdere, at DBCS i Fredericia følger egne procedurer og instruktioner for klargøring, læsning samt de kontroller der gennemføres af vogne og skamler.

Styrelsen kunne ved tilsynet konstatere, at der ikke blev fundet nogen fejl på vogne eller skamler f.eks. blev revision af vogne og skamler kontrolleret ved gennemgang. Ved tilsynet kunne styrelsen dog konstatere, at fejlmeldinger foretages forskelligt f.eks. indmeldes fejl i forbindelse med TVE ved anvendelse af fejlmeldeseddel, mens fejl konstateret ved LTE og TKE indmeldes til formand. Det fremgår ikke tydeligt af sikkerhedsledelsessystem, hvordan indmeldinger af fejl fra driften skal indmeldes. Ligeledes var fejlmeldeseddel ikke dokumentstyret. Forholdet gav anledning til **afvigelse 1**.

Ved tilsynet i Fredericia så styrelsen ikke aflæsning af vogne. Aflæsning af trailer foretages af medarbejdere fra Carlsberg når toget ankommer. DBCS oplyser at medarbejdere hos Carlsberg er instrueret i procedure for aflæsning, herunder anvendelse af udløser af lås på skammel. Ligeledes skal Carlsberg indmelde evt. fejl som registres under aflæsning til DBCS, f.eks. hvis en trailer løftes af lommevogn uden at låsen i skamlen er løsnet. Der foreligger kun dokumentation for aflæsning hos Carlsberg såfremt der er registreret fejl ifm. aflæsning. Aftale med Carlsberg om aflæsning, uddannelse og indmelding af fejl er fastholdt i aftale, som dog ikke ved tilsynet var underskrevet af Carlsberg, hvilket styrelsen vil følge op på ved kommende tilsyn. Styrelsen har fastholdt dette i **bemærkning 1**.

Ved tilsynet fremviste DBCS en oversigt over medarbejdere, som viste hvilke funktioner den enkelte medarbejder kan varetage. Der blev ved tilsynet ikke set på dokumentation for opfyldelse af kompetencer, hvilket styrelsen vil følge op på ved kommende tilsyn.

Styrelsen har ud fra stikprøver på arbejds gange som udføres i forbindelse med aflæsning, læsning og kontroller i Fredericia registreret følgende observationer. Observationer er gjort på Carlsbergs terminal i Fredericia, og er beskrevet i den rækkefølge styrelsen havde mulighed for at se de forskellige aktiviteter.

Læsning af vogne:

På Carlsbergs terminal var to funktioner tilstede, en person til betjening af læssetruck og en anhugger (anviser). Styrelsen kunne konstatere, at anhuggeren jf. procedure LTE (TSR 015) inden læsning kontrollerede skamleens lås samt under læsning guidede truckføreren således at traileren blev placeret korrekt i skamlen.

Under læsning placerede anhuggeren sig så placering af traileren i skamlen kunne overvåges samt således at truckføreren kunne se de tegn som anhuggeren benyttede ifm. placering af traileren i skamlen. Anhuggeren kontrollerede efter placering af traileren i skamlen, at låsen var gået i indgreb jf. proceduren.

Anhugger kunne ved forespørgsel fremvise de hjælpemidler som er beskrevet i proceduren f.eks. mønstre K seddel, rødt markeringsbånd og lygte. Ligeledes kunne anhuggeren reddegøre for anvendelse af disse hjælpemidler f.eks. at mønstre K påføres når der registreres fejl på skammel eller vogn. Anhugger oplyser at hvis der konstateres fejl kontaktes formand for oplysning om fejlkode, som skal fremgå af blanketten mønstre K.

Togklargøring:

Togklargøringseftersyn blev gennemført af de læssede vogne jf. procedure TKE (TSR 016). Eftersynet blev dokumenteret ved, at den som udførte klargøringseftersynet kvitterede på vognlisten. DBCS oplyser at klargøringseftersynet altid udføres af en anden person end den som har udført kontrol under læsning af vogne.

Vognteknisk eftersyn før læsning af vogne:

Vognteknisk eftersyn blev gennemført på tomme vogne jf. procedure TVE (TSR 014) inden vogne kunne læses igen. Det blev gennemført ved en visuel kontrol af alle togets lommevogne. I procedure er der mange ting der skal kontrolleres, dog var medarbejdere bevidste om hvad de skulle se efter.

Eftersynet blev gennemført at 2 hold. Overdragelsen af eftersynet fra første til næste hold foregik ved, at der på vognlisten fremgik hvilke vogne der var kontrolleret. Begge hold kvitterer for gennemført eftersyn på vognlisten. Det fremgik dog ikke af vognlisten, hvilke vogne det enkelte hold havde gennemført eftersyn på.

Kontrol af skammel blev foretaget jf. vognteknisk instruks 37-2019. Kontrollen blev foretaget ved anvendelse af "Test Kingpin". Kontrollen blev dokumenteret ved, at påføre initialer på vognlisten.

DBCS oplyste at der ikke foretages kontrol eller vedligehold af "Test Kingpin", men at den udskiftes efter behov.

Efter gennemført vognteknisk eftersyn blev dokumentationen overdraget til personale på kontor, hvilket er i overensstemmelse med proceduren, Togenes eftersyn (TSR 005).

Ved interview af medarbejdere blev tablet fremvist, hvorfra dokumenter i sikkerhedsledelsessystem kan tilgås. Ligeledes forklarede medarbejderen de opgaver der skal udføres ved de forskellige kontroller og arbejdsgange.

Høje Taastrup

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer på baggrund af stikprøver og interview af medarbejdere, at DBCS i Høje Taastrup overordnet følger procedurer for klargøring, læsning samt de kontroller der gennemføres af vogne. Dog foretages ekstra kontrol af skamler ikke helt i overensstemmelse med instruktionen, hvilket førte til **bemærkning 2**.

Ved tilsynet blev der taget stikprøver af de tog som ankom og skulle afgå, herunder blev revision af vogne og skamler kontrolleret ved gennemgang.

Styrelsen kunne ved tilsynet konstatere, at DBCS i forbindelse med f.eks. togklargøringseftersynet sikrer at evt. fejl på presenning rettes inden toget afgår. Dog blev disse fejl ikke registreret, således at DBCS kan overvåge disse og anvende dem til f.eks. opfølgning overfor Carlsberg og dermed minimere disse fejl fremover. Forholdet førte til **bemærkning 3**.

Ved tilsynet kunne styrelsen konstateres at fejl i driften indmeldes forskelligt, som det også var tilfældet i Fredericia (se under observationer for Fredericia). Forholdet gav anledning til **afvigelse 1**.

Ved tilsynet fremviste DBCS oversigt over medarbejdere, som viste hvilke funktioner den enkelte medarbejder kan varetage. Der blev ved tilsynet ikke set på dokumentation for opfyldelse af kompetencer, hvilket styrelsen vil følge op på ved kommende tilsyn.

Styrelsen har ud fra stikprøver på arbejdsgange som udføres i forbindelse med aflæsning, læsning og kontroller på terminalen i Høje Taastrup registreret følgende observationer. Observationer er beskrevet i den rækkefølge styrelsen havde mulighed for at se de forskellige aktiviteter.

Læsning af vogne:

På DBCSs kombiterminal i Høje Taastrup var to funktioner tilstede, en person til betjening af læssetruck og en anhugger (anviser).

Styrelsen kunne konstatere, at læsningen blev udført af de ovennævnte to funktioner, og at anhugger fulgte beskrivelsen i læseteknisk eftersyn (TSR 015). Det blev observeret at anhugger før læsningen blev påbegyndt kontrollerede skamlens lås og herefter placerede sig således at truckføreren kunne se de tegn som anhugger benyttede under placering af traileren i skammel på lommevognen. Ligeledes oplyste anhugger at presenninger kontrolleres

visuelt i forbindelse med læsning (Anhugger ser begge sider af traileren i forbindelse med læsningen).

Anhugger kunne ved tilsynet fremvise muster K seddel og rødt markeringbånd, som var medbragt i forbindelse med opgaven.

Efter læsning af vogn 3184 4955 756-6 kunne anhugger konstatere, at trailerbunden ikke lå helt tæt til lommevognens skammel. Anhugger vurderede at der på den ene side på ca. halvdelen af skamlen var ca. 4 mm luft mellem trailerbunden og skammel. DBCS vurderede på stedet, at forholdet ikke var af et sådant omfang, at godsvognen skulle tages ud af drift. Det kunne af vognes revisionsraster konstateres, at vedligeholdelse af henholdsvis vogn og skammel havde fulgt de påskrevne intervaller på henholdsvis 4 måneder for skamlen og 24 måneder for vognen. DBCS fulgte ved tilsynet op på revision af skamlen samt historikken. Ved afslutningsmødet oplyste DBCS, at fejlen tidligere var meldt ind og at den pågældende skammel skulle være skiftet ved seneste vedligehold. Styrelsen efterspurgte dokumentation for at DBCS har indmeldt fejl. DBCS fremviste dokumentation for at fejl på skammel tidligere var indmeldt den 28.05.2020. Ligeledes har DBCS efterfølgende fremsendt dokumentation (mail korrespondance) vedrørende den konkrete lommevogn, og af den fremgår at skamlen ved seneste vedligehold alene har fået foretaget det nødvendige vedligehold, men at lommevognen indenfor kort tid ville få skiftet skamlen.

Ankomst og aflæsning:

Ved tilsynet så styrelsen ikke modtagelse af tog ved ankomst. DBCS oplyste, at ankomsteftersynet var ok. Der var 2 medarbejdere som deltog ved dette eftersyn, dog fremgår det ikke umiddelbart nogen steder.

I forbindelse med aflæsning kontrollerede DBCS skamler, herunder at de var låst op inden aflæsning. Ligeledes blev det sikret at støtteben på Mega trailer blev slået ud.

Vognteknisk eftersyn før læsning af vogne:

Ved tilsynet blev der gennemført kontrol af skamler. Styrelsen kunne ved tilsynet konstatere, at den udførte kontrol afveg fra beskrivelsen i instruktion "Ekstra kontrol af skamler på kombivogne, nr. 37-2019", i forhold til at der i instruktionen står, at man skal løfte Kingpin efter at den er gået i indgreb for at sikre, at den ikke kan trækkes op. Styrelsen observerede at medarbejderen som udførte kontrollen ikke foretog det beskrevne løft i Kingpin testeren. Styrelsen kommenterede dette ved gennemgangen og DBCS oplyste, at det ikke var nødvendigt at foretage løft i Kingpin testeren. Styrelsen vil følge op på dette vedkommende tilsyn og derfor ledte forholdet til styrelsens **bemærkning 2**.

Af instruktion "Ekstra kontrol af skammel på kombivogne, 37-2019" fremgår, at der ved test af skammel om vinteren anvendes anden type Kingpin-tester. DBCS oplyste at dette ikke er tilfældet.

Togklargøring:

Togklargøringseftersyn blev gennemført jf. procedure TKE (TSR 016). Under togklargøringseftersynet fandt togklargøringsmedarbejderen to forhold, som blev rettet på stedet. En fejl, hvor to gardinstrammere blev efterspændt og en fejl, hvor gardinstangen ikke var anbragt korrekt. Klargøringsmedarbejderen indmelder umiddelbart ingen af fejlene. Styrelsen forespurgte, hvordan de to fundne forhold blev fastholdt i forhold til overvågning og evt. iværksættelse af korrigerende handlinger. DBCS oplyste, at fejl som korrigeres inden drift ikke skal indmeldes, da toget ikke har været i drift. Forholdt ledte til styrelsens **bemærkning 3**.

Reaktioner

Afvigelse af 24.08.2020:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen konstaterede, at DB Cargo indmelder fejl fra gennemførte kontroller i driften forskelligt ift. metode. Indmelding af fejl fra Teknisk Vogn eftersyn (TVE) foregår ved anvendelse af fejlmeldeseddel, hvor indmelding af fejl fra Læseteknisk eftersyn (LTE) og Togklargøringseftersyn (TKE) indmeldes til formanden.

Ligeledes kunne det konstateres at fejlmeldeseddel ikke indgår som et dokument i sikkerhedsledelsessystem, hvorfor det ikke sikres om gældende version anvendes.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kunne derved konstatere, at indmelding af fejl ikke er tilstrækkeligt forankret i DBCSs sikkerhedsledelsessystem. Herunder hvem der sikrer registrering samt hvordan det sikres, at de nødvendige oplysninger registreres.

Bemærkning 1:

DB Cargo bør sikre, at aftaler med sikkerhedsmæssige ydelser er underskrevet af begge parter, f.eks. aftale med Carlsberg, som skal sikre at aktiviteter i forbindelse med aflæsning af trailer ved ankomst foretages korrekt, at fejl indmeldes samt at medarbejdere hos Carlsberg er uddannet.

Bemærkning 2:

Af instruktion "Ekstra kontrol af skamler på kombivogne, nr. 37-2019" fremgår at der i forbindelse med kontrol af skammel skal løftes i Kingpin for at teste at den ikke kan trækkes op efter at låsen er gået i indgreb.

Styrelsen kunne ved tilsynet konstatere, at der ikke blev foretaget det beskrevne løft i forbindelse med kontrol af skamler i Høje Taastrup.

DB Cargo bør sikre, at der er overensstemmelse mellem den konkrete arbejdsgang på kombiterminalen i Høje Taastrup og vognteknisk instruks 37/2019.

Bemærkning 3:

Det fremgår ikke tydeligt af beskrivelser i procedurer og instruktion i DB Cargo's sikkerhedsledelsessystem, hvilke fejl i driften der skal indmeldes f.eks. fejl på en presenning som opdages og rettes i forbindelse med togklargøringseftersynet.

DB Cargo bør sikre, at forløbere til hændelser som fejl opdaget i forbindelse med f.eks. togklargøringseftersynet bliver registreret og overvåget. Således at de kan indgå som forbedringspunkt i forhold til den samlede opfølgning overfor Carlsberg.

Dokumentation (Fredericia og Høje Taastrup)

- Togenes eftersyn (TSR 005), gyldig fra 07-02-2019, udgave 2 (M)
- Teknisk vogn eftersyn TVE (TSR 14), gyldig fra 31-10-2019, udgave 4 (M)
- Læseteknisk eftersyn LTE (TSR 15), gyldig fra 31-10-2019, udgave 5 (M)
- Klargøring af tog (TSR 013), gyldig fra 13-02-2020, udgave 3 (M)
- Togklargøringseftersyn (TSR 16), gyldig fra 08-11-2019, udgave 2 (M)
- Kontrol af skamler på Kombivogne (36-2019), gyldig fra 08-11-2019, udgave 5 (M)
- Ekstra kontrol af skamler på kombivogne (37-2019), gyldig fra 08-11-2019, udgave 4 (M)
- Behandling af Carlsberg Mega Trailere, gyldig fra 10-02-2020, udgave 1 (M)
- Transport af trailere (40-2019), gyldig fra 31-10-2019, udgave 3 (M)
- Stillingsbeskrivelse for Togklargører, gyldig fra 22-01-2018, udgave 1 (M)
- Togklargørerruddannelsen (C 007-56), gyldig fra 19-11-2019, udgave 3 (M)
- Samlet oversigt Togklargørerruddannelsen, (Bilag 1, C-007-56), gyldig fra 01-09-2018, udgave 1 (M)
- Kombiterminaluddannelse godstog (Bilag 7, C 007-56), gyldig fra 16-01-2020, udgave 3 (M)
- Muster K, ikke dateret.
- Kompetencebevis.
- Vognoversigt for tog nr. 9224, dateret 20/06/24 (M)
- Vognliste, 431, 9224, Fredericia, den udfyldte som anvendes til dokumentation.
- Fejlmelding All, 2016, Fejlmeldeseddel, set på tablet, ikke dokumentstyret.

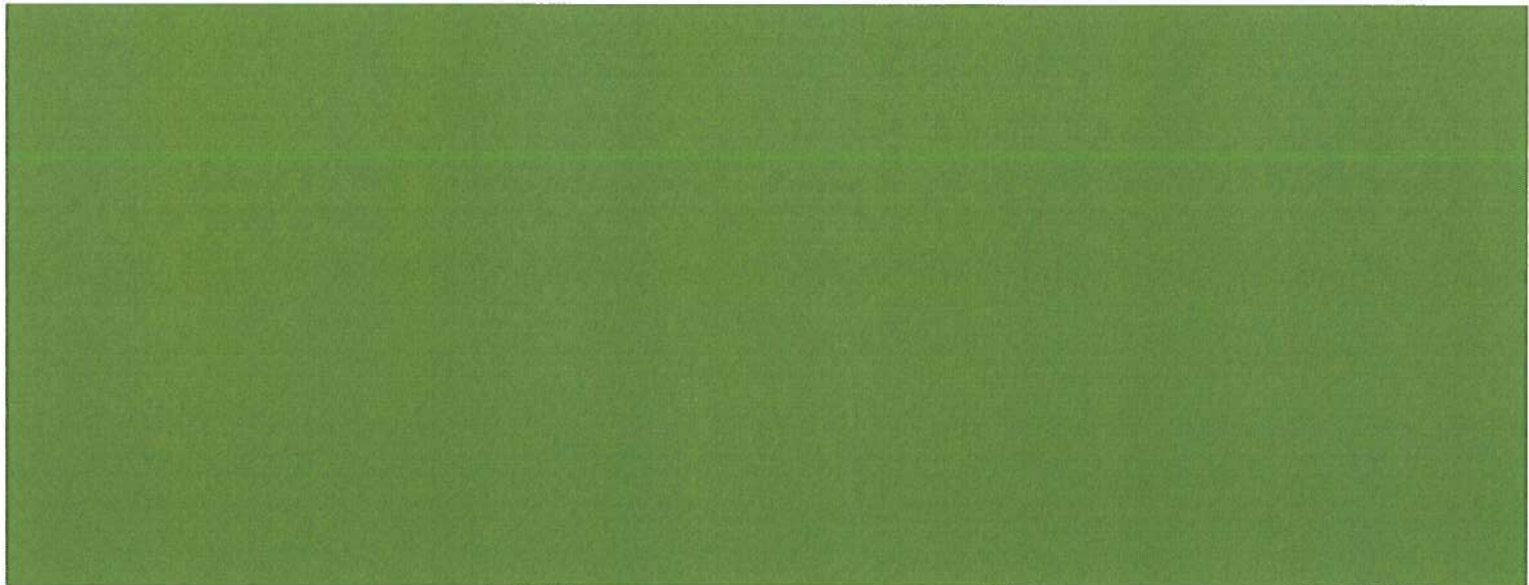
- Screen-Dump af oversigt over registreringer fra den 26.05.2020, fremgår fejl på skammel.
- Oversigt over indmeldte fejl på 3184 4955 756-6 (M).
- Mail fremsendt efter tilsynet: 31844955756-6 Stützbock tauschen, Code 6.7.1.1, modtaget fra DBCS den 13.08.2020 (M)
- Transport Agreement, no 70003, dateret 11.11.2019. (Aftale med Carlsberg).
- Mail fra DBCS til Carlsberg vedr. procedure for indmelding fejl fra eksterne, dateret 27.12.2019.
- Schadensprotokoll für güterwagen, nr. 84-045-2020 (fejlmelding af skammel) inkl. 2 billeder (M)
- Trailer BF 3991, trailer var ikke lukket korrekt.
- Trailer BF 3954, stropper strammes.
- Vogn 4955-756-6, skammel vurderes til at være skæv.
- Stikprøver af vogne fra tog nr. 9224.
- Stikprøver af vogne fra tog nr. 9223.
- Stikprøver af vogne fra tog nr. 9232.

Ledende auditor

Susanne Nielsen

Medauditor

Jan Persson



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

tilsyn@tbst.dk
www.tbst.dk



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Danish Transport, Construction and Housing Authority

Tilsynsrapport

DB Cargo Scandinavia A/S

Opfølgning, Sikkerhedscertifikat Jernbanevirksomhed

Gennemført d. 25-11-2020

Sagsnr.: TS1080204-00212

Rapportdato: 15. december 2020

Baggrund, formål og omfang

DB Cargo Scandinavia A/S (herefter kaldet DB Cargo) har opnået sikkerhedscertifikat med gyldighed til den 14. februar 2023. Det gennemførte tilsyn havde til formål at følge op på, om DB Cargo har et sikkerhedsledelsessystem, der fortsat lever op til kravene (se tilsynsgrundlag).

Ved tilsynet blev der taget udgangspunkt i en generel opfølgning på sikkerhedsledelsessystemet med fokus på:

- Håndtering af hændelser.
- Kompetencer.
- Overvågning.
- Opfølgning på tidligere bemærkninger.

Derudover vurderede Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i løbet af tilsynet om tidligere meddelte bemærkninger var håndteret af DB Cargo, og dermed kunne lukkes.

Samlet konklusion

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil indledningsvis anerkende, at DB Cargo har valgt en softwarebaseret løsning til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem som understøtter dokumentstyringen af sikkerhedsledelsessystem.

Styrelsen kunne dog ved tilsynet konstatere at DB Cargo ikke i alle tilfælde sikrer systematikken og at alle aktiviteter fastholdes i sikkerhedsledelsessystemet. Ved tilsynet konstaterede styrelsen eksempelvis, at sammenhæng mellem kompetencekrav og kompetencevurderinger ikke var tydelig, herunder hvilke uddannelser der blev stillet krav om samt at arkivering af kommunikation ifm. håndtering af hændelser og kommunikation af udarbejdet sikkerhedsrapport ikke var beskrevet i sikkerhedsledelsessystemet.

Ligeledes havde DBCS ikke foretaget en systematisk opfølgning på de bemærkninger, som styrelsen ved tidligere tilsyn havde meddelt.

Styrelsen kunne ved tilsynet konstatere, at DB Cargo har fastholdt gennemførelse af de driftsvendte tilsyn under COVID-19.

Styrelsen meddelte på det afslutningsmødet 3 bemærkninger.

Tilsynsgrundlag

- Jernbaneloven, lov nr. 686 af 27/5/2015, med senere ændringer
- Bekendtgørelse nr. 14 af 4. januar 2007

Lokation(er) besøgt ved tilsynet

- DB Cargo Scandinavia A/S, Sportorno Allé 12, 2630 Taastrup

Deltagere ved tilsynet

Fra DB Cargo:

Fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen:

Ledende auditor:

Susanne Nielsen

Medauditor:

Jan Persson

Reaktioner givet på baggrund af tilsynet

Afvielser er forhold hvor styrelsen har vurderet, at der ikke er overensstemmelse mellem det observerede og tilsynsgrundlaget. Virksomheden skal udarbejde årsagsanalyse og fremsende handlingsplan for håndtering af afvielser, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil følge op på virksomhedens håndtering af afvielser. Afvielser skal lukkes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen før virksomheden kan anse afvielser for afsluttet.

Bemærkninger er forhold hvor styrelsen har fundet, at der ikke er fuld overensstemmelse mellem det observerede og tilsynsgrundlaget, men som på tilsynet ikke blev klassificeret som en afvigelse. Virksomheden kan forvente, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil tage disse forhold op til fornyet vurdering ved senere tilsyn.

Observationer af anden karakter er anført i fritekst i tabellen.

Hvor tilsynsteamet har vurderet at den auditerede del af kravelementet er tilstrækkeligt opfyldt, er anført "Ingen reaktioner".

Kravelement i bek. 14	Krav medtaget (+ / -)	Afvielser / Bemærkninger / Observationer
§ 10 ¹	+	DB Cargo har valgt en softwarebaseret løsning til virksomhedens sikkerhedsledelsessystem. Systemet giver et godt overblik og letter navigationen for brugere af sikkerhedsledelsessystemet. DB Cargo oplyser at de under arbejdet med det nye system er blevet løbende forbedret. Styrelsen kunne ved tilsynet konstatere, at de viste dokumenter var overført en til en.
§ 11	-	
§ 12	-	
§ 13	+	DB Cargo fastsætter sikkerhedsmål en gang årligt på ledelsens evaluering, hvorefter der udarbejdes handlingsplaner for de enkelte sikkerhedsmål. Det fremgik ikke tydeligt, hvordan man løbende følger op på planlagte tiltag, samt om

¹ Kravelementet var ikke en del af dagsordenen, men blev medtaget, i forbindelse med ønske fra DB Cargo om at fremvise en ny brugerplatform til sikkerhedsledelsessystemet.

		der eventuelt er behov for opdatering af handlingsplanen. Styrelsen vil ved kommende tilsyn følge op på dette.
§ 14	-	
§ 15	+	<p>Ved tilsynet kunne styrelsen konstatere, at DB Cargo har opdateret dokumentet B-002-02 med blandt andet operationelle flowcharts og skabeloner. Derudover imødekommer proceduren kravet om at angive proces for arkivering, og dermed kan bemærkning 1 af 20.9.2018 vedr. arkivering af dokumentation for kompetencevurdering, lukkes.</p> <p>Bemærkning 1 af 26. november 2020</p> <p>Ved tilsynet kunne styrelsen konstatere, at det var svært at se sammenhængen mellem de fastsatte kompetencekrav og kompetencevurderingen. Det var ikke tydeligt hvilke kompetencekrav der blev vurderet samt sammenhængen til den dokumentation som sikrede opfyldelse af kompetencekravet. Eksempelvis var det ikke tydeligt at kompetencekrav for sikkerhedsvagten blev vurderet opfyldt når sikkerhedsuddannelsen var gennemført tilfredsstillende. Ligeledes fremgik det ikke af kompetencevurderingen, hvordan faglige og personlige kompetencer vurderes.</p> <p>DB Cargo oplyste at kompetencevurdering for undersøgelsesleder gennemføres ved næste MUS.</p> <p>DB Cargo bør tydeliggøre sammenhængene mellem kompetencekrav og kompetencevurdering, herunder hvordan uddannelser, kompetencekrav samt faglige og personlige kompetencer skal vurderes.</p>
§ 16	-	
§ 17	-	
§ 18	-	
§ 19	-	
§ 20	-	
§ 21	-	
§ 22	-	
§ 23	+	<p>Bemærkning 4 af 20-09-2018 omhandlende at alle dokumenter med sikkerhedsmæssigt indhold skal godkendes og fastholdes i sikkerhedsledelsessystemet, kan lukkes.</p> <p>Styrelsen bemærkede ved tilsynet den 08-01-2020 i bemærkning 2, at det ikke tydeligt fremgik at der ikke blev gennemført årsagsanalyse for niveau tre hændelser. Denne bemærkning lukkes.</p> <p>Bemærkning 4 af 8-1-2020 vedrørende RiM kan, efter oplysning fra DB Cargo om at der er foretaget konsekvensrettelser gennem alle dokumenter, lukkes.</p> <p>Bemærkning 2, 26. november 2020</p>

		<p>Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kunne ved tilsynet konstatere at DB Cargo havde udarbejdet undersøgelsesrapporter for sikkerhedsmæssige hændelser i kategori 1 og 2, hvor evt. tiltag beskrives. Herunder hvem der er ansvarlig for udførelse af tiltagene.</p> <p>DB Cargo bør i sikkerhedsledelsessystem fastholde en beskrivelse af at undersøgelsesrapporten sende til de ansvarlige for tiltagene for at sikre kommunikation af disse.</p> <p>Bemærkning 3, 26. november 2020</p> <p>DB Cargo arkiverer kommunikation i forbindelse med hændelser i fælles postkasse, eksempelvis hændelse med nr. 244 og hændelse med nr. 182.</p> <p>DB Cargo bør sikre at sikkerhedsledelsessystem beskriver, hvor kommunikation i forbindelse med sikkerhedsmæssige hændelser arkiveres.</p>
§ 24	+	<p>Det er styrelsens vurdering at DB Cargos auditplan er meget overordnet. Det fremgår eksempelvis ikke tydeligt hvad de overordnede emner indeholder og derfor er det svært at se om auditplanen dækker alle sikkerhedsmæssige aktiviteter. Ligeledes fremgår status på auditplanen ikke, dermed er det ikke tydeligt hvilke audit der er gennemført. Styrelsen vil ved kommende tilsyn følge op på dette.</p>
§ 25	-	
Krav 1	-	
Krav 2	-	
Krav 3	+	Ingen reaktioner
Krav 4	+	Ingen reaktioner
Krav 5	-	
Krav 6	-	
Krav 7	-	
Krav 8	+	<p>Styrelsen kunne ved tilsynet konstatere, at aftale mellem DB Cargo og Carlsberg i forbindelse med sikkerhedsmæssige ydelser endnu ikke er underskrevet. Bemærkning 1 af 25. juni 2020 holdes åben indtil aftale er underskrevet af begge parter.</p>

Dokumentation fremvist ved tilsynet**Sikkerhedsledelsessystemet (§§ 9/10)**

- Score grafisk brugerflade til styring af sikkerhedsledelsessystem.

Planlægning (§§ 10-13/11-14)

- Organisations diagram. 2020.08.01 hentet i SharePoint
- Uddannelsesplanen 2020, C-007-56 bilag 1 (samlet plan over togklargøringsuddannelsen, udateret Excelark)
- Kombiterminaluddannelse bilag 8, 02.07.2020
- Sikkerhedsmål 2020, B-004-01 5.5.2020
- Handlingsplan C-04-001, 25.11.2020
- Score → overvågning → opfølgning. 23.11.2020
- Statistik vedrørende sikkerhedsmål 1, 2 og 3
- Opgørelse af forløbere til ulykker
- PowerPoint fra safety management management meeting november 2020.

Iværksættelse og drift (§§ 14-20/15-21)

- Stillings og rollebeskrivelse → Locations Management → Funktionsbeskrivelse for togklargøre, C-002-36, 14.11.2019
- Rollen Sikkerhedsvagt, C-002-200, 8.10.2020
- Kompetencevurdering – jernbanemæssige stillinger, B-002-02, 7.7.2020
- Skabelon til kompetencevurdering, C-002-42, 23.11.2020
- Håndtering af helbreds krav, B-006-31, 31.7.2020
- Regler og instrukser for personale med jernbanesikkerhedsmæssigt indhold, C-006-03 22.1.2020
- Individuel uddannelsesplan, C-007-43, 23.11.2020
- Kompetenceoversigt Taulov personale 1 d.d.,
- Uddannelsesplan 2020-2023
- (Anonym medarbejder a) gennemgået repetition i sikkerhed og materiel 2020, 20. – 24.6 2020
- Svendebrev for klargøring og rangering af godstog (Anonym medarbejder a), 2.1. 2017 (dokument hentet hos HR)
- Artes vedrørende (Anonym medarbejder a) certifikat til A1, MK og Köf
- (Anonym medarbejder b) gennemført uddannelse 2019,
- Uddannelsesplan for 2020-2023, (Anonym medarbejder b) fremgår ikke i arket.

Kontrol og korrigerende handlinger (§§ 21-23/22-24)

- Data for tog 42712 Padborg - Peberholm d.d.
- Vi ser TSR032 19.11.2020 Omstilling af bremsere i Padborg
- TSR 001 16.7.2020 lokomotivfører, Sikkerhedsforskrifter og personaleskifte/aflysning og planlægning af ophold for tog
- Tornyster på tablet, link til afvigelse
- Score sikkerhedsledelsessystem hvor link til afvigelse tillige forefindes
- BMS registreringsdatabase sikkerhed, Skabelon til fakta indsamling, C-010-01 1.11.2018 udfyldt den 18.11.2020
- Sammenstilling udland 2020, 31.8.2020 QMS kontrolle
- VTI 20-2014, lukketøj og reklamer på Carlsberg veksellad, 1.7.2020
- Hændelseskategorier B-010-01, 14.11.2020
- Anmeldelse og undersøgelse af sikkerhedsmæssige hændelser, B-010-02, 4.11.2020
- Afgørelser mv. B-012-07. 28.10.2020
- SHAEN mail indbakke, 0244 kommunikation vedrørende en signalforbikørsel
- Anmeldelser og undersøgelser af sikkerhedsmæssige hændelser i Danmark og Sverige, 9.8.2019, Undersøgelsesniveauer
- Skabelon til rapport niveau 1, C-010-04, 23.11.2020
- Årsagsanalyse B-010-02
- BMS, oversigt over alle hændelser præsenteret i listeform

- Hændelse nr. 246 i/06/2020/0246, togdel ankommet spejlvendt.
- QMS d.d., CVS fil, resultat fra søgning på spejlvendt
- Kvalitetskontrollen DB-32-01 2019 Fredericia, 22.11.2020
- Hændelse nr. i/06/2020/0182, (løs presenning 29.08.2020), faktaindsamling fra OCS, mail med billeder
- Faktaindsamling fra sikkerhedsvagt
- Undersøgelsesrapport fra BDK
- Film der viser låsen og hvor meget der skal til før den kan rykkes, optaget af (

- Stillingsbeskrivelse for undersøgelsesleder C-002-04, 17.3.2020
- Rolle for sikkerhedsvagt, C002-200, 8.10.2020
- Uddannelse sikkerhedsvagt og faktaindsamling ved uheld og ulykker, C-007-033, 17.3.2020
- SharePoint, handlingsplan for (Anonym Medarbejder C) C-002-42, 1.10.2020
- Hændelse nr. 232, i/06/2020/0232, forkert bremseart → bl.a. TSR 032 ændret
- Rapport vedrørende I/06/2019/0138, 20.6.2019, eks. på niveau 1 hændelse med kommunikation af korrigerende handling – straks påbud
- Monitorering af hændelser, B-012-06, 14.11.2020.

Evaluering (§ 24/25)

- Audit og tilsyn, A-012-01, 2.3.2020 → tabel over tilsyn der skal udføres
- Auditplan, C-012-08, 14.7.2020, omhandlende audit 2020 og 2021
- Score → gennemførte audit og kommende
- Audit nr. 13, 13.9.2020,
- Tilsynsplan C-012-07, 22.1.2020
- Referat fra Safety management og Operations. 13.11.2020, Pkt. 2, antal bemærkninger fundet
- Oversigt over tilsyn og Lokomotivfører 29.10.2020
- Tilsyn af (Anonym medarbejder D)
- Referat fra 8.10.2020 pkt. 2, status over tilsyn.

Dokumentationskrav (Bilag 1, punkt 1-8)

- Uddrag af udkast til kontrakt med Carlsberg og DBCSc, 10. juni 2020.



**Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V**

**tilsyn@tbst.dk
www.tbst.dk**