

**MUSEENE I SØR-TRØNDELAG AS
AVD. ORKLA INDUSTRIMUSEUM
THAMSHAVNBANEN**

**TILSYNSRAPPORT NR. 2013-21
REVISJON AV
SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEMET**

1	Bakgrunn og mål.....	3
2	Konklusjon	3
3	Avvikssammendrag	4
4	Avvik	4
	4.1 Observasjoner	10
5	Andre forhold	10
6	Om revisjonen.....	10
	6.1 Administrative data.....	10
	6.2 Gjennomføring av revisjonen	11
	6.3 Revisjonsomfang	11
	6.4 Revisjonskriterier.....	11
	6.5 Om revisjonsfunn	11
	6.6 Revisjonsrapport	11
	6.7 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	12
	Vedlegg 1 – Stikkprøver i feltarbeidet	13
	Vedlegg 2 – Hjemmelstekster	14

1 Bakgrunn og mål

Museene i Sør-Trøndelag AS fikk, ved tilsynets brev av 21.12.2009 tillatelse til å drive jernbanevirksomhet på museumsbanen Thamshavnbanen. Tillatelsen er gitt med hjemmel i dagjeldende forskrift av 16. desember 2005 nr. 1489 om tillatelse til å drive sporvei, tunnelbane og forstadsbane, samt sidespor m. m (tillatelsesforskriften) § 3-2. Thamshavnbanen er organisatorisk en del av Orkla Industrimuseum som er en avdeling i Museene i Sør-Trøndelag AS.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt Thamshavnbanen gjennomfører sin virksomhet i samsvar med bestemmelser i, eller i medhold av jernbanelovgivningen. Revisjonen skulle dekke sikkerhetsstyring, herunder risikovurderinger samt beredskap, togfremføring og vedlikehold av infrastruktur og rullende materiell.

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

2 Konklusjon

Thamshavnbanen er en organisasjon i endring. Ledelsen har identifisert en rekke mangler ved virksomhetens styringssystem og igangsatt et arbeid med å utbedre dette.

Foruten at det generelt er relativt mange mangler ved styringssystemet og etterlevelsen av dette, mangler virksomheten også en oppdatert risikoanalyse, og har en mangelfull beredskapsplan.

Registrering, rapportering og oppfølging av uønskede hendelser er også mangelfull.

Da ny ledelse av virksomheten ikke har jernbanefaglig bakgrunn, bør det vurderes på hvilken måte den kompetansen som finnes i den øvrige delen av organisasjonen kan nyttiggjøres.

Rapportdato: 20.9.2013

Sign.:

Arild Bruun
Revisjonsleder

Sign.:

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

3 Avvikssammendrag

Tilsynet avdekket følgende avvik under revisjonen:

1. Det er mangler ved Thamshavnbanens sikkerhetsstyringssystem
2. Thamshavnbanen har mangelfull gjennomføring av risikoanalyser.
3. Virksomheten har ikke foretatt nødvendig oppdatering og oppfølging av overordnet risikoanalyse.
4. Det er mangler ved Thamshavnbanens beredskap
5. Ansvar og myndighet fremkommer ikke klart av sikkerhetsstyringssystemet
6. Thamshavnbanen benytter ikke tilstrekkelig kompetanse for alle oppgaver av betydning for sikkerheten
7. Thamshavnbanen sørger ikke for at personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten har gjennomført nødvendige helseundersøkelser.
8. Thamshavnbanen har, uten hjemmel, fraveket kravet om gyldig helseattest som et av vilkårene for å kunne kjøre tog.
9. Thamshavnbanen har ikke planer som viser hvordan de fastsatte målene for sikkerhet skal oppnås.
10. Thamshavnbanens opplæringsplan for togpersonell er mangelfull
11. Det er mangelfullt system for, og gjennomføring av repetisjonsprøver.
12. Alle uønskede hendelser blir ikke registrert internt
13. Det er mangelfull rapportering av jernbanehendelser til Statens jernbanetilsyn.
14. Det er enkelte mangler ved oppfølging og korrigerende avvik
15. Det fantes eksempel på at en medarbeider i virksomheten ikke var kjent med del av sikkerhetsstyringssystemet som var nødvendig for sikker togfremføring.

4 Avvik

Avvik 1

Det er mangler ved utforming og etterlevelse av Thamshavnbanens sikkerhetsstyringssystem.

Avvik fra:

Kravforskriften § 4-3 Krav til sikkerhetsstyringssystem

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke etablert et tilstrekkelig system for å sikre at ny helseundersøkelse blir gjennomført før gyldighetsperioden av eksisterende helseattest utløper.
Merknad:
Styringssystemet legger opp til at det er den enkelte som selv har ansvaret for å inneha gyldig helseattest
2. Det er ikke fastsatt bestemmelser for når en lokfører og annet personell skal tas ut av tjeneste, og når innsetting kan skje, og det er heller ikke fastsatt hvem som har ansvaret for å beslutte dette.
3. Styringssystemet mangler bestemmelser/krav om repetisjonsprøve for togleder.
4. Det er foretatt endringer i trafikkreglene der nødvendige bestemmelser om fremføring, så som hjulslag og varmgang i aksellager, er utelatt.

5. Årlig repetisjonsprøve som beskrevet i 7.01.1 gjennomføres ikke. (gjelder også årlig prøve for el.-sikkerhet)
6. Etter havari/brann i Lok 1 kan det ikke dokumenteres at togleder har avgitt rapport til driftsleder.
7. Thamshavnbanen mangler bestemmelser som sikrer at leverandører med betydning for sikkerheten har nødvendig kompetanse til de oppgaver de skal utføre. Det mangler også bestemmelser for styring og oppfølging av leverandører.
8. Det er ikke samsvar mellom trafikkreglementet for Thamshavnbanen og rutine 8.02 for vedlikehold og kontroll av kjørevei når det gjelder frekvens av visitasjon. Mens trafikkreglementet (som oppgis å være det som er gjeldende) lar det være opp til driftsleder å bestemme når og på hvilken måte visitasjon skal foretas, foreskriver rutine 8.02 klare intervall for visitasjonen, årlig, 14-dagers og etter spesielle værforhold.
9. Månedlig kontroll av signal- og sikringsanlegg dokumenteres ikke
10. Det kan ikke dokumenteres at teknisk kontroll av signal- og sikringsanlegg for 2013 er utført.
11. Det er ikke alle gjennomførte visitasjoner som blir dokumentert.
12. Det finnes ingen kartlegging som gir total oversikt over tilstanden til banestrekningen som basis for vedlikeholdsplanlegging
13. Det er ikke samsvar mellom personaloversikten pr 07.06.13 og dokument 07.01.1 punkt 3 når det gjelder intervall mellom repetisjonsprøver.

Avvik 2

Thamshavnbanen har mangelfull gjennomføring av risikoanalyser.

Avvik fra:

Kravforskriften § 5-2 Risikoanalyser

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke gjennomført risikoanalyse i forbindelse med omorganisering av virksomheten.
2. Det er ikke gjennomført risikoanalyse i forbindelse med omlegging av sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik 3

Virksomheten har ikke foretatt nødvendig oppdatering og oppfølging av overordnet risikoanalyse.

Avvik fra:

Kravforskriften § 5-4 Oppdatering av risikoanalyser og § 5-3 Oppfølging av risikoanalyser

Revisjonsbevis:

1. Siste, overordnede risikoanalyse for Thamshavnbanen er 6 år gammel.
 - a. Den bygger på en oversikt over uønskede hendelser i perioden 2003-2007.
 - b. Den gir derfor ingen oversikt over dagens risikobilde.
 - c. Den er ikke oppdatert som følge av de risikoreduserende tiltak som er gjennomført.
2. Det finnes ingen oversikt over hvilke av tiltakene i risikoanalysen fra 2007 som er gjennomført og hvilke som evt. fortsatt gjenstår.

Avvik 4

Det er mangler ved Thamshavnbanens beredskap.

Avvik fra:

Kravforskriften § 7-1 Beredskap

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke utarbeidet en beredskapsanalyse som grunnlag for bl.a. dimensjonering av beredskapen, utstyr og materiell m.m.
2. Beredskapsplanen er mangelfull. Blant annet omfatter den ikke jording/sikring av kontaktledningsnettet, herunder beskrivelse av ansvar for sikker utkobling av strøm. Det beskrives heller ikke alle situasjoner det er relevant å koble ut strømmen og foreta jording.

Merknad

Det ble i denne forbindelse opplyst at ved gjennomføring av beredskapsøvelse som omfattet utkobling av kjørestrøm, ble det fra brannvesenets side reist tvil om kontaktledningsanlegget var utkoblet og jordnet.

Avvik 5

Ansvar og myndighet fremkommer ikke klart av sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik fra:

Kravforskriften § 6-1

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke beskrevet hvem som har ansvaret for utarbeidelse av risikovurderinger.
2. Det er ikke beskrevet hvem som har ansvaret for beredskap og beredskapsplanlegging.
3. Det er ikke utpekt stedfortredere i organisasjonen.
4. Det er uklart hvem som har ansvaret for å godkjenne instruktører og sensorer.

Avvik 6

Thamshavnbanen benytter ikke tilstrekkelig kompetanse for alle oppgaver av betydning for sikkerheten.

Avvik fra:

Kravforskriften § 6-3 Kompetanse

Revisjonsbevis:

1. I trafikkisikkerhetsgruppen er det ingen medlemmer med kompetanse på vedlikehold av rullende materiell og infrastruktur.

Merknad:

Trafikkisikkerhetsgruppens mandat er beskrevet slik at gruppen skal ha ansvar for gjennomføring av det overordnede sikkerhetsarbeidet, og at dette innebærer

- Evaluering og granskning av uønskede hendelser og evaluering av tiltak.
- Planlegge og kontrollere gjennomføring av opplæring.
- Overvåke og kontrollere gjennomføring av vedlikehold.

Avvik 7

Thamshavnbanen sørger ikke for at personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten har gjennomført nødvendige helseundersøkelser.

Avvik fra:

Helsekravforskriften § 4 Generelt om helseundersøkelser jf. § 2 Vilkår for å utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 1

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke etablert et tilstrekkelig system for å sikre at ny helseundersøkelse blir gjennomført før gyldighetsperioden av eksisterende helseattest utløper.
Merknad:
Styringssystemet legger opp til at det er den enkelte som selv har ansvaret for å inneha gyldig helseattest
2. Det finnes eksempel på at fristen for helseundersøkelse er utgått uten at det foreligger ny helseattest.
Merknad:
Det ble opplyst at time for helseundersøkelse er bestilt til 2/9-2013.

Avvik 8

Thamshavnbanen har, uten hjemmel, fraveket kravet om gyldig helseattest som et av vilkårene for å kunne kjøre tog.

Avvik fra:

Helsekravforskriften § 15 Unntak

Revisjonsbevis:

1. Det ble opplyst at virksomheten selv har gitt dispensasjon for kjøring uten gyldig helseattest.

Avvik 9

Thamshavnbanen har ikke planer som viser hvordan de fastsatte målene for sikkerhet skal oppnås.

Avvik fra:

Kravforskriften § 3-2, 2. ledd Sikkerhetsmål

Revisjonsbevis:

1. Det finnes ingen handlingsplan for oppnåelse av fastsatte sikkerhetsmål.
Merknad:
Det finnes en virksomhetsplan for museet, men denne beskriver ikke tiltak for å nå sikkerhetsmålene.

Avvik 10

Thamshavnbanens opplæringsplan for togpersonell er mangelfull.

Avvik fra:

Opplæringsforskriften § 3, Krav om plan for opplæring

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke definert varighet av opplæring, fordelt på teori og praksis.

Avvik 11

Det er mangelfullt system for, og gjennomføring av repetisjonsprøver.

Avvik fra:

Opplæringsforskriften § 4, Prøving. Jf. § 5, Repetisjon av opplæring.

Revisjonsbevis:

1. Styringssystemet mangler bestemmelser/krav om repetisjonsprøve for togleder.
2. Årlig repetisjonsprøve som beskrevet i 7.01.1 gjennomføres ikke. (gjelder også årlig prøve for el.-sikkerhet)

Avvik 12

Ikke alle uønskede hendelser blir registrert internt.

Avvik fra:

Kravforskriften § 8-1, Intern rapportering av jernbaneulykker m.m.

Revisjonsbevis:

1. Det fremkommer av toglederjournal 27/7-2013 at det har vært glatt skinnegang på strekning med fall. Dette er ikke registrert som uønsket hendelse i varslingsloggen.
2. Det ble opplyst at ikke alle hendelser blir meldt. For eksempel gjelder dette personer i spor og kjøring over planovergang mot rødt.

Avvik 13

Det er mangelfull rapportering av jernbanehendelser til Statens jernbanetilsyn.

Avvik fra:

Varslings- og rapporteringsforskriften § 6

Revisjonsbevis:

1. Flere uønskede hendelser i varslingslogg, dokument 10.02.1 er ikke rapportert til SJT.

2. Det fremkommer av toglederjournal 27/7-2013 at det har vært glatt skinnegang på strekning med fall. Dette er ikke registrert som uønsket hendelse i varslingsloggen, og er følgelig heller ikke rapportert til SJT.
3. Det ble opplyst at ikke alle hendelser blir registrert og rapportert. For eksempel gjelder dette personer i spor og kjøring over planovergang mot rødt.

Avvik 14

Det er enkelte mangler ved oppfølging og korrigering av avvik.

Avvik fra:

Kravforskriften § 8-3, Intern oppfølging av avvik.

Revisjonsbevis:

1. Sak 3 og 15 i varslingslogg, dokument 10.02.1 er avsluttet uten at korrigerende tiltak er endelig fastsatt.
2. Det er registrert en uønsket hendelse vedrørende Robel 16 som har henger uten virksom trykkluftbrems som er koblet på i nord. Det ble opplyst at dette ikke er tillatt etter trafikkreglene, og saken er heller ikke ferdigbehandlet og avsluttet.

Merknad:

Denne uønskede hendelsen ble registrert 2. januar 2013.

Arbeidet i trafiksikkerhetsgruppen omfatter så langt ikke oppfølging av uønskede hendelser som beskrevet i dokument 1.02. Flere uønskede hendelser er lukket uten behandling i trafiksikkerhetsgruppen.

Avvik 15

Det fantes eksempel på at en medarbeider i virksomheten ikke var kjent med del av sikkerhetsstyringssystemet som var nødvendig for sikker togfremføring.

Avvik fra:

Kravforskriften § 4-5, første ledd. Dokumentasjon

Revisjonsbevis:

1. Det ble opplyst at det ikke er satt interne krav til nødvendig bremskraft i toget. Systemet legger således opp til at det er opp til den enkelte lokfører å avgjøre hva som er forsvarlig.

Merknad:

Det er i ettertid opplyst at det foreligger en tabell som angir interne krav til bremsekraft i toget. Vedkommende lokfører kjente ikke til at slike bestemmelser fantes.

4.1 Observasjoner

Observasjon 1

Thamshavnbanen har ikke fastsatt intervall for gjennomføring av beredskapsøvelser.

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke fastsatt intervall for gjennomføring av beredskapsøvelser.

Observasjon 2

Thamshavnbanens gjennomføring av ledelsens gjennomgåelse kan forbedres.

Revisjonsbevis:

1. Ledelsens gjennomgang for 2012 har ingen samlet og tydelig konklusjon når det gjelder styringssystemets hensiktsmessighet. Det er heller ikke utarbeidet noen tiltaksplan med ansvar og frister.

Observasjon 3

Kunnskapen i virksomheten om hvilke barrierer som er etablert og hvilken funksjon de skal ha kan bli bedre.

Revisjonsbevis:

1. Det var ikke alle av de intervjuede som kunne redegjøre for at de kjente til etablerte barrierer og hvilken funksjon de skulle ivareta.

5 Andre forhold

Det er ikke notert noen andre forhold.

6 Om revisjonen

6.1 Administrative data

Rapport nr.: 2013-21

Saksnr.: 13/780

Revisjonsperiode: 20.-21. august 2013

Virksomhet: Orkla Industrimuseum - Thamshavnbanen

Kontaktperson: Christian Toldnes
Revisjonslag: Mette Mjelstad, Arild Bruun

6.2 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:

Åpningsmøte	20. august 2013
Feltarbeid	20.-21. august 2013
Sluttmøte	21. august 2013

6.3 Revisjonsomfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Orkla Industrimuseum - Thamshavnbanen, og omfattet jernbanevirksomheten.

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 eller i medhold av norsk jernbanelovgivning.

Observasjon

er forhold som det ikke er funnet tilstrekkelig grunnlag til å kunne klassifisere som avvik fordi revisjonslaget innenfor revisjonens tidsrammer ikke har kunnet undersøke faktagrunnlaget tilstrekkelig grundig. Det kan også være forhold som ved å forbedres bidrar til bedre ivaretagelse av sikkerheten, men som ikke er et tydelig brudd med forskriftskrav.

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

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

6.7 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 for mer informasjon.

Vedlegg 1 – Stikkprøver i feltarbeidet

- Rapport fra evaluering av beredskapsøvelse 07.06.2013
- Underlag og styresak med ledelsens gjennomgåelse for 2012
- Beredskapsplan datert 03.04.2013
- Referat fra vårmøte i forkant av sesongen 23.05.2013
- Oppdatert oversikt over godkjent personell for Thamshavnbanen
- Ordre/melding nr. 063 om toggangen vedrørende linjedisponering
- Toglederjournal 26.07.2013
- Referat fra ledergruppen 13.05.2013
- Referat fra ledergruppen 10.06.2013
- Strekningskart Thamshavnbanen
- Personalmappe med dokumentasjon av godkjenning av togpersonell for tre ulike personer
- Overordnet plan for vedlikehold av rullende materiell 2013, revidert pr 31.07.2013
- Skjema for revisjonsplan rullende materiell
- Skjema for kontroll av cfo 10, gjennomført 29.04.2013
- Dokumentasjon av gjennomført bremserevisjon for cfo 10, 29.04.2013
- Skjema for kontroll av NEBB Lok 1, gjennomført 26.04.2013
- Reglement for Thamshavnbanen oppdatert mai 2013

Vedlegg 2 – Hjemmelstekster

Kravforskriften:

§ 3-2. Sikkerhetsmål

Jernbanevirksomheten skal ha kvalitative og kvantitative mål som er egnet til å opprettholde og forbedre sikkerheten. Målene skal være utformet slik at resultatene kan sammenlignes med målene.

Jernbanevirksomheten skal ha planer som viser hvordan de fastsatte målene for sikkerhet skal oppnås.

§ 4-3. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset virksomheten og den aktivitet som drives og skal omfatte alle forhold knyttet til virksomheten, herunder bruk av leverandører. Videre skal det tas hensyn til risikoforhold som oppstår som følge av andre jernbanevirksomheter og tredjeparts virksomhet.

Jernbanevirksomheten skal ha interne bestemmelser som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig og som utfyller krav i eller i medhold av jernbaneloven.

§ 4-5. Første ledd. Dokumentasjon

Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal være gjort tilgjengelig og kjent for alt personell i virksomheten med behov for slik tilgang.

§ 5-2. Risikoanalyser

Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre risikoanalyser som er nødvendige for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig. Risikoanalysene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser.

Det skal gå klart fram hva som er formålet med den enkelte analysen og hvilke forutsetninger og avgrensninger som er lagt til grunn.

§ 5-3. Oppfølging av risikoanalyser

Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikoanalysene.

§ 5-4. Oppdatering av risikoanalyser

Jernbanevirksomheten skal oppdatere risikoanalysene når endringer i forutsetningene og avgrensningene enkeltvis eller samlet påvirker resultatene av analysene, eller når det foreligger annen ny kunnskap som er av betydning for resultatene av analysene.

Jernbanevirksomheten skal ha en samlet oversikt over de risikoanalyser som er utført. Det skal sikres konsistens mellom analyser som utfyller eller bygger på hverandre.

§ 6-1. Klare ansvarsforhold

Jernbanevirksomheten skal være organisert slik at ansvar og myndighet klart fremgår.

Beskrivelse av ledelses- og ansvarsforhold av betydning for sikkerheten skal til enhver tid foreligge.

En person i jernbanevirksomhetens ledelse skal ha ansvaret for å følge opp sikkerhetsstyringssystemet.

§ 6-3. Kompetanse

Jernbanevirksomheten skal ha tilgjengelig den kompetanse som er nødvendig for at virksomheten drives sikkerhetsmessig forsvarlig.

Personell som utfører arbeidsoppgaver som er av betydning for sikkerheten skal ha tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene.

§ 7-1. Beredskap

Jernbanevirksomheten skal ha beredskap for nødssituasjoner. Beredskapen skal være basert på resultatet av analyser og være beskrevet i egne beredskapsplaner.

Beredskapsplanene skal være samordnet med relevante offentlige myndigheter.

Der trafikkutøvelse og drift av infrastruktur er organisert i ulike selskaper, skal beredskapsplanene samordnes for den aktuelle strekning.

§ 8-1. Intern rapportering og registrering av jernbaneulykker m.m.

Jernbanevirksomheten skal sikre at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser blir rapportert og registrert internt.

§ 8-3. Intern oppfølging av avvik

Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra interne bestemmelser av betydning for å oppfylle krav i eller i medhold av jernbaneloven. Det skal tas stilling til avvikenens betydning for sikkerheten enkeltvis og i forhold til andre avvik.

Jernbanevirksomheten skal klarlegge årsaker og iverksette korrigerende tiltak for å begrense skade og ulemper, samt hindre at avvik oppstår igjen. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er korrigert skal det ved behov iverksettes nødvendige kompenserende tiltak.

Helsekravforskriften

§ 2. Vilkår for å utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 1

Den som skal utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 må ha gjennomført helseundersøkelse i henhold til kapittel 2 og oppfylle kravene til helse i kapittel 3.

§ 4. Generelt om helseundersøkelser

Den som driver jernbanevirksomhet har ansvar for at helseundersøkelser etter denne forskriften gjennomføres. Formålet med undersøkelsene skal være å identifisere forhold som innebærer at kravene til helse i kapittel 3 ikke er oppfylt.

Helseundersøkelser skal foretas av en lege og utføres etter særskilt skjema fastsatt av Statens jernbanetilsyn. Legen skal oppbevare det utfylte skjemaet til nytt utfylt skjema foreligger eller til det ikke lenger antas å bli bruk for det.

Etter hver helseundersøkelse skal legen utarbeide en attest, hvor det skal fremgå om den undersøkte oppfyller kravene til helse i kapittel 3. Attesten skal sendes til virksomheten. Virksomheten skal oppbevare attesten til ny attest foreligger eller til det ikke lenger antas å bli bruk for den.

§ 15. Unntak

Statens jernbanetilsyn kan gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige forhold tilsier det.

Opplæringsforskriften

§ 3. Krav om plan for opplæring

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

Planen skal som et minimum inneholde:

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

§ 4. Prøving

Den som driver jernbanevirksomhet skal foreta vurderinger av den som gjennomgår opplæring som viser at målet for opplæringen er nådd.

Det skal avholdes skriftlig prøve for kunnskapsmål samt praktisk prøve for ferdighetsmål som må være gjennomført og bestått for at opplæringen skal anses godkjent.

Prøver kan avholdes muntlig dersom lese- og skriveferdigheter ikke er avgjørende for de aktuelle arbeidsoppgavene.

§ 5. Repetisjon av opplæring

Den som driver jernbanevirksomhet skal fastsette omfang og frekvens for repetisjon av opplæring til de arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 for å sikre at opparbeidet kunnskap, opparbeidete ferdigheter og holdninger holdes ved like.

Varslings- og rapporteringsforskriften

§ 6. Rapportering av jernbanehendelse

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

Rapportering av jernbanehendelser skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten.