

# **Grenland Rail AS**

## **Tilsynsrapport nr. 2015-11**

### **Sikkerhetsstyring**

<b>1</b>	<b>Bakgrunn og mål .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Konklusjon.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Avvik.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Observasjoner .....</b>	<b>8</b>
<b>5</b>	<b>Andre forhold.....</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Om revisjonen .....</b>	<b>9</b>
6.1	Administrative data .....	9
6.2	Gjennomføring av revisjonen .....	9
6.3	Revisjonsomfang .....	9
6.4	Revisjonskriterier .....	9
6.5	Måloppnåelse og oppfyllelse av revisjonskriterier .....	9
6.6	Om revisjonsfunn .....	9
6.7	Revisjonsrapport .....	10
6.8	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk .....	10
6.9	Tilbakemeldinger etter tilsyn .....	10
	<b>Vedlegg 1 - Hjemmelstekster .....</b>	<b>11</b>

## 1 Bakgrunn og mål

Grenland Rail AS (GR) har sikkerhets sertifikat del A og del B for godstransport inkludert farlig gods på hele det norske jernbanenettet unntatt Flåmsbana. Sikkerhets sertifikatet er gitt varighet til den 14.11.2017.

Revisjonen var angitt å dekke sikkerhetsstyring og operativ sikkerhet med særlig vekt på avviksoppfølging og oppfølging av betingelser. I tillegg var revisjonen angitt å dekke tilsynstema som angitt i vedtak om utvidet sikkerhets sertifikat av 16.07.2014 (Strekningskompetanse og opplæringsplan, rullende materiell og vedlikehold herunder leverandøroppfølging samt risikovurderinger med særlig vekt på oppdatering og oppfølging). Måloppnåelse er beskrevet lenger bak i rapporten.

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

## 2 Konklusjon

Grenland Rail AS er en liten organisasjon som kjører på hele det nasjonale jernbanenettet. Det innebærer en sårbarhet med selskapets begrensede bemanning.

Ledelsen har god oversikt over virksomheten og med en så liten organisasjon er det mulig å operere med et styringssystem med avgrenset størrelse. Det er likevel behov for noe mer dokumentasjon av sikkerhetsstyringen på noen områder. Det gjelder særlig avviksbehandlingen som har vesentlige mangler.

Samtlige av GRs trekk-kraftkjøretøyer har overskredet termin for bremserevisjoner uten at forholdet er avviksbehandlet.

Rapportdato: 23.06.2015

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen  
*Direktør*

*Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur*

Sjur Sæteren  
*Revisjonsleder*

### **3 Avvik**

#### **Avvik 1**

Det er vesentlige mangler i avviksbehandlingen og behandlingen av uønskede hendelser (jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser):

- Avvik som identifiseres registreres ikke konsekvent som avvik.
- GR identifiserer ikke systematisk årsaker til avvik og uønskede hendelser og gjør ikke systematisk evaluering av effekt av tiltak.

GRs bestemmelser for oppfølging av revisjonsavvik og uønskede hendelser er ikke dekkende for årsaksfastsettelse og evaluering av effekt av tiltak.

#### **Avvik fra**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4 første og annet ledd. *Oppfølging av avvik*

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2 annet og tredje ledd. *Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser.*

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3 første ledd. *Prosedyrer m.m.*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er mangler ved behandling av avvik og uønskede hendelser. Det gjennomføres ikke systematisk vurdering av årsak og evaluering av effekt for de enkelte avvik og hendelser.

Det er ikke etablert bestemmelser som krever eller gir rettleiding for årsaksfastsettelse eller evaluering av effekt.

Merknad:

GR viser til at det vurderes årsaker i HMS-møtene når tiltak fastsettes, det er ingen transparent prosess. Det vises også til at det gjøres en evaluering av effekt ved at måloppnåelse følges opp og at tiltak følges opp i ledelsens gjennomgåelse, men det gjøres ikke systematisk vurdering av effekt av tiltak rettet mot hvert enkelt avvik eller hendelse.

2. GR har innført et system med dobbelt utførelse og signatur av sikkerhetskritiske vedlikeholdspunkter. Bestemmelsen følges ikke konsekvent. Interne kontroller har avdekket at det ikke følges konsekvent, men forholdet er ikke avviksbehandlet.
3. Flere eksempler på manglende avviksregistrering er angitt i avvik 2, revisjonsbevis 1 og 2 samt avvik 4 revisjonsbevis 1 a.

#### **Avvik 2**

GR sikrer ikke at kjøretøy til enhver tid er i en slik stand at det er tilrettelagt for sikker og forskriftsmessig drift.

**Avvik fra:**

Kjøretøyforskriften § 4. *Overordnet ansvar for sikkerhet*

Kjøretøyforskriften § 7 annet og tredje ledd. *Drift, kontroll og vedlikehold av kjøretøy.*

ECM-forordningen art. 5 pkt. 1. Se også kjøretøyforskriften § 19.

Kjøretøyforskriften § 6 annet ledd og samtrafikkforskriften § 31 første ledd. *Nummereringssystem for kjøretøy*, jf. også forskrift om nasjonalt kjøretøyregister for det nasjonale jernbanenetttet.

**Revisjonsbevis:**

1. Det er noen mangler i vedlikehold og vedlikeholdsstyringen. Terminer for gjennomføring av BR1 er overskredet for samtlige av GRs lokomotiver. Årsaken er angitt å være manglende prioritet hos vedlikeholdsleverandør. Dette er ikke avviksbehandlet.
2. GR har framført vogner som ikke har hatt et EVN-nummer. GR ble først oppmerksom på dette i etterkant. De har ikke avviksbehandlet forholdet etter at de ble oppmerksomme på det.
3. Det er enkelte mangler i GRs bestemmelser for å sikre at dragstell ikke overbelastes. Grenseverdier er ikke utarbeidet for alt trekk-kraftmateriell.
4. ECM-forordningen krever at jernbaneforetaket skal sørge for at godsvogner som brukes, før avgang har en sertifisert ECM (Art. 5 pkt. 1). GRs bestemmelser angir at GR bare kontrollerer dette årlig på stikkprøvebasis.

**Merknad:**

De fleste "fremmede" vogner som GR trekker er vogner fra Green Cargo som har en eier. GR har sjekket ECM for enkelte vogner og antar at de øvrige også er tildelt en sertifisert ECM.

**Avvik 3**

Det er enkelte mangler i risikostyringen.

**Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1 første og fjerde ledd. *Risikovurderinger*

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-3. *Enkeltfeilprinsippet og barrierer*

**Revisjonsbevis:**

1. Det er mangler ved risikostyringen
  - a. Det gjøres ikke risikovurderinger ved alle endringer. For eksempel bruk av nye tommervogner for GC er ikke vurdert med tanke på nye risikoforhold knyttet til bruk av disse og nye opplæringsbehov.

Merknad:

Disse tømmervognene er av en annen type enn dem GR normalt bruker for eksempel mht lastekapasitet og koblingsrom. Når slike endringer gjøres er det viktig at det på en systematisk måte identifiseres hvilke nye risikoer dette kan representere og hvilke tiltak som må iverksettes for eksempel knyttet til behov for supplerende lastinstrukser eller opplæringstiltak.

- b. Strekningsanalyser er ikke utarbeidet på et tilstrekkelig detaljert nivå.
- c. Bestemmelser om barrierer er på et så overordnet nivå at de på mange områder har liten praktisk betydning og har enkelte utydigheter:
  - i. Føreropplæring er angitt som barriere mot sammenstøt-tog objekt uten å spesifisere hvilke deler av føreropplæringen dette gjelder.
  - ii. Pr. 026 angir at vedlikehold av trekk-kraft er en barriere mot fallende last.

Merknad:

Barrierer etableres på grunnlag av risikovurderinger der disse identifiserer farer som må bringes under kontroll. Jf. veiledning på tilsynets hjemmeside ([www.sjt.no](http://www.sjt.no)) om "Bruk av barrierer for jernbanevirksomheter".

Se også observasjon 1 som gir flere beskrivelser av forhold relatert til risikostyringen.

#### **Avvik 4**

Det er mangler ved leverandørstyringen.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd. *Krav om sikkerhetsstyring*

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1 fjerde ledd. *Krav til sikkerhetsstyringssystem*

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4 første ledd. *Oppfølging av avvik*

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er mangler ved leverandørstyringen.
  - a. Revisjonsrapport av leverandør 1.12.2014 vedr. avtale av 12.4.2013 mht. utsending av sirkulærer og innleggelse av vognummer angir at leverandøren ikke har et dokumentert styringssystem, herunder avviksbehandlingssystem. Iht. Pr. 014 skal det angis avvik ved mangler som må utbedres. GR har likevel ikke identifisert avvik i sin revisjonsrapport av leverandøren
  - b. Avtalen med leverandøren er mangelfull mht. å sette krav som sikrer at leveransene er underlagt sikkerhetsstyring som kreves i sikkerhetsstyringsforskriften.

- c. Se også avvik 2 revisjonsbevis 1 vedr. manglende prioritet hos vedlikeholdsleverandør.

### **Avvik 5**

Det er noen mangler i systemer når det gjelder å sikre nødvendig opplæring for å utføre arbeid av betydning for sikkerheten.

#### **Avvik fra:**

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3 første ledd. *Opplæring*

Førerforskriften § 18 første ledd.

#### **Revisjonsbevis:**

1. Det er ikke utarbeidet opplæringsprogrammer for annet enn operativt personell. GR har angitt en rekke ikke-operative funksjoner som sikkerhetskritiske i sitt styringssystem.
2. Driftsansvarlig som har overtatt vedlikehold av SKD 226 har ikke fått tilstrekkelig innføring i arbeidsoppgavene.
3. Strekningstester er i liten grad tilpasset spesifikke risikoforhold ved den de enkelte strekninger. Merknad: Strekningsanalysene gir ikke tilstrekkelig grunnlag for strekningstestene.

#### **Merknad:**

Jf. også merknad til avvik 3, revisjonsbevis 1a om opplæring vedrørende nye vogner.

### **Avvik 6**

GR har ikke implementert overvåkingsforskriften.

#### **Avvik fra:**

Overvåkingsforskriften artikkel 3 nr. 1. *Overvåkingsprosess.*

#### **Revisjonsbevis:**

1. GR har ikke implementert overvåkingsforskriften.

#### **Merknad:**

Flere elementer av overvåkingsforskriften er ivaretatt i GRs styringssystem ettersom den inneholder mange overlappende elementer med sikkerhetsstyringsforskriften, men GR har ikke systematisk svart ut krav i overvåkingsforskriften. GRs lovspeil (samsvarsmatrise) inneholder ikke overvåkingsforskriften. GR har selv identifisert mangelen i en intern revisjon og ført den opp i sin sikkerhetsoppfølgingsplan.

### **Avvik 7**

Ikke alle rapporteringspliktige jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser rapporteres til SJT.

**Avvik fra**

Varslings og rapporteringsforskriften §§ 5 første ledd og 6 første ledd.

**Revisjonsbevis:**

1. Ikke alle rapporteringspliktige jernbanehendelser og alvorlige jernbanehendelser rapporteres til SJT.

Eksempler: Hensetting uten bremsesko, lokhavari pga. for lite vann.

**Merknad:**

Hendelser som ikke er rapportert omfatter hendelser som er tydelige brudd på rapporteringsplikten.

## 4 Observasjoner

**Observasjon 1**

GR har begrenset oversikt over virksomhetens samlede risiko.

**Revisjonsbevis**

Risikoakseptkriterier er ikke tydelig angitt for virksomheten samlet sett og risikovurdering viser ikke hvilken risiko virksomheten representerer samlet sett.

**Merknad**

Pr.009 beskriver risikoakseptkriterier der basis for risikoakseptkriterier for virksomheten samlet sett er vurdert, men uten å være konkludert.

Risikovurdering for virksomheten skal dekke pågående og planlagt drift. Den angir risiko knyttet til de ulike topphendelser som kan inntreffe i driften.

GR kunne med fordel ha gjort en vurdering av den samlede virksomheten og ikke bare topphendelsene isolert. GR er en liten organisasjon med en begrenset bemanning som kjører på hele det nasjonale jernbanenettet. Problemstillinger knyttet til opplæring og drift ved sporadisk kjøring på enkelte strekninger og til den bemanningskapasitet GR har mht. å drifte hele virksomheten kunne med fordel ha vært bedre undersøkt med tanke på hvilken risiko dette representerer.

## 5 Andre forhold

Det er ikke notert andre forhold.



## **6 Om revisjonen**

### **6.1 Administrative data**

Rapport nr.: 2015-02  
Saksnr.: 15/409  
Virksomhet: Grenland Rail AS  
Kontaktperson: Heimon Winkelman  
Revisjonslag: Sjur Sæteren, revisjonsleder  
Bente Mjøs, fagekspert  
Ewa Nordling, fagekspert

### **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	19.05.2015
Feltarbeid	19.-20.05.2015
Sluttmøte	20.05.2015

### **6.3 Revisjonsomfang**

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos GR og dekket følgende tema:

Sikkerhetsstyring og operativ sikkerhet med særlig vekt på avvikoppfølging og oppfølging av betingelser.

I tillegg var revisjonen angitt å dekke tilsynsystema som angitt i vedtak om utvidet sikkerhetsattest av 16.07.2014, herunder: Strekningssikkerhet og opplæringsplan, rullende materiell og vedlikehold herunder leverandøroppfølging samt risikovurderinger med særlig vekt på oppdatering og oppfølging.

### **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 Måloppnåelse og oppfyllelse av revisjonskriterier**

Målet for revisjonen ble oppnådd, men ettersom revisjonen hadde et vidt omfang ble enkelte tema undersøkt i begrenset grad.

### **6.6 Om revisjonsfunn**

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

**Avvik** defineres som 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 observasjoner håndteres slik at disse ikke senere utvikler seg til/bidrar til avvik.

## **6.7 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.

## **6.8 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 har utarbeidet en [veiledning](#) som forklarer i større detalj hvordan det forventes at virksomheten skal følge opp de pålegg som gis.

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 sikkerhetsattest/tillatelsen tilbake. Se for øvrig tilsynets [veiledning om sanksjonsmidler](#) for mer informasjon.

## **6.9 Tilbakemeldinger etter tilsyn**

Via nettsidene våre kan revidert virksomhet gi synspunkter om revisjoner og andre tilsynsaktiviteter. Statens jernbanetilsyn skal bidra til at sikkerheten på jernbanen blir tilstrekkelig god. Revisjoner og andre tilsynsaktiviteter er et viktig virkemiddel. Arbeidet krever mye personell og tid både fra oss og dem vi fører tilsyn med. Derfor er det viktig at tilsyn gjennomføres mest mulig effektivt og etter hensikten. For å bli stadig bedre ønsker vi synspunkter på arbeidet vi utfører. Tilbakemeldinger kan gis via nettsidene på: [Statens jernbanetilsyn - Tilbakemeldinger etter tilsyn](#).

## **Vedlegg 1 - Hjemmelstekster**

### **Avvik 1**

#### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4 første og annet ledd. *Oppfølging av avvik***

Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra jernbanelovgivningen og interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenes betydning for sikkerheten, både enkeltvis og i forhold til andre avvik.

Jernbanevirksomheten skal rette avvik, avdekke årsakene til avvikene og iverksette tiltak for å hindre gjentakelse. Tiltakene skal følges opp og effekten av tiltakene evalueres. Inntil avvik er rettet skal det ved behov gjennomføres kompensierende tiltak.

#### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2 annet og tredje ledd. *Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser.***

Jernbanevirksomheten skal undersøke og analysere jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser. Hendelsene skal analyseres både enkeltvis og i forhold til andre hendelser for å sikre at nødvendige tiltak identifiseres.

Tiltakene skal følges opp og effekten evalueres. Inntil nødvendige tiltak er iverksatt skal det ved behov gjennomføres kompensierende tiltak.

#### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3 første ledd. *Prosedyrer m.m.***

Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

### **Avvik 2**

#### **Kjøretøysforskriften § 4. *Overordnet ansvar for sikkerhet***

Jernbaneforetaket skal sikre at kjøretøyene til enhver tid er i en slik stand at det legges til rette for sikker drift av jernbanesystemet. Kjøretøy skal ha en teknisk utforming og driftsmessig tilstand som gjør at virksomheten er innenfor akseptabel risiko.

#### **Kjøretøysforskriften § 6 annet ledd. *Register og merking***

Kjøretøy skal være identitetsmerket i henhold til samtrafikkforskriften, samt teknisk og bruksmessig merket.

#### **Kjøretøysforskriften § 7 annet og tredje ledd. *Drift, kontroll og vedlikehold av kjøretøy.***

Jernbaneforetaket skal føre kontroll med kjøretøy. Jernbaneforetaket skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Jernbaneforetaket skal ha det overordnede ansvaret for at kjøretøyet blir vedlikeholdt. Vedlikeholdet skal sikre at ingen sikkerhetskritiske systemer, deler eller komponenter forringes så mye at det fører til funksjonssvikt. Blant annet skal sikkerhetsmessige slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler være angitt, og terminer for vedlikehold og utskifting for alle sikkerhetskritiske komponenter skal være angitt. Jernbaneforetaket skal ha kontroll på utført vedlikehold.

### **Kjøretøyforskriften §19. Enhet med ansvar for vedlikehold**

Før kjøretøy tas i bruk på jernbanenettet, skal de ha fått tilordnet en enhet med ansvar for vedlikehold. Denne enheten skal registreres i kjøretøyregisteret i henhold til samtrafikkforskriften § 32 annet ledd

### **ECM-forordningen art. 5 nr. 1**

Hvert jernbaneforetak eller hver infrastrukturforvaltning skal sørge for at godsvognene som brukes, før avgang har en sertifisert enhet med ansvar for vedlikehold, og at bruken av vognen er i samsvar med sertifikatets virkeområde.

### **Samtrafikkforskriften § 31 første ledd. Nummereringssystem for kjøretøy**

Alle kjøretøy som er tatt i bruk i EØS-området jernbanesystem skal bære et europeisk kjøretøynummer (EVN) som blir tilordnet når den første tillatelsen for ibruktaking blir gitt.

## **Avvik 3**

### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1 første og fjerde ledd. Risikovurderinger**

Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre de risikovurderinger som er nødvendige for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko. Risikovurderingene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte gjennom alle virksomhetsfaser.

Fareidentifiseringen som inngår i risikovurderingen skal være på et tilstrekkelig detaljert nivå.

### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-3. Enkeltfeilprinsippet og barrierer**

Virksomheten skal planlegges, organiseres og utføres med henblikk på at en enkeltfeil ikke skal føre til en jernbaneulykke.

Jernbanevirksomheten skal ha barrierer som reduserer sannsynligheten for at feil, fare- og ulykkessituasjoner utvikler seg.

Barrierene skal være identifisert, og det skal være kjent i virksomheten hvilke barrierer som er etablert og hvilke funksjoner de skal ivareta. Der det er nødvendig med flere barrierer, skal det være tilstrekkelig uavhengighet mellom barrierene.

## **Avvik 4**

### **Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2 annet ledd. Krav om sikkerhetsstyring**

Sikkerhetsstyring skal utøves på alle nivåer i organisasjonen. Jernbanevirksomheten skal også sikre at sikkerhetsstyring utøves i oppgaver som utføres av leverandør.

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

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

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

Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra jernbanelovgivningen og interne bestemmelser. Det skal tas stilling til avvikenenes betydning for sikkerheten, både enkeltvis og i forhold til andre avvik.

## **Avvik 5**

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

Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer for egne ansatte, samt krav og systemer som sikrer at deres kompetanse opprettholdes slik at arbeid av betydning for sikkerheten kan utføres på en tilfredsstillende måte.

### **Førerforskriften § 18 første ledd. *Krav til opplæring for sertifikat***

Førere skal gjennomgå opplæring og bestå en prøve som viser deres spesifikke yrkeskompetanse. Opplæringen må minst omfatte målene for opplæring knyttet til rullende materiell i vedlegg V og infrastruktur i vedlegg VI. Førere av trekraftkjøretøy på strekninger der infrastrukturforvalters arbeidsspråk er et annet enn førerens hjemmespråk må oppfylle språkkravene i vedlegg VI. Videre skal førere få opplæring i de relevante deler av virksomhetens sikkerhetsstyringssystem.

## **Avvik 6**

### **Overvåkingsforskriften artikkel 3 nr. 1 bokstav a. *Overvåkingsprosess.***

1. Hvert jernbaneforetak, hver infrastrukturforvaltning og hver enhet med ansvar for vedlikehold a) skal være ansvarlig for å gjennomføre overvåkingsprosessen som er fastsatt i vedlegget

## **Avvik 7**

### **Varslings og rapporteringsforskriften § 5 første ledd *Rapportering av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse***

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

### **Varslings og rapporteringsforskriften § 6 første ledd. *Rapportering av jernbanehendelse***

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