

Cargolink Revisjon

Sikkerhetsstyring og førerkompetanse

TILSYNSRAPPORT NR. 2015-40

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon.....	3
3	Avvik.....	4
4	Observasjoner	8
5	Andre forhold.....	9
6	Om tilsynet	9
6.1	Administrative data	9
6.2	Gjennomføring	9
6.3	Omfang	9
6.4	Kriterier	10
6.5	Om avvik og observasjoner.....	10
6.6	Tilsynsrapport.....	10
6.7	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	10
6.8	Tilbakemeldinger etter tilsyn	10
	Vedlegg 1 - Hjemmelstekster	12

1 Bakgrunn og mål

Cargolink AS har tillatelse til å drive godstrafikk på det nasjonale jernbanenettet i medhold av jernbaneforskriften.

Tilsynet hadde som mål å avklare hvorvidt Cargolink gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Tilsynet dekket deler av sikkerhetsstyringen med spesiell vekt på opplæring av førere og vedlikehold.

Tilsynet ble gjennomført som en revisjon.

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

2 Konklusjon

Det er vesentlige mangler i Cargolinks sikkerhetsstyring.

Til tross for at Cargolinks sikkerhetsstyringssystem inneholder omfangsrike beskrivelser dekker ikke beskrivelsene det arbeidet som faktisk utføres og de funksjonene som faktisk fylles i organisasjonen.

CL mangler kontroll med at førere har nødvendig kompetanse.

Det er vesentlige mangler i den delen av styringssystemet som berører førerne. Dette gjelder blant annet de interne bestemmelsene for opplæring, førers regelbok og strekningsbeskrivelsene.

Cargolink har ikke etablert bestemmelser som angir hvordan kjørelærere og sensorer skal utøve sine oppgaver og hvilken kompetanse som kreves av disse

Rapportdato: 17.02.2016

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

Geir-Rune Samstad
Revisjonsleder

3 Avvik

Avvik 1

De interne bestemmelsene i sikkerhetsstyringssystemet er ikke dekkende for arten og omfanget av Cargolinks virksomhet og er mangelfullt oppdatert.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 3-1 og 3-3

Revisjonsbevis:

1. Cargolinks sikkerhetsstyringssystem beskriver ikke det arbeidet som faktisk utføres og de funksjonene som faktisk fylles i organisasjonen.
2. Cargolinks sikkerhetsmål er for overordnet og ikke egnet til å styre etter. Beskrivelsene av målstyring inkluderer ikke bruken av indikatorlisten.
Merknad: Indikatorlista gjennomgås og dokumenteres i sikkerhetsmøte. Det er ingen beskrivelser av dette i Cargolinks sikkerhetsstyring.
3. Cargolinks interne bestemmelse for risikovurderinger beskriver ikke Cargolinks prosess for gjennomføring av risikovurderinger generelt. Bestemmelsen beskriver vurderinger av behov for risikovurderinger i henhold til CSM-RA som først slår inn når en endring er vesentlig.
4. Cargolinks funksjonsbeskrivelse for instruktører beskriver ikke tilstrekkelig funksjonens arbeidsoppgaver.
5. Flere av de interne bestemmelsene som omhandler opplæring har ikke oppdaterte henvisninger til forskrifter.
6. Cargolink har ingen ansatt skolesjef og den fungerende skolesjefen dekker ikke de kravene som er stilt til skolesjef når det gjelder jernbanefaglig kompetanse.
7. Førerens regelbok Kapittel 2.6 er ikke oppdatert etter implementeringen av nytt distribusjonssystem for informasjon vedrørende togframføring og arbeid i spor i Jernbaneverket (FIDO).
8. Dok.nr.CL-602 (utgave 9) "Bestemmelser for distribusjon av trafiksikkerhetssirkulære og dokumenter som har betydning for sikkerheten" er ikke oppdatert, blant annet for forskriftshenvisninger og i henhold til nytt distribusjonssystem for informasjon vedrørende togframføring og arbeid i spor i Jernbaneverket (FIDO).

Avvik 2

Det er manglende styring og kontroll av periodisk opplæring og kompetansen for førere.

Avvik fra:

Førerforskriften § 19

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 3-1 og 5-3

Revisjonsbevis:

1. Det er mangler i dokumentasjonen på gjennomført repetisjonsopplæring for førere som benyttes av Cargolink.

2. Cargolink kan ikke bekrefte siste kjøring på Solørbanen for enkelte av de benyttede førerne ved kjøring i november 2015.

Merknad: Ved å ikke kunne bekrefte siste kjøring på en strekning for en fører kan heller ikke Cargolink sannsynliggjøre at en fører har opprettholdt sin strekningskompetanse.

3. Cargolink har ikke kontroll på den periodiske opplæringen av sine førere og andre funksjoner innen trafiksikkerhet.

Merknad: Cargolink opplyste under revisjonen at de kommer til å gjennomføre halvårlige periodiske kontroller for å sikre seg at periodiske kontroller gjennomføres.

4. Cargolinks prøve i forbindelse med sertifisering av autoriserte førere ved overgang til førerforskriften var mangelfull med tanke på kjøretøy.

Merknad: Cargolink gjennomførte periodisk prøving av alle førere i forbindelse med overgangen til ny førerforskrift, som inkluderte kunnskaper om infrastrukturen og kjøretøy.

5. Cargolink gjennomfører ikke repetisjonsopplæringen i henhold til sin interne bestemmelse, Dok.nr CL-20-O08 "Repetisjon av opplæring". Blant annet har flere førere fått sin siste repetisjonsopplæring per e-post, inkludert prøven, og ikke med instruktør som beskrevet i deres interne bestemmelse.

Avvik 3

Det fins ingen kriterier for vurdering av opplæringsbehov av førere for opplæring for sertifikat ved ansettelse. Opplæringsplaner dokumenteres ikke.

Avvik fra:

Førerforskriften §§ 18 og 33

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 5-1 og 5-3

Revisjonsbevis:

1. Det kan ikke dokumenteres at Cargolink følger sine interne bestemmelser når opplæringsbehovet for nyansatte førere vurderes. Cargolink opplyste under revisjonen at den enkelte førers behov for opplæring vurderes ved ansettelse, og etablerer opplæringsplan ut i fra dette. Hvilke kriterier som ligger til grunn for denne vurderingen, og den etablerte opplæringsplanen er ikke beskrevet og blir ikke dokumentert.
2. Cargolink kan forbedre sin vurdering av eksisterende yrkeskompetanse ved utstedelse av sertifikat til førere som skal benyttes.

Avvik 4

Sikkerhetsstyringssystemet har mangelfulle beskrivelser av opplæring for sertifisering av førere.

Avvik fra:

Førerforskriften § 18

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3

Revisjonsbevis:

1. Cargolinks interne bestemmelser som gjelder for opplæring beskriver at gitt opplæring skal dokumenteres. Men bestemmelsene inneholder ingen referanser til de skjema som skal benyttes ved vurdering av den som mottar opplæringen.

Avvik 5

Det er ikke satt krav til minimumskompetanse for førere i forbindelse med opplæring for sertifikat.

Avvik fra:

Førerforskriften § 18

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke beskrevet hva som er de faglige minimumskravene som en fører skal vurderes etter ved kjøring med sensor i forbindelse med sertifiseringen.
2. Det er ikke beskrevet hva som er de faglige minimumskravene som en fører skal vurderes etter ved kjøring med kjørelærer/instruktør.

Avvik 6

Det er ikke stilt krav til kompetanse for funksjoner av sikkerhetsmessig betydning innen opplæring.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 5-1 og 3-3

Revisjonsbevis:

1. Cargolinks funksjonsbeskrivelse for instruktører beskriver ikke tilstrekkelig funksjonens arbeidsoppgaver.
2. Cargolink har tre sensorer som benyttes i opplæringen av førere. Det finnes ingen beskrivelse i styringssystemet av funksjonen sensor i forbindelse med opplæringen av førere. Det er blant annet ikke beskrevet hvilke krav som stilles til en sensor hos Cargolink.
Merknad: Cargolink har siden utkast til rapport ble skrevet oppdatert denne funksjonsbeskrivelsen.
3. Cargolink opplyser at de har kjørelærere uten at denne funksjonen er beskrevet i sikkerhetsstyringssystemet.

Avvik 7

Det er ikke stilt kompetansekrav til sensorer som brukes i forbindelse med opplæringen av førere.

Avvik fra:

Førerforskriften § 20

Revisjonsbevis:

1. Det er ikke dokumentert at sensorene som benyttes i forbindelse med opplæring for sertifisering er vurdert i henhold til krav i førerforskriften og godkjent som sensorer i Cargolink.
2. Cargolink har tre sensorer som benyttes i opplæringen av førere. Det finnes ingen beskrivelse i styringssystemet av funksjonen sensor i forbindelse med opplæringen av førere. Det er blant annet ikke beskrevet hvilke krav som stilles til en sensor hos Cargolink.

Avvik 8

Sertifikatregisteret har store mangler.

Avvik fra:

Førerforskriften § 26 første ledd
Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3

Revisjonsbevis:

1. Det fremgår ikke av Cargolinks sertifikatregister blant annet når førerbevis ble utstedt, førerbevisnummer, fødselsdato for fører, utløpsdato for kunnskaper om infrastrukturen og kjøretøy. Sertifikatregisteret mangler også datoen for siste avlagte periodiske prøver for kjøretøy og infrastruktur.
2. Det er ikke samsvar med datoene i sertifikatregisteret for sertifisering for strekninger og kjøretøy og de datoene som er oppgitt i selve sertifikatet.
3. Cargolink kan ikke bekrefte siste kjøring på Solørbanen for enkelte av de benyttede førerne ved kjøring i november 2015.

Merknad: Ved å ikke kunne bekrefte siste kjøring på en strekning for en fører kan heller ikke Cargolink sannsynliggjøre at en fører har opprettholdt sin strekningskompetanse.

4. Cargolink har ingen interne bestemmelser for føring av sertifikatregister.

Avvik 9

Det er ingen interne bestemmelser for å varsle tilsynet ved tilfeller av arbeidsudyktighet som er lengre enn tre måneder.

Avvik fra:

Førerforskriften § 14
Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3

Revisjonsbevis:

1. Cargolink varsler ikke Statens jernbanetilsyn når en fører har et fravær som er lengre enn 3 måneder.

Avvik 10

Tilsynet underrettes ikke når en fører slutter.

Avvik fra:

Førerforskriften § 7

Revisjonsbevis:

1. Cargolink melder ikke fra til Statens jernbanetilsyn når en fører slutter i selskapet.

Avvik 11

Cargolink kan ikke fastslå om driften av virksomheten er innenfor akseptabel risiko innen deler av virksomheten.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1

Revisjonsbevis:

1. Cargolinks risikovurderinger dekker ikke aktivitetene på Solørbanen.
2. Cargolink har ikke vurdert den sikkerhetsmessige betydningen av å etablere et selskap for sine førere som gjør at de ikke lenger er ansatt i Cargolink.

Avvik 12

Virksomheten rapporterer ikke alle rapporteringspliktige hendelser til tilsynet.

Avvik fra:

Varslings- og rapporteringsforskriften § 6

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har hatt flere jernbanehendelser uten at disse er rapportert til Statens jernbanetilsyn. Dette gjelder blant annet avsporinger, hendelser hvor konteinerdører har vært oppe under framføring, kjøring uten ATC og framføring uten kjøretillatelse.

Avvik 13

CL har ikke analysert og gransket jernbanehendelser.

Avvik fra:

Sikkerhetsstyringsforskriften §§ 7-2 og 7-4

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har ikke gjennomført en årsaksanalyse av hendelser hvor containere har åpnet seg under framføring.

Avvik 14

Strekningboken har enkelte mangler.

Avvik fra:

Togframføringsforskriften § 2-5

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3

Revisjonsbevis:

1. Cargolink har ingen beskrivelse av Solørbanen i sine CL-sirk eller strekningsbok. Merknad: Cargolink kjørte Solørbanen i forbindelse med at Dovrebanen var stengt i november.

4 Observasjoner

Observasjon 1

Den systematiske vurderingen av risikovurderingenes gyldighet kan forbedres.

Revisjonsbevis:

1. Cargolink gjennomgår ikke jevnlig sine risikovurderinger med tanke på gyldighet.

Observasjon 2

Gjennomført beredskapsøvelse er ikke tilstrekkelig for å verifisere at beredskapen fungerer etter sin hensikt.

Revisjonsbevis:

1. Gjennomført beredskapsøvelse på Åndalsnes 2015 inkluderte ikke alle funksjoner i organisasjonen, som for eksempel sikkerhetsledelsen og førere.

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	2015-40
Saksnr.:	15/984
Virksomhet:	Cargolink AS
Kontaktperson:	Jan Kristian Heiberg
Revisjonslag:	Geir-Rune Samstad, revisjonsleder
	Ewa Nordling, fagekspert togframføring
	Kristoffer J. Eikeland, fagekspert juridisk
	Einar Langdal, observatør

6.2 Gjennomføring

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

Formøte:	23.11.2015
Åpningsmøte:	7.12.2015
Feltarbeid:	7.-10.12.2015
Sluttmøte:	15.12.2015

6.3 Omfang

Tilsynet er gjennomført som dokumentgjennomgang og feltarbeid hos Cargolink.

Hovedtema for revisjonen var opplæring av førere etter førerforskriften. I tillegg ble det gjort noen intervjuer med generell sikkerhetsstyring og gjennomføring av vedlikehold som tema.

Den avsatte tiden var ikke tilstrekkelig til å undersøke alle elementer i opplæringen. Følgende elementer ble ikke undersøkt i tilstrekkelig grad til å kunne avgjøre om forskriftskrav er oppfylt:

- i hvilken grad opplæringen oppfylder målene som er beskrevet i V og VI for § 18 i førerforskriften
- hva som er bakgrunnen for strekningsbeskrivelsene, og hvordan Cargolink har kommet fram til innholdet i dem
- bakgrunnen for risikovurderingene, blant annet

- gjennomføring av fareidentifisering
- etablerte tiltaksplaner
- hvordan sentrale risikoforhold er formidlet til førere, og
- eventuelle behov for oppdatering

6.4 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/>.

6.5 Om avvik og observasjoner

Tilsyn er en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å fremskaffe objektive bevis og vurdere i hvilken grad bevisene oppfyller revisjonskriteriene. Revisjonsbevisene vil være grunnlaget for revisjonsfunnene. Statens jernbanetilsyn grupperer revisjonsfunnene i avvik og observasjoner.

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

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

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

6.6 Tilsynsrapport

Denne tilsynsrapporten beskriver de avvik som er avdekket, og de observasjoner som er registrert gjennom revisjonen.

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

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

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.

På tilsynets hjemmeside er det gitt nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [avviksoppfølging](#)

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. Vår hjemmeside gir mer informasjon om [sanksjonsmiddelbruk](#).

6.8 Tilbakemeldinger etter tilsyn

Via nettsidene våre kan dere 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 § 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og andre forhold ved denne. Sikkerhetsstyringssystemet skal videre sikre håndtering av alle risikoer forbundet med virksomheten.

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

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

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

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3. Prosedyrer m.m.

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

Prosedyrene og/eller bestemmelsene skal sikre overholdelse av gjeldende, nye og endrede tekniske og operasjonelle standarder og andre krav fastsatt i:

- a) jernbanelovgivningen, herunder forskrifter om tekniske spesifikasjoner (TSI),
- b) andre relevante regler og
- c) enkeltvedtak truffet av myndighetene.

Prosedyrene og/eller bestemmelsene skal sikre samsvar med standarder og andre krav i hele virksomhetens og de enkelte delsystemenes livssyklus.

Avvik 2

Førerforskriften § 19. Periodisk prøving

Førere skal gjennomføre periodisk opplæring og prøving knyttet til kravene i § 17 og § 18.

Jernbanevirksomhetene skal i sitt sikkerhetsstyringssystem fastsette hyppigheten av de periodiske prøvene som skal avholdes etter første ledd. Dette skal omfatte alle førere som er tilknyttet virksomheten. Disse prøvene skal minst avholdes:

- a) For språkkunnskaper: Hvert tredje år eller etter mer enn ett års fravær.
- b) For kunnskaper om infrastrukturen: Hvert tredje år eller etter mer enn ett års fravær på strekningen.
- c) For kunnskaper om rullende materiell: Hvert tredje år.

For hver av disse prøvene skal jernbanevirksomheten bekrefte ved en erklæring på sertifikatet og i sertifikatregisteret at føreren har bestått.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3. Opplæring

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

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

Avvik 3

Førerforskriften § 18. 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 hjemspråk må oppfylle språkkravene i vedlegg VI. Videre skal førere få opplæring i de relevante deler av virksomhetens sikkerhetsstyringssystem.

Opplæringsoppgaver og evaluering av kunnskap knyttet til infrastruktur, herunder strekningskunnskap og driftsregler, skal utføres av personer eller organer som er akkreditert eller godkjent av den EØS-staten der infrastrukturen befinner seg.

Førerforskriften § 33. Ivaretagelse av eksisterende yrkeskompetanse

Ved utstedelse av førerbevis og sertifikat skal det tas hensyn til all yrkesmessig kompetanse som hver enkelt fører allerede har tilegnet seg, slik at dette kravet ikke fører til unødvendige administrative og finansielle byrder. Førerrettigheter som tidligere er utstedt til en fører, bør så langt det er mulig være sikret. Statens jernbanetilsyn og jernbanevirksomheter kan likevel bestemme at ytterligere prøver og/eller opplæring er nødvendig for å få førerbevis og/eller sertifikater for individuelle førere eller eventuelt for grupper av førere i henhold til denne forskriften.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1. Kompetansekrav

Jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerheten. Jernbanevirksomheten skal videre sørge for at kompetansekrav for oppgaver som utføres av leverandører sikrer den kompetanse som jernbanevirksomheten anser som nødvendig.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-3. Opplæring

Avvik 4

Førerforskriften § 18. Krav til opplæring for sertifikat

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3

Avvik 5

Førerforskriften § 18. Krav til opplæring for sertifikat

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1. Kompetansekrav

Avvik 6

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3

Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-1. Kompetansekrav

Avvik 7

Førerforskriften § 20. Krav om sensorer

Prøver i forbindelse med opplæring etter § 17 og § 18 skal overvåkes og evalueres av sensorer godkjent i henhold til kravene i vedtak 2011/765/EU. Opplæringssteder som er godkjent som fagskole og jernbanevirksomheter kan selv godkjenne sensorer som oppfyller disse kravene. Øvrige sensorer godkjennes av Statens jernbanetilsyn.

Avvik 8

Førerforskriften § 26 første ledd. Sertifikatregister

Jernbanevirksomhetene skal føre et oppdatert register, eller sørge for at et slikt register blir ført, over alle sine sertifikater. Dette registeret skal inneholde de opplysningene som fremgår av vedlegg VIII, herunder de periodiske kontrollene omhandlet i § 19.

Jernbanevirksomhetene skal samarbeide med Statens jernbanetilsyn for å utveksle informasjon. Jernbanevirksomhetene skal gi Statens jernbanetilsyn tilgang til nødvendige opplysninger.

På anmodning skal jernbanevirksomheten gi informasjon om innholdet i sertifikater til vedkommende myndigheter i andre EØS-stater når dette er nødvendig som en følge av deres tverrnasjonale virksomhet.

Førere har rett til innsyn i opplysninger som gjelder dem selv og som er lagret i sertifikatregisteret, og skal på anmodning få en kopi av disse opplysningene.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3

Avvik 9

Førerforskriften § 14. Informasjonsplikt om helseforhold m.m.

Føreren skal straks underrette jernbanevirksomheten hvis vedkommende er i tvil om kravene i § 9 er oppfylt.

Jernbanevirksomheten skal umiddelbart underrette Statens jernbanetilsyn om tilfeller av arbeidsudyktighet som er lengre enn tre måneder.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3

Avvik 10

Førerforskriften § 7. Utstedelse og gyldighet av sertifikat m.m.

Føreren må inneha et gyldig førerbevis for å få utstedt sertifikat. Videre må føreren bestå periodiske prøver etter § 19 for at sertifikatet fortsatt skal være gyldig.

Sertifikat utstedes av jernbanevirksomheten som vedkommende fører er tilknyttet. Sertifikatet eies av jernbanevirksomheten som utsteder det. Føreren har rett til å få en bekreftet kopi av sertifikatet.

Jernbanevirksomheten skal som en del av sitt sikkerhetsstyringssystem etablere egne, dokumenterte fremgangsmåter for utstedelse, oppdatering, suspensering og tilbakekalling av sertifikater, herunder intern klagebehandling av slike saker. Jernbanevirksomheten skal påse og kontrollere at førere tilknyttet virksomheten har gyldig førerbevis og sertifikat.

Når en fører slutter å arbeide for en jernbanevirksomhet, skal jernbanevirksomheten straks underrette Statens jernbanetilsyn om dette.

Et sertifikat blir ugyldig når innehaveren av dette ikke lenger er ansatt som fører. Innehaveren skal imidlertid få en bekreftet kopi av sertifikatet og av all dokumentasjon av førerens opplæring, kvalifikasjoner, erfaring og yrkeskompetanse. Når en jernbanevirksomhet utsteder et sertifikat til en fører, skal de ta hensyn til alle disse dokumentene.

Avvik 11

Sikkerhetsstyringsforskriften § 6-1. 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.

Det skal fremgå hva som er formålet med de enkelte risikovurderinger samt hvilke forutsetninger og avgrensninger som ligger til grunn.

Risikovurderinger skal gjennomføres i henhold til anerkjente og hensiktsmessige metoder.

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

Ved behov skal det utføres sensitivitetsvurdering for å fastslå om risikovurderingen er tilstrekkelig robust.

Ved vesentlige endringer skal felles metode for risikovurderinger regulert i forskrift 12. mars 2010 nr. 401 om gjennomføring av kommisjonsforordning (EF) nr. 352/2009 om innføring av felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger i henhold til artikkel 6. pkt. 3a i direktiv 2004/49/EF (forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger) benyttes i den grad forskriften selv bestemmer.

Avvik 12

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.

Avvik 13

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-2. Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser

Jernbanevirksomheten skal ha system for intern rapportering, registrering, granskning og analyse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser 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 kompenserende tiltak.

Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4. 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.

Avvik 14

Togframføringsforskriften § 2-5. Strekningsbok

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

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

Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-3. Prosedyrer m.m.