

BLS Rail AB

Revisjon med tema

**Risikovurderinger,
organisasjon og ansvar,
kompetansestyring og opplæring,
kjøretøy og vedlikehold**

TILSYNSRAPPORT TOG-21-18

1	Bakgrunn og mål	3
2	Konklusjon	3
3	Avvik	4
4	Observasjoner.....	8
5	Andre forhold	8
6	Om tilsynet	8
6.1	Administrative data	8
6.2	Gjennomføring	8
6.3	Kriterier	9
6.4	Om avvik og observasjoner.....	9
6.5	Tilsynsrapport	9
6.6	Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk	9
6.7	Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?	10

1 Bakgrunn og mål

BLS Rail AB har lisens og sikkerhetssertifikat del B til å drive transport på hele jernbanenettet i Norge med unntak av Flåmsbanen.

Tilsynet ble gjennomført som revisjon, og ble gjennomført på bakgrunn av SJTs fastlagte årsprogram for tilsyn.

Revisjonen hadde som mål å avklare hvorvidt BLS Rail AB gjennomfører sin virksomhet i samsvar med jernbanelovgivningen. Revisjonen er en oppfølging av tildelt sikkerhetssertifikat del B og omfatter risikovurderinger, organisasjon og ansvar, kompetansestyring og opplæring, samt kjøretøy og vedlikehold.

2 Konklusjon

BLS Rail AB har omfattende mangler når det gjelder oppfølging og dokumentasjon av kravene til sikkerhetssertifikat del B. Dette gjør seg gjeldende gjennom fravær av systematisk oppfølging av innrapporterte hendelser eller avvik, delegering av ledelsesansvar til konsulentselskap/ leverandør og manglende tilpasning av styringssystemet til norsk del av virksomheten.

Proessen for risikovurderinger i den norske delen av virksomheten har et tydelig behov for oppdatering. Dette inkluderer utarbeidelse av egnede risikoakseptkriterier. Risikovurderingene identifiserer i liten grad behov for risikoreduserende tiltak og konkluderer med at risikoen er akseptabel. Måten risikovurderinger gjennomføres på i dag er lite egnet til å identifisere behov for risikoreduserende tiltak og til å dokumentere at virksomheten drives innenfor akseptabel risiko.

BLS Rail AB har behov for forbedring i dokumentasjonen av styring av vedlikehold. Dette gjelder blant annet styring av oppfølging av vedlikehold og endringer i vedlikehold basert på erfaringer. Oversikt over sikkerhetskritiske komponenter og oppfølging av feil på tilhørende komponenter må også forbedres.

Manglene som er avdekket innen oppfølgingen av sikkerhetssertifikat del B for BLS Rail AB er så omfattende at tilsynet kommer til å følge opp funnene og virksomheten særskilt.

Rapportdato: 30.12.2021

Geir-Rune Samstad
Senioringeniør, Revisjonsleder Tilsyn

Ola R. Fossum
Senioringeniør, Revisjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signaturer

3 Avvik

Avvik 1

Dokumentasjon av vurderinger lagt til grunn for risikovurderinger for norsk del av virksomheten er mangelfull.

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 2-3, § 4-4, § 6-1

Tilsynsbevis:

1. De vurderingene som ligger til grunn for risikoakseptkriteriene for norsk del av virksomheten er ikke dokumentert. Det er kun vist til kort E-post fra BLS Rail AB med henvisning til kriterier fra Trafikverkets grundfilosofi for risiko, ingen egen vurdering av kriterier er dokumentert.

Merknad; Risikomatrisen definert i *BR0103-1 Riskhantering* har ikke konservativ håndtering av risiko; det er kun 3 celler i risikomatrisen som viser *Mycket hög* risiko dvs. ikke akseptabel og tiltak kreves.

2. Det er ikke definert egne risikoakseptkriterier for hendelser relatert til miljø.
3. BLS Rail AB kunne ikke vise, i styrende dokumentasjon for Norge, en oversikt over de identifiserte farer og barrierer som er etablert for å redusere sannsynlighet for at feil, farer og ulykkes-situasjoner utvikler seg.
4. Risikovurderinger for kjøring i Norge er ikke utarbeidet i tråd med intern prosedyre.

BR0103-1 Riskhantering, 4.4 Genomförande av riskanalys, Pkt. 2 Beskrivning av vald metod.
Relevante metoder for risikovurderinger er ikke definert eller vist til i utførte risikovurderinger.

5. Det er bare vesentlighetsvurdering som er dokumentert i strekningsanalysen for Norge.
6. BLS Rail AB viser feil bruk av CSM RA (EU 402/2013) i fremlagte risikovurderinger for norsk del av virksomhet.

Merknad; Vesentlighetsvurdering er benyttet for å vurdere risiko ved utsettelse av revisjon.
Riskanalys 2021-03-15, vurdering om utsettelse av revisjon pkt. 4 Metodik; Riskanalysen utgår från BLS Rails egna rutin för riskhantering BR0103-1 som baseras på kraven i EU 402/2013.

Merknad; Det fremstår som risikoakseptkriterier er etablert, uten at øverste ledelse i virksomheten har gjort en egen vurdering av for eksempel egnethet som beslutningstøtte ved gjennomføring av risikovurderinger av norsk aktivitet.

Avvik 2

Organisering av ansvar og myndighet i virksomheten er ikke klart definert

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-5

Tilsynsbevis:

1. BR0102-2 beskriver konsulentselskap som en del av BLS Rails organisasjon uten at rollen, kompetansen eller stillingen til konsulenter er beskrevet.

Merknad: Risiko- og beredskapsanalyse for BLS Rail ABs drift i Norge datert 19.6.19 viser organisasjonskartet uten konsulentselskap inkludert i organisasjonen.

Avvik 3

BLS Rail AB dokumenterer ikke tilstrekkelig styring av vedlikehold av kjøretøy

Avvik fra: Kjøretøysforskriften § 7

Tilsynsbevis:

1. Informasjon om vedlikehold av kjøretøy finnes i flere forskjellige systemer, og gir mangelfull oversikt og kontroll av teknisk tilstand til materiellet. Vedlikeholdet blir fulgt opp, sporet og dokumentert i flere ulike dataapplikasjoner som ikke kommuniserer med hverandre. Prosedyre som beskriver vedlikeholdssløyfe og hvor dokumentasjon skal foreligge kunne ikke fremvises.
2. Korrektivt vedlikehold for komponenter blir ikke fulgt opp via digitalt vedlikeholdssystem, og det er ikke egne definerte jobber for dette i digitalt vedlikeholdssystem.
3. BLS Rail AB vurderer ikke behov for endringer av intervall på vedlikehold eller forbedring av vedlikeholdsplan. Underlagsdokumentasjon (SJF) for lokomotiv er overtatt fra SJ og er ikke styrt dokument i BLS Rail ABs vedlikeholdssystem.

Merknad; Eldre lokomotiver fra 70-tallet der nye komponenter, prosesser og systemer kan være aktuelt.

Merknad: Det er ikke et fast møte for gjennomgang av vedlikehold og forbedringer, kun ukentlig driftsmøte for vedlikehold.

4. Informasjon om sikkerhetskritiske komponenter kunne ikke fremvises i det digitale vedlikeholdssystemet.

Merknad: Planlagte vedlikeholdsjobber som er definert som sikkerhetskritiske i digitalt vedlikeholdssystem, endrer farge til rødt dersom forfallsdato blir overskredet.

5. Forsinket eller utsatt planlagt vedlikehold blir ikke avviksbehandlet av BLS Rail AB.

Merknad; Sikkerhetsstyringsforskriftens § 2-2 stiller krav om at sikkerhetsstyring skal utøves på alle nivåer i organisasjonen. Eksempler fra registrerte hendelser viser at dokumentasjon rundt enkelte vurderinger er mangelfull i forhold til interne krav.

Avvik 4

BLS Rail ABs sikkerhetsstyringssystem er mangelfullt dokumentert, styrt og bekjentgjort i virksomheten

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2

Tilsynsbevis:

1. Ledelse i BLS Rail AB er mindre kjent med Prosess for uønskede hendelser, dok. BR2500- Håndtering av jernbaneulykke, jernbanehendelse og alvorlig jernbanehendelse i Norge

Merknad; det ble ikke vist til prosedyre eller prosess på forespørsel under revisjon.

2. Ledelsen i BLS Rail AB er ikke tilstrekkelig kjent med innhold i Beredskapsplan for norsk virksomhet
3. BLS Rail AB har ikke implementert den overordnede risiko- og beredskapsanalysen datert 19.06.2019 i eget sikkerhetsstyringssystem.

Merknad; Et konsultentselskap har utarbeidet beredskapsanalysen ved søknad om sikkerhets-sertifikat del B for norsk virksomhet.

4. Planen for interne revisjoner er endret fra 2020 til 2021 uten at det framgår hva disse endringene innebærer, og den sikkerhetsmessige betydningen av endringen.
5. BLS Rail AB har ikke dokumentert hvilke vurderinger som skal ligge til grunn før det gis tillatelse til kjøring uten virksom ATC.

Avvik 5

Avvik i virksomheten blir ikke analysert og fulgt opp med nødvendige tiltak av BLS Rail AB

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 7-4

Tilsynsbevis:

1. BLS Rail AB har ikke oversikt over hvilke hendelser som har skjedd i Norge.



2. Hendelser relatert til driften i Norge er avsluttet internt i BLS Rail AB, og det er ikke registrert noen aksjoner, tiltak eller annen vurdering av hendelser.
3. BLS Rail AB kunne ikke bekrefte hvorvidt spesifikk *hendelse med utstyr* er sikkerhetskritisk eller ikke.
4. Avvik fra eget krav om gjennomføring av beredskapsøvelse innen 12 mnd etter oppstart er ikke avvikshåndtert av BLS Rail AB.
5. Utleid kjøretøy blir vedlikeholdt av leietaker iht. kontrakt. Utførende verksted kan rapportere funn med betydning for sikkerhet avdekket ved vedlikehold av utleid materiell i Norge, men BLS Rail AB stiller ikke spesifiserte krav til vedlikeholdsutøver angående påkrevet dokumentasjon.

Avvik 6

Ledelsens gjennomgåelse blir gjennomført og dokumentert uten å identifisere og synliggjøre behov for endringer i hvordan virksomheten styres

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-8

Tilsynsbevis:

1. Referat fra sikkerhetsmøter dokumenterer ikke tilstrekkelig vurdering av eventuelle behov for endring i sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og handlingsplaner og andre deler av sikkerhetsstyringssystemet for virksomheten i Norge.

Merknad; BLS Rail AB definerer 4 stk. sikkerhetsmøter i året som tilstrekkelig i egen prosedyre. (BR0100-2 Säkerhetsansvarig: Säkerhetsmöten skall hållas minst 4ggr per år kvartalsvis)

2. Det ble gjort en vurdering av sikkerhetsmålene på slutten av år 2020 uten at det er beskrevet hva denne vurderingen og evt. revidering innebærer.

Merknad; Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-8 stiller spesifikke minimumskrav til hvilke tema som skal inkluderes i ledelsens gjennomgåelse og hvordan dette skal evalueres for å verifisere hvorvidt sikkerhetsstyringssystemet fortsatt er hensiktsmessig og oppdatert, samt eventuelle behov for endringer av dette.

Avvik 7

BLS Rail AB har ikke sikkerhetsmål for norsk aktivitet som er egnet til å opprettholde og i den grad det er nødvendig forbedre sikkerheten

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-3

Tilsynsbevis

BLS Rail AB har ikke etablert sikkerhetsmål som er spesifikt tilpasset driften i Norge.

Avvik 8

Planer for beredskap blir ikke tilstrekkelig dokumentert og fulgt opp av virksomheten

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 4-7

Tilsynsbevis:

1. Beredskapen kan ikke dokumenteres å være dimensjonert på grunnlag av resultatene fra beredskapsanalysen.
2. Det kunne ikke dokumenteres hvorvidt det er utført vurderinger om behov for oppdateringer av risiko- og beredskapsanalysen etter oppstart i Norge.
3. Det er ikke samsvar mellom innholdet i beredskapsplan og tilhørende analyser.

Merknad; Beredskapsplan datert mai 2019, Beredskapsanalyse datert juni 2019.

4. BLS Rail AB har ikke gjennomført eget krav i beredskapsplan; første beredskapsøvelse skal holdes senest 12 måneder etter oppstart av drift.

Avvik 9

BLS Rail AB dokumenterer ikke at de har den nødvendige kompetanse til å spesifisere krav til leverandør av opplæring, samt oppfølging av leveransen

Avvik fra: Sikkerhetsstyringsforskriften § 5-2, jf. 5-1

Tilsynsbevis:

1. BLS Rail AB har ikke en dokumentert prosess for å styre kompetanse til innleid fører og skifter.
2. BLS Rail AB har delegert ansvar for kartlegging og kontroll av kompetanse til leverandør.
3. BLS Rail AB har ikke etablert en egnet prosess for kompetansestyring.

Merknad; programmet for opplæring er under omfattende revidering da ledelse i BLS Rail AB har identifisert at dette er mangelfullt dokumentert i sin nåværende form.

4 Observasjoner

Det ble ikke notert observasjoner under revisjonen.

5 Andre forhold

Det ble ikke notert andre forhold under revisjonen.

6 Om tilsynet

6.1 Administrative data

Rapport nr.:	TOG-21-18
Saksnr.:	21/7242
Virksomhet:	BLS Rail AB
Kontaktperson:	Peter Alsén
Revisjonslag:	Mette Mjelstad, Lucie Bassetto, Ola R Fossum (revisjonsleder)

6.2 Gjennomføring

6.2.1 Tidsbruk

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:

Åpningsmøte:	30.09.2021
Feltarbeid:	30.09. – 01.10.2021
Sluttmøte:	06.10.2021

6.2.2 Omfang

Revisjonen er gjennomført som dokumentgjennomgang og med intervjuer. Åpningsmøtet, intervjuer og sluttmøtet er gjennomført digitalt ved videokonferanse.

6.2.3 Måloppnåelse

Målet for revisjonen var å følge opp gjeldende sikkerhetssertifikat del B, med hovedfokus på risikovurderinger, organisasjon og ansvar, kompetansestyring og opplæring, samt kjøretøy og vedlikehold. Målet for revisjonen ble oppnådd.

6.3 Kriterier

Tilsynskriteriene er kravene som er stilt i jernbanelovgivningen. En oversikt over jernbanelovgivningen med kommentarer er gitt på: www.sjt.no.

6.4 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. Tilsynsbevisene vil være grunnlaget for avvik og observasjoner.

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

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

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

6.5 Tilsynsrapport

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

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.

6.6 Oppfølging og sanksjonsmiddelbruk

Statens jernbanetilsyn pålegger som hovedregel at virksomheten innen en tidsfrist identifiserer årsaken til avvikene, iverksetter tiltak både for å fjerne avvikene og årsakene til disse og å evaluere effekten av gjennomførte tiltak. Pålegg gis i et oversendelsesbrev der denne rapporten følger som vedlegg.

Se en nærmere beskrivelse av tilsynets [oppfølgingsprosess](#) og veiledning om [aviksoppfølging](#) på tilsynets hjemmeside.

Tilsynet kategoriserer ikke avvik basert på alvorlighetsgrad. Virksomheten må selv vurdere alvorlighetsgrad og eventuelt behov for å prioritere gjennomføring av tiltak raskere enn frister tilsynet setter.

Der vi avdekker vesentlige mangler, vil vi vurdere å pålegge hele eller deler av virksomheten stanset eller trekke sikkerhetssertifikatet/tillatelsen tilbake. Vår hjemmeside gir mer informasjon om [virkemiddelbruk](#).

6.7 Fornøyd med gjennomføringen av tilsynet og rapporten?

SJT skal bidra til sikkerhet på jernbanen, og tilsynsaktiviteter er viktige virkemidler. Arbeidet krever mye personell og tid fra dem vi fører tilsyn med og oss. Det er viktig at tilsyn gjennomføres effektivt, med søkelys på det viktigste for sikkerheten.

Vi ønsker å være tydelige i vår kommunikasjon, og at tilsynsbesøk skal oppfattes som nyttig for sikkerhetsarbeidet. Vi ønsker derfor en vurdering av gjennomføringen av dette tilsynet og rapporten.

Vår kontaktperson i virksomheten vil snart motta en epost-invitasjon til å svare på en elektronisk tilfredshetsundersøkelse. Den er ikke anonym, og kan besvares flere ganger og av flere personer. Vi ønsker flest mulige tilbakemeldinger om tilsynet.

Vi vil ikke svare direkte på vurderingene eller innspillene som kommer (med mindre vi blir bedt om det), men se trender og utvikling over tid og inkludere dette i vårt forbedringsarbeid.

Vedlegg 1 - Hjemmelstekster

FOR-2011-04-11-389, Forskrift om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet

§ 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 ulykkesituasjoner 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.

§ 4-4.Risikoakseptkriterier

Den øverste ledelsen har ansvaret for å etablere risikoakseptkriterier. Kriteriene skal omfatte personer, eiendom og miljø.

Risikoakseptkriteriene skal være egnet som beslutningskriterier for de problemstillinger og detaljeringsnivå risikovurderingene skal dekke.

Kriteriene skal omfatte risiko som virksomheten representerer og blir eksponert for samlet sett samt den risiko virksomheten utgjør for individer og lokale forhold.

Kriteriene skal være fastlagt før risikovurderingen gjennomføres.

Risikoakseptkriteriene skal være basert på sannsynlighet og konsekvens. Vurderingene som ligger til grunn for utformingen av kriteriene skal dokumenteres.

§ 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.

§ 4-5.Klare ansvarsforhold

Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten er organisert slik at personellets ansvar og myndighet klart fremgår.

Den øverste ledelsen har ansvaret for at alle arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten er identifisert. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at arbeidsoppgaver av sikkerhetsmessig betydning, samt ansvar og myndighet i forhold til arbeidsoppgavene er klart beskrevet.

§ 3-2.Dokumentasjon

Sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres. Dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig og kjent på en hensiktsmessig måte for alt personell med behov for slik tilgang.

Jernbanevirksomheten skal ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i sikkerhetsstyringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt.

Dokumentasjonen skal være styrt og sporbar. Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser om styring og kontroll av dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet.

§ 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 kompenserende tiltak.

§ 4-8.Ledelsens gjennomgåelse

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal ved behov og minst en gang per år, gjennomgå sikkerhetsstyringssystemet og resultatet fra virksomhetens sikkerhetsarbeid for å sikre at sikkerhetsstyringssystemet fortsatt er hensiktsmessig og oppdatert. Ved gjennomgåelsen skal det tas hensyn til blant annet:

- a) resultater og gjennomføring av tiltak etter interne revisjoner og revisjoner av leverandører, samt vurdering av samsvar med lovgivningens krav og interne krav,
- b) i hvilken grad sikkerhetsmål er oppnådd,
- c) nye og oppdaterte risikovurderinger,
- d) endrede forutsetninger, herunder endringer i lover og/eller forskrifter,
- e) analyser av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser,
- f) avvik og oppfølgingen av disse og
- g) oppfølgings tiltak etter ledelsens tidligere gjennomgåelser.

Ledelsens gjennomgåelse skal avdekke eventuelle behov for endring i sikkerhetspolitikk, sikkerhetsmål og handlingsplaner og andre deler av sikkerhetsstyringssystemet.

§ 4-3.Sikkerhetsmål

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide kvalitative og kvantitative mål som er egnet til å opprettholde og i den grad det er nødvendig forbedre sikkerheten. Målene skal utformes i tråd med virksomhetens sikkerhetspolitikk. Videre skal målene være utformet slik at resultatene av arbeidet med sikkerheten kan sammenlignes med målene.

Jernbanevirksomheten skal ha planer som viser når og hvordan de fastsatte målene for sikkerheten skal oppnås.

§ 4-7. Beredskap

Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten har beredskap for nødssituasjoner. Beredskapen skal være dimensjonert på grunnlag av resultatene fra beredskapsanalyser og være beskrevet i egne beredskapsplaner.

Jernbanevirksomheten skal sikre at nødvendige tiltak blir satt i verk raskest mulig slik at faresituasjoner ikke utvikler seg til ulykkesituasjoner og personer kan evakueres effektivt og trygt.

Beredskapen skal omfatte blant annet:

- a) kompetent og øvet personell,
- b) organisering, utstyr og materiell for effektiv beredskapsinnsats,
- c) oversikt over grensesnitt mot andre relevante virksomheter som har beredskapsressurser,
- d) et dokumentert beredskapsplanverk, med tydelig rollefordeling, varslingslister og innsatsplaner og
- e) informasjonsberedskap i kritesituasjoner som sikrer at reisende og publikum får informasjon om hvordan de skal forholde seg.

Beredskapen skal være samordnet med relevante offentlige myndigheter.

Infrastrukturforvalter har ansvaret for at egne beredskapsplaner og beredskapsplanene til andre jernbaneforetak som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet er koordinert.

Infrastrukturforvalter skal fastsette og formidle bestemmelser som er nødvendige for å opprettholde effektiv kommunikasjon med jernbaneforetak og andre relevante aktører i nødssituasjoner. Bestemmelsene skal utarbeides i samarbeid med jernbaneforetakene.

§ 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.

§ 5-2. Kompetanse

Jernbanevirksomheten skal ha tilgjengelig den kompetanse som er nødvendig for at virksomheten skal drives innenfor akseptabel risiko.

Dersom oppgavene av sikkerhetsmessig betydning utføres av leverandør skal jernbanevirksomheten ha nødvendig kompetanse blant annet til å kunne spesifisere krav til leveranser, følge opp leverandøren og ta stilling til leveransen.

Egne ansatte og ansatte hos leverandører, som utfører oppgaver av betydning for jernbanevirksomhetens arbeid med sikkerhet, skal ha tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene.

FOR-2016-12-19-1846 Forskrift om kjøretøy på jernbanenettet

§ 7. Drift, kontroll og vedlikehold av kjøretøy

Jernbanevirksomheten skal drifte og vedlikeholde kjøretøyene i henhold til nasjonale og internasjonale standarder.

Jernbanevirksomheten skal føre kontroll med kjøretøy. Jernbanevirksomheten skal identifisere sikkerhetskritiske systemer, deler og komponenter og fastsette sikkerhetsmessige minimumskrav for disse.

Jernbanevirksomheten skal ha 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. Jernbanevirksomheten skal ha kontroll på og dokumentere utført vedlikehold.