statens jernbanetilsyn

Utvalgte lover og forskrifter for jernbane

1. Jernbaneloven
2. Lisensforskriften
3. Jernbaneforskriften
4. Tillatelsesforskriften
5. Samtrafikkforskriften
6. Sikkerhetsstyringsforskriften
7. Jernbaneinfrastrukturforskriften
8. Kjøretøyforskriften
9. CSM RA
10. Kravforskriften
11. Førerforskriften
12. Sikringsforskriften
13. Opplæringsforskriften
14. Jernbaneundersøkelsesloven
15. Varslings- og rapporteringsforskriften
16. Jernbaneundersøkelsesforskriften
17. Sidesporforskriften
18. Museumsbaneforskriften

Utgave 1/2018

Komplett oversikt og oppdaterte versjoner av lover, forskrifter, kommentarer og veiledninger finnes på SJT sine nettsider:
www.sjt.no

Dette heftet er utgitt av Norsk Aero AS på oppdrag fra Statens jernbanetilsyn.
Ansvar for innholdet påhviler Statens jernbanetilsyn.
Redaksjonen avsluttet 5. oktober 2018.

Dokumentet kan bestilles fra:
Norsk Aero AS
Postboks 826, Sentrum
0104 OSLO
E-post: post@norskaero.no
Tlf. 23 10 29 19

Dokumentet koster kr 290,- pr eksemplar fritt tilsendt.

Det kan tegnes abonnement for dokumentet som da automatisk vil bli tilsendt ved ny utgave.
Ta kontakt med Norsk Aero AS i henhold til kontaktopplysningene ovenfor.

Forsidefoto: Bane NOR SF

LOV 1993-06-11 NR 100: LOV OM ANLEGG OG DRIFT AV JERNBANE, HERUNDER SPORVEI, TUNNELBANE OG FORSTADSBANE M.M. (JERNBANELOVEN).

Jf. lover 10 juni 1977 nr. 73 og 21 juni 2002 nr. 43. Jf. tidligere lover 12 aug 1848, 7 sep 1854, 6 juni 1884 nr. 3, 23 apr 1898 og 8 juni 1907 nr. 7.

KAPITTEL I. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1. (Lovens virkeområde)

Loven gjelder anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundet transportmiddel. Loven gjelder også faste og løse innretninger og all aktivitet knyttet til jernbane.

§ 2. (Unntak for visse jernbaner)

Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak helt eller delvis unnta fra loven jernbane som i hovedsak har et annet formål enn transport, eller som ikke vil utgjøre en vesentlig trafikksikkerhetsrisiko.

§ 3. (Definisjoner)

I denne lov menes med:

a) kjørevei: sporanlegg med tilhørende grunn og innretninger, signal- og sikringsanlegg, strømforsyningsanlegg og kommunikasjonsanlegg;

b) trafikkstyring: togledelse og andre funksjoner som koordinerer og ivaretar sikkerheten for togfremføringen;

c) trafikkvirksomhet: person- og godstransport på kjøreveien;

d) jernbanevirksomhet: drift av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet.

Departementet kan gi utfyllende bestemmelser om hva som menes med kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet.

KAPITTEL IA. FØRER OG ANNET PERSONELL VED JERNBANE MV.

§ 3a. (Ruspåvirkning mv.)

Ingen må føre eller forsøke å føre rullende materiell eller utføre eller forsøke å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane

1. med en alkoholkonsentrasjon i blodet som er større enn 0,2 promille, eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet,
2. med en større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft enn 0,1 milligram per liter luft,
3. under påvirkning av et annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol, eller

4. når sykdom, legemidler, tretthet eller lignende årsak gjør han eller hun uskikket til å utføre tjenesten på betryggende måte.

Overskrider konsentrasjon i blodet av annet berusende eller bedøvende middel grenser fastsatt i forskrift gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 22 sjette ledd, eller en mengde slikt middel i kroppen som kan føre til så stor konsentrasjon av slikt middel i blodet, regnes vedkommende i alle tilfeller for påvirket etter første ledd nr. 3.

Bruk av legemiddel i tråd med helsekrav og medisinske krav som er fastsatt i eller med hjemmel i loven, skal ikke medføre at en person regnes som påvirket.

Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Det samme gjelder villfarelse med hensyn til størrelsen av konsentrasjonen av annet berusende eller bedøvende middel.

Den som forbudet i første ledd gjelder for, må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at tjenesten er avsluttet, når vedkommende forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av utførelsen av tjenesten. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om hvem som omfattes av første ledd.

§ 3b. (Pliktmessig avhold mv.)

Den som fører rullende materiell, må i tjenestetiden ikke nyte alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Tjenestetiden omfatter tidsrommet fra vedkommende i henhold til sine tjenesteplikter påbegynner utførelsen av slikt arbeid som stillingen krever og inntil arbeidet avsluttes. Forbudet gjelder tilsvarende for den som utfører eller forsøker å utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane.

Forbudet gjelder også i et tidsrom av 8 timer før tjenesten begynner.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om hvem som omfattes av denne bestemmelsen.

§ 3c. (Testning av ruspåvirkning)

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) og foreløpig test av om en person er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel når

1. det er grunn til å tro at personen har overtrådt bestemmelsene i § 3 a eller § 3 b,
2. personen med eller uten skyld er innblandet i en jernbaneulykke eller jernbanehendelse, eller
3. det blir krevd som ledd i kontroll av jernbanedriften.

Dersom testresultatet eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene i § 3 a eller § 3 b er overtrådt, kan politiet foreta særskilt undersøkelse av om det forekommer tegn eller symptomer på ruspåvirkning og fremstille personen for utåndingsprøve, blodprøve, spyttprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå

påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted når personen nekter å medvirke til alkotest eller foreløpig test av om personen er påvirket av annet berusende eller bedøvende middel.

Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve og spyttprøve kan tas av lege, sykepleier, helsesekretær eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller andre særlige grunner taler for det.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om undersøkelser som nevnt i paragrafen her.

§ 3d. (Krav til personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane samt behandling av opplysninger mv.)

Fører av rullende materiell og annet personell som skal utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane må oppfylle de vilkår som tilsynsmyndigheten fastsetter om kvalifikasjoner, alder, helse, fysisk og psykisk skikkethet, vandel, edruskap, utdanning, opplæring og trening m.m. Tilsynsmyndigheten kan kreve at personell nevnt i første punktum skal ha sertifisering som viser at de oppfyller vilkårene. Sertifiseringen kan bestå av en offentlig godkjenning og en intern godkjenning gitt av den som driver jernbanevirksomhet.

Tilsynsmyndigheten kan behandle opplysninger om forhold nevnt i første ledd samt gi nærmere forskrifter om behandlingen av personopplysninger knyttet til sertifisering av personell.

Tilsynsmyndigheten kan gi nærmere forskrifter om hvilke personellgrupper som skal omfattes av første ledd, og om utstedelse, fornyelse og tilbakekall mv. av intern godkjenning gitt av den som driver jernbanevirksomhet.

§ 3e. (Krav til leger og psykologer mv.)

Tilsynsmyndigheten kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om godkjenning av leger og psykologer som skal vurdere om personell nevnt i § 3 d første ledd, oppfyller de kravene til helse, fysisk og psykisk skikkethet som er gitt med hjemmel i § 3 d.

Personer med godkjenning etter første ledd plikter uavhengig av annen lovpålagt taushetsplikt å rapportere til tilsynsmyndigheten om forhold som er av betydning for å oppnå eller inneha godkjenning etter § 3 d. Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for tilsynsmyndigheten og som i slike tilfeller mottar eller behandler opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, er underlagt tilsvarende strenge taushetsplikt.

§ 3f. (Opplæring mv.)

Tilsynsmyndigheten kan i forskrift stille nærmere krav til personer og virksomheter som driver opplæring, eksaminering og evaluering mv. av personell som er omfattet av § 3 d.

§ 3g. (Tilbakekall av offentlig godkjenning mv.)

Tilsynsmyndigheten kan tilbakekalle den offentlige godkjenningen etter § 3 d første ledd for bestemt tid, inntil videre eller for resten av gyldighetstiden, dersom innehaveren i eller utenfor tjeneste gjør seg skyldig i forseelse av betydning for tjenesten eller om han ellers ikke oppfyller vilkårene for den offentlige godkjenningen.

Den offentlige godkjenningen skal tilbakekalles for minst ett år dersom innehaveren blir ilagt straff for overtredelse av forbudet i §§ 3 a eller 3 b. Dersom innehaveren i de siste 5 år er ilagt straff for en av de nevnte overtredelser, skal den offentlige godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Når tilsynsmyndigheten finner grunn til å anta at det foreligger et forhold som kan begrunne tilbakekall, kan den straks sette den offentlige godkjenningen ut av kraft inntil spørsmålet om tilbakekall er avgjort. Er det innledet politietterforskning mot innehaveren, har politiet tilsvarende adgang til å sette den offentlige godkjenningen ut av kraft, men ikke for lenger tid enn 3 uker uten samtykke fra tilsynsmyndigheten.

Tilsynsmyndigheten kan fastsette nærmere bestemmelser om tilbakekall av den offentlige godkjenningen etter paragrafen her, samt i enkeltvedtak sette ned tilbakekallstiden under minstetiden fastsatt i annet ledd, når det foreligger særdeles formildende omstendigheter og tilbakekall for så lang tid som fastsatt vil virke urimelig hardt.

Når den offentlige godkjenningen er tilbakekalt eller satt ut av kraft, skal dokumentet innleveres til tilsynsmyndigheten.

KAPITTEL II. GODKJENNINGSORDNINGER, TILLATELSER M.V.

§ 4. (Anlegg og godkjenning av kjørevei)

Departementet kan fastsette forskrifter om kjøreveiens tekniske utforming for å ivareta hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling.

Planlegging og anlegg av kjørevei skal for øvrig skje etter plan- og bygningsloven.

Kjøreveien skal være godkjent av departementet før den settes i drift.

§ 5. (Godkjenning av rullende materiell m.v.)

Rullende materiell skal være godkjent av departementet før det tas i bruk på kjøreveien, dersom ikke annet følger av internasjonale avtaler eller forskrifter fastsatt av departementet.

§ 5a. (Serviceanlegg)

Den som driver serviceanlegg skal gi tilgang til og yte tjenester i disse til alle jernbaneforetak på ikke-diskriminerende vilkår. Departementet kan gi nærmere bestemmelser i forskrift til paragrafen her, herunder

om hvilke serviceanlegg som er omfattet av første og tredje ledd og om plikt til å gi opplysninger om tilgang til serviceanlegg og om tjenestene i disse.

Dersom den som driver et serviceanlegg er under direkte eller indirekte kontroll av et organ eller et foretak som har en dominerende stilling i de nasjonale markeder for jernbanetransporttjenester som anlegget brukes til, skal det være organisatorisk og regnskapsmessig skille mellom disse. Regnskapsmessig skille omfatter atskilte balanser og resultatregnskaper.

Dersom et serviceanlegg ikke har vært i bruk i en periode på minimum to sammenhengende år, og et jernbaneforetak overfor den som driver serviceanlegget har vist interesse på grunnlag av et faktisk behov, skal eieren gjøre det offentlig kjent at driften av serviceanlegget er tilgjengelig for andres disposisjon samt på markedsmessige vilkår inngå avtale om utleie eller leasing av anlegget som jernbaneserviceanlegg. Dette gjelder ikke dersom den som driver serviceanlegget kan godtgjøre at alle jernbaneforetak er forhindret fra å bruke anlegget på grunn av en pågående omstillingsprosess.

§ 5b. (Vedlikehold av rullende materiell)

Departementet kan gi forskrift om sertifiseringsordninger for enhet med ansvar for vedlikehold av rullende materiell, vedlikeholdsverksteder og annen aktivitet knyttet til vedlikehold av rullende materiell.

§ 6. (Tillatelse til å drive jernbanevirksomhet)

Den som vil drive kjørevei eller trafikkvirksomhet må ha tillatelse fra departementet. Til drift av kjøreveien ligger ansvaret for trafikkstyringen, hvis ikke departementet gir tillatelse til at ansvaret kan overføres til andre.

Den som har tillatelse til å drive kjørevei eller trafikkvirksomhet etter første ledd, skal sørge for at virksomheten drives sikkert, og at vilkårene som er satt for virksomheten i eller i medhold av loven, er oppfylt. Dette gjelder selv om deler av driften utføres av én eller flere leverandører.

Den som har tillatelse til å drive kjørevei eller trafikkvirksomhet, skal stanse driften dersom hensynet til sikkerheten tilsier det.

Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak fastsette vilkår for tillatelsen for å ivareta hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling samt miljø, herunder krav til:

a) nødvendige faglige, personlige og økonomiske forutsetninger hos søkeren;
b) kompetanse m.v. hos driftspersonellet;
c) politiattest fra søkeren eller daglig leder av virksomheten og fra personell som har sikkerhetsansvar;
d) garanti eller forsikring for erstatningsansvar som kan oppstå pga. virksomheten;
e) regnskap, regnskapsettersyn, statistikk m.v., og til innsyn i slike dokumenter;
f) sikkerhetsreglementer og internkontrollsystemer;
g) støyskjerming og gjerdehold.

§ 6a. (Sikring mot tilsiktede uønskede handlinger)

Departementet kan fastsette forskrift om sikring mot tilsiktede uønskede handlinger, herunder bestemmelser om kriseledelse, om taushetsplikt og om hvilke virksomheter som skal omfattes av forskriften.

§ 6b. (Nasjonal beredskap)

For å sikre nødvendig samfunnssikkerhet og beredskap i ekstraordinære situasjoner, kriser og krig, kan departementet pålegge den som driver aktivitet knyttet til jernbane, å utføre oppgaver i form av

a) beredskapsplanlegging,
b) rapportering eller utveksling av informasjon,
c) fysisk og logisk sikring av viktige anlegg og systemer,
d) transporttjenester i alle ledd av transportkjeden,
e) samarbeid med andre nasjonale eller internasjonale aktører, og
f) gjennomføring av eller deltagelse i øvelser og militære operasjoner.

Medfører et pålegg vesentlige kostnader for den det er rettet mot, og disse ikke oppveies av tilsvarende fordeler, skal departementet fastsette et rimelig vederlag for dette.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om pålegg etter første ledd og vederlag etter annet ledd, herunder hvilke virksomheter som skal omfattes, koordinering av oppgaver mellom virksomheter, regler for utmåling av vederlag, og forholdet til beredskapsplanlegging etter annen lovgivning.

§ 7. (Særskilte krav til trafikkvirksomheten)

Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak fastsette krav om transportvilkår og om tilleggsavgift ved manglende gyldig billett ved jernbanetransport.

Når fylkeskommunen gir tilskudd til lokal jernbane innen et fylke, fastsetter fylkeskommunen transportvilkår. Fylkeskommunens vedtak i saker om godkjenning av ruteplan, takster og tilskudd kan ikke påklages til departementet.

§ 7a. (Tilbakeholdsrett)

Reisende med transportmiddel som reguleres etter loven her, som i kontroll ikke kan framvise gyldig billett, og som ikke på stedet betaler slik tilleggsavgift som departementet har godkjent med hjemmel i § 7 første ledd, kan holdes tilbake av transportselskapets kontrollører så lenge den reisende ikke gir tilstrekkelige opplysninger om navn, adresse og fødselsdato. Tilbakeholdsretten gjelder også mens de gitte opplysninger verifiseres.

Retten til å holde tilbake personer etter første ledd gjelder bare når slik rett er godkjent av departementet som del av selskapets transportvilkår.

Tilbakehold kan ikke foretas dersom det etter forholdene ville innebære et uforholdsmessig inngrep.

Personer under 15 år bør ikke holdes tilbake.

§ 7b. (Gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter)

Departementet kan gi pålegg om gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter mellom to eller flere virksomheter som driver persontransport med jernbane.

Departementet kan i forskriftgi nærmere bestemmelser om pålegg om gjensidig reiseinformasjon og salg av billetter.

§ 7c. (Passasjerrettigheter)

Kongen kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser med senere endringer, herunder om gebyr for etablering og drift av klageorgan etter denne.

Departementet kan gi forskrift om etablering av et klageorgan for løsning av tvister mellom passasjerer og jernbanevirksomheter og bestemme at den som driver kjørevei, og den som driver trafikkvirksomhet i, til eller fra Norge, skal være omfattet av ordningen. Departementet kan også gi forskrifter om at andre tjenesteytere, som i anledning av transport har forpliktelser overfor passasjerene, skal være underlagt ordningen. Klageorganets avgjørelser skal ikke være rettslig bindende.

Departementet kan gi forskrift om at klageordningen helt eller delvis skal finansieres gjennom gebyrer fra jernbanevirksomhetene, eventuelle andre tjenesteytere som er underlagt ordningen, og klagerne, samt om innkreving av gebyrer fra dem som omfattes av ordningen.

Departementet kan fastsette forskrift om klageorganets oppnevning, myndighetsområde, sammensetning, organisering, saksbehandling, finansiering, og om forholdet til voldgiftsklausuler, i samsvar med luftfartsloven § 10-44 annet ledd nr. 1 til 3 og nr. 5 og 6.

Reglene i luftfartsloven § 10-45, § 10-46 og § 10-47 gjelder tilsvarende.

§ 7d. (Offentlig persontransport med jernbane)

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring og utfylling av EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 4a (forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig persontransport med jernbane og på vei og om oppheving av rådsforordning (EØF) 1191/69 og 1107/70, med senere endringer).

§ 8. (Trafikkeringsrett på det nasjonale jernbanenettet mv.)

Kongen kan bestemme at den som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet etter § 6, kan få tilgang til å trafikkere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet. Kongen kan gi nærmere bestemmelser om omfanget og vilkårene for slik tillatelse, herunder avgiftsprinsipper mv. Kongen kan gi forskrift om vilkår for tilgang, herunder sportilgang, til serviceanlegg knyttet til jernbanenettet og tjenester i disse.

KAPITTEL IIA. KONKURRANSE OM AVTALER OM PERSONTRANSPORT MED JERNBANE

§ 8a. (Bestemmelser om konkurranse)

Departementet gir forskrifter om tilretteleggelse for og gjennomføring av konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane, herunder utfylling av bestemmelsene i §§ 8 b til 8 d.

§ 8b. (Konkurranse på like og ikke-diskriminerende vilkår)

Konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane skal gjennomføres på like og ikke-diskriminerende vilkår. Departementet skal ved tilretteleggelse for og gjennomføring av konkurranse sørge for at hensynet til forutberegnelighet, gjennomsiktighet og etterprøvbarhet ivaretas.

Departementet kan gi pålegg om at tilbyderfunksjonen hos virksomhet som deltar i konkurranse om avtaler om persontransport med jernbane, skal være en separat økonomisk enhet.

§ 8c. (Utlevering av informasjon)

Departementet kan pålegge enhver virksomhet som driver persontransport med jernbane, å utlevere slik informasjon som anses nødvendig for tilrettelegging for, og gjennomføring av, konkurranser om persontransport samt planlegging og styring av jernbanesektoren.

§ 8d. (Arbeidstakernes rettigheter ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane)

Reglene i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7 om arbeidstakernes rettigheter ved virksomhetsoverdragelse gjelder tilsvarende ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane, dersom virksomheten etter konkurransen blir drevet med samme type transportmiddel som før.
Oppdragsgiveren skal informere de som vil delta i konkurransen, om hvor mange ansatte i den virksomheten som driver den transporten oppdraget gjelder, som blir berørt av konkurransen, og om deres ansiennitet, alder og lønns- og arbeidsvilkår.

Fylkeskommunen kan i forbindelse med slik konkurranse kreve informasjonen nevnt i andre ledd, utlevert fra enhver virksomhet som driver persontransport med jernbane.

Den som får tildelt avtale om persontransport med jernbane gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at de ansatte som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeidsvilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtale, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke. Tilsvarende plikt gjelder også for underleverandører.

KAPITTEL III. ALLMENNHETENS PLIKTER M.V.

§ 9. (Plikter for allmennheten og eiere av private planoverganger)

Alle som oppholder seg på jernbanens område plikter å følge de sikkerhetsanvisninger som gjelder for stedet.

Det er forbudt for publikum:

a) å stige på og av tog som er i bevegelse;
b) å oppholde seg på jernbanens område som ikke er beregnet for publikum;
c) å benytte planovergang når tog kan ventes.

Eier av privat grind eller annen lukkeinnretning er ansvarlig for at denne holdes lukket når kryssing ikke finner sted.

§ 10. (Byggegrenser mv. under, over og langs jernbanen)

Det er forbudt uten tillatelse fra kjøreveiens eier å oppføre bygning, anlegg eller annen installasjon, foreta utgraving eller oppfylling mv. innen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder også dersom det foreligger reguleringsplan med annen byggegrense eller det med grunnlag i annen lov er gitt rett til å etablere anlegg eller installasjon innenfor 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. I tilfeller nevnt i annet punktum, skal tillatelse alltid gis hvis det ikke foreligger særlige grunner for avslag. Tillatelse er ikke nødvendig når sporanlegget er en del av offentlig eller privat vei. Vedtak etter første punktum kan påklages til departementet.

Kjøreveiens eier kan fastsette vilkår for tillatelsen etter første ledd. Vilkårene skal særlig ivareta hensynet til jernbanesikkerheten, jernbanens uforstyrrede drift og behovet for vedlikehold og eventuell mulig senere utvidelse av kjøreveien.

Kjøreveiens eier kan pålegge eier av naboeiendom, eller rettighetshaver til slik eiendom, å fjerne trær og annen vegetasjon innenfor 30-meters grensen som nevnt i første ledd når hensynet til togframføringen eller omgivelsenes sikkerhet tilsier det. Etterkommes ikke pålegget, kan kjøreveiens eier selv besørge vegetasjonen fjernet.

Eier eller rettighetshaver har krav på vederlag etter skjønn for skade og ulempe som følger av tiltak som nevnt i tredje ledd samt for eventuelle utgifter forbundet med dette. Dersom det i tide er gitt skriftlig beskjed om at planting innenfor 30-meters grensen ikke skal skje, har eier eller rettighetshaver ikke krav på vederlag.

Departementet kan fastsette forskrifter om utgiftsdeling og saksbehandling i forbindelse med tillatelse etter paragrafen her.

KAPITTEL IV. ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

§ 11. (Tilsyn mv.)

Departementet eller den myndighet som departementet bestemmer, fører tilsyn med at bestemmelser gitt i

eller i medhold av loven overholdes. Den myndighet som Kongen bestemmer, fører tilsyn etter § 11 b.

Enhver skal etter pålegg fra tilsynsmyndigheten gi de opplysninger den krever for å utføre sine oppgaver. Tilsynsmyndigheten kan bestemme i hvilken form opplysningene skal gis.

Tilsynsmyndigheten skal til enhver tid ha uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven. En representant for virksomheten har rett til, og kan pålegges, å være til stede under tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan likevel bestemme at representanter for virksomheten ikke skal være til stede ved intervjuer av arbeidstakere. Det samme gjelder hvis tilstedeværelsen ikke kan skje uten vesentlig ulempe, eller hvis formålet med tilsynet kan settes i fare.

Alle som utfører tjeneste eller arbeid for tilsynsmyndigheten, har taushetsplikt om innholdet i dokumenter som inneholder meldinger, tips eller lignende om lovbrudd, og om opplysninger om slike dokumenter, når slik informasjon kan bidra til å identifisere avsenderen. Taushetsplikten gjelder også overfor den som opplysningene omhandler. Slik taushetsplikt er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre dersom særlige grunner tilsier det.

Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om korrigerende tiltak.

Tilsynsmyndigheten kan påby stans av driften helt eller delvis når sikkerhetsmessige hensyn krever det. Om nødvendig kan den kreve politiets hjelp til å gjennomføre påbudet.

Departementet kan videre tilbakekalle tillatelse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten.

Uten hinder av lovbestemt taushetsplikt kan tilsynsmyndigheten og politiet, Nasjonal sikkerhetsmyndighet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap eller tilsvarende myndigheter gjensidig og etter forespørsel utveksle de opplysninger som er nødvendige for å sikre jernbanen mot tilsiktede uønskede handlinger.

§ 11a. (Tilsyn og kontroll med konkurransevilkår)

Departementet fører tilsyn med og kontrollerer at kravene fastsatt i eller i medhold av §§ 7 b og 8 b til 8 d i denne lov er oppfylt, herunder tilsyn med avtaler mellom virksomhet som tildeles avtale om persontransport med jernbane og det offentlige, samt mellom slike virksomheter.

Departementet kan gi forskrifter om tilsyn og kontroll, herunder om plikt til å medvirke til kontroll og om sanksjoner for manglende oppfyllelse av krav fastsatt i eller i medhold av denne lov.

§ 11b. (Tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan)

Tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan, jf. § 11, overvåker og fører tilsyn med bestemmelser gitt i eller i medhold av loven her om konkurransen i markedene for jernbanetransport og behandler klager innenfor markedsovervåkingsorganets myndighetsområde. Departementet kan gi nærmere bestemmelser i

forskrift om markedsovervåkingsorganets organisering og oppgaver.

Tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan kan ikke instrueres, verken generelt eller i den enkelte sak.

Enkeltvedtak tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan treffer, kan ikke påklages til eller omgjøres av overordnet myndighet. Avgjørelser om pålegg om å gi opplysninger kan ikke påklages etter forvaltningsloven § 14 annet punktum. Retten kan prøve alle sider av saken.

Departementet kan gi bestemmelser i forskrift om karenstid for personer ansvarlig for markedsovervåkingsorganets vedtak.

Uten hinder av lovbestemt taushetsplikt kan tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan og konkurransemyndighetene gjensidig og etter forespørsel utveksle de opplysninger som er nødvendige for å fremme håndhevelsen av norsk regulering av jernbanemarkedet. Uten hinder av lovbestemt taushetsplikt kan tilsynsmyndigheten som markedsovervåkingsorgan gi markedsovervåkingsorganer i andre EØS-stater, og organisasjoner bestående av slike markedsovervåkingsorganer i EØS, opplysninger som er nødvendige etter direktiv 2012/34/EU med senere endringer.

Ved utlevering av opplysninger etter femte ledd annet punktum skal myndigheten stille som vilkår at opplysningene kun kan formidles videre med samtykke fra myndigheten og bare for det formål som samtykket omfatter.

§ 12. (Tilsyn med omsetning av samtrafikkomponenter m.v.)

Tilsynsmyndigheten kan pålegge den som bringer i omsetning et delsystem eller en samtrafikkomponent, å begrense anvendelsesområdet, forby bruk eller tilbakekalle delsystemet eller samtrafikkomponenten fra markedet, dersom det foreligger risiko for at delsystemet eller samtrafikkomponenten ikke oppfyller de grunnleggende kravene. Enhver plikter å gi tilsynsmyndigheten de opplysninger den krever for å få utført sine oppgaver, samt for samme formål å gi tilsynsmyndigheten adgang til lokaler og utstyr knyttet til delsystem eller samtrafikkomponent.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om tilsyn med omsetning av delsystemer og samtrafikkomponenter.

§ 13. (Tvangsmulkt)

I pålegg fra tilsynsmyndigheten kan det fastsettes en løpende tvangsmulkt for hver dag som går etter utløpet av den frist som er satt for oppfylling av pålegget, og frem til pålegget er oppfylt. Tilsynsmyndigheten kan frafalle påløpt tvangsmulkt.

Tvangsmulktens størrelse fastsettes under hensyn til hvor viktig det er at pålegget blir gjennomført og hvilke kostnader det antas å medføre. Tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om fastsettelse og beregning av tvangsmulkt samt om frafallelse av ilagt mulkt.

§ 14. (Gebyr)

Departementet kan gi forskrift om gebyr for kontrolltiltak som gjennomføres for å sikre at loven eller vedtak i medhold av loven blir fulgt.
Departementet kan likeledes fastsette gebyr for behandling av søknad om tillatelse etter loven.

Skyldig gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 15. (Delegasjon av myndighet)

Departementet kan delegere sin myndighet etter loven til offentlig eller privat institusjon.

§ 16. (EØS-regler)

Kongen kan gi forskrift om utfylling og gjennomføring av EØS-avtalen på jernbanens område.

Norske myndigheter og norske jernbaneforetak kan uten hinder av taushetsplikt gi EFTAs overvåkningsorgan og EFTA-statenes faste komité alle opplysninger som er nødvendige for gjennomføring av EØS-avtalen. Jernbaneforetak som driver internasjonal godstransport, kan uten hinder av taushetsplikt pålegges å gi opplysninger til andre jernbaneforetak som deltar i den samme trafikk, i det omfang som følger av EØS-avtalen.

KAPITTEL V. UNDERSØKELSE AV JERNBANEULYKKER

Kapitlet med §§ 17 til 21 opphevd ved lov 3 juni 2005 nr. 34 (jernbaneundersøkelsesloven). Se dens § 30 for overgangsordning.

KAPITTEL VI. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 22. (Straff)

Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer bestemmelse eller vilkår som er gitt i eller med hjemmel i loven, eller som medvirker til slik overtredelse, straffes med bøter dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebestemmelse.

Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer forbudet i §§ 3 a eller 3 b, straffes med bøter eller fengsel inntil ett år. Overtredelse er forseelse.

§ 23. (Ikrafttredelse m.v.)

(1) Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.1

(2) Fra samme tid oppheves følgende lover og bestemmelser: – – –

§ 24. (Overgangsordninger)

Departementet kan fastsette overgangsordninger for tidligere gitte konsesjoner.

FOR 2016-12-20-1747: FORSKRIFT OM LISENS, SIKKERHETSSERTIFIKAT, SIKKERHETSGODKJENNING OG ANDRE FORHOLD RELATERT TIL SIKKERHETEN PÅ JERNBANEN (LISENSFORSKRIFTEN)

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 20. desember 2016 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 3 d, § 3 e, § 3 f, § 3 g, § 4, § 5, § 6, § 7, § 8, § 11, § 13, § 15 og § 16, jf. delegeringsvedtak 22. november 1996 nr. 1076 og delegeringsvedtak 4. april 1997 nr. 275.
EØS-henvisning: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 42e (direktiv 2004/49/EF, endret ved direktiv 2008/57/EF, direktiv 2008/110/EF, direktiv 2009/149/EF og direktiv 2014/88/EU)

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1 Virkeområde

1. Denne forskriften gjelder
   a) lisens for jernbaneforetak
   b) sikkerhetssertifikat til jernbaneforetak for å drive gods- og/eller persontransport på jernbanenettet og tilknyttede spor
   c) sikkerhetsgodkjenning til infrastrukturforvalter for å drive jernbaneinfrastruktur
   d) tilgang til opplæringsfasiliteter for jernbaneforetak
   e) sikkerhetstilsyn med jernbanen
   f) nasjonale sikkerhetsregler

2. Forskriften får ikke anvendelse på sporvei, tunnelbane, godsbane, museumsbane og lignende jernbanesystemer.

§ 2 Definisjoner

I forskriften her forstås med
   a) Jernbanenett: hele jernbaneinfrastrukturen som forvaltes av en infrastrukturforvalter
   b) Jernbaneforetak: ethvert offentlig eller privat foretak som har som hovedvirksomhet å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, der foretaket forplikter seg til å sørge for trekkraften, herunder foretak som bare sørger for trekkraften
   c) Infrastrukturforvalter: ethvert organ eller foretak som er ansvarlig særlig for å opprette, forvalte og vedlikeholde jernbaneinfrastruktur, herunder trafikkstyring og styring, kontroll og signal. Infrastrukturforvalters oppgaver på et nett eller en del av et nett kan tildeles forskjellige organer eller foretak
   d) Sikkerhetsstyringssystem: organisasjon og systemer opprettet av en infrastrukturforvalter eller et jernbaneforetak med henblikk på sikker forvaltning av deres virksomhet
   e) Lisens: en autorisasjon utstedt av en lisensutstedende myndighet til et foretak, som viser at foretaket er kvalifisert til å yte jernbanetjenester som jernbaneforetak

§ 3 Myndighet

1. Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndighet som nevnt i jernbaneloven §§ 3d, 3e, 3f, 3g, 11 og 13.

2. Statens jernbanetilsyn fører tilsyn etter jernbaneloven § 11, og får den myndighet som tilligger departementet i jernbaneloven § 11 syvende ledd til å tilbakekalle tillatelser gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår og krav som gjelder for virksomheten.

3. Statens jernbanetilsyn utsteder lisens, sikkerhetssertifikat og sikkerhetsgodkjenning etter jernbaneloven § 6.

4. Statens jernbanetilsyn kan i forskrift eller enkeltvedtak fastsette nærmere krav og vilkår for å ivareta hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling samt miljø etter jernbaneloven § 6.

5. Statens jernbanetilsyn kan i forskrift fastsette at trafikkstyrer skal ha fullmakt til å sette i verk umiddelbare tiltak for å ivareta en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling i forbindelse med utøving av trafikkstyring.

6. Statens jernbanetilsyn kan gi forskrift om nærmere krav til fremgangsmåte for utstedelse av lisens, bruk av standardskjema og grunnlag for beregning av saksbehandlingsgebyr.

§ 4 Ansvaret for virksomheten og sikker drift av jernbanesystemet

1. Ansvaret for virksomheten ligger hos den som innehar lisensen og sikkerhetssertifikatet eller sikkerhetsgodkjenningen. Ansvaret omfatter blant annet at virksomheten drives innenfor akseptabel risiko, å gjennomføre nødvendige tiltak for å kontrollere risiko, nødvendig samarbeid med infrastrukturforvalter eller andre jernbaneforetak og at vilkårene som er satt for virksomheten i eller i medhold av lov er oppfylt.

2. Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere er ansvarlig overfor brukere, kunder, arbeidstakere og tredjeparter for sikker drift av sin del av jernbanesystemet. Produsenter, vedlikeholdsleverandører, innehavere, tjenesteleverandører og innkjøpere er ansvarlig for å sikre at utstyr og tjenester de leverer oppfyller de kravene og bruksbetingelsene som er spesifisert, slik at de kan tas i bruk av jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere på en sikker måte.

§ 5 Forbud mot overdragelse

Lisens, sikkerhetssertifikat og sikkerhetsgodkjenning kan ikke overdras, herunder leies, leases, lånes eller på andre måter overlates til andre.

KAPITTEL 2. LISENS FOR JERNBANEFORETAK

§ 6 Krav om lisens

Jernbaneforetak kan bare yte jernbanetransporttjenester hvis de har lisens til å yte disse tjenestene. Lisens-

en gjelder for tilsvarende jernbanetransporttjenester i hele EØS-området. Lisens utstedt i en annen EØS-stat eller i Sveits gjelder i Norge.

§ 7 Vilkår for lisens

Jernbaneforetak som er etablert i Norge må oppfylle vilkårene til vandel, økonomisk evne, faglig dyktighet og forsikring/garanti som beskrevet i §§ 8 til 11 for å få lisens.

§ 8 Vandel m.m.

1. Eiere av jernbaneforetak må ha god vandel og ikke være slått konkurs. Er eieren en juridisk person må daglig leder oppfylle kravene. Statens jernbanetilsyn kan i tillegg stille krav til at andre personer i ledelsen må oppfylle disse kravene.

2. Kravet til god vandel er oppfylt når personer som nevnt i første ledd
   a) ikke er dømt for alvorlige straffbare forhold, herunder overtredelse av forretningsmessig art
   b) ikke er dømt for alvorlige brudd på transportlovgivningen
   c) ikke er dømt for alvorlige eller gjentatte brudd på sosialrettslige eller arbeidsrettslige forpliktelser, herunder forpliktelser i henhold til arbeidervern- og arbeidsmiljølovgivningen, eller forpliktelser som følger av tollovgivningen når det dreier seg om et jernbaneforetak som ønsker å utføre grense-kryssende godstransport som er underlagt tollprosedyrer

3. For å dokumentere at kravene til vandel er oppfylt, må det fremlegges politiattest for personer nevnt i første ledd.

§ 9 Økonomisk evne

1. Jernbaneforetaket må ha tilfredsstillende økonomisk evne.

2. Kravet til økonomisk evne er oppfylt når jernbaneforetaket kan godtgjøre at det i et tidsrom på tolv måneder kan oppfylle sine løpende og potensielle forpliktelser, vurdert på et realistisk grunnlag. Kravet er ikke oppfylt dersom jenbaneforetaket som følge av sin virksomhet gjentatte ganger eller i betydelig grad skylder et større beløp skatt eller sosiale avgifter.

3. For å dokumentere at kravet til økonomisk evne er oppfylt, må jernbaneforetaket fremlegge årsregnskap eller, dersom dette ikke er mulig, årsbalansen.

4. Jernbaneforetaket må videre fremlegge opplysninger om følgende forhold
   a) disponible midler, herunder tilgodehavende i bank, bevilget kassakreditt og lån
   b) kapital og aktiva som kan stilles som sikkerhet
   c) driftskapital
   d) relevante kostnader, herunder anskaffelseskostnader og à kontobetalinger i forbindelse med kjøretøy, grunn, bygninger, anlegg og rullende materiell

e) kostnader som påhviler jernbaneforetakets aktiva
f) skatter og trygdeavgifter

5. Opplysningene skal dokumenteres gjennom en revisjonsberetning og egnet dokumentasjon fra bank, revisor eller autorisert regnskapsfører.

6. Det skal fremlegges attest for skatt og merverdiavgift.

§ 10 Faglig dyktighet

Kravene til faglig dyktighet er oppfylt når jernbaneforetaket som søker lisens, har eller vil ha en ledelsesorganisasjon som har den kunnskap og/eller erfaring som er nødvendig for å utøve sikker og effektiv driftskontroll og overvåkning av driftsformene angitt i lisensen.

§ 11 Forsikring og garanti

1. Jernbaneforetaket skal være tilstrekkelig forsikret eller ha tilstrekkelig garanti for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten, herunder dekning av erstatningsansvar i tilfelle ulykker, særlig når det gjelder passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemann. Forsikringen eller garantien må som minimum ha en dekning på 4500 G (folketrygdens grunnbeløp) per skadetilfelle.

2. For å dokumentere at kravet til forsikring eller garanti er oppfylt, må det fremlegges opplysninger om forsikring eller garanti som dekker erstatningsansvar nevnt i første ledd.

3. Statens jernbanetilsyn kan gjøre unntak fra kravet om minimumsdekning til jernbaneforetak som driver museumsbane på strekninger som utelukkende benyttes til dette.

§ 12 Saksbehandlingstid

Søknad om lisens avgjøres snarest mulig og senest tre måneder etter at Statens jernbanetilsyn har mottatt alle nødvendige opplysninger.

§ 13 Lisensens gyldighet

En lisens er gyldig så lenge jernbaneforetaket oppfyller kravene i §§ 8 til 11.

§ 14 Suspensjon og tilbakekall av lisens

1. Lisensen skal suspenderes eller tilbakekalles av Statens jernbanetilsyn dersom kravene i §§ 8 til 11 ikke lenger er oppfylt.

2. Ved konkursbehandling eller tilsvarende behandling skal lisensen tilbakekalles dersom det ikke er realistiske muligheter for en tilfredsstillende finansiell omstrukturering innen en rimelig frist.

3. Dersom lisensen suspenderes eller tilbakekalles på grunn av at kravet til økonomisk evne ikke lenger er

oppfylt, kan Statens jernbanetilsyn mens jernbaneforetaket omorganiseres, utstede midlertidig lisens med gyldighet inntil seks måneder, forutsatt at sikkerheten ivaretas.

4. Når et jernbaneforetak har innstilt sin virksomhet i seks måneder eller ikke har begynt sin virksomhet seks måneder etter at lisensen er utstedt, kan Statens jernbanetilsyn bestemme at lisensen skal suspenderes og fremlegges for fornyet vurdering. Et jernbaneforetak kan søke om en lengre frist for å starte opp virksomhet dersom transporttjenestens særlige karakter tilsier dette.

§ 15 Fornyet lisens ved endring av jernbaneforetakets rettslige stilling m.m.

1.Statens jernbanetilsyn skal varsles ved endringer i jernbaneforetakets rettslige stilling, herunder skifte av daglig leder eller endringer i eierforhold, for eksempel fusjon, overtakelse eller større endringer i eiersammensetningen. Statens jernbanetilsyn kan i slike tilfeller kreve at det skal søkes om ny lisens. Virksomheten kan fortsette mens søknaden behandles dersom sikkerheten ivaretas.

2. Dersom et jernbaneforetak har til hensikt å endre eller utvide sin virksomhet i betydelig grad, skal lisensen fremlegges Statens jernbanetilsyn for fornyet vurdering.

KAPITTEL 3. SIKKERHETSSERTIFIKAT FOR JERNBANEFORETAK

§ 16 Krav om sikkerhetssertifikat

1. Jernbaneforetak med lisens utstedt av Statens jernbanetilsyn må ha sikkerhetssertifikat.

2. Jernbaneforetak med lisens fra annen EØS-stat eller Sveits og sikkerhetssertifikat i henhold til § 17 bokstav a, må ha sikkerhetssertifikat i henhold til § 17 bokstav b og oppfylle kravet til forsikring i § 18.

3. Sikkerhetssertifikatet skal angi type transport det gjelder for, kan omfatte hele eller deler av jernbanenettet, og skal inneholde en bekreftelse på at jernbaneforetaket har et sikkerhetsstyringssystem. Videre skal sikkerhetssertifikatet inneholde en bekreftelse på godtakelsen av tiltakene truffet av jernbaneforetaket med henblikk på å oppfylle spesifikke krav som er nødvendige for sikker drift på jernbanenettet.

§ 17 Vilkår for sikkerhetssertifikat

1. For å få utstedt sikkerhetssertifikat må jernbaneforetaket
   a) ha et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstiller kravene i sikkerhetsstyringsforskriften, samt oppfylle sikkerhetskravene fastsatt i TSler og de relevante felles sikkerhetsmetodene og
   b) kunne oppfylle spesifikke nasjonale krav som er satt med henblikk på risikohåndtering og sikker bruk av jernbanenettet.

2. Sertifiseringen som utføres etter første ledd bokstav a gjelder i hele EØS-området for tilsvarende jernbanetransport.

3. For å dokumentere at kravet i bokstav b er oppfylt må jernbaneforetak fremlegge følgende dokumentasjon:

a) Beskrivelse av hvordan sikkerhetsstyringssystemet sikrer samsvar med krav i eller i medhold av jernbaneloven og andre regler som gjelder for virksomheten, herunder bestemmelser for personell og rullende materiell.

b) Beskrivelse av de forskjellige kategoriene av personell hos foretaket eller hos underleverandøren, og hvordan disse oppfyller kravene i eller i medhold av jernbaneloven og dokumentasjon som viser at personell er behørig autorisert eller sertifisert.

c) Beskrivelse av de forskjellige typene rullende materiell som skal brukes i virksomheten, herunder dokumentasjon som viser at materiellet oppfyller kravene i eller i medhold av jernbaneloven og eventuelt er godkjent eller tillatt tatt i bruk.

4. Det skal kun fremlegges kortfattet dokumentasjon for de elementer som oppfyller TSIer og andre krav fastsatt i samtrafikkforskriften.

§ 18 Forsikring

1. Jernbaneforetak med lisens utstedt i annen EØS-stat eller Sveits må være tilstrekkelig forsikret eller ha tilstrekkelig garanti for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten, herunder dekning av erstatningsansvar i tilfelle ulykker, særlig når det gjelder passasjerer, bagasje, frakt, post og tredjemann. Forsikringen eller garantien må som minimum ha en dekning på 4500 G (folketrygdens grunnbeløp) per skadetilfelle.

2. For å dokumentere at kravet til forsikring eller garanti er oppfylt, må det fremlegges opplysninger om forsikring eller garanti som dekker erstatningsansvar nevnt i første ledd.

§ 19 Fornyelse og endring av sikkerhetssertifikat

1. Sikkerhetssertifikat fornyes etter søknad fra jernbaneforetaket minst hvert femte år.

2. Jernbaneforetaket skal omgående underrette Statens jernbanetilsyn om alle vesentlige endringer i forutsetningene som ble lagt til grunn for utstedelsen av sikkerhetssertifikatet. Foretaket skal i tillegg underrette Statens jernbanetilsyn hver gang det innføres en ny kategori personell eller nye typer rullende materiell.

3. Statens jernbanetilsyn kan kreve at sikkerhetssertifikatet skal revideres ved vesentlige endringer i krav i eller i medhold av jernbaneloven. Sikkerhetssertifikatet skal oppdateres helt eller delvis ved alle vesentlige endringer av virksomhetens art eller omfang.

§ 20 Saksbehandlingstid

1. Søknad om sikkerhetssertifikat avgjøres omgående og senest fire måneder etter at Statens jernbanetilsyn har mottatt alle de nødvendige opplysningene og eventuelle tilleggsopplysninger som kreves. Dersom søkeren anmodes om å framlegge tilleggsopplysinger, skal disse fremlegges umiddelbart.

2. Tilsvarende gjelder ved fornyelse og oppdatering av sikkerhetssertifikat.

§ 21 Tilbakekall av sikkerhetssertifikat

1. Statens jernbanetilsyn skal tilbakekalle hele eller deler av sikkerhetssertifikatet dersom jernbaneforetaket ikke oppfyller kravene til sikkerhetssertifikat.

2. Statens jernbanetilsyn skal tilbakekalle sikkerhetssertifikatet dersom det viser seg at jernbaneforetaket ikke har brukt det som tiltenkt i året etter utstedelsen.

§ 22 Rett til tilgang til opplæring m.m.

1. Jernbaneforetak skal ha tilgang til opplæring av førere og togpersonell fra den som tilbyr slik opplæring, og der slik opplæring er nødvendig for å oppnå sikkerhetssertifikat, på like vilkår og uten forskjellsbehandling til en rimelig og rettferdig pris som står i forhold til kostnaden, som også kan omfatte en overskuddsmargin.

2. Tjenestene som tilbys, må omfatte opplæring i nødvendig linjekunnskap, driftsregler og driftsmetoder, systemet for signalgiving og styring, samt gjeldende fremgangsmåter ved nødssituasjoner på de aktuelle linjene.

3. Når jernbaneforetak ansetter nye førere, nytt togpersonell og nytt personell til å utføre viktige sikkerhetsoppgaver skal det kunne ta hensyn til opplæring, kvalifikasjoner og erfaring som kan være oppnådd tidligere fra andre jernbaneforetak. Med henblikk på dette har nevnte personell rett til å få tilgang til og kopier av, samt til å fremlegge alle dokumenter som bekrefter deres opplæring, kvalifikasjoner og erfaring.

4. Tilgang til opplæring og ansvaret for nivået på opplæringen for øvrig skal skje som beskrevet i sikkerhetsstyringssystemet til jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalteren.

KAPITTEL 4. SIKKERHETSGODKJENNING AV INFRASTRUKTURFORVALTER

§ 23 Krav om sikkerhetsgodkjenning

1. Infrastrukturforvalter må ha sikkerhetsgodkjenning utstedt av Statens jernbanetilsyn. Infrastrukturforvalter med sikkerhetsgodkjenning kan utføre egentransport i forbindelse med utbygging, drift, vedlikehold og sporadiske transportbehov relatert til driften av jernbanenettet.

2. Sikkerhetsgodkjenningen kan også omfatte tilknyttet infrastruktur som infrastrukturforvalteren etter avtale påtar seg å drive for private. Sikkerhetsstyringssystemet må dekke all infrastruktur som drives av infrastrukturforvalteren.

3. Sikkerhetsgodkjenningen skal inneholde en bekreftelse på godtakelsen av infrastrukturforvalterens sikker-

hetsstyringssystem. Videre skal godkjenningen inneholde en bekreftelse på godtakelsen av vilkårene i § 24.

§ 24 Vilkår for sikkerhetsgodkjenning

For å få utstedt sikkerhetsgodkjenning må infrastrukturforvalter

a) ha et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstiller kravene i sikkerhetsstyringsforskriften

b) kunne oppfylle spesifikke krav som er nødvendige for sikker utforming, sikkert vedlikehold og sikker drift av jernbaneinfrastrukturen, herunder vedlikehold og drift av systemet for trafikkstyring og signalgiving

§ 25 Fornyelse og endring av sikkerhetsgodkjenning

1. Sikkerhetsgodkjenningen fornyes etter søknad fra infrastrukturforvalteren minst hvert femte år.

2. Sikkerhetsgodkjenningen skal oppdateres helt eller delvis ved alle vesentlige endringer av infrastrukturen, signalsystemet eller energiforsyningen eller av prinsippene for drift og vedlikehold av disse. Infrastrukturforvalteren skal omgående underrette Statens jernbanetilsyn om alle slike endringer.

3. Statens jernbanetilsyn kan kreve revisjon av sikkerhetsgodkjenningen etter vesentlige endringer av krav fastsatt i eller i medhold av jernbaneloven.

§ 26 Saksbehandlingstid

1. Søknad om sikkerhetsgodkjenning avgjøres omgående og senest fire måneder etter at Statens jernbanetilsyn har mottatt alle de nødvendige opplysningene og eventuelle tilleggsopplysninger som kreves. Dersom søkeren anmodes om å framlegge tilleggsopplysninger, skal disse fremlegges umiddelbart.

2. Tilsvarende gjelder for fornyelse og oppdatering av sikkerhetsgodkjenningen.

§ 27 Tilbakekall av sikkerhetsgodkjenning

Statens jernbanetilsyn skal tilbakekalle sikkerhetsgodkjenningen dersom infrastrukturforvalter ikke lenger oppfyller kravene som gjelder for sikkerhetsgodkjenningen.

KAPITTEL 5. FELLES SAKSBEHANDLINGSREGLER

§ 28 Saksbehandlingsregler

1. Dersom ikke annet er særskilt bestemt gjelder forvaltningsloven. Dette omfatter også at Statens jernbanetilsyn skal gi veiledning om hvordan lisens, sikkerhetssertifikat og sikkerhetsgodkjenning oppnås og hvilke krav som gjelder, herunder opplysninger om forskrifter og eventuelle andre dokumenter som er aktuelle i forbindelse med søknader. Det skal gis særlig veiledning til jernbaneforetak som søker om sikkerhetssertifikat for tjenester på en bestemt begrenset del av jernbanenettet, med særlig angivelse av reglene som gjelder for den aktuelle delen.

2. Statens jernbanetilsyn skal utgi en søknadsveiledning med angivelse og forklaring av kravene i forbindelse med sikkerhetssertifikater og en liste over dokumenter som må fremlegges. Denne skal være tilgjengelig for alle søkere kostnadsfritt. Søknader skal sendes inn på det språket som er angitt av Statens jernbanetilsyn.

§ 29 Underretning til andre myndigheter

1. Ved alvorlig tvil om et jernbaneforetak med lisens utstedt av myndighet i en annen EØS-stat eller Sveits oppfyller kravene i direktiv 2012/34/EU, skal Statens jernbanetilsyn uten ugrunnet opphold underrette den lisensutstedende myndighet i vedkommende EØS-stat eller i Sveits om dette.

2. Ved utstedelse, suspensjon, tilbakekall eller endring av lisens skal Statens jernbanetilsyn så snart som mulig varsle Det europeiske jernbanebyrået om dette.

3. Statens jernbanetilsyn skal innen en måned underrette Det europeiske jernbanebyrået om sikkerhetssertifikater og sikkerhetsgodkjenninger som er utstedt, fornyet, endret eller tilbakekalt. Den skal angi navn og adresse for jernbaneforetaket eller infrastrukturforvalteren, utstedelsesdato, virkeområde og gyldighet for sikkerhetssertifikatet eller sikkerhetsgodkjenningen og grunnene til en eventuell tilbakekalling.

4. Dersom Statens jernbanetilsyn tilbakekaller et sikkerhetssertifikat utstedt i henhold til kapittel 3 skal den straks underrette den nasjonale sikkerhetsmyndighet i den stat som har utstedt sikkerhetssertifikatet i samsvar med direktiv 2004/49/EF artikkel 10 nr. 2 bokstav a om dette.

KAPITTEL 6. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 30 Underretning om endring i lov eller forskrift mv.

Departementet skal straks underrette EFTAs overvåkningsorgan om alle endringer av de nasjonale sikkerhetsreglene og om alle nye slike regler som vedtas, med mindre den aktuelle regelen utelukkende gjennomfører TSler som omhandlet i samtrafikkforskriften.

§ 31 Høring av berørte parter og EFTAs overvåkningsorgan ved innføringen av nye nasjonale sikkerhetsregler

1. Dersom Statens jernbanetilsyn, etter vedtakelsen av felles sikkerhetsmål, vil innføre nye nasjonale sikkerhetsregler som krever et høyere sikkerhetsnivå enn de felles sikkerhetsmålene, eller dersom Statens jernbanetilsyn vil innføre nye nasjonale sikkerhetsregler som kan berøre virksomheten til jernbaneforetak fra andre EØS-stater som opererer på norsk territorium, skal alle berørte parter høres i god tid.

2. Statens jernbanetilsyn skal også fremlegge utkastet til sikkerhetsregler med begrunnelse for innføringen for EFTAs overvåkningsorgan.

§ 32 Rapport

1. Statens jernbanetilsyn skal hvert år utarbeide og offentliggjøre en rapport om virksomheten det foregående år. Rapporten skal inneholde følgende opplysninger:

a) Utviklingen av jernbanesikkerheten, herunder en oversikt over situasjonen på medlemskapsplan med hensyn til felles sikkerhetsindikatorer som angitt i direktiv 2004/49/EF vedlegg I.

b) Viktige endringer i lover og forskrifter med hensyn til jernbanesikkerhet.

c) Utviklingen med hensyn til sikkerhetssertifisering og sikkerhetsgodkjenning.

d) Resultater og erfaringer fra overvåkningen av infrastrukturforvaltere og jernbaneforetakene.

e) Unntak fra kravene til å identifisere enhet med ansvar for vedlikehold som angitt i direktiv 2004/49/EF artikkel 14a nr. 8.

2. Rapporten skal oversendes Det europeiske jernbanebyrået innen 30. september hvert år.

§ 33 Ikrafttredelse, endringer i andre forskrifter mv.

1. Forskriften trer i kraft 1. januar 2017.

2. Fra samme tid gjøres følgende endring i forskrift 10. desember 2010 nr. 1569 om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og godsbane, samt sidespor, havnespor m.m. (tillatelsesforskriften): I § 3-4 annet ledd siste punktum skal "skatteattest" endres til "attest for skatt og merverdiavgift".

3. I forskrift 3. september 2010 nr. 1241 om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1371/2007 av 23. oktober 2007 om jernbanepassasjerers rettigheter og forpliktelser (jernbanepassasjerrettighetsforskriften) § 4 skal "Jernbaneverket" erstattes med "Infrastrukturforvalter".

4. Lisenser, sikkerhetssertifikater og sikkerhetsgodkjenninger gitt med hjemmel i forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet gjelder videre på samme vilkår som før.

5. Unntak gitt med hjemmel i forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet gjelder videre på samme vilkår som før.

FOR 2016-12-20-1771: FORSKRIFT OM JERNBANE-VIRKSOMHET, SERVICEANLEGG, AVGIFTER OG FORDELING AV INFRASTRUKTURKAPASITET MV. (JERNBANEFORSKRIFTEN)

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 20. desember 2016 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 3d, § 3e, § 3f, § 3g, § 4, § 5, § 5a, § 5b, § 6, § 7, § 8, § 10, § 11, § 11b, § 13, § 15 og § 16, jf. delegeringsvedtak 22. november 1996 nr. 1076, delegeringsvedtak 4. april 1997 nr. 275 og delegeringsvedtak 16. desember 2016 nr. 1589.
EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 37 (direktiv 91/440/EØF endret ved direktiv 2001/12/EF, direktiv 2004/51/EF og direktiv 2007/58/EF), nr. 41b (direktiv 2001/14/EF endret ved vedtak 2002/844/EF og direktiv 2004/49/EF) og nr. 42a (direktiv 95/18/EF endret ved direktiv 2001/13/EF).

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1-1. Virkeområde

(1) Denne forskriften gjelder bl. a.

a) tilgang til å trafikkere jernbanenettet og til serviceanlegg, herunder havne- og terminalspor, og tjenester i disse
b) kravene til forvaltning av jernbaneinfrastruktur og transportvirksomhet som utøves av jernbaneforetak
c) fastsettelse og innkreving av infrastrukturavgifter og prissetting av jernbanerelaterte tjenester
d) fordeling av infrastrukturkapasitet
e) markedsovervåking.

(2) Forskriften får ikke anvendelse på sporvei, tunnelbane, godsbane, museumsbane og lignende jernbanesystemer.

§ 1-2. Myndighetenes oppgaver, delegering mv.

(1) Samferdselsdepartementet gir tilgang til å trafikkere jernbanenettet etter § 2-2.

(2) Samferdselsdepartementet godkjenner transportvilkår og tilleggsavgift for rutegående persontransport etter § 3-1.

(3) Samferdselsdepartementet fastsetter rammene for infrastrukturavgiftene som infrastrukturforvalter innkrever etter kapittel 6.

(4) Statens jernbanetilsyn er markedsovervåkingsorgan etter jernbaneloven § 11 b, fører tilsyn etter jernbaneloven § 11 og har myndighet til å ilegge tvangsmulkt etter jernbaneloven § 13.

(5) Statens jernbanetilsyn avgjør om hovedformålet med en internasjonal transporttjeneste som nevnt i §

2-6 første ledd er internasjonal persontransport, og avgjør om den internasjonale persontransporttjenesten vil kunne skade den økonomiske likevekten i kontrakt om offentlig tjenesteytelse, jf. § 2-6 annet ledd.

(6) Statens jernbanetilsyn kan gi utfyllende bestemmelser til forskriften herunder for å gjennomføre Norges forpliktelser etter EØS-avtalen.

(7) Jernbanedirektoratet inngår avtale med infrastrukturforvalter etter § 3-2 og kan innkreve avgifter etter § 12-2.

(8) Jernbanedirektoratet har ansvaret for å opprette og vedlikeholde en nasjonal standard for utforming og gjennomføring av opplæring av førere og eventuelt annet personell med oppgaver av betydning for sikkerheten på jernbanen.

(9) Jernbanedirektoratet er klageinstans for vedtak truffet etter jernbaneloven § 10.

(10) For infrastrukturforvalters beslutninger om tildeling av infrastrukturkapasitet på statens jernbaneinfrastruktur etter kapittel 8 og 9 gjelder forvaltningslovens regler om enkeltvedtak når ikke annet følger av forskriften her.

§ 1-3. Definisjoner

I forskriften her forstås med

a) *jernbanenett*: hele jernbaneinfrastrukturen som forvaltes av en infrastrukturforvalter
b) *jernbaneforetak*: ethvert offentlig eller privat foretak som har som hovedvirksomhet å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, der foretaket forplikter seg til å sørge for trekkraften, herunder foretak som bare sørger for trekkraften
c) *infrastrukturforvalter*: ethvert organ eller foretak som er ansvarlig særlig for å opprette, forvalte og vedlikeholde jernbaneinfrastruktur, herunder trafikkstyring og styring, kontroll og signal. Infrastrukturforvalters oppgaver på et nett eller en del av et nett kan tildeles forskjellige organer eller foretak
d) *jernbaneinfrastruktur*: omfatter elementene nevnt i vedlegg I
e) *levedyktig alternativ:* tilgang til et annet serviceanlegg som gjør det mulig for jernbaneforetaket å utføre den aktuelle gods- eller persontransport på økonomisk akseptable vilkår
f) *serviceanlegg*: anlegg, herunder grunn, bygninger og utstyr, som er helt eller delvis særlig innrettet med henblikk på å kunne yte en eller flere av tjenestene nevnt i § 4-2, § 4-4 og § 4-5
g) *den som driver serviceanlegg:* ethvert offentlig eller privat foretak med ansvar for å forvalte et eller flere serviceanlegg eller for å yte en eller flere av tjenestene til jernbaneforetak som nevnt i § 4-2, § 4-4 og § 4-5
h) *rimelig fortjeneste:* en avkastning på egenkapitalen som tar hensyn til risikoen, herunder for inntektene, eller fraværet av slik risiko som den som driver serviceanlegget pådrar seg, og som er i tråd med de seneste års gjennomsnittlige avkastning for den berørte sektor
i) *fordeling*: en infrastrukturforvalters fordeling av infrastrukturkapasitet
j) *søker*: et jernbaneforetak eller en internasjonal sammenslutning av jernbaneforetak eller fysiske eller

juridiske personer, for eksempel vedkommende myndigheter i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007 og utskipere, speditører og operatører innenfor kombinert transport, som har en allmennyttig eller forretningsmessig interesse av å bli tildelt infrastrukturkapasitet

k) *overbelastet infrastruktur:* en del av en jernbaneinfrastruktur der etterspørselen etter infrastrukturkapasitet ikke kan dekkes fullstendig i visse perioder, selv ikke etter en samordning av de ulike søknadene om kapasitet

l) *kapasitetsforbedringsplan*: et tiltak eller en rekke tiltak med en tidsplan for gjennomføring som tar sikte på å avhjelpe de kapasitetsbegrensninger som har ført til at en del av jernbaneinfrastrukturen blir erklært som «overbelastet infrastruktur»

m) *samordning*: framgangsmåten der infrastrukturforvaltningen og søkerne forsøker å finne en løsning på situasjoner der det finnes innbyrdes motstridende søknader om infrastrukturkapasitet

n) *rammeavtale*: en rettslig bindende generell avtale inngått på offentlig- eller privatrettslig grunnlag som fastsetter rettighetene og pliktene til en søker og infrastrukturforvalter med hensyn til den infrastrukturkapasitet som skal fordeles, og de avgifter som skal innkreves i et tidsrom som er lengre enn en ruteplanperiode

o) *infrastrukturkapasitet*: muligheten til å planlegge ruteleier det søkes om, på en bestemt del av infrastrukturen i en viss periode

p) *nettveiledning*: en detaljert oversikt over alminnelige regler, tidsfrister, framgangsmåter og kriterier for avgifter og kapasitetsfordeling og annen nødvendig informasjon for å kunne søke om infrastrukturkapasitet

q) *ruteleie*: den infrastrukturkapasitet som trengs for å kjøre et tog mellom to steder i et gitt tidsrom

r) *ruteplan*: de data som fastlegger alle planlagte bevegelser av tog og rullende materiell i den berørte jernbaneinfrastruktur, i den tidsperiode da ruteplanen er gyldig

s) *hensettingsspor*: spor som er særlig beregnet på midlertidig hensetting av jernbanekjøretøyer mellom to oppdrag

t) *omfattende vedlikehold*: arbeid som ikke utføres rutinemessig som ledd i den daglige drift, og som krever at kjøretøyet tas ut av tjeneste.

KAPITTEL 2. TILGANG TIL Å TRAFIKKERE JERNBANENETTET MV.

§ 2-1. Jernbaneforetak som har tilgang til å trafikkere jernbanenettet mv.

(1) Følgende jernbaneforetak har tilgang til å trafikkere jernbanenettet på rettferdige, åpne og ikke-diskriminerende vilkår:

a) NSB AS

b) Flytoget AS i det omfang departementet bestemmer

c) jernbaneforetak som vil drive godstransport av enhver art

d) jernbaneforetak som har som hovedformål å drive internasjonal persontransport

e) jernbaneforetak som tildeles avtale om persontransport med det offentlige, på den delen av jernbanenettet som avtalen omfatter

(2) Tilgangen omfatter også nødvendig transport av rullende materiell på jernbanenettet, testkjøring og kjøring i forbindelse med opplæring.

(3) Dersom det gis særretter på bakgrunn av avtale med det offentlige etter første ledd bokstav e, kan departementet begrense tilgangsretten tilsvarende for NSB AS.

(4) Jernbaneforetak, infrastrukturforvalter, leverandører og andre pliktsubjekter etter jernbanelovgivningen plikter å samarbeide der det er relevant for dem for å oppfylle sine forpliktelser etter jernbanelovgivningen og bidra til en sikker drift av jernbanesystemet.

(5) For å utøve tilgangsrettigheter på jernbanenettet må jernbaneforetak være tilknyttet en felles bransjeforening som spesifisert av Jernbanedirektoratet. Den felles bransjeforeningen skal særlig utrede og behandle spørsmål av betydning for sikkerheten som er egnet til å fremme felles løsninger, herunder standarder for opplæring, beredskap, informasjonsutveksling mv. Dette samarbeidet må foregå innenfor gjeldende rammer for taushetsplikt, likeverdige markedsvilkår og jernbanelovgivningen for øvrig.

§ 2-2. Jernbaneforetak som kan søke departementet om tilgang til å trafikkere jernbanenettet for å utføre persontransport

(1) Departementet kan gi følgende jernbaneforetak som er etablert i Norge tilgang til å trafikkere hele eller deler av jernbanenettet for å utføre persontransport:

a) foretak som bare driver persontransport i byer og forsteder eller regional persontransport på egen jernbaneinfrastruktur
b) foretak som vil drive persontransport på deler av jernbanenettet hvor NSB AS har innstilt slik trafikk
c) foretak som vil drive museumstogvirksomhet eller annen persontransport med et begrenset omfang og som ikke vil være i konkurranse med ordinær rutegående transport.

(2) Tilgang etter bokstavene a og b gis i tilfeller hvor dette vil bidra til en hensiktsmessig trafikkavvikling.

§ 2-3. Forbud mot overdragelse

Tilgang gitt av departementet etter § 2-2 kan ikke overdras, herunder leies, leases, lånes eller på andre måter overlates til andre.

§ 2-4. Tilbakekall av tilgang til å trafikkere jernbanenettet

(1) Tilgang til å trafikkere jernbanenettet etter § 2-2 kan tilbakekalles av departementet dersom jernbaneforetaket ikke oppfyller vilkårene som er stilt for tilgangen.

(2) Tilgangen kan også tilbakekalles når den ikke har vært benyttet i de siste seks måneder fra den dag den kunne vært tatt i bruk. Det samme gjelder dersom virksomheten er opphørt i seks måneder.

§ 2-5. Tilgang til spor til og i havner, terminaler og andre serviceanlegg

Den som driver serviceanlegg skal gi tilgang til alle jernbaneforetak på rettferdige, åpne og ikke-diskriminerende vilkår til spor til og i serviceanlegg nevnt i § 4-2.

§ 2-6. Rett til å ta med passasjerer innenlands ved internasjonal persontransport

(1) Ved utførelse av internasjonale persontransporttjenester har jernbaneforetaket rett til å ta med passasjerer fra en stasjon og sette dem av ved enhver annen stasjon i Norge. Statens jernbanetilsyn avgjør etter anmodning om hovedformålet med en ny internasjonal persontransporttjeneste er å transportere passasjerer mellom stasjoner i ulike EØS-stater.

(2) Retten etter første ledd er begrenset for tjenester mellom et avgangs- og ankomststed som omfattes av en eller flere kontrakter om offentlig tjenesteytelse hvis utøvelse av denne retten vil kunne skade den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteytelse. Statens jernbanetilsyn avgjør etter anmodning om den økonomiske likevekten i en kontrakt om offentlig tjenesteytelse vil kunne skades av en ny internasjonal persontransporttjeneste.

KAPITTEL 3. SÆRSKILTE KRAV TIL JERNBANEFORETAK OG INFRASTRUKTURFORVALTER

§ 3-1. Transportvilkår for passasjertransport

(1) Departementet skal godkjenne transportvilkår for jernbaneforetak som driver rutegående passasjertransport.

(2) Departementet skal godkjenne tilleggsavgift for reisende uten gyldig billett.

§ 3-2. Avtale mellom myndigheten og infrastrukturforvalter

(1) Myndigheten nevnt i § 1-2 syvende ledd skal inngå en avtale med infrastrukturforvalter i tråd med vedlegg III for en periode på minst fem år. Dette påvirker ikke gjeldende prinsipper for planlegging og finansiering av infrastrukturen, og prinsippet om ettårige regnskaper. Avtalen skal inneholde stimuleringstiltak for å redusere kostnadene ved å stille infrastruktur til rådighet og nivået på avgiftene som innkreves etter kapittel 6.

(2) Før avtale etter første ledd undertegnes, skal søkere og potensielle søkere konsulteres.

§ 3-3. Særskilte krav til jernbaneforetaks drift

Jernbaneforetak skal drives etter de prinsipper som gjelder for kommersielle selskaper. Dette gjelder uansett hvem som eier dem og om de har påtatt seg forpliktelser til offentlig tjenesteytelse.

§ 3-4. Særskilte krav til infrastrukturforvalters drift

(1) Infrastrukturforvalter skal utarbeide en plan som omfatter investerings- og finansieringsprogrammer. Planen skal utformes med henblikk på å sikre optimal og effektiv anvendelse og utvikling av jernbaneinfrastrukturen og samtidig sikre økonomisk balanse og omfatte de midler som er nødvendig for å oppnå disse målene. Departementet kan gi nærmere retningslinjer for utarbeidelse av slike planer.

(2) Infrastrukturforvalters resultatregnskap skal være balansert under normale markedsforhold og over en rimelig periode på høyst fem år, slik at inntektene fra infrastrukturavgifter, overskudd fra annen forretningsvirksomhet, inntekter uten tilbakebetalingsplikt fra private kilder og statlig finansiering, herunder eventuelle forskuddsbetalinger fra staten, når det er relevant, minst dekker utgiftene til jernbaneinfrastrukturen.

§ 3-5. Atskillelse av regnskaper

(1) For integrerte jernbanevirksomheter skal det føres og offentliggjøres atskilte resultatregnskaper og balanser, på den ene siden for virksomhet tilknyttet jernbaneforetaks yting av transporttjenester og på den andre siden for virksomhet tilknyttet forvaltningen av jernbaneinfrastrukturen. Eventuell offentlig støtte utbetalt til et av disse virksomhetsområdene kan ikke overføres til det andre.

(2) For jernbaneforetak skal det føres og offentliggjøres atskilte resultatregnskaper og balanser for virksomhet knyttet til yting av godstransporttjenester med jernbane på den ene side, og for virksomhet knyttet til yting av persontransport med jernbane på den andre. Offentlige midler som utbetales til virksomhet knyttet til yting av transporttjenester med jernbane som en offentlig tjeneste, skal framgå atskilt i de relevante regnskaper og skal ikke overføres til virksomhet knyttet til yting av andre transporttjenester eller annen form for virksomhet.

(3) Regnskapene nevnt i første og annet ledd skal føres slik at det er mulig å overvåke forbudet mot å overføre offentlige midler som er betalt til ett virksomhetsområde, til et annet. Regnskapene skal videre føres slik at det er mulig å overvåke bruken av inntekter fra infrastrukturavgifter og overskudd fra annen forretningsvirksomhet.

KAPITTEL 4. JERNBANERELATERTE TJENESTER

§ 4-1. Tilgang til den minste pakken med tjenester

Infrastrukturforvalter skal tilby følgende tjenester til alle jernbaneforetak og andre søkere på ikke-diskriminerende vilkår:

a) behandling av søknader om infrastrukturkapasitet
b) retten til å bruke kapasitet som tildeles
c) bruk av jernbaneinfrastruktur, herunder sporveksler og sporkryss
d) trafikkstyring, herunder signalgiving, regulering, ekspedering samt kommunikasjon og framskaffelse av informasjon om togtrafikk

e) bruk av strømforsyningsutstyr for kjørestrøm, der dette er tilgjengelig
f) alle andre opplysninger som er nødvendige for iverksetting eller drift av tjenesten det er tildelt kapasitet for.

§ 4-2. Tilgang til serviceanlegg og tjenester i disse

Den som driver serviceanlegg skal gi tilgang, herunder sportilgang, til alle jernbaneforetak på ikke-diskriminerende vilkår, til følgende anlegg og tjenester som ytes i disse:

a) stasjoner for passasjerer, herunder bygninger og andre anlegg, også for formidling av reiseinformasjon og egnede lokaler for billettsalg
b) godsterminaler
c) skiftestasjoner og skifteanlegg
d) hensettingsspor
e) vedlikeholdsanlegg, unntatt anlegg for omfattende vedlikehold av høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell som krever særskilte anlegg
f) andre tekniske anlegg, herunder rengjørings- og vaskeanlegg
g) havneanlegg som er knyttet til jernbanevirksomhet
h) avlastningsanlegg
i) påfyllingsanlegg for drivstoff og forsyning av drivstoff i disse anlegg. Prisene for dette skal angis særskilt på fakturaene.

§ 4-3. Behandling av anmodninger om kapasitet i serviceanlegg

(1) Anmodning fra jernbaneforetak om tilgang til og tilbud om tjenester i anlegg nevnt i § 4-2 skal besvares innen en frist fastsatt av Statens jernbanetilsyn. Slike anmodninger kan bare avslås dersom det finnes levedyktige alternativ som gjør det mulig å utføre den aktuelle gods- eller persontransporten på de samme eller alternative ruter på økonomisk akseptable vilkår. Slike avslag må begrunnes skriftlig og angi brukbare alternativer når den som driver serviceanlegget er direkte eller indirekte kontrollert av et organ eller foretak som har en dominerende stilling i det nasjonale markedet for jernbanetransporttjenester som anlegget brukes til.

(2) Kravet i første ledd innebærer ikke at den som driver serviceanlegget er forpliktet til å investere i ressurser eller anlegg for å imøtekomme alle anmodninger fra jernbaneforetak.

(3) Dersom det oppstår en interessekonflikt mellom ulike anmodninger, skal den som driver serviceanlegget forsøke å imøtekomme alle anmodninger i størst mulig grad.

(4) Dersom det ikke finnes noe levedyktig alternativ og det ikke er mulig å imøtekomme alle anmodninger om kapasitet for det aktuelle anlegg på grunnlag av påviste behov, kan jernbaneforetaket eller andre søkere klage til Statens jernbanetilsyn. Tilsynet skal undersøke saken og eventuelt treffe tiltak for å sikre at en hensiktsmessig del av kapasiteten tildeles det aktuelle jernbaneforetaket.

§ 4-4. Tilleggstjenester

(1) Dersom den som driver serviceanlegg tilbyr følgende tjenester, skal tjenestene tilbys på ikke-diskriminerende vilkår til alle jernbaneforetak som anmoder om dem:

a) kjørestrøm
b) forvarming av passasjertog
c) skreddersydde kontrakter om kontroll av transport av farlig gods eller assistanse til drift av spesialtransport.

(2) Avgifter for kjørestrøm skal angis på fakturaene atskilt fra avgiftene for bruk av strømforsyningsutstyr etter § 4-1 bokstav e.

§ 4-5. Ekstratjenester

(1) Jernbaneforetak kan anmode infrastrukturforvalter eller den som driver serviceanlegg om følgende ekstratjenester:

a) adgang til telekommunikasjonsnett
b) framskaffelse av tilleggsopplysninger
c) teknisk kontroll av rullende materiell
d) billettsalg på stasjoner for passasjerer
e) omfattende vedlikeholdstjenester som leveres i vedlikeholdsanlegg beregnet for høyhastighetstog eller andre typer rullende materiell som krever særskilte anlegg.

(2) Den som driver serviceanlegget er ikke forpliktet til å tilby disse tjenestene. Dersom den som driver serviceanlegget beslutter å tilby noen av disse tjenester til andre, skal den på anmodning tilby dem på ikke-diskriminerende vilkår til alle jernbaneforetak.

§ 4-6. Serviceanlegg som ikke er i bruk

Dersom et serviceanlegg som nevnt i § 4-2 ikke har vært i bruk i en periode på minimum to år sammenhengende og et jernbaneforetak overfor den som driver serviceanlegget har fremvist interesse på grunnlag av et faktisk behov, skal eieren gjøre det offentlig kjent at hele eller deler av serviceanlegget er tilgjengelig for andres disposisjon, samt på markedsmessige vilkår inngå avtale om utleie eller leasing av anlegget som jernbaneserviceanlegg. Dette gjelder ikke dersom den som driver serviceanlegget kan godtgjøre at alle jernbaneforetak er forhindret fra å bruke anlegget på grunn av en pågående omstillingsprosess.

KAPITTEL 5. NETTVEILEDNING

§ 5-1. Krav om nettveiledning

(1) Infrastrukturforvalteren skal, etter samråd med de berørte parter, utarbeide en nettveiledning som skal offentliggjøres minst fire måneder innen tidsfristen for søknader om infrastrukturkapasitet. Nettveiledningen skal angi hvilken type jernbaneinfrastruktur som er tilgjengelig for jernbaneforetak, og inneholde

informasjon om vilkårene for adgang til den relevante jernbaneinfrastrukturen. Nettveiledningen skal offentliggjøres på minst to offisielle EØS-språk.

(2) Nettveiledningen skal kunne anskaffes mot betaling av en avgift som ikke overstiger utgivelseskostnadene, og skal gjøres gratis tilgjengelig elektronisk på infrastrukturforvalterens nettside. Tilsvarende skal nettveiledningen publiseres på en felles nettportal opprettet innenfor samarbeidet nevnt i §§ 6-8 og 8-4. Nettveiledningen skal ajourføres og endres ved behov.

(3) Nettveiledningen skal også inneholde opplysninger om vilkårene for tilgang til alle serviceanlegg som er knyttet til jernbanenettet og for tilbud om tjenester i disse anlegg, eller vise til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk og gratis.

(4) Den som driver serviceanlegg som ikke kontrolleres av infrastrukturforvalter, skal legge fram opplysninger om vilkårene for tilgang til serviceanlegg og for tilbud om tjenester i disse anlegg, samt nødvendige tekniske opplysninger. Den som driver serviceanlegg skal gi disse opplysningene til infrastrukturforvalteren eller vise til et nettsted der opplysningene er tilgjengelig elektronisk og vederlagsfritt.

§ 5-2. Innhold i nettveiledningen

Nettveiledningen skal inneholde følgende opplysninger:

a) Et avsnitt som viser hvilken type jernbaneinfrastruktur som står til rådighet for jernbaneforetakene, og vilkårene for å få adgang til denne. Opplysningene i dette avsnittet skal hvert år oppdateres mot eller vise til infrastrukturregisteret nevnt i samtrafikkforskriften § 34.

b) Et avsnitt om avgiftsprinsipper og takster. Dette skal inneholde hensiktsmessige opplysninger om avgiftsordningen og tilstrekkelig informasjon om pris for tjenestene og andre relevante opplysninger om adgang til tjenestene nevnt i kapittel 4 som ytes av bare en leverandør. Det skal i detalj beskrive de metoder, regler og eventuelt skalaer som brukes for anvendelsen av kapittel 6 med hensyn til både kostnader og avgifter. Det skal inneholde opplysninger om allerede vedtatte eller planlagte avgiftsendringer for de neste fem år, dersom disse opplysninger er tilgjengelige.

c) Et avsnitt om prinsipper og kriterier for kapasitetsfordeling. Dette skal redegjøre for de generelle kapasitetsegenskaper ved jernbaneinfrastrukturen som er tilgjengelig for jernbaneforetak, og for eventuelle begrensninger når det gjelder bruk av den, herunder forventet behov for kapasitet til vedlikehold. Det skal også inneholde nærmere opplysninger om framgangsmåter og frister i forbindelse med kapasitetsfordelingsprosessen. Det skal inneholde særlige kriterier som anvendes ved nevnte prosess, særlig

    1. framgangsmåtene for inngivelse av søknader om kapasitet til infrastrukturforvalter, herunder krav til innholdet i søknaden, jf. § 8-2
    2. kravene som stilles til søkerne etter § 8-2 tredje ledd
    3. tidsplanen for søke- og fordelingsprosessene og framgangsmåtene som skal følges for å anmode om opplysninger om ruteplanleggingen og framgangsmåtene for planlagt ruteplanlegging og uforutsett vedlikeholdsarbeid

4. prinsippene for samordningsprosessen og tvisteløsningsordningen som gjøres tilgjengelig som en del av denne prosessen
5. framgangsmåtene som skal følges og kriteriene som skal anvendes når jernbaneinfrastrukturen er overbelastet
6. nærmere opplysninger om begrensninger i bruk av jernbaneinfrastruktur
7. hvordan det skal tas hensyn til tidligere kapasitetsutnyttelsesgrad ved fastsettelse av prioriteringer i fordelingsprosessen.

d) Den skal redegjøre i detalj for hvilke tiltak som er truffet for å sikre en forsvarlig behandling av godstransport, internasjonale transporttjenester og søknader som behandles ad hoc. Den skal inneholde en modell for søknader om kapasitet. Infrastrukturforvalter skal også offentliggjøre detaljerte opplysninger om framgangsmåtene for fordeling av internasjonale ruteleier.

e) Et avsnitt med opplysninger om søknad om lisens og sikkerhetssertifikat som nevnt i lisensforskriften, eller med opplysninger om et nettsted der slike opplysninger er gratis tilgjengelig elektronisk.

f) Et avsnitt med opplysninger om framgangsmåter for tvisteløsning og klager i forbindelse med spørsmål om adgang til jernbaneinfrastruktur og -tjenester og i forbindelse med ytelsesordningen nevnt i § 6-6.

g) Et avsnitt om opplysninger om adgang til og innkreving av betaling for bruk av serviceanlegg nevnt i kapittel 4.

h) En avtalemal for inngåelse av rammeavtale mellom en infrastrukturforvalter og en søker i samsvar med kapittel 7.

KAPITTEL 6. AVGIFTER FOR BRUK AV JERNBANEINFRASTRUKTUR OG TJENESTER

§ 6-1. Generelt om avgifter og betaling

(1) Infrastrukturforvalter og den som driver serviceanlegg kan kreve inn avgifter og betaling for bruken av henholdsvis jernbaneinfrastrukturen og serviceanlegget for å finansiere sin virksomhet. Infrastrukturforvalter skal fastsette en metode for fordeling av kostnader på de ulike kategorier av tjenester som tilbys jernbaneforetak. Metoden skal oppdateres jevnlig på grunnlag av beste internasjonale praksis.

(2) For at Statens jernbanetilsyn skal kunne utføre sine oppgaver etter kapittel 11 skal infrastrukturforvalter og den som driver serviceanlegg gi Statens jernbanetilsyn alle nødvendige opplysninger om de avgifter og priser som kreves. Infrastrukturforvalter og den som driver serviceanlegg skal kunne godtgjøre overfor jernbaneforetakene at avgiftene og prisene som faktureres dem er i samsvar med forskriften her.

§ 6-2. Infrastrukturavgifter

(1) Infrastrukturforvalter fastsetter og innkrever avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur. Avgiftsordningen skal være basert på de samme prinsippene over hele jernbanenettet. Avgiftsordningen skal fremgå av nettveiledningen.

(2) Infrastrukturforvalter skal anvende avgiftsordningen på en ikke-diskriminerende måte. Infrastruktur-

forvalters gjennomsnittlige og marginale avgifter for tilsvarende bruk av deres jernbaneinfrastruktur skal være sammenlignbare. Det skal innkreves like avgifter for sammenlignbare tjenester innenfor samme markedssegment.

(3) Avgiftene for bruk av tjenester nevnt i § 4-1 og for tilgang til jernbaneinfrastruktur som knytter sammen serviceanlegg, skal fastsettes til kostnaden som oppstår som en direkte følge av den enkelte togtjenesten. Avgiftene kan endres som angitt i fjerde og femte ledd og § 6-3.

(4) Infrastrukturavgiftene kan omfatte en avgift som gjenspeiler kapasitetsmangelen i en identifiserbar del av jernbanenettet i perioder med overbelastning.

(5) Infrastrukturavgiftene kan ta hensyn til miljøkostnadene som følger av å kjøre toget, og fremme ettermontering av bremseteknologi med lavere støynivå på jernbanevogner. Dersom slike avgiftsendringer fører til en økning i infrastrukturforvalterens samlede inntekter, kan de bare ilegges hvis tilsvarende avgifter samtidig ilegges godstransport på vei.

(6) For å unngå uønskede uforholdsmessige svingninger kan avgiftene i tredje til femte ledd beregnes som gjennomsnitt på grunnlag av en rimelig spredning av togtrafikk og tider. Den relative størrelsen på infrastrukturavgiftene skal likevel beregnes ut fra de kostnadene som kan tilskrives transporttjenestene.

(7) For bestemte investeringsprosjekter kan infrastrukturforvalter, etter fremlegg for departementet, fastsette høyere avgifter på grunnlag av den langsiktige kostnaden ved slike prosjekter, dersom avgiftene øker produktiviteten og/eller effektiviteten og prosjektet ellers ikke kan iverksettes. En slik avgiftsordning kan også omfatte avtaler om deling av risikoen knyttet til nye investeringer.

(8) Infrastrukturavgifter kan differensieres for å stimulere til å utstyre togene med ETCS som oppfyller kravene til baseline 2.3.0.d eller nyere som spesifisert i TSI-styring, kontroll og signal. En slik differensiering skal ikke føre til at det samlet sett blir noen endring i infrastrukturforvalters inntekter.

(9) Det kan innkreves avgifter for kapasitet som brukes til vedlikehold av infrastruktur. Slike avgifter skal ikke overstige nettoinntektstap som følge av vedlikeholdet.

§ 6-3. Påslag på infrastrukturavgifter

(1) Departementet kan fastsette påslag på infrastrukturavgifter for å oppnå full dekning for infrastrukturforvalters kostnader. Påslag kan bare fastsettes hvis markedet tåler det. Fastsettelse av påslag må sikre optimal konkurranseevne for jernbanens markedssegmenter. Jernbaneforetakenes egne produktivitetsøkninger skal holdes utenfor.

(2) Avgiftsnivået skal ikke være så høyt at et markedssegment som ellers kan betale avgifter fastsatt etter § 6-2 tredje ledd, hindres i å bruke den aktuelle jernbaneinfrastrukturen.

(3) Før påslag på infrastrukturavgifter fastsettes, skal infrastrukturforvalter analysere hvilke markedssegmenter de er relevante for. Denne analysen må minst omfatte godstransport, persontransport som er omfattet av en offentlig tjenesteytelse og annen persontransport, men markedssegmentene kan deles opp ytterligere ut fra hvilke varer eller passasjerer som transporteres. Markedssegmentene skal analyseres ut fra minst følgende par:

a) persontransport og godstransport
b) tog som transporterer farlig gods og andre godstog
c) innenlands trafikk og internasjonal trafikk
d) kombinert transport og direktetog
e) persontransport i byer eller regioner og persontransport mellom byer
f) blokktog og tog hvor vogner lastes eller losses enkeltvis
g) regelmessig og sporadisk togtrafikk.

(4) Listen over relevante markedssegmenter skal fremgå av nettveiledningen. Listen må revurderes minst hvert femte år. Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med listen i samsvar med kapittel 11.

(5) Infrastrukturforvalter skal også definere markedssegmenter som for tiden er inaktive, men der jernbaneforetak kan starte opp tjenester i avgiftsordningens gyldighetsperiode. Disse markedssegmentene skal ikke ilegges påslag på infrastrukturavgiftene.

(6) Dersom en infrastrukturforvalter har til hensikt å endre de grunnleggende elementene i påslagene på infrastrukturavgiftene, skal endringene offentliggjøres senest tre måneder før fristen for offentliggjøringen av nettveiledningen.

§ 6-4. Rabatter

(1) Infrastrukturforvalter kan gi rabatt etter annet og tredje ledd på avgifter som innkreves for en bestemt del av jernbaneinfrastrukturen. Rabattordningene må være like for tilsvarende tjenester, og rabatter må gis på like vilkår til alle jernbaneforetak.

(2) Det kan gis tidsbegrensede rabatter for bestemte trafikkstrømmer for å fremme utviklingen av nye jernbanetjenester eller oppmuntre til bruk av jernbanestrekninger som i vesentlig grad er underutnyttet.

(3) Øvrige rabatter skal begrenses til infrastrukturforvalters faktiske besparelser i administrative kostnader. Det kan ikke tas hensyn til kostnadsbesparelser som allerede er medregnet i avgiften.

§ 6-5. Kompensasjonsordning

(1) Departementet kan innføre en tidsbegrenset ordning som kompenserer for bruk av jernbaneinfrastruktur. Slik kompensasjon kan gis når det kan vises at ubetalte miljø-, ulykkes- og infrastrukturkostnader til konkurrerende transportformer overstiger de tilsvarende kostnadene ved jernbanetransport.

(2) Dersom et jernbaneforetak som blir kompensert har en enerett, skal kompensasjonen medføre tilsvarende fordeler for brukerne.

(3) Beregningen og beregningsmetoden skal offentliggjøres slik at det er mulig å etterprøve vilkåret i første ledd annet punktum, og sikre at ordningen anvendes på en ikke-diskriminerende måte overfor jernbaneforetak.

§ 6-6. Ytelsesordning

(1) Det skal etableres en ytelsesordning for hele jernbanenettet som en del av avgiftsordningen. Ytelsesordningen skal oppmuntre jernbaneforetakene og infrastrukturforvalter til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Ordningen kan omfatte økonomiske reaksjoner for forstyrrelser i driften, kompensasjon til foretak som påføres tap som følge av forstyrrelser, og bonuser som belønner ytelse som overstiger det planlagte.

(2) Infrastrukturforvalter og søker skal avtale et ytelsesnivå. Ytelsesnivået må ikke bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare. De viktigste parameterne for ytelsesordningen skal være verdien av forsinkelser både med hensyn til individuelle togavganger og alle togavganger hos et jernbaneforetak i en gitt periode.

(3) Ruteplanen skal anvendes som grunnlag for beregning av forsinkelser. Den må normalt være meldt til jernbaneforetakene fra infrastrukturforvalter minst fem dager før togets avgang.

(4) Alle forsinkelser skal tilskrives en av kategoriene nevnt i vedlegg II.

(5) Når det er mulig, skal forsinkelsene tilskrives én enkelt organisasjon både når det gjelder ansvaret for å ha forårsaket forstyrrelsen og muligheten for å gjenopprette normale trafikkforhold.

(6) Ved beregning av betalinger skal det tas hensyn til gjennomsnittlig forsinkelse for togtrafikk som er underlagt samme punktlighetskrav.

(7) Infrastrukturforvalter skal så snart som mulig underrette jernbaneforetakene om beregningen av skyldige beløp etter ytelsesordningen. Denne beregningen skal omfatte alle forsinkede togavganger i løpet av et tidsrom på høyst en måned.
(8) Med forbehold for gjeldende klageordninger og bestemmelsene i § 11-2 skal det ved tvist om ytelsesordningen opprettes en tvisteløsningsordning slik at det blir mulig å avgjøre slike tvister raskt. Denne tvisteløsningsordningen skal være upartisk for de berørte partene. Hvis denne ordningen benyttes, skal det treffes en beslutning innen en frist på ti virkedager.

(9) En gang i året skal infrastrukturforvalter offentliggjøre årlig gjennomsnittlig ytelsesnivå som jernbaneforetakene har oppnådd på grunnlag av de viktigste avtalte parametere i ytelsesordningen.

§ 6-7. Reservasjonsavgifter

(1) Infrastrukturforvalter kan kreve en avgift for kapasitet som er tildelt, men ikke brukes. Søker eller jernbaneforetaket utpekt i samsvar med § 8-2 første ledd annet punktum skal betale avgiften.

(2) Denne avgiften skal oppmuntre til effektiv utnyttelse av kapasiteten. Innkreving av en slik avgift er obligatorisk når søkere som har fått tildelt et ruteleie, gjentatte ganger unnlater å benytte tildelte leie eller deler av dem. Infrastrukturforvalter skal til enhver tid kunne opplyse berørte parter om hvilken infrastrukturkapasitet som allerede er tildelt.

(3) Infrastrukturforvalter skal offentliggjøre kriteriene for fastsettelse av denne avgiften i nettveiledningen.

§ 6-8. Samarbeid om avgiftsordninger for flere enn ett jernbanenett

(1) Infrastrukturforvalter skal samarbeide med andre infrastrukturforvaltere med sikte på å etablere effektive avgiftsordninger og koordinere innkrevingen, og for å innkreve avgifter for tjenester som går over flere jernbanenett.

(2) Infrastrukturforvalterne skal særlig ha som mål å sikre optimal konkurranseevne for internasjonale jernbanetjenester og effektiv bruk av jernbanenettene. For dette formål skal de fastsette hensiktsmessige fremgangsmåter i samsvar med reglene i denne forskrift.

(3) Infrastrukturforvalterne skal samarbeide med sikte på effektiv anvendelse av påslag på infrastrukturavgifter og ytelsesordninger for trafikk som går over flere jernbanenett.

§ 6-9. Avgifter for jernbanerelaterte tjenester mv.

(1) Den som driver anlegg som tilbyr tjenester nevnt i § 4-2, § 4-4 og § 4-5, skal gi infrastrukturforvalter opplysninger om de avgifter som skal medtas i nettveiledningen, eller angi et nettsted der slike opplysninger er gjort gratis tilgjengelig.

(2) Avgiften som pålegges for sportilgang i serviceanlegg som nevnt i § 4-2 og for å utføre tjenester i slike anlegg, skal ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med tillegg av en rimelig fortjeneste.

(3) Dersom tjenestene som nevnt i § 4-4 og § 4-5 kun tilbys av én leverandør, skal avgiften for tjenestene ikke overstige kostnaden ved å yte dem, med tillegg av en rimelig fortjeneste.

KAPITTEL 7. RAMMEAVTALER

§ 7-1. Rammeavtaler

(1) Infrastrukturforvalter og en søker kan inngå en rammeavtale om bruk av infrastrukturkapasitet for et lengre tidsrom enn en ruteplanperiode. I rammeavtalen skal egenskapene ved den infrastrukturkapasitet som en søker har anmodet om og blir tilbudt spesifiseres. Rammeavtalen skal ikke i detalj spesifisere et ruteleie, men være utformet på en slik måte at søkerens legitime forretningsmessige behov ivaretas.

(2) Infrastrukturforvalter skal senest fire uker etter avtaleinngåelse melde inn nye og reviderte rammeavtaler til Statens jernbanetilsyn.

(3) Alle berørte parter skal få innsyn det generelle innholdet i hver rammeavtale, unntatt forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningen angår.

§ 7-2. Rammeavtalens innhold

(1) Rammeavtaler skal ikke utformes på en måte som utelukker andre søkere eller tjenester fra å bruke den relevante jernbaneinfrastrukturen.

(2) Rammeavtaler skal kunne endres eller begrenses for å gjøre det mulig å utnytte jernbaneinfrastrukturen på en bedre måte.

(3) Rammeavtaler kan inneholde bestemmelser om sanksjoner dersom det blir nødvendig med endringer eller opphør av avtalen.

§ 7-3. Rammeavtalers varighet

(1) Rammeavtaler skal normalt gjelde for en periode på fem år og kan fornyes for perioder som tilsvarer den opprinnelige varigheten. Infrastrukturforvalter kan i særlige tilfeller godta en kortere eller lengre periode. Enhver periode på mer enn fem år skal være begrunnet ved at det foreligger en forretningsavtale, særlige investeringer eller risikoer.

(2) For tjenester som benytter jernbaneinfrastruktur til spesielle formål som nevnt i § 8-8 og som krever omfattende og langsiktige investeringer kan rammeavtaler inngås for en periode på 15 år. Søkeren skal i tilstrekkelig grad dokumentere investeringene.

(3) Rammeavtaler kan bare inngås for en periode på mer enn 15 år i ekstraordinære tilfeller, særlig i forbindelse med omfattende og langsiktige investeringer, og særlig dersom investeringene er knyttet til avtalemessige forpliktelser, herunder en flerårig amortiseringsplan. I slike ekstraordinære tilfeller kan rammeavtalen angi i detalj egenskapene ved den infrastrukturkapasitet som skal stilles til rådighet for søkeren i rammeavtalens løpetid. Slike egenskaper kan blant annet omfatte hyppighet, omfang og kvalitet på ruteleiene. Infrastrukturforvalter kan begrense den reserverte kapasiteten dersom det i en periode på minst én måned er brukt mindre enn terskelverdien, jf. § 10-2.

KAPITTEL 8. FORDELING AV INFRASTRUKTURKAPASITET

§ 8-1. Rett til kapasitet mv.

(1)Infrastrukturforvalteren skal fordele infrastrukturkapasitet. Infrastrukturkapasitet fordeles ved tildeling

av ruteleier. Ruteleier kan tildeles søkere for et tidsrom som tilsvarer høyst én ruteplanperiode. Infrastrukturforvalter skal sikre at infrastrukturkapasiteten fordeles på en rettferdig og ikke-diskriminerende måte, og i samsvar med EØS-retten.

(2) Tildelt kapasitet kan ikke overdras til andre eller en annen type transporttjeneste. Enhver handel med infrastrukturkapasitet er forbudt, og fører til utelukkelse fra ytterligere kapasitetsfordeling i inneværende eller neste ruteplanperiode. Når et jernbaneforetak utfører en transporttjeneste på vegne av en søker som ikke er et jernbaneforetak, skal dette ikke anses som en overdragelse.

§ 8-2. Søknad

(1) Søknad om infrastrukturkapasitet sendes til infrastrukturforvalteren. For å benytte slik infrastrukturkapasitet skal søkerne utpeke et jernbaneforetak som skal inngå avtale med infrastrukturforvalter i samsvar med § 10-1.

(2) Søknader om infrastrukturkapasitet for å utføre planlagt vedlikehold skal inngis under ruteplanleggingen. Infrastrukturforvalteren skal ved fordeling av infrastrukturkapasitet til nødvendig planlagt vedlikehold så langt det er mulig redusere innvirkningen overfor andre søkere.

(3) Infrastrukturforvalteren fastsetter i nettveiledningen nærmere krav til søknadene etter første og annet ledd.

(4) En søker som er part i en rammeavtale skal søke i samsvar med avtalens bestemmelser.

§ 8-3. Søknader som gjelder kapasitet på flere enn ett jernbanenett

(1) Søkere kan søke om infrastrukturkapasitet som går over flere enn ett jernbanenett ved å inngi en søknad til en av de berørte infrastrukturforvalterne. Denne infrastrukturforvalteren kan deretter på søkerens vegne søke om kapasitet hos de andre berørte infrastrukturforvalterne.

(2) Infrastrukturforvaltere skal sørge for at søkere som ønsker infrastrukturkapasitet som går over flere enn ett jernbanenett kan søke direkte til eventuelle felles organ som infrastrukturforvalterne har opprettet for dette formålet. Dette krav berører ikke Rådsforordning (EU) nr. 913/2010 om et europeisk jernbanenett for konkurransedyktig godstransport.

§ 8-4. Kapasitetsfordeling over flere jernbanenett

Infrastrukturforvalter skal samarbeide med andre infrastrukturforvaltere for på en effektiv måte å kunne skaffe til veie og fordele infrastrukturkapasitet som går over flere enn ett jernbanenett i EØS-området. Dette samarbeidet gjelder også inngåelse av rammeavtaler etter § 7-1. Infrastrukturforvalter skal, i samsvar med forskriften her, fastsette egnede framgangsmåter for å oppnå dette. Ruteleier som går over flere enn ett jernbanenett skal organiseres i samsvar med disse fremgangsmåtene.

§ 8-5. Tidsplan for fordelingsprosessen

(1) Ruteplanen skal fastsettes en gang hvert kalenderår.

(2) Overgangen til ny ruteplan skal finne sted ved midnatt den andre lørdag i desember. Dersom en overgang eller justering gjennomføres etter vinteren, særlig for å ta hensyn til eventuelle endringer i ruteplaner for regional passasjertrafikk, skal dette skje ved midnatt den andre lørdag i juni, og ved behov på andre tidspunkter mellom disse datoene. Infrastrukturforvalterne kan bli enige om andre datoer, og de skal i så fall underrette EFTAs overvåkningsorgan om dette dersom internasjonal trafikk kan bli berørt.

(3) Siste frist for inngivelse av søknader om kapasitet som skal innarbeides i ruteplanen, skal ikke være tidligere enn 12 måneder før ruteplanen trer i kraft.

(4) Senest 11 måneder før ruteplanen trer i kraft, skal infrastrukturforvalterne sikre at foreløpige ruteleier for internasjonal trafikk er opprettet i samarbeid med andre relevante infrastrukturforvaltere. Infrastrukturforvalterne skal sikre at disse så langt som mulig respekteres videre i prosessen.

(5) Senest fire måneder etter fristen for inngivelse av søknader fra søkerne, skal infrastrukturforvalteren utarbeide et utkast til ruteplan.

§ 8-6. Behandling av søknader

(1) Infrastrukturforvalter skal så langt som mulig imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet, herunder søknader om ruteleier som går over flere enn ett jernbanenett, og skal så langt som mulig ta hensyn til alle forhold søkerne kan bli stilt overfor, herunder de økonomiske konsekvenser for virksomheten deres.

(2) Infrastrukturforvalter kan prioritere visse tjenester i forbindelse med ruteplan- og samordningsprosessen, men bare i de tilfeller som nevnt i § 8-8 og § 9-5.

(3) Infrastrukturforvalteren skal rådføre seg om utkastet til ruteplanen med alle som har søkt om infrastrukturkapasitet og gi dem en tidsfrist på minst en måned for å fremsette sine synspunkter. Tilsvarende gjelder også for andre som ønsker muligheten til å kommentere hvordan ruteplanen kan påvirke deres mulighet til å anskaffe jernbanetjenester i ruteplanperioden.

(4) Infrastrukturforvalter skal treffe nødvendige tiltak for å løse eventuelle problemer som påpekes.

§ 8-7. Ad hoc-søknader

(1) Infrastrukturforvalteren skal besvare ad hoc-søknader om individuelle ruteleier så snart som mulig, og senest innen fem virkedager. Opplysninger om ledig og tilgjengelig kapasitet skal gjøres tilgjengelig for alle søkere som ønsker å bruke denne kapasiteten.

(2) Infrastrukturforvalter skal om nødvendig foreta en vurdering av behovet for reservekapasitet som skal

være tilgjengelig innenfor rammen av den endelige ruteplanen, slik at de kan svare hurtig på forventede ad hoc-søknader om kapasitet. Dette gjelder også i tilfeller av overbelastet infrastruktur.

§ 8-8. Jernbaneinfrastruktur til spesielle formål

(1) Infrastrukturkapasitet skal anses som tilgjengelig for bruk for alle typer transporttjenester som har de nødvendige egenskaper for å kunne utnytte det aktuelle ruteleiet.

(2) Der det finnes egnede alternative ruter kan infrastrukturforvalteren, etter samråd med berørte parter, reservere jernbaneinfrastruktur til bruk for bestemte typer trafikk. Slik reservasjon skal ikke være til hinder for at den aktuelle jernbaneinfrastrukturen kan utnyttes av andre typer trafikk dersom det finnes tilgjengelig kapasitet. Opplysninger om reservert jernbaneinfrastruktur skal fremgå av nettveiledningen.

KAPITTEL 9. INTERESSEKONFLIKTER OG OVERBELASTET INFRASTRUKTUR

§ 9-1. Samordning

(1) Dersom det oppstår interessekonflikter under ruteplanleggingen omhandlet i § 8-6 skal infrastrukturforvalteren gjennom en samordning av alle søknadene forsøke å tilgodese alle søknader så langt det er mulig.

(2) Infrastrukturforvalteren har innenfor rimelige grenser rett til å foreslå infrastrukturkapasitet som er forskjellig fra den det ble søkt om.

(3) Infrastrukturforvalteren skal tilstrebe å finne en løsning på eventuelle konflikter gjennom samråd med de berørte søkerne. Dette samråd skal bygge på at følgende opplysninger vederlagsfritt er lagt fram skriftlig eller elektronisk:

a) ruteleier som alle andre søkere har inngitt søknad om, på samme strekning
b) ruteleier som er foreløpig tildelt alle andre søkere på samme strekning
c) alternative ruteleier som er foreslått for de relevante linjer i samsvar med annet ledd
d) fullstendige opplysninger om de kriteriene som anvendes i kapasitetsfordelingsprosessen

(4) I henhold til forvaltningslovens regler om taushetsplikt skal nevnte opplysninger legges fram på en slik måte at andre søkeres identitet ikke avsløres, med mindre de berørte søkere har gitt sitt samtykke til slik avsløring.

(5) Prinsippene for samordningen skal fastsettes av infrastrukturforvalteren, og skal fremgå av nettveiledningen. Prinsippene skal særlig gjenspeile vanskelighetene ved å organisere internasjonale ruteleier og hvilke konsekvenser endringer kan få for andre infrastrukturforvaltere.

§ 9-2. Tvisteløsningsordning

Uavhengig av § 11-2 skal infrastrukturforvalter opprette en ordning for å finne en hurtig løsning på tvister

som oppstår i forbindelse med fordeling av infrastrukturkapasitet. Ordningen skal fremgå av nettveiledningen. Når tvisteløsningsordningen brukes skal det treffes en endelig beslutning innen 10 virkedager.

§ 9-3. Overbelastet infrastruktur

(1) Dersom det etter samordning av søknadene om ruteleier og etter samråd med søkerne ikke er mulig å imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet i tilstrekkelig omfang, skal infrastrukturforvalteren umiddelbart erklære den berørte jernbaneinfrastrukturen som overbelastet. Det samme gjelder for jernbaneinfrastruktur der det kan forventes kapasitetsmangel i nær framtid.

(2) For jernbaneinfrastruktur som er blitt erklært overbelastet, skal infrastrukturforvalteren foreta en kapasitetsanalyse i henhold til § 9-6, med mindre en kapasitetsforbedringsplan i henhold til § 9-7 allerede er under gjennomføring.

§ 9-4. Tidligere utnyttelse av ruteleier

Det skal fremgå av nettveiledningen hvilke betingelser infrastrukturforvalter stiller for å ta hensyn til tidligere utnyttelsesgrad når det foretas en prioritering under fordelingsprosessen.

§ 9-5. Prioriteringskriterier

(1) Hvis avgifter i henhold til § 6-2 fjerde ledd ikke har blitt innkrevd eller ikke har gitt et tilfredsstillende resultat, og jernbaneinfrastrukturen er blitt erklært overbelastet, skal infrastrukturforvalter prioritere følgende tjenester ved fordeling av infrastrukturkapasitet i synkende rekkefølge:

1) tjenester som inngår i kontrakt med staten om offentlig tjenesteyting
2) nasjonal og internasjonal godstransport
3) bestemte typer trafikk på strekninger som nevnt i § 8-8 annet ledd
4) persontransport for øvrig.

(2) Hvis det er søkt om flere ruteleier enn det er kapasitet til, kan infrastrukturforvalter likevel tildele ruteleier etter en annen rekkefølge enn etter første ledd hvis transporttjenesten har vesentlig større betydning for samfunnet enn andre tjenester som derved utelukkes. Det skal også tas hensyn til virkningene av en slik utelukkelse i andre EØS-stater.

(3) Metode og kriterier som skal benyttes ved prioritering av overbelastet infrastruktur skal fremgå av nettveiledningen.

§ 9-6. Kapasitetsanalyse

(1) Infrastrukturforvalter skal innen seks måneder fra det tidspunkt jernbaneinfrastrukturen er erklært overbelastet utføre en kapasitetsanalyse. Kapasitetsanalysen skal avklare årsakene til overbelastningen og angi hvilke tiltak som kan treffes på kort og mellomlang sikt for å redusere overbelastningen.

(2) Kapasitetsanalysen skal omfatte jernbaneinfrastrukturen, driftsprosedyrene, arten av de ulike transport-

tjenester på jernbaneinfrastrukturen, samt virkningen av alle disse faktorene på infrastrukturkapasiteten. Tiltakene som skal overveies omfatter særlig om trafikken kan kjøres på en annen strekning, endring av ruteplanen, hastighetsendringer og forbedringer av jernbaneinfrastrukturen.

§ 9-7. Kapasitetsforbedringsplan

(1) Innen seks måneder etter at kapasitetsanalysen er avsluttet, skal infrastrukturforvalteren ha utarbeidet en kapasitetsforbedringsplan.

(2) En kapasitetsforbedringsplan skal utarbeides etter samråd med brukerne av den aktuelle overbelastede jernbaneinfrastrukturen. Den skal angi:

a) årsakene til overbelastningen
b) den sannsynlige framtidige trafikkutvikling
c) begrensninger på infrastrukturutviklingen
d) muligheter for og kostnader ved å forbedre kapasiteten, herunder sannsynlige endringer av infrastrukturavgifter.

(3) Kapasitetsforbedringsplanen skal også, på grunnlag av en nytte- og kostnadsanalyse av de mulige tiltakene som angis, fastlegge hvilke tiltak som skal treffes for å forbedre infrastrukturkapasiteten, herunder en tidsplan for gjennomføring av tiltakene.

(4) Infrastrukturforvalter skal slutte å innkreve avgifter på den aktuelle jernbaneinfrastrukturen i henhold til § 6-2 fjerde ledd når den ikke framlegger en kapasitetsforbedringsplan innen fristen eller ikke gjør framskritt med handlingsplanen som angis i kapasitetsforbedringsplanen.

(5) Etter godkjenning fra Statens jernbanetilsyn kan likevel infrastrukturforvalter fortsette å innkreve disse avgiftene dersom kapasitetsforbedringsplanen ikke kan gjennomføres av årsaker utenfor infrastrukturforvalters kontroll eller de tilgjengelige mulighetene ikke er økonomisk eller finansielt levedyktige.

KAPITTEL 10. TILDELT INFRASTRUKTURKAPASITET

§ 10-1. Avtaler med infrastrukturforvalteren

Ethvert jernbaneforetak som yter jernbanetransporttjenester skal inngå de nødvendige administrative, tekniske og finansielle avtaler med infrastrukturforvalteren for den jernbaneinfrastruktur som benyttes, herunder avtale som gir infrastrukturforvalteren nødvendige trafikkdata for å kunne ivareta sine oppgaver som planlegger og forvalter av jernbaneinfrastrukturen. Vilkårene i disse avtalene skal sikre åpenhet og ikke-diskriminering og være i overensstemmelse med forskriften her.

§ 10-2. Ruteleier som ikke brukes

Særlig for overbelastet infrastruktur skal infrastrukturforvalter kreve at det gis avkall på et ruteleie som i

løpet av et tidsrom på minst en måned er benyttet mindre enn en terskelverdi. Dette gjelder ikke ved ikke-økonomiske årsaker utenfor jernbaneforetakets kontroll. Terskelverdien fastsettes i nettveiledningen.

§ 10-3. Kapasitet til ikke-planlagt vedlikehold

Infrastrukturforvalter skal så snart som mulig underrette de berørte parter om at infrastrukturkapasiteten ikke er tilgjengelig på grunn av ikke-planlagt vedlikehold.

§ 10-4. Særlige tiltak i tilfelle forstyrrelser

(1) Dersom det oppstår forstyrrelser i togtrafikken på grunn av tekniske feil eller ulykker skal infrastrukturforvalteren treffe alle nødvendige tiltak for å gjenopprette den normale situasjonen. Med henblikk på dette skal infrastrukturforvalter i beredskapsplanen ha en liste over ulike offentlige organer og andre berørte som skal underrettes ved ulykker og hendelser eller alvorlige forstyrrelser av togtrafikken, jf. sikkerhetsstyringsforskriften og varslings- og rapporteringsforskriften.

(2) I en nødssituasjon og når det er absolutt nødvendig på grunn av en driftsstans som gjør jernbaneinfrastrukturen midlertidig ubrukelig, kan de tildelte ruteleier trekkes tilbake uten forvarsel for den tid det tar å reparere systemet.

(3) I en nødssituasjon eller når det er nødvendig på grunn av driftsstans kan infrastrukturforvalter forlange at jernbaneforetakene stiller til rådighet de ressurser som den anser som mest hensiktsmessig for å normalisere situasjonen så raskt som mulig.

KAPITTEL 11. MARKEDSOVERVÅKING

§ 11-1. Markedsovervåkningsorganets oppgaver og myndighet

(1) Statens jernbanetilsyn skal arbeide for et effektivt jernbanemarked med sunn konkurranse og likeverdige vilkår. Statens jernbanetilsyn overvåker konkurransesituasjonen på markedene for jernbanetjenester, og skal særlig kontrollere forhold angitt i § 11-2 første ledd bokstav a til g på eget initiativ med det formål å unngå forskjellsbehandling av søkerne. Tilsynet skal særlig kontrollere om nettveiledningen inneholder diskriminerende vilkår eller gir infrastrukturforvalter mulighet til å utøve skjønn som vil kunne diskriminere søkere.

(2) Statens jernbanetilsyn skal sørge for at det utvikles en ramme for utveksling av opplysninger og samarbeid mellom markedsovervåkningsorganet, sikkerhetsmyndighet og lisensutstedende myndighet, for å motvirke negative virkninger for konkurransen eller sikkerheten på jernbanemarkedet.

(3) Markedsovervåkningsorganet kan gi anbefalinger til sikkerhetsmyndigheten og lisensutstedende myndighet om spørsmål som kan påvirke konkurransen på jernbanemarkedet. Tilsvarende kan sikkerhetsmyndigheten gi markedsovervåkningsorganet og lisensutstedende myndighet anbefalinger i spørsmål som kan påvirke sikkerheten. Den relevante myndighet skal undersøke alle slike anbefalinger før den treffer sine

beslutninger. Dersom det besluttes å ikke følge anbefalinger gitt etter denne bestemmelsen, skal beslutningen grunngis.

(4) Statens jernbanetilsyn skal påse at avgifter som er fastsatt av infrastrukturforvalter er ikke-diskriminerende og i samsvar med kapittel 6. Forhandlinger mellom søkere og en infrastrukturforvalter om nivået på infrastrukturavgiftene er bare tillatt dersom de gjennomføres under tilsyn av Statens jernbanetilsyn. Tilsynet skal gripe inn dersom forhandlingene kan tenkes å være i strid med kapittel 6.

(5) Statens jernbanetilsyn skal minst hvert annet år rådføre seg med representanter for brukerne av godstransport- og persontransporttjenestene for å ta hensyn til deres synspunkter på jernbanemarkedet.

(6) Statens jernbanetilsyn kan kreve relevante opplysninger fra infrastrukturforvalter, søkerne og alle berørte parter, jf. jernbaneloven § 11. Opplysningene skal legges fram innen en rimelig frist som tilsynet fastsetter. Fristen kan ikke være lengre enn en måned, med mindre tilsynet under ekstraordinære omstendigheter samtykker og gir en forlenget frist som ikke kan overstige 2 uker.

(7) Statens jernbanetilsyn skal ved behov treffe beslutning om hensiktsmessige tiltak for å motvirke diskriminering mellom søkere, skadelig konkurransevridning og alle andre former for uønskede situasjoner i markedene for jernbanetjenester. Dette gjelder også forholdene nevnt i § 11-2 første ledd.

(8) Statens jernbanetilsyn skal publisere sine avgjørelser.

§ 11-2. Klage

(1) En søker som mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller fått sine interesser krenket på annen måte, kan klage til Statens jernbanetilsyn. Dette gjelder særlig beslutninger som er truffet av infrastrukturforvalter, jernbaneforetak eller den som driver serviceanlegg når det gjelder

a) utkast til og endelig versjon av nettveiledningen
b) kriterier som er fastsatt i nettveiledningen
c) fordelingsprosessen og resultatet av denne
d) avgiftsordningen
e) nivået på eller strukturen til infrastrukturavgifter som søkeren må eller kan komme til å måtte betale
f) ordninger for tilgang i samsvar med § 2-1, § 2-5 og § 2-6
g) tilgang til tjenester, innkreving av avgifter og betaling for tjenester i samsvar med § 12-2 og kapittel 4
h) inngåtte rammeavtaler.

(2) Statens jernbanetilsyn skal ved behov innhente relevante opplysninger og ta initiativ til høring av alle berørte parter innen en måned etter å ha mottatt klagen. Tilsynet skal ta stilling til klagen og om nødvendig treffe tiltak for å avhjelpe situasjonen. Tilsynet skal innen en forhåndsbestemt rimelig frist, og i alle tilfeller innen seks uker etter å ha mottatt alle relevante opplysninger, underrette de berørte parter om sin avgjørelse av klagen. Avgjørelsen skal være begrunnet.

(3) I tilfelle av en klage på et avslag på en søknad om infrastrukturkapasitet eller på vilkårene for et tilbud om kapasitet, skal tilsynet enten bekrefte at endring av infrastrukturforvalters beslutning ikke er nødvendig eller kreve en endring av den beslutningen etter nærmere retningslinjer.

§ 11-3. Kontroll med regnskaper

Statens jernbanetilsyn kan utføre revisjoner og ta initiativ til eksterne revisjoner hos infrastrukturforvalter, den som driver serviceanlegg og jernbaneforetak for å kontrollere at de overholder bestemmelsene i § 3-5. Statens jernbanetilsyn har rett til å kreve utlevert alle relevante opplysninger til dette formålet på et nødvendig og forholdsmessig detaljnivå. Disse opplysningene kan brukes til å rapportere til vedkommende myndighet om ulovlig statsstøtte.

§ 11-4. Opplysninger som kan kreves lagt frem ved kontroll med regnskaper

Når Statens jernbanetilsyn utfører revisjoner etter § 11-3, kan de særlig kreve at infrastrukturforvalter, jernbaneforetak, den som driver serviceanlegg eller eieren av serviceanlegg legger frem opplysninger om følgende:

a) Atskilte regnskaper

1. atskilte resultatregnskaper og balanser for godstrafikk, passasjertrafikk og infrastrukturforvaltning
2. detaljerte opplysninger om individuelle kilder og anvendelse av offentlige midler og andre former for kompensasjon på en åpen og detaljert måte, herunder en detaljert gjennomgang av virksomhetenes kontantstrømmer slik at det kan fastslås hvordan disse offentlige midler og andre former for kompensasjon er blitt anvendt
3. kostnads- og inntektskategorier som gjør det mulig å fastslå hvorvidt det har forekommet ulovlig kryssubsidiering mellom aktivitetene nevnt i nr. 1
4. hvilken metode som er benyttet til å fordele kostnader på de ulike aktivitetene
5. i tilfelle den regulerte virksomheten utgjør en del av en konsernstruktur, fullstendige opplysninger om betalinger mellom selskapene i konsernet.

b) Avgifter for adgang til jernbanespor

1. ulike kostnadskategorier og særlig tilstrekkelige opplysninger om marginale/direkte kostnader i forbindelse med ulike tjenester eller tjenestegrupper
2. tilstrekkelige opplysninger til at de individuelle avgifter som er betalt for tjenester (eller tjenestegrupper), kan overvåkes. Statens jernbanetilsyn kan også kreve at disse opplysninger inneholder data om omfanget av individuelle tjenester, prisene for individuelle tjenester og samlede inntekter for individuelle tjenester som interne og eksterne kunder har betalt for
3. kostnader og inntekter for individuelle tjenester (eller tjenestegrupper) til å identifisere potensielt konkurransevridende prisfastsettelse (kryssubsidiering, aggressiv prising og overprising). Statens jernbanetilsyn kan kreve bruk av en relevant metode for kostnadsfordeling til dette formålet.

c) Opplysninger om finansielle resultater

1. redegjørelse for finansielle resultater
2. et kortfattet kostnadsregnskap

3. regnskap over vedlikeholdsutgifter
4. regnskap over driftsutgifter
5. resultatregnskap
6. ledsagende noter som ved behov utdyper og redegjør for opplysningene i nr. 1 til 5.

§ 11-5. Samarbeid mellom markedsovervåkningsorganene

(1) Statens jernbanetilsyn skal utveksle opplysninger om sitt arbeid og om sine prinsipper og praksis for beslutningstaking med andre markedsovervåkingsorganer i EØS. Statens jernbanetilsyn skal samarbeide med andre markedsovervåkningsorganer med henblikk på å samordne beslutningstakingen i hele EØS, herunder bistå med å overvåke markeder, behandle klager eller foreta undersøkelser. Statens jernbanetilsyn skal bidra med å utarbeide felles prinsipper og praksis for markedsovervåkingsorganene i EØS på de områdene som er regulert av denne forskriften.

(2) Statens jernbanetilsyn skal rådføre seg med markedsovervåkningsorgan i berørte EØS-land i forbindelse med klager eller undersøkelser på eget initiativ om spørsmål som gjelder adgang til eller innkreving av avgifter for et internasjonalt ruteleie, eller i forbindelse med overvåkningen av konkurransen på markedet i tilknytning til internasjonale jernbanetransporttjenester. Tilsynet skal anmode om alle nødvendige opplysninger før det treffer vedtak. Disse opplysningene kan bare anvendes i forbindelse med behandling av klagen eller undersøkelsen. Etter anmodning fra andre markedsovervåkningsorganer i berørte EØS-stater skal Statens jernbanetilsyn utlevere alle opplysninger de selv kan innhente i saker etter dette ledd. I slike saker skal infrastrukturforvalter legge frem for Statens jernbanetilsyn alle opplysninger som et markedsovervåkingsorgan i en berørt EØS-stat har anmodet om.

(3) Statens jernbanetilsyn skal, dersom de mottar en klage eller på eget initiativ gjennomfører en undersøkelse, oversende relevante opplysninger til markedsovervåkningsorganet i de berørte EØS-statene.

§ 11-6. Markedsovervåkningsorganets organisering

(1) Markedsovervåkingsorganet skal bemannes og forvaltes på en måte som sikrer dets uavhengighet. Personer med ansvar for organets vedtak ansettes av Kongen.

(2) Departementet skal sikre at personer med ansvar for markedsovervåkningsorganets vedtak handler uavhengig av alle markedsinteresser knyttet til jernbanesektoren, og at de ikke har noen interesse i eller forretningsforbindelse med noen av de regulerte foretak eller enheter. De skal avgi en årlig forpliktelseserklæring og en interesseerklæring om at det ikke foreligger noen direkte eller indirekte interesser som vil kunne anses å berøre deres uavhengighet. De skal ikke delta i beslutning i saker som berører et foretak de har hatt en direkte eller indirekte tilknytning til i løpet av året før oppstarten av saksbehandlingen.

(3) Etter sin periode i markedsovervåkingsorganet skal personer med ansvar for markedsovervåkningsorganets vedtak ikke ha noen stilling eller ansvar i noen av de regulerte foretak eller enheter i en periode på minst ett år.

KAPITTEL 12. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 12-1. Grenseoverskridende avtaler

Grenseoverskridende avtaler skal ikke inneholde bestemmelser som diskriminerer mellom jernbaneforetak eller begrenser jernbaneforetakenes frihet til å yte tjenester over landegrensene.

§ 12-2. Innkreving av avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport

(1) Myndigheten med ansvar for kjøp av offentlige tjenester kan innkreve avgift fra jernbaneforetak som tilbyr persontransport.

(2) Avgiften må ikke være større enn det som er nødvendig for helt eller delvis å dekke myndighetens kostnader som påløper i forbindelse med kjøpet. Avgiften må ilegges alle jernbaneforetak for driften av ruter mellom to stasjoner i Norge på en ikke-diskriminerende, åpen og rettferdig måte, uavhengig av om jernbaneforetaket driver nasjonal eller internasjonal persontransport. Avgiftens størrelse må stå i forhold til gjennomsnittsprisen for tjenestene som ytes passasjerene, og den samlede belastningen må ikke true den økonomiske levedyktigheten for persontransporten som det gjelder.

§ 12-3. Tvangsmulkt

(1) Statens jernbanetilsyn kan i pålegg fastsette en løpende tvangsmulkt for hver dag som går etter utløpet av den frist som er satt for oppfylling av pålegget, og frem til pålegget er oppfylt. Statens jernbanetilsyn kan frafalle påløpt tvangsmulkt.

(2) Tvangsmulktens størrelse skal fastsettes under hensyn til hvor viktig det er at pålegget blir gjennomført og hvilke kostnader det antas å medføre.

(3) Tvangsmulkt er tvangsgrunnlag for utlegg.

§ 12-4. Unntak

Samferdselsdepartementet kan gjøre unntak fra forskriften når dette ikke er i strid med internasjonale avtaler som Norge har inngått.

§ 12-5. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2017.

§ 12-6. Opphevelse og endringer i andre forskrifter

(1) Forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet og forskrift 5. februar 2003 nr. 135 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet oppheves.

(2) I forskrift 16. juni 2010 nr. 820 om samtrafikkevnen i jernbanesystemet skal § 3 lyde: ----

(3) I forskrift 10. desember 2010 nr. 1569 om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og godsbane, samt sidespor, havnespor m.m. oppheves § 1-2 bokstav a.

VEDLEGG I

LISTE OVER JERNBANEINFRASTRUKTURANLEGG

Jernbaneinfrastruktur omfatter følgende anlegg, såfremt disse utgjør en del av banelegemet, men ikke spor innenfor reparasjonsverksteder, depoter og lokomotivstaller samt private sidelinjer og sidespor:

- sidespor
- grunn
- spor og sporunderlag, særlig fyllinger, skjæringer, dreneringskanaler og grøfter, oppmurede grøfter, kulverter, bekledningsmurer, beplantning for beskyttelse av skråninger osv.; perronger og godsramper, herunder på stasjoner for passasjerer og godsterminaler; gangstier og gangveier; sperremurer, hekker, gjerder; branngater, sporvekselvarmer; sporkryss osv.; snøskjermer
- tekniske strukturer: broer, kulverter og andre overganger, tunneler, overdekkede skjæringer og andre underganger; støttemurer, strukturer for vern mot snøskred, steinras osv.
- planoverganger, herunder sikkerhetsinnretninger for veitrafikken
- overbygning, særlig skinner, rilleskinner og tvangsskinner; jernbanesviller og langsviller, smådeler for spor, ballast inklusive grus og sand; sporveksler og skinnekryss osv.; dreieskiver og skyvebroer (med unntak av slike som er reservert utelukkende for lokomotiver)
- atkomstveier for passasjerer og gods, herunder atkomst via vei og atkomst for gående passasjerer ved ankomst og avreise
- sikkerhets-, signal- og telekommunikasjonsutstyr på fri linje, i stasjoner og skiftestasjoner, herunder anlegg for produksjon, omdanning og fordeling av elektrisk strøm for signalgiving og telekommunikasjon; bygninger for slike installasjoner eller anlegg; sporbremser
- lysanlegg for trafikk- og sikkerhetsformål
- anlegg for omdanning og overføring av elektrisk strøm for togframdrift: understasjoner, forsyningskabler mellom understasjoner og kontakttråder, bæreliner og stolper; tredjeskinne med stolper
- bygninger som brukes av infrastrukturforvalter, herunder en del av anleggene for innkreving av transportkostnader.

VEDLEGG II

PRINSIPPER FOR YTELSESORDNINGEN NEVNT I § 6-6

Ytelsesordningen nevnt i § 6-6 skal bygge på følgende prinsipper:

a) For å oppnå et avtalt ytelsesnivå uten å bringe en tjenestes økonomiske levedyktighet i fare skal infrastrukturforvalteren avtale med søkeren de viktigste parametrene for ytelsesordningen, særlig verdien av forsinkelser, terskelverdiene for skyldige beløp i henhold til ytelsesordningen både med hensyn til individuelle togavganger og alle togavganger hos et jernbaneforetak i en gitt periode.

b) Infrastrukturforvalteren skal meddele jernbaneforetaket ruteplanen, som skal anvendes som grunnlag for beregning av forsinkelser, minst fem dager før togets avgang. Infrastrukturforvalteren kan benytte en kortere meldingsfrist i tilfelle av force majeure eller sen endring av ruteplanen.

c) Alle forsinkelser skal tilskrives en av følgende kategorier og underkategorier:

1. håndtering av drift/planlegging som kan tilskrives infrastrukturforvalteren
    - 1.1 utarbeidelse av kjøreplan
    - 1.2 togsammensetning
    - 1.3 feil i driftsprosedyre
    - 1.4 feil anvendelse av prioritetsreglene
    - 1.5 personale
    - 1.6 andre årsaker
2. jernbaneinfrastrukturanlegg som kan tilskrives infrastrukturforvalteren
    - 2.1 signalanlegg
    - 2.2 signalanlegg ved planoverganger
    - 2.3 telekommunikasjonsanlegg
    - 2.4 strømforsyningsutstyr
    - 2.5 spor
    - 2.6 strukturer
    - 2.7 personale
    - 2.8 andre årsaker
3. årsaker knyttet til anleggsarbeid som kan tilskrives infrastrukturforvalteren
    - 3.1 planlagt anleggsarbeid
    - 3.2 uregelmessigheter ved utførelsen av anleggsarbeid
    - 3.3 redusert hastighet på grunn av defekt spor
    - 3.4 andre årsaker
4. årsaker som kan tilskrives andre infrastrukturforvaltere
    - 4.1 forårsaket av foregående infrastrukturforvalter
    - 4.2 forårsaket av neste infrastrukturforvalter
5. kommersielle årsaker som kan tilskrives jernbaneforetaket
    - 5.1 overskridelse av stopptid
    - 5.2 anmodning fra jernbaneforetaket
    - 5.3 lasteoperasjoner
    - 5.4 uregelmessigheter ved lasting
    - 5.5 klargjøring av tog
    - 5.6 personale
    - 5.7 andre årsaker

6. rullende materiell som kan tilskrives jernbaneforetaket
    6.1 planlegging av vaktliste/omlegging av vaktliste
    6.2 togsammensetning som utføres av jernbaneforetak
    6.3 problemer som påvirker passasjervogner (persontransport)
    6.4 problemer som påvirker godsvogner (godstransport)
    6.5 problemer som påvirker vogner, lokomotiver og motorvogner
    6.6 personale
    6.7 andre årsaker
7. årsaker som kan tilskrives andre jernbaneforetak
    7.1 forårsaket av neste jernbaneforetak
    7.2 forårsaket av foregående jernbaneforetak
8. utenforliggende årsaker som verken kan tilskrives infrastrukturforvalteren eller jernbaneforetaket
    8.1 streik
    8.2 administrative formaliteter
    8.3 ytre påvirkning
    8.4 konsekvenser av værforhold og naturlige årsaker
    8.5 forsinkelser som skyldes ytre årsaker på etterfølgende nett
    8.6 andre årsaker
9. sekundære årsaker som verken kan tilskrives infrastrukturforvalteren eller jernbaneforetaket
    9.1 farlige hendelser, ulykker og farer
    9.2 opptatt spor på grunn av togets forsinkelse
    9.3 opptatt spor på grunn av et annet togs forsinkelse
    9.4 omløpstid
    9.5 forbindelse
    9.6 behov for ytterligere undersøkelser

VEDLEGG III

GRUNNLEGGENDE PRINSIPPER OG PARAMETRE FOR AVTALER MELLOM VEDKOMMENDE MYNDIGHET OG INFRASTRUKTURFORVALTER

I avtalen skal bestemmelsene i § 3-2 spesifiseres og omfatte minst følgende elementer:
(1) avtalens anvendelsesområde med hensyn til infrastruktur og serviceanlegg, satt opp i samsvar med kapittel 4. Det skal omfatte alle aspekter av infrastrukturforvaltning, herunder vedlikehold og fornyelse av infrastruktur som allerede er i bruk. Dersom det er hensiktsmessig, kan det også omfatte oppføring av ny infrastruktur,

(2) strukturen for betalinger eller midler fordelt på infrastrukturtjenestene nevnt i kapittel 4, til vedlikehold og fornyelse og til håndtering av eksisterende vedlikeholds- og fornyelsesetterslep. Dersom det er hensiktsmessig, kan strukturen for betalinger eller midler som er bevilget til ny infrastruktur, tas med,

(3) brukerorienterte ytelsesmål i form av indikatorer og kvalitetskriterier, som omfatter elementer som

a) togytelse, for eksempel med hensyn til linjehastighet og pålitelighet samt kundetilfredshet,

b) nettverkskapasitet,

c) forvaltning av aktiva,

d) virksomhetsvolumer,

e) sikkerhetsnivåer og

f) miljøvern,

(4) omfanget av eventuelt vedlikeholdsetterslep og aktiva som skal fases ut og følgelig vil utløse andre kapitalstrømmer,

(5) stimuleringstiltakene nevnt i § 3-2 første ledd siste punktum,

(6) infrastrukturforvalters minsteforpliktelser med hensyn til innhold og hyppighet i rapporteringen, herunder opplysninger som skal offentliggjøres årlig,

(7) den avtalte løpetiden for avtalen, som skal samordnes med og være i samsvar med løpetiden for infrastrukturforvalters forretningsplan, konsesjon eller lisens der det er relevant, og de avgiftsrammer og -regler som er fastsatt av staten,

(8) regler for håndtering av større driftsavbrudd og nødsituasjoner, herunder beredskapsplaner og tidlig heving av avtalen, og informasjon i god tid til brukerne,

(9) utbedringstiltak som skal treffes dersom en av partene misligholder sine kontraktfestede forpliktelser, eller dersom ekstraordinære omstendigheter påvirker muligheten for offentlig finansiering; dette omfatter vilkår og framgangsmåter for reforhandling og tidlig heving.

FOR 2010-12-10 NR 1569: FORSKRIFT OM TILLATELSE TIL Å DRIVE TRAFIKKVIRKSOMHET OG INFRASTRUKTUR FOR SPORVEI, TUNNELBANE, FORSTADSBANE OG GODSBANE, SAMT SIDESPOR, HAVNESPOR M.M. (TILLATELSESFORSKRIFTEN)

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet 10. desember 2010 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 2, § 3d, § 3e, § 3f, § 3g, § 4, § 5, § 6, § 7, § 11, § 13, § 15 og § 16, jf. delegeringsvedtak 22. november 1996 nr. 1076 og delegeringsvedtak 4. april 1997 nr. 275.
EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 42e (direktiv 2004/49/EF).
Endringer: Endret ved forskrifter 14 jan 2011 nr. 37, 14 des 2012 nr. 1263.

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1-1. Virkeområde

Forskriften gjelder:

a) tillatelse til å drive jernbanevirksomhet. Dette omfatter bl.a. sporvei, tunnelbane, godsbane, museumsbane og lignende, som ikke er en del av det nasjonale jernbanenettet,

b) drift av sidespor, havnespor, terminalspor og lignende infrastruktur som er tilknyttet det nasjonale jernbanenettet.

Forskriften gjelder ikke:

a) bane for transport av gods til eget bruk hvor transporten foregår på egen infrastruktur innenfor et avgrenset bedriftsområde. Slike baner er unntatt fra jernbaneloven,

b) kabelbane.

§ 1-2. Definisjoner

I forskriften her forstås med:

a) "-----",

b) infrastruktur: sporanlegg med tilhørende grunn og innretninger, signal- og sikringsanlegg, strømforsyningsanlegg og kommunikasjonsanlegg,

c) trafikkvirksomhet: person- og godstransport på infrastrukturen,

d) trafikkstyring: togledelse og andre funksjoner som koordinerer og ivaretar sikkerheten for togfremføringen,

e) jernbanevirksomhet: drift av infrastruktur, trafikkstyring og trafikkvirksomhet.

§ 1-3. Virksomhetstillatelser

Virksomheter som vil drive trafikkvirksomhet må ha tillatelse etter kapittel 3.
Virksomheter som vil drive infrastruktur må ha tillatelse etter kapittel 4.
Virksomheter som vil drive trafikkvirksomhet og infrastruktur må ha tillatelser etter både kapittel 3 og 4.

§ 1-4. Ansvar for trafikkstyring

Ansvaret for å drive trafikkstyring kan enten ligge hos den virksomheten som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet eller hos den virksomheten som har tillatelse til å drive infrastruktur.

§ 1-5. Unntak

Med hjemmel i jernbaneloven § 2 bokstav a og b kan Samferdselsdepartementet unnta virksomheter som driver jernbanevirksomhet av svært begrenset omfang og der formålet ikke primært er transport av passasjerer eller gods fra lovens virkeområde og forskriften her.

Ved avgjørelsen skal det bl.a. legges vekt på banens lengde, hastighet, driftsperiode, trafikkrisiko for passasjerer, tredjemann og omgivelsene for øvrig, samt om banen krysser vei. Baner som krysser offentlig vei vil ikke omfattes av unntaket.

§ 1-6. Myndighetene oppgaver, delegering mv.

Statens jernbanetilsyn gir tillatelser til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur.

Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndighet i henhold til jernbaneloven § 3d, § 3e, § 3f, § 3g og § 13.

Statens jernbanetilsyn får den myndighet som tilligger departementet til bl.a. å godkjenne rullende materiell og infrastruktur mv. i henhold til jernbaneloven § 4 og § 5.

Statens jernbanetilsyn utøver tilsyn i henhold til jernbaneloven § 11 og får den myndighet som tilligger departementet i jernbaneloven § 11 syvende ledd til å tilbakekalle tillatelser gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår og krav som er satt til virksomheten.

Statens jernbanetilsyn kan i forskrift eller enkeltvedtak fastsette nærmere krav til og vilkår for å drive jernbanevirksomhet for å ivareta hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling samt miljø etter jernbaneloven § 6, og kan gi nærmere bestemmelser til forskriften her.

Statens jernbanetilsyn kan i enkeltvedtak eller forskrift gjøre unntak fra forskriften her og tilpasse kravene til den virksomhet som drives.

Samferdselsdepartementet godkjenner transportvilkår og tilleggsavgift for rutegående persontransport etter § 2-1 første ledd i forskriften her.

§ 1-7. (Opphevet ved forskrift 14 jan 2011 nr. 37.)

KAPITTEL 2. SÆRSKILTE VILKÅR FOR RUTEGÅENDE PERSONTRANSPORT

§ 2-1. Særskilte vilkår for rutegående persontransport

Departementet skal godkjenne transportvilkår for jernbanevirksomheter som driver rutegående persontransport.

Når fylkeskommunen eller kommunen gir tilskudd til lokal jernbane innen et fylke eller en kommune, fastsetter fylkeskommunen eller kommunen transportvilkår. Fylkeskommunens eller kommunens vedtak i saker om godkjenning av ruteplan, takster og tilskudd kan ikke påklages til departementet.

Departementet skal godkjenne tilleggsavgift for reisende uten gyldig billett.

KAPITTEL 3. TILLATELSE TIL Å DRIVE TRAFIKKVIRKSOMHET

§ 3-1. Krav om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet

Virksomheter som vil drive trafikkvirksomhet må ha tillatelse utstedt av Statens jernbanetilsyn.

§ 3-2. Vilkår for tillatelse til å drive trafikkvirksomhet

Virksomheten må være etablert i Norge og oppfylle vilkårene i dette kapittel for å få tillatelse til å drive trafikkvirksomhet.

Tillatelse gis ikke dersom særlige grunner taler mot det.

§ 3-3. Vandel og konkurs

Eieren av virksomheten må ha god vandel og ikke være slått konkurs. Er eieren en juridisk person må daglig leder oppfylle kravene. Det kan i tillegg stilles krav til at andre personer i ledelsen må oppfylle disse kravene.

Kravet til god vandel er oppfylt når personer som nevnt i første ledd:

a) ikke er dømt for alvorlige straffbare forhold, herunder overtredelse av forretningsmessig art,
b) ikke er dømt for alvorlige brudd på særlig lovgivning som gjelder transport,
c) ikke er dømt for alvorlige eller gjentatte brudd på sosialrettslige eller arbeidsrettslige forpliktelser, herunder forpliktelser i henhold til arbeidervern- og arbeidsmiljølovgivningen.

For å dokumentere at kravene til vandel er oppfylt, må det fremlegges politiattest for personer nevnt i første ledd.

§ 3-4. Økonomisk evne

Virksomheten må ha tilfredsstillende økonomisk evne.

For å dokumentere at kravet til økonomisk evne er oppfylt, må foretaket fremlegge en beskrivelse av virksomhetens økonomi og finansiering samt årsregnskap, eller dersom dette ikke er mulig, årsbalansen. Det må

fremlegges attest for skatt og merverdiavgift.

§ 3-5. Faglig dyktighet

Krav til faglig dyktighet er oppfylt når virksomheten har eller vil ha en ledelsesorganisasjon som har den kunnskap og/eller erfaring som er nødvendig for å utøve sikker og effektiv driftskontroll.

For å dokumentere at kravene til faglig dyktighet er oppfylt, må det fremlegges følgende dokumentasjon:

a) beskrivelse av virksomheten som skal drives og organisasjonen,
b) firmaattest,
c) opplysninger om faglig dyktighet i ledelsesorganisasjonen, herunder kvalifikasjonskrav.

§ 3-6. Forsikring/garanti

Virksomheten skal være tilstrekkelig forsikret eller ha garanti for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten, herunder dekning av erstatningsansvar i tilfelle ulykker.

For å dokumentere at kravet til forsikring/garanti er oppfylt, må det fremlegges opplysninger om forsikring eller garanti som dekker erstatningsansvar nevnt i første ledd.

§ 3-7. Sikkerhetsstyringssystem m.m.

Virksomheten må ha et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstiller kravene i jernbanelovgivningen.

For å dokumentere at kravene i første ledd er oppfylt må jernbanevirksomheten fremlegge en beskrivelse av hvordan sikkerhetsstyringssystemet sikrer samsvar med krav i eller i medhold av jernbaneloven og andre regler som gjelder for virksomheten.

§ 3-8. Ansvaret for virksomheten

Ansvaret for virksomheten ligger hos den som innehar tillatelsen til å drive trafikkvirksomhet. Ansvaret omfatter blant annet at virksomheten drives på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, og at vilkårene som er satt for virksomheten i eller i medhold av lov er oppfylt.

§ 3-9. Forbud mot overdragelse o.l.

Tillatelsen til å drive trafikkvirksomhet kan ikke overdras, herunder leies, leases, lånes eller på andre måter overlates til andre.

§ 3-10. Tillatelsens gyldighet

Tillatelsen til å drive trafikkvirksomhet er gyldig så lenge jernbaneforetaket oppfyller vilkårene i dette kapittel.

§ 3-11. Varsel ved vesentlige endringer av betydning for tillatelsen

Statens jernbanetilsyn skal varsles ved vesentlige endringer som har betydning for tillatelsen til å drive trafikkvirksomhet, herunder skifte av daglig leder, endringer i eierforhold, for eksempel fusjon, overtakelse eller større endringer i eiersammensetningen, samt funksjonelle eller faktiske endringer med betydning for driften, vesentlige endringer i sikkerhetsstyringssystemet mv. Statens jernbanetilsyn kan i slike tilfeller kreve at det skal søkes om ny tillatelse. Virksomheten kan fortsette mens søknaden behandles dersom sikkerheten ivaretas.

§ 3-12. Suspensjon og tilbakekall

Tillatelsen til å drive trafikkvirksomhet kan suspenderes eller helt eller delvis tilbakekalles av Statens jernbanetilsyn dersom vilkårene i dette kapittel ikke lenger er oppfylt.

KAPITTEL 4. TILLATELSE TIL Å DRIVE INFRASTRUKTUR

§ 4-1. Krav om tillatelse til å drive infrastruktur

Virksomheter som vil drive infrastruktur etter forskriften her, må ha tillatelse utstedt av Statens jernbanetilsyn.

§ 4-2. Vilkår for tillatelse til å drive infrastruktur

Virksomheten må være etablert i Norge og oppfylle vilkårene i dette kapittel for å få tillatelse til å drive infrastruktur.

Tillatelse gis ikke dersom særlige grunner taler mot det.

§ 4-3. Vandel og konkurs

Eieren av virksomheten må ha god vandel og ikke være slått konkurs. Er eieren en juridisk person må daglig leder oppfylle kravene. Det kan i tillegg stilles krav til at andre personer i ledelsen må oppfylle disse kravene.

Kravet til god vandel er oppfylt når personer som nevnt i første ledd:

a) ikke er dømt for alvorlige straffbare forhold, herunder overtredelse av forretningsmessig art,
b) ikke er dømt for alvorlige brudd på særlig lovgivning som gjelder transport,
c) ikke er dømt for alvorlige eller gjentatte brudd på sosialrettslige eller arbeidsrettslige forpliktelser, herunder forpliktelser i henhold til arbeidervern- og arbeidsmiljølovgivningen.

For å dokumentere at kravene til vandel er oppfylt, må det fremlegges politiattest for personer nevnt i første ledd.

§ 4-4. Økonomisk evne

Virksomheten må ha tilfredsstillende økonomisk evne.

For å dokumentere at kravet til økonomisk evne er oppfylt, må foretaket fremlegge en beskrivelse av virksom-

hetens økonomi og finansiering samt årsregnskap, eller dersom dette ikke er mulig, årsbalansen. Det må fremlegges skatteattest.

§ 4-5. Faglig dyktighet

Krav til faglig dyktighet er oppfylt når virksomheten har eller vil ha en ledelsesorganisasjon som har den kunnskap og/eller erfaring som er nødvendig for å utøve sikker og effektiv driftskontroll.

For å dokumentere at kravene til faglig dyktighet er oppfylt, må det fremlegges følgende dokumentasjon:

a) beskrivelse av virksomheten som skal drives og organisasjonen,
b) firmaattest,
c) opplysninger om faglig dyktighet i ledelsesorganisasjonen, herunder kvalifikasjonskrav.

§ 4-6. Forsikring/garanti

Virksomheten skal være tilstrekkelig forsikret eller ha garanti for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten, herunder dekning av erstatningsansvar i tilfelle ulykker.

For å dokumentere at kravet til forsikring/garanti er oppfylt, må det fremlegges opplysninger om forsikring eller garanti som dekker erstatningsansvar nevnt i første ledd.

§ 4-7. Sikkerhetsstyringssystem m.m.

Virksomheten må ha et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstiller kravene i jernbanelovgivningen.

For å dokumentere at kravene i første ledd er oppfylt må jernbanevirksomheten fremlegge en beskrivelse av hvordan sikkerhetsstyringssystemet sikrer samsvar med krav i eller i medhold av jernbaneloven og andre regler som gjelder for virksomheten.

§ 4-8. Ansvaret for virksomheten

Ansvaret for virksomheten ligger hos den som innehar tillatelsen til å drive infrastruktur. Ansvaret omfatter blant annet at virksomheten drives på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, og at vilkårene som er satt for virksomheten i eller i medhold av lov er oppfylt.

§ 4-9. Forbud mot overdragelse o.l.

Tillatelsen til å drive infrastruktur kan ikke overdras, herunder leies, leases, lånes eller på andre måter overlates til andre.

§ 4-10. Tillatelsens gyldighet

Tillatelsen til å drive infrastruktur er gyldig så lenge jernbaneforetaket oppfyller vilkårene i dette kapittel.

§ 4-11. Varsel ved vesentlige endringer av betydning for tillatelsen

Statens jernbanetilsyn skal varsles ved vesentlige endringer som har betydning for tillatelsen til å drive infrastruktur, herunder skifte av daglig leder, endringer i eierforhold, for eksempel fusjon, overtakelse eller større endringer i eiersammensetningen, samt funksjonelle eller faktiske endringer med betydning for driften, vesentlige endringer i sikkerhetsstyringssystemet mv. Statens jernbanetilsyn kan i slike tilfeller kreve at det skal søkes om ny tillatelse. Virksomheten kan fortsette mens søknaden behandles dersom sikkerheten ivaretas.

§ 4-12. Suspensjon og tilbakekall

Tillatelsen til å drive infrastruktur kan suspenderes eller helt eller delvis tilbakekalles av Statens jernbanetilsyn dersom vilkårene i dette kapittel ikke lenger er oppfylt.

KAPITTEL 5. SAKSBEHANDLINGSREGLER OG AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 5-1. Saksbehandlingsregler

Dersom ikke annet er særskilt bestemt i forskriften her, gjelder forvaltningslovens saksbehandlingsregler. Dette omfatter også at Statens jernbanetilsyn skal gi veiledning om hvordan tillatelser oppnås og hvilke krav som gjelder, herunder tilgang til forskrifter og eventuelle andre dokumenter som er aktuelle i forbindelse med søknader. Tilsynet kan også utgi veiledninger.

Søknad om tillatelse etter forskriften her avgjøres så snart som mulig og senest tre måneder etter den dato da alle nødvendige opplysninger er fremlagt.

§ 5-2. Overgangsbestemmelser

Virksomheter som ikke var omfattet av tillatelsesforskriften 16. desember 2005 nr. 1489 og som kommer inn under forskriften her, må ha søkt om og fått tillatelser etter kapittel 3 og 4 innen 1. juli 2013.

Virksomheter som var omfattet av tillatelsesforskriften 16. desember 2005 nr. 1489 og som ikke oppfyller krav om tillatelser etter kapittel 3 og 4, må ha søkt om og fått tillatelser innen 1. januar 2016.

§ 5-3. Ikrafttredelse mv.

Forskriften trer i kraft 1. januar 2011. Samtidig oppheves tillatelsesforskriften 16. desember 2005 nr. 1489.

Forskrifter gitt med hjemmel i tillatelsesforskriften 16. desember 2005 nr. 1489 gjelder fortsatt etter at forskriften her trer i kraft.

KOMMENTARER TIL FORSKRIFT 10. DESEMBER 2010 NR. 1569 OM TILLATELSE TIL Å DRIVE TRAFIKKVIRKSOMHET OG INFRASTRUKTUR FOR SPORVEI, TUNNELBANE, FORSTADSBANE OG GODSBANE, SAMT SIDESPOR, HAVNESPOR M.M. (TILLATELSESFORSKRIFTEN)

Generelt

Den som driver jernbanevirksomhet må ha kjennskap til det regelverk som gjelder for virksomheten. I tillegg til det regelverk som gjelder for virksomheter generelt, er det fastsatt en rekke bestemmelser som gjelder jernbanevirksomhet spesielt. Blant annet kan nevnes forskrifter om undersøkelse av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser, samt om varsling og rapportering av jernbaneulykker og jernbanehendelser. Det er også fastsatt avholdspliktsbestemmelser for personell med sikkerhetsansvar ved jernbane. Forskrifter fastsatt av departementet med hjemmel i jernbanelovgivningen finnes på departementets nettside www.odin.dep.no/sd/norsk/bn.html under Dokumenter - Lover og regler.

Krav til rullende materiell og kjørevei, krav til trafikkstyring, organisasjon kompetanse, opplæring m.m. er fastsatt av Statens jernbanetilsyn i egne forskrifter og finnes på tilsynets nettside www.sjt.no.

Det finnes for øvrig også bestemmelser fastsatt av andre myndigheter som spesielt angår jernbanevirksomhet, blant annet bestemmelser om frakt av farlig gods og bestemmelser om el-sikkerhet.

Tillatelsesforskriften gjelder i hovedsak for jernbanevirksomhet som ikke er knyttet til det nasjonale jernbanenettet. Forskriften omfatter imidlertid sidespor, terminalspor og lignende knyttet til det nasjonale jernbanenettet.

Nedenfor gjennomgås enkelte av bestemmelsene i tillatelsesforskriften.

Forskriftens tittel

For å klargjøre nærmere hva forskriften regulerer fremgår det allerede i tittelen at jernbanevirksomhet krever to tillatelser; tillatelse for å drive trafikkvirksomhet og tillatelse til å drive infrastruktur.

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

Til § 1-1. Virkeområde

Jernbanevirksomhet generelt

Forskriften gjelder for sporbundne transportmidler, dvs. jernbane i tradisjonell forstand (med unntak av det nasjonale jernbanenettet), sporvei, tunnelbane, godsbane, museumsbane etc. Berg- og dalbaner og andre sporbundne baner i leke- og fornøyelsesparker og lignende faller utenfor jernbanelovgivningens virkeområde

da de ikke anses som transportmidler. Det samme gjelder gruvebaner innenfor et avgrenset bedriftsområde, da disse i hovedsak må anses som et hjelpemiddel til bruk i bedriftens egen produksjon. Verkstedsdrift og produksjonsvirksomhet er ikke å anse som jernbanevirksomhet etter forskriften her. I den grad virksomheten skjer i form av flytting av materiell utenfor det som kan regnes som verksteds-/produksjonsområdet, vil det være den trafikkutøver/jernbanevirksomhet som normalt bruker/eier materiellet som flyttes, som er ansvarlig for den fremføringen som skjer. Verkstedene og produksjonsbedriftene må anses som leverandører på vanlig måte.

I § 1-1 bokstav a er det gitt en eksemplifisering av hvilke baner som faller inn under virkeområdet til forskriften. Godsbaner er nå særskilt nevnt, uten at dette innebærer en endring fra tidligere. Jernbanevirksomhet som omfattes gjelder både drift av infrastruktur og selve trafikkvirksomheten inkludert trafikkstyring, jf. § 1-2 bokstav e.

I bokstav b) er det tatt inn en presisering om at driften av private sidespor mv. som er tilknyttet det nasjonale jernbanenettet, jf. definisjonen i § 1-2 bokstav a, omfattes av forskriften her. Kravet til tillatelse etter tillatelsesforskriften gjelder imidlertid ikke spor som Jernbaneverket etter avtale har påtatt seg å drive, (se jernbaneforskriftens § 7-1 første ledd i.f.). Øvrige krav i både tillatelsesforskriften og sidesporforskriften gjelder imidlertid for driften av private sidespor mv.

Utgangspunktet er etter dette at alle jernbaner faller inn under forskriften, det være seg bruksbaner (dvs. baner til eget bruk, for eksempel som benyttes i en bedrifts produksjon o.l.), baner som driver kommersielt og museumsbaner, med mindre det fremgår av forskriften at de faller utenfor denne, eller at det er gitt særskilt unntak, jf. § 1-5.

Baner for transport til eget bruk (bruksbane) som ligger innenfor et avgrenset bedriftsområde, jf. § 1-1 annet ledd bokstav a, faller utenfor forskriften og jernbaneloven.

Kabelbaner reguleres i egen forskrift.

Det kan i visse tilfeller være grensetilfeller om en bane er avgrenset til et bedriftsområde eller ikke. Sentrale momenter her vil være hvem som eier grunnen/sporene og hvilke sikkerhetstiltak som er på plass for å hindre materiell å komme ut på trafikkert spor ved et uhell.

Til § 1-2. Definisjoner

a) det nasjonale jernbanenettet

Definisjonen er utelukkende tatt med av pedagogiske hensyn.

b) infrastruktur

Jernbaneloven anvender ikke begrepet "infrastruktur". I jernbaneloven anvendes "kjørevei". Begrepet "kjørevei" har i praksis blitt erstattet med begrepet "infrastruktur", og er blitt brukt i bl.a. forskrifter

som implementerer EØS-jernbanerettsakter i norsk rett. Begrepet "infrastruktur" brukes derfor i stedet for kjørevei i forskriften, men innholdsmessig omfatter begrepet det samme som "kjørevei" etter jernbaneloven § 3 første ledd bokstav a.

Til § 1-3. Virksomhetstillatelser

For å klargjøre for brukerne hvilke virksomhetstillatelser som kreves, samt hvilket kapittel som skal anvende ved søknad og etterlevelse for de ulike tillatelsene, er dette presisert i denne bestemmelsen.

Til § 1-4. Ansvar for trafikkstyring

Ansvaret for trafikkstyring er etter jernbaneloven § 6 i utgangspunktet lagt til den som driver infrastrukturen, men med mulighet for departementet til å gi tillatelse til at det kan overføres til andre. Når det gjelder virksomheter utenfor det nasjonale jernbanenettet, har det imidlertid vist seg at det som regel er trafikkutøveren som har fått ansvaret for trafikkstyringen. Av den grunn legges det opp til at det er valgfritt om det er infrastrukturvirksomheten eller trafikkvirksomheten som skal ha ansvaret for trafikkstyringen. Imidlertid er det av trafikksikkerhetsmessige hensyn ikke mulig at flere aktører har ansvaret for trafikkstyringen på samme strekning. I søknad til Statens jernbanetilsyn om tillatelse etter kapittel 3 eller 4 må det fremgå hvorvidt trafikkstyringen skal inngå i den tillatelsen det søkes om.

Til § 1-5. Unntak

Unntaket for virksomheter som faller utenfor forskriften er innsnevret i forhold til tidligere forskrift. Dette innebærer at de banene som tidligere falt utenfor forskriftens virkeområde som følge av at de ikke krysser offentlig vei eller for øvrig ikke utgjør en vesentlig trafikksikkerhetsrisiko, i utgangspunktet nå faller inn under forskriftens virkeområde.

Forskriften legger nå opp til at departementet kan unnta virksomheter fra jernbaneloven og forskriften her dersom jernbanevirksomheten er av svært begrenset omfang og der formålet primært ikke er transport av passasjerer eller gods, jf. første ledd. Dette betyr at virksomheter som mener de vil kunne komme inn under unntaket, må søke departementet og angi de grunner som de mener er relevant i den forbindelse.

Annet ledd angir nærmere de vilkår som departementet vil legge vekt på ved avgjørelsen om en virksomhet skal unntas fra forskriften og således jernbaneloven.

Departementet anser at unntaket vil kunne benyttes for museumsbaner som driver i et svært begrenset omfang, slik som tidligere, mens godsbaner som har et transportformål stort sett vil falle inn under jernbaneloven og forskriften her.

Med "svært begrenset omfang" menes her en begrenset driftsperiode og at banens lengde ikke tilsier at det er behov for å regulere den etter jernbaneloven.

Departementet mener at den endring som er inntatt i § 1-5 vil føre til mindre tolkningstvil enn tidligere om

hvilke baner som kan unntas etter loven og forskriften her.

For de virksomheter som etter denne forskriftsendringen kommer inn under tillatelsesforskriftens virkeområde, er det gitt romslige overgangsordninger. Det er fastsatt at disse virksomhetene må ha tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og/eller infrastruktur senest innen 1. januar 2013 (dvs. en to års overgangsperiode), jf. § 5-2.

Til § 1-6. Myndighetenes oppgaver, delegering mv.

Av bestemmelsen fremgår myndighetenes oppgaver og det er klargjort at Statens jernbanetilsyn er "tilsynsmyndighet" i henhold til jernbaneloven. Tidligere delegeringer av departementets myndighet etter jernbaneloven til tilsynet videreføres. Fordi tilsynet er tillagt myndigheten som "tilsynsmyndighet" etter jernbaneloven, vil tilsynets myndighet til bl.a. å utøve tilsyn og ilegge tvangsmulkt mv., følge direkte av jernbaneloven.

Statens jernbanetilsyn er i § 1-6 sjette ledd gitt en generell hjemmel til i forskrift eller enkeltvedtak å gjøre unntak fra forskriften, samt å tilpasse kravene til den virksomheten som drives. Dette vil gi tilstrekkelig fleksibilitet til å kunne fravike forskriftskrav og vilkår for baner som ikke driver utstrakt transportvirksomhet eller som ikke driver kommersiell virksomhet. Dette vil særlig kunne ha betydning for søknader fra museumsbaner, fra baner for transport av gods til eget bruk og sidespor, der de generelle reglene om vandel og konkurs, økonomisk evne mv. kan lempes. Etter departementets vurdering er de viktigste vilkårene som slike baner må oppfylle; krav til sikkerhet ved driften og krav om forsikring/garanti for å dekke erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten.

KAPITTEL 2. SÆRSKILTE VILKÅR FOR RUTEGÅENDE PERSONTRANSPORT

I kapitteloverskriften og i § 2-1 er det klargjort at bestemmelsen gjelder bare virksomheter som driver ordinær rutegående persontransport.

Det fremgår av bestemmelsen at Samferdselsdepartementet skal godkjenne transportvilkår (befordringsvedtekter) for virksomheter som driver ordinær rutegående persontransport. Bestemmelsen gjelder derfor ikke for museumsbaner.

Dersom fylkeskommunen gir tilskudd til lokal jernbane som driver ordinær persontransport innen et fylke, er det imidlertid fylkeskommunen som fastsetter transportvilkår, eventuelt godkjenner disse. I slike tilfeller vil saker om godkjenning av ruteplan, takster og tilskudd ikke kunne påklages til departementet.

Dersom det skal fastsettes tilleggsavgift for reisende uten gyldig billett eller tilbakeholdsrett, jf. jernbaneloven §§ 7 og 7a, skal departementet godkjenne dette. I så fall skal departementet også godkjenne de aktuelle transportvilkårene hvor vilkårene for tilleggsavgift og eventuelt tilbakeholdsrett er inntatt.

KAPITTEL 3 OG 4 TILLATELSESKAPITLENE

Kapittel 3 omfatter tillatelse til å drive trafikkvirksomhet mens kapittel 4 omfatter tillatelse til å drive infrastruktur.

Vilkårene som gjelder for de to tillatelsestypene er tilnærmet like. Vilkårene må være oppfylt også for å opprettholde tillatelsene, dvs. at kravene må være oppfylt til enhver tid.

Det vises til at det kan gjøres unntak og tilpasninger dersom vilkår i konkrete tilfeller ikke anses hensiktsmessig i forhold til driften, jf. nærmere omtale til § 1-6 sjette ledd. Eksempler på dette kan være drift av godsbaner til eget bruk, museumsbaner, sidespor og lignende, der det foregår begrenset trafikk.

Presiseringen av at det kreves to tillatelser, én for drift av trafikkvirksomhet og én for drift av infrastruktur innebærer at virksomheter som driver eller som ønsker å drive både trafikkvirksomhet og infrastruktur må ha tillatelser etter både kapittel 3 og 4. De virksomheter som har en samlet tillatelse til å drive både trafikkvirksomhet og infrastruktur etter den tidligere tillatelsesforskriftens kapittel 3, må søke om nye tillatelser. Det kreves at disse virksomhetene må ha fått nye tillatelser senest 5 år etter ikrafttredelse av forskriften, dvs. innen 1. januar 2016, jf. § 5-2 annet ledd. De virksomhetene dette får virkning for vil få et eget informasjonsskiv fra tilsynet. I og med at disse virksomhetene allerede oppfyller kravene i begge kapitlene, vil dette ikke ha vesentlig konsekvenser utover det å dokumentere at gjeldende krav er oppfylt for begge virksomhetsdelene. Disse virksomhetene vil da få utstedt to tillatelser i stedet for én; én for å drive trafikkvirksomhet og én for å drive infrastruktur.

Til § 3-2 og 4-2 Vilkår for å drive trafikkvirksomhet/infrastruktur

Kravet om at virksomheten må være etablert i Norge, innebærer at virksomheten må være registrert i foretaksregisteret med eget organisasjonsnummer.

Etter annet ledd kan tillatelse nektes dersom særlige grunner taler mot det. Bestemmelsen kan benyttes etter en konkret vurdering av virksomheten eller omstendighetene rundt selskapets virksomhet hvor det framkommer forhold av en slik spesiell karakter at tillatelse ikke bør gis selv om vilkårene for øvrig i kapitlene er oppfylt. Stort sett vil slike forhold bli fanget opp av kravet til vandel og konkurs, men det kan være tilfeller hvor for eksempel det dreier seg om konkursgjengangere som ikke fanges opp av bestemmelsene.

Til § 3-3 og § 4-3 Vandel og konkurs

Den som søker om tillatelse må ha råderett over eget bo og kunne inngå forpliktelser knyttet til virksomheten. Søkeren må derfor ikke være under konkursbehandling, dvs. være slått konkurs. Tidligere konkurs trenger ikke være til hinder for å kunne få tillatelse til å drive jernbanevirksomhet. Gjentatte konkurser hos søkeren eller selskaper søkeren har vært involvert i, kan imidlertid være en særlig grunn i vurderingen etter § 3-2 annet ledd og § 4-2 annet ledd. Kravene til vandel og konkurs kan også stilles til daglig leder og andre personer i ledelsen.

Hvorvidt de forhold som er nevnt i annet ledd bokstav a, b og c er alvorlige, er gjenstand for en vurdering i det enkelte tilfellet. Forholdene må vurderes ut fra hvilken betydning de har for den virksomhet som skal drives.

Det kreves at eieren og eventuelt andre personer i ledelsen legger fram politiattest. Politiattesten må være oppdatert, og normalt ikke være mer enn tre måneder gammel.

Til § 3-4 og § 4-4 Økonomisk evne

Det må fremlegges dokumentasjonen som nevnt i bestemmelsen som viser at virksomheten har tilfredsstillende økonomisk evne.

Tidspunktet på 12 måneder regnes fra det tidspunktet virksomheten skal starte.

Til § 3-5 og § 4-5 Faglig dyktighet

Virksomheten må ha en egen ledelsesorganisasjon som har den kompetanse som er nødvendig for å kunne ivareta de forpliktelser som følger av å inneha tillatelse.

Nærmere krav til organisasjon og faglig dyktighet er fastsatt av Statens jernbanetilsyn, jf. særlig kravforskriften, sidesporforskriften og museumsbaneforskriften.

Til § 3-6 og § 4-6 Forsikring/garanti

Det skal fremlegges forsikring/garanti som viser at virksomheten kan dekke eventuelt erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten. Statens jernbanetilsyn fastsetter minimumsnivået på forsikringen/garantien for den enkelte virksomhet. Tilsynet har akseptert et forsikringsnivå på 1500 G (folketrygdens grunnbeløp) for museumsbaner. G blir endret årlig (1 mai).

Til § 3-7 og § 4-7 Sikkerhetsstyringssystem m.m.

Virksomheten må ha et sikkerhetsstyringssystem i tråd med kravene i kravforskriften, sidesporforskriften eller museumsbaneforskriften, og må legge fram en beskrivelse av hvordan sikkerhetsstyringssystemet sikrer samsvar med krav i eller i medhold av jernbaneloven og andre regler som gjelder for virksomheten.

Det pålegges også virksomheten å oppfylle spesifikke krav som er nødvendig for sikker drift. Statens jernbanetilsyn gir nærmere veiledning om slike krav.

Til § 3-8 og 4-8 Ansvaret for virksomheten

Bestemmelsene er i og for seg unødvendige da det følger av alminnelige prinsipper ved å inneha tillatelser. Departementet har likevel av pedagogiske grunner tatt inn bestemmelsene for å tydeliggjøre for innehaveren av tillatelse at det følger et ansvar med å ha tillatelse.

Til § 3-9 og 4-9 Forbud mot overdragelse o.l.

Bestemmelsen er i utgangspunktet unødvendig men departementet anser av pedagogiske grunner at det er

viktig at virksomheten forstår at det ikke er tillatt å la andre virksomheter anvende en tillatelse som er gitt til én bestemt virksomhet. Dette har dessverre vist seg å være et problem i praksis.

Til § 3-10 og § 4-10 Tillatelsens gyldighet

Det er ikke fastsatt noen tidsbegrensing for hvor lenge en tillatelse gjelder. Utgangspunktet er at tillatelsen gjelder så lenge virksomheten oppfyller vilkårene for å inneha denne.

Til § 3-11 og § 4-11 Varsel ved vesentlige endringer av betydning for tillatelsen

Statens jernbanetilsyn skal varsles ved vesentlige endringer som har betydning for tillatelsen til å drive trafikkvirksomhet eller infrastruktur, herunder skifte av daglig leder, endringer i eierforhold, for eksempel fusjon, overtakelse eller større endringer i eiersammensetningen, samt funksjonelle eller faktiske endringer av betydning for driften, vesentlige endringer i sikkerhetsstyringssystemet mv. Statens jernbanetilsyn kan i slike tilfeller kreve at det skal søkes om ny tillatelse. Virksomheten kan fortsette mens søknaden behandles dersom sikkerheten ivaretas.

Til § 3-12 og § 4-12 Suspensjon og tilbakekall

Tilsynet er gitt mulighet til å benytte suspensjon som virkemiddel i stedet for tilbakekall av tillatelser. Dette er et mindre inngripende virkemiddel enn tilbakekall og vil dermed kunne anvendes i de tilfeller dette anses tilstrekkelig for å oppnå ønsket effekt.

KAPITTEL 5. SAKSBEHANDLINGSREGLER OG AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

Til § 5-2. Overgangsbestemmelser

Det fremgår at virksomheter som ikke lenger er unntatt fra jernbanelovgivningen må ha tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og/eller infrastruktur etter forskriften her innen 1. juli 2013.

Det fremgår videre at de virksomheter som har en samlet tillatelse til å drive både trafikkvirksomhet og infrastruktur etter gjeldende forskrifts kapittel 3 gis en overgangsperiode på 5 år til å ha tillatelser i samsvar med den nye inndelingen, jf. også at det er en 5 års frist i dag på fornyelse av sikkerhetsgodkjenning for infrastruktur.

De virksomheter som departementet og tilsynet kjenner til, vil bli/er varslet om disse bestemmelsene.

Til § 5-2. Ikrafttredelse mv.

Forskriften er gjort gjeldende fra 1. januar 2011.

FOR 2010-06-16 NR 820: FORSKRIFT OM SAMTRAFIKKEVNEN I JERNBANESYSTEMET (SAMTRAFIKKFORSKRIFTEN)

Hjemmel: Fastsatt av Samferdselsdepartementet 16. juni 2010 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 4, § 5, § 6, § 12, § 15 og § 16 og lov 16. juni 1994 nr. 20 om tekniske kontrollorgan som har til oppgåve å gjennomføre samsvarsvurderingar § 7.
EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 37d (direktiv 2008/57/EF endret ved direktiv 2009/131/EF og direktiv 2011/18/EU).
Endringer: Sist endret ved forskrift 20. desember 2016 nr. 1771.

KAPITTEL I. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1. Formål

Formålet med forskriften er å fastsette de vilkårene som skal oppfylles for å oppnå samtrafikkevne på det nasjonale jernbanenettet.

Forskriften skal bidra til teknisk harmonisering og gjøre det mulig:
a) å lette, forbedre og utvikle internasjonale jernbanetransporttjenester,
b) å bidra til den gradvise gjennomføringen av det indre marked for utstyr og tjenester til bygging, fornyelse, oppgradering og drift av jernbanesystemet,
c) å bidra til samtrafikkevnen til jernbanesystemet i EØS-området.

§ 2. Virkeområde

Forskriften omfatter prosjektering, bygging, ibruktaking, oppgradering, fornyelse, drift og vedlikehold av de ulike delene av jernbanesystemet. Forskriften omfatter også faglige kvalifikasjoner og helse- og sikkerhetsforhold for personell som bidrar til drift og vedlikehold.

Forskriften omfatter ikke:
a) sporvei, tunnelbane, forstadsbane, og lignende som ikke er en del av det nasjonale jernbanenettet,
b) privateid jernbaneinfrastruktur og kjøretøy som bare brukes på slik infrastruktur, og som bare er for bruk av eierne til transport av eget gods,
c) infrastruktur og kjøretøy som er avsatt for strengt lokalt, historisk eller turistmessig bruk.

Bestemmelsene i denne forskriften kommer til anvendelse uten å berøre andre relevante deler av EØS-avtalen. For samtrafikkomponenter som også omfatter grensesnitt, kan imidlertid hensynet til samsvar med de grunnleggende krav i denne forskrift gjøre det nødvendig å bruke de enkelte europeiske spesifikasjoner som er utarbeidet for dette formål.

§ 3. Myndighet

Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndighet som nevnt i jernbaneloven § 12.

Statens jernbanetilsyn får den myndighet som tilligger departementet til bl.a. å godkjenne rullende materiell og infrastruktur mv. i henhold til jernbaneloven § 4 og § 5.

Statens jernbanetilsyn gir tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer etter § 13 og kjøretøy etter kap. V.

Statens jernbanetilsyn kan gjøre unntak fra å anvende TSIer etter § 8.

Statens jernbanetilsyn utpeker tekniske kontrollorgan etter § 30 og organer som verifiserer samsvar med nasjonale tekniske regler etter § 15 siste ledd.

Statens jernbanetilsyn skal føre jevnlig tilsyn med at bestemmelsene i denne forskrift og i forskrifter og enkeltvedtak gitt i medhold av denne, blir overholdt.

Statens jernbanetilsyn fastsetter nærmere krav til registre for kjøretøy og infrastruktur.

Statens jernbanetilsyn kan gi utfyllende bestemmelser til forskriften her.

§ 4. Definisjoner

I forskriften her menes med:

a) *det transeuropeiske jernbanesystemet:* de transeuropeiske jernbanesystemene for konvensjonelle tog og for høyhastighetstog som beskrevet i vedlegg I,

b) *samtrafikkevne*: et jernbanesystems evne til å muliggjøre sikker og kontinuerlig trafikk av tog som oppviser de påkrevde ytelsesnivåer for disse jernbanelinjene. Denne evnen avhenger av at alle forskriftsmessige, tekniske og driftsmessige vilkår for å oppfylle de grunnleggende kravene er til stede,

c) *kjøretøy*: et jernbanekjøretøy som kjører på egne hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekkraft. Et kjøretøy er sammensatt av et eller flere strukturelle og funksjonelle delsystemer eller deler av slike delsystemer,

d) *jernbanenett*: linjer, stasjoner, terminaler og alle typer fast utstyr som er nødvendig for å sikre sikker og kontinuerlig drift av jernbanesystemet,

e) *delsystemer*: resultatet av inndelingen av jernbanesystemet, som beskrevet i vedlegg II. Disse delsystemene som det må fastsettes grunnleggende krav til, er av strukturell eller funksjonell karakter,

f) *samtrafikkomponenter*: enhver enkeltstående komponent, gruppe av komponenter, underenhet eller fullstendig enhet av utstyr som inngår i eller er bestemt til å inngå i et delsystem, og som samtrafikkevnen til jernbanesystemet direkte eller indirekte er avhengig av. Begrepet komponent omfatter både materielle og immaterielle objekter, for eksempel programvare,

g) *grunnleggende krav*: alle vilkårene fastsatt i vedlegg III som må oppfylles av jernbanesystemet, delsystemer og samtrafikkomponenter, herunder grensesnitt,

h) *europeisk spesifikasjon*: en felles teknisk spesifikasjon, en europeisk teknisk godkjenning eller en nasjonal standard som gjennomfører en europeisk standard, som definert i vedlegg XXI til direktiv 2004/17/EF,

i) *tekniske spesifikasjon for samtrafikkevne (TSI)*: en spesifikasjon vedtatt i samsvar med direktiv 2008/57/EF som hvert delsystem eller del av et delsystem skal omfattes av for å oppfylle de grunnleggende kravene og sikre jernbanesystemets samtrafikkevne,

j) *teknisk kontrollorgan*: organ som har ansvar for å vurdere samtrafikkomponentenes samsvar eller bruksegnethet eller for å gjennomføre prosedyren for EF-verifisering av delsystemene,

k) *grunnleggende parametre*: ethvert forskriftsmessig, teknisk eller driftsmessig vilkår som er av avgjørende betydning for samtrafikkevnen, og som er nærmere spesifisert i relevante TSler,

l) *særtilfelle*: en hvilken som helst del av jernbanesystem som krever midlertidige eller permanente særbestemmelser i TSlene, på grunn av enten geografiske, topografiske eller bymiljømessige begrensninger, eller av hensyn til forenlighet med det eksisterende systemet. Dette kan særlig omfatte jernbanelinjer og -nett som ikke er forbundet med EØS-områdets øvrige jernbanenett, dessuten lasteprofil, sporvidde eller avstanden mellom spor, kjøretøy utelukkende ment til lokal, regional eller historisk bruk, og kjøretøy på vei til eller fra tredjestater,

m) *oppgradering*: ethvert større endringsarbeid på et delsystem eller en del av et delsystem som forbedrer delsystemets generelle ytelse,

n) *fornyelse*: ethvert større utskiftningsarbeid på et delsystem eller del av et delsystem som ikke endrer delsystemets generelle ytelse,

o) *eksisterende jernbanesystem*: strukturen av jernbanelinjer og faste anlegg i det eksisterende jernbanesystemet samt kjøretøy av alle kategorier og opprinnelse som trafikkerer denne infrastrukturen,

p) *utskifting innenfor rammen av vedlikehold*: alle utskiftinger av komponenter med deler med identisk funksjon og ytelse innenfor rammen av forebyggende eller korrigerende vedlikehold,

q) *ibruktaking*: alle operasjoner der et delsystem eller et kjøretøy settes i tilsiktet bruk,

r) *oppdragsgiver*: ethvert foretak, offentlig eller privat, som bestiller prosjektering og/eller bygging, fornyelse eller oppgradering av et delsystem. Dette foretaket kan være et jernbaneforetak, en infrastrukturforvaltning eller en innehaver, eller konsesjonsinnehaver med ansvar for å utføre et prosjekt,

s) *kjøretøyinnehaver*: den person eller foretak som i egenskap av å være eier av et kjøretøy eller som har rett til å benytte dette, benytter kjøretøyet som et transportmiddel og er registrert som sådan i det nasjonale kjøretøyregistret som omhandles i § 32,

t) *prosjekt i et langt fremskredet trinn i utviklingen*: ethvert prosjekt hvis planleggings-/byggetrinn har nådd et punkt der en endring i de tekniske spesifikasjonene ikke ville være akseptable for vedkommende EØS-stat. Et slikt hinder kan være av juridisk, kontraktsmessig, økonomisk, finansiell, sosial eller miljømessig art og være behørig begrunnet,

u) *harmonisert standard*: enhver europeisk standard vedtatt av de europeiske standardiseringsorganene oppført i vedlegg I til direktiv 98/34/EF av 22. juni 1998 om en informasjonsprosedyre for standarder og tekniske forskrifter i forbindelse med et mandat fra Kommisjonen utarbeidet i samsvar med fremgangsmåten omhandlet i artikkel 6 nr. 3 i nevnte direktiv, som alene eller sammen med andre standarder gir løsning med hensyn til overholdelse av en juridisk bestemmelse,

v) *nasjonal sikkerhetsmyndighet*: en sikkerhetsmyndighet som definert i artikkel 3 bokstav g) i direktiv 2004/49/EF,

w) *type*: en kjøretøytype som definerer de grunnleggende konstruksjonsmessige egenskaper til kjøretøyet og som omfattes av et enkelt typeprøvingssertifikat som beskrevet i modul B i beslutning 93/465/EØF,

x) *serie*: et antall identiske kjøretøy av samme konstruksjonstype,

y) *enhet ansvarlig for vedlikehold*: en enhet med ansvar for vedlikehold av et kjøretøy og registrert som dette i det nasjonale kjøretøyregistret.

§ 5. Grunnleggende krav

Jernbanesystemet, delsystemer og samtrafikkomponenter, herunder grensesnitt, skal oppfylle de relevante grunnleggende kravene, jf. vedlegg III.

Øvrige tekniske spesifikasjoner omhandlet i artikkel 34 i direktiv 2004/17/EF, som er nødvendige for å utfylle europeiske spesifikasjoner eller andre standarder som er i bruk i EØS-området, må ikke stride mot de grunnleggende kravene.

KAPITTEL II. TEKNISKE SPESIFIKASJONER FOR SAMTRAFIKKEVNE (TSIER)

§ 6. Innhold i TSIene

Hvert delsystem skal omfattes av en TSI. Der det er nødvendig kan et delsystem omfattes av flere TSIer og en TSI kan omfatte flere delsystemer.

Delsystemene må være i overensstemmelse med TSIene som gjelder på det tidspunkt de tas i bruk, oppgraderes eller fornyes, i samsvar med denne forskrift; og slik opprettholdelse skal til enhver tid opprettholdes så lenge hvert delsystem er i bruk.

§ 7. TSIenes virkeområde

En TSI som ikke dekker hele det nasjonale jernbanenettet skal likevel få anvendelse på disse strekningene. For delsystemer og kjøretøy som skal tas i bruk på den delen av det nasjonale jernbanenettet som ikke faller inn under virkeområdet til vedkommende TSI, skal fremgangsmåtene i kapittel IV og V følges.

§ 8. Unntak

Det kan, i mangel av særtilfeller i relevant TSI, gjøre unntak fra å anvende en eller flere TSIer i følgende tilfeller:

a) for et foreslått nytt delsystem, for fornyelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem eller for et hvilket som helst forhold omhandlet i § 2, som befinner seg i et langt framskredent trinn i utviklingen, eller er omfattet av en kontrakt som er i ferd med å bli gjennomført, når disse TSI ene blir offentliggjort,

b) for alle prosjekter vedrørende fornyelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem der spesifikasjoner for lasteprofil, sporvidde, sporavstand eller elektrisk spenning som angitt i disse TSIene ikke er forenlig med dem som gjelder for det eksisterende delsystemet,

c) for et foreslått nytt delsystem eller for en foreslått fornyelse eller oppgraderng av et eksisterende delsystem dersom jernbanenett er atskilt eller isolert fra EØS-områdets øvrige jernbanenett av hav eller av andre særlige geografiske forhold,
d) for all foreslått fornyelse, utvidelse eller oppgradering av et eksisterende delsystem dersom anvendelsen av disse TSIene kan skade prosjektets økonomiske levedyktighet og/eller forenligheten med jernbanesystemet,
e) når, etter en ulykke eller en naturkatastrofe, vilkårene for en rask gjenoppbygging av jernbanenettet økonomisk eller teknisk ikke gir rom for full eller delvis anvendelse av de relevante TSIene,
f) for kjøretøy i trafikk fra eller til tredjestater, når disse statenes sporvidde er forskjellig fra sporvidden til EØS-områdets hovedjernbanenett.

Søknad om unntak sendes til Statens jernbanetilsyn som videresender søknad med tilrådning til Samferdselsdepartementet. Departementet oversender søknaden til EFTAs overvåkingsorgan for beslutning, jf. artikkel 9 i direktiv 2008/57/EF. Dokumentasjonen til EFTAs overvåkingsorgan skal inneholde opplysninger omhandlet i vedlegg IX.

I tilfellet omhandlet i første ledd bokstav a) skal Statens jernbanetilsyn innen ett år etter hver enkelt TSIs ikrafttredelse, under forutsetning av at TSIen er tatt inn i EØS-avtalen, oversende EFTAs overvåkingsorgan en liste over prosjekter som er satt i gang og som befinner seg i et langt framskredent trinn i utviklingen.

For delsystemer og kjøretøy som omfattes av forskriften, men som ikke er uttrykkelig omfattet av den relevante TSIens virkeområde, gjelder første ledd tilsvarende.

KAPITTEL III. SAMTRAFIKKOMPONENTER

§ 9. Oppfyllelse av grunnleggende krav

Samtrafikkomponenter som det foreligger en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet for i henhold til vedlegg IV, er i samsvar med de grunnleggende krav, jf. vedlegg III.

Alle samtrafikkomponenter skal være underlagt framgangsmåten for vurdering av samsvar og bruksegnethet angitt i den respektive TSIen og skal være ledsaget av en EF-erklæring.

Samtrafikkomponenter tilfredsstiller de grunnleggende kravene bare dersom de er i samsvar med vilkårene fastsatt i den relevante TSIen eller de tilsvarende europeiske spesifikasjonene utarbeidet for å samsvare med disse vilkårene.

Reservedeler for delsystemer som allerede er tatt i bruk når den tilsvarende TSIen trer i kraft, kan installeres i disse delsystemene uten at de blir underlagt framgangsmåten omhandlet i annet ledd.

§ 10. Tilgjengeliggjøring av samtrafikkomponenter i markedet

Samtrafikkomponenter kan bare gjøres tilgjengelig i markedet dersom de bidrar til å oppnå samtrafikkevne i jernbanesystemet og de samtidig oppfyller de grunnleggende krav, jf. vedlegg III. Slike komponenter som er i samsvar med forskriften her, kan gjøres tilgjengelig uten begrensninger. Det stilles ikke krav om kontroller som allerede er foretatt innenfor rammen av fremgangsmåten i vedlegg IV for EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet.

Samtrafikkomponenter skal være forsvarlig montert og vedlikeholdt og brukes til det formål de er bestemt for.

Denne bestemmelsen er ikke til hinder for at komponentene kan gjøres tilgjengelig til andre formål.

§ 11. Framgangsmåte for EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet

Når produsenten eller dennes representant i EØS-området utsteder en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet for en samtrafikkomponent, skal vedkommende anvende bestemmelsene fastsatt i de relevante TSIene.

Vurderingen av en samtrafikkomponents samsvar eller bruksegnethet skal foretas av det tekniske kontrollorganet som er blitt anmodet om dette av produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området dersom det er påkrevet i den relevante TSIen.

Dersom samtrafikkomponentene er omfattet av andre EØS-regler som omfatter andre forhold, skal det i EF-erklæringen om samsvar eller bruksegnethet angis at samtrafikkomponentene også oppfyller kravene i disse EØS-reglene.

Dersom verken produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området har oppfylt forpliktelsene etter første og tredje ledd, skal disse forpliktelsene påhvile enhver som gjør samtrafikkomponenten tilgjengelig i markedet. De samme forpliktelsene får anvendelse for enhver som setter sammen samtrafikkomponenter eller deler av samtrafikkomponenter av ulik opprinnelse, eller som til eget bruk produserer samtrafikkomponenter.

Fastslår Statens jernbanetilsyn at en EF-erklæring er urettmessig utarbeidet skal produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området pålegges å bringe samtrafikkomponenten i samsvar og overtredelsen til opphør.

Dersom komponenten ikke bringes i samsvar skal tilsynet treffe nødvendige tiltak for å begrense eller forby omsetningen av vedkommende samtrafikkomponent eller sikre at den trekkes tilbake fra markedet etter framgangsmåtene fastsatt i § 12.

§ 12. Samtrafikkomponenter som ikke overholder grunnleggende krav

Dersom Statens jernbanetilsyn sannsynliggjør at en samtrafikkomponent som er omfattet av en EF-erklæring

om samsvar eller bruksegnethet og som er gjort tilgjengelig på markedet og som brukes til det formål den er bestemt for, ikke vil oppfylle de grunnleggende kravene, jf. vedlegg III, skal Statens jernbanetilsyn treffe alle nødvendige tiltak for å begrense komponentens anvendelsesområde, forby bruk av den eller trekke den tilbake fra markedet.

Statens jernbanetilsyn skal umiddelbart underrette EFTAs overvåkingsorgan om de tiltak som er truffet, og grunngi sin avgjørelse, særlig dersom det manglende samsvaret skyldes:

a) at de grunnleggende kravene ikke er oppfylt,

b) at de europeiske spesifikasjonene er feilaktig anvendt, dersom slike spesifikasjoner får anvendelse,

c) at de europeiske spesifikasjonene er utilstrekkelige.

Dersom en samtrafikkomponent som det foreligger en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet for, viser seg ikke å oppfylle de grunnleggende kravene, skal Statens jernbanetilsyn treffe de nødvendige tiltak overfor den som har utarbeidet erklæringen, samt underrette EFTAs overvåkingsorgan og de øvrige EØS-statene om dette.

KAPITTEL IV. DELSYSTEMER

§ 13. Framgangsmåte for ibruktaking

Statens jernbanetilsyn gir tillatelse til å ta i bruk de strukturelle delsystemene som utgjør eller skal brukes på det nasjonale jernbanenettet.

For dette formål skal Statens jernbanetilsyn treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at disse delsystemene bare tas i bruk dersom de er utformet, bygd og anlagt på en slik måte at de oppfyller de relevante grunnleggende kravene, jf. vedlegg III, når de integreres på det nasjonale jernbanenettet. Statens jernbanetilsyn skal særlig kontrollere:

- at delsystemene er forenlige med det systemet de integreres i,
- at sikker integrering av disse delsystemene er i samsvar med artikkel 4 nr. 3 og artikkel 6 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF.

Statens jernbanetilsyn skal, før disse delsystemene tas i bruk og der dette er relevant, kontrollere at de er i overensstemmelse med de relevante TSI bestemmelsene vedrørende drift og vedlikehold.

Etter at disse delsystemene er tatt i bruk, skal kontrollen utføres:

a) for infrastrukturer, i sammenheng med tildeling av og tilsyn med sikkerhetsgodkjenninger i henhold til artikkel 11 i direktiv 2004/49/EF,

b) for kjøretøy, i sammenheng med tildeling av og tilsyn med sikkerhetssertifikater i henhold til artikkel 10 i direktiv 2004/49/EF.

For dette formål skal det benyttes de vurderings- og verifiseringsframgangsmåtene som er fastsatt i de relevante strukturelle og funksjonelle TSIene.

§ 14. Fri bevegelighet for delsystemer

Uten at det berører bestemmelsene i § 13 kan Statens jernbanetilsyn av grunner knyttet til denne forskrift, ikke forby, begrense eller hindre bygging, ibruktaking eller drift av strukturelle delsystemer som inngår i det nasjonale jernbanenettet, dersom de grunnleggende kravene er oppfylt, jf. vedlegg III. Statens jernbanetilsyn kan ikke kreve kontroller som allerede er utført:

- enten som en del av framgangsmåten som fører fram til EF-verifiseringserklæring i henhold til vedlegg V, eller
- i andre EØS-stater med sikte på å verifisere overholdelse med identiske krav i henhold til identiske driftsvilkår.

§ 15. Samsvar med TSIer og nasjonale regler

Strukturelle delsystemer som omfattes av EF-verifiseringserklæring, anses å ha samtrafikkevne og oppfylle de relevante grunnleggende kravene, jf. vedlegg III.

Om et strukturelt delsystem oppfyller krav til samtrafikkevne og de grunnleggende krav, fastslås på grunnlag av gjeldende TSIer.

Statens jernbanetilsyn skal for hvert delsystem utarbeide en liste over de tekniske regler som brukes ved gjennomføringen av de grunnleggende krav og melde denne listen til EFTAs overvåkingsorgan når:

- det ikke foreligger noen relevant TSI, eller
- det er meldt et unntak i henhold til § 8, eller
- et særtilfelle krever anvendelse av tekniske regler som ikke omfattes av den relevante TSIen.

Denne listen skal meldes enten:

- hver gang den blir endret, eller
- etter at unntaket er meldt, eller
- etter offentliggjøring av vedkommende TSI.

Når det gjelder nasjonale tekniske regler skal Statens jernbanetilsyn eller den Statens jernbanetilsyn utpeker gjennomføre verifisering etter framgangsmåten beskrevet i § 16.

§ 16. Framgangsmåte for utferdigelse av EF-verifiseringserklæringen

Søker skal be et teknisk kontrollorgan om å iverksette framgangsmåten for EF-verifisering som omhandlet i vedlegg VI. Søker kan være oppdragsgiveren eller produsenten, eller deres godkjente representant i EØS-området.

Oppgavene til det tekniske kontrollorganet som er ansvarlig for EF-verifiseringen av et delsystem, skal begynne med prosjekteringsfasen og omfatte hele produksjonsfasen fram til godkjenningsfasen før delsystemet tas i bruk. De skal også omfatte verifisering av det aktuelle delsystemets grensesnitt mot det systemet det skal integreres i, basert på de tilgjengelige opplysningene i den relevante TSIen og i registrene fastsatt i § 33 og § 34.

Det tekniske kontrollorganet har ansvar for sammenstillingen av den tekniske dokumentasjonen som skal følge EF-verifiseringserklæringen. Denne tekniske dokumentasjonen skal inneholde alle nødvendige dokumenter om delsystemets egenskaper og eventuelt all dokumentasjon som bekrefter samtrafikkomponentenes samsvar. De skal også omfatte alle relevante opplysninger om bruksvilkår og -begrensninger, ettersyn, løpende eller periodisk overvåking, justering og vedlikehold.

Det tekniske kontrollorganet kan utstede midlertidige verifiseringserklæringer for å dekke visse trinn i verifiseringsframgangsmåten eller visse deler av delsystemet. I et slikt tilfelle får framgangsmåten fastsatt i vedlegg VI anvendelse.

Dersom de relevante TSIene tillater det, kan det tekniske kontrollorganet utstede samsvarssertifikat for en serie delsystemer eller visse deler av disse delsystemene.

§ 17. Delsystemer som ikke oppfyller de grunnleggende krav

Dersom Statens jernbanetilsyn fastslår at et strukturelt delsystem som er omfattet av EF-verifiseringserklæringen og fulgt av den tekniske dokumentasjonen, ikke fullt ut er i overensstemmelse med forskriften her, og særlig ikke oppfyller de grunnleggende kravene, jf. vedlegg III, kan tilsynet anmode om at det blir foretatt ytterligere kontroller.

Statens jernbanetilsyn skal umiddelbart underrette EFTAs overvåkingsorgan om ytterligere kontroller det er anmodet om, og gi en begrunnelse for dette.

Statens jernbanetilsyn skal oppgi om unnlatelsen av å overholde forskriften her, skyldes:

a) manglende overholdelse av de grunnleggende kravene,
b) manglende overholdelse av en TSI,
c) ikke korrekt anvendelse av en TSI, eller
d) at en TSI er utilstrekkelig.

§ 18. Ibruktaking av eksisterende delsystemer etter fornyelse eller oppgradering

Ved fornyelse eller oppgradering skal oppdragsgiveren eller produsenten oversende dokumentasjon som beskriver prosjektet til Statens jernbanetilsyn. Statens jernbanetilsyn skal gjennomgå dokumentasjonen og skal, idet det tas hensyn til den gjennomføringsstrategi som angis i den relevante TSIen, avgjøre hvorvidt arbeidets omfang betyr at det er nødvendig med en ny tillatelse til ibruktaking i henhold til forskriften her.

Slik ny tillatelse til ibruktaking skal kreves når det allmenne sikkerhetsnivået til vedkommende delsystem kan påvirkes negativt av det planlagte arbeidet. Dersom det er behov for en ny tillatelse, skal Statens jernbanetilsyn bestemme i hvilket omfang TSIene skal få anvendelse på prosjektet.

Statens jernbanetilsyn skal fatte sin beslutning senest fire måneder etter at søkeren har innlevert komplett dokumentasjon.

Når det kreves en ny tillatelse og dersom TSIen ikke er anvendt fullt ut, skal Statens jernbanetilsyn melde følgende opplysninger til EFTAs overvåkingsorgan:

- grunnen til at TSIen ikke er anvendt fullt ut,
- de tekniske egenskapene som får anvendelse istedenfor TSIen,
- at Statens jernbanetilsyn gjennomfører verifisering etter § 16.

KAPITTEL V. KJØRETØY

§ 19. Tillatelse til ibruktaking av kjøretøy

Statens jernbanetilsyn skal gi tillatelse til ibruktaking av et kjøretøy før det benyttes på jernbanenettet.

Et kjøretøy som er i overensstemmelse med de relevante TSIene, skal ha tillatelse i samsvar med § 20 – § 24.

Et kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med de relevante TSIene, skal ha tillatelse i samsvar med § 25 – § 27.

Et kjøretøy som er i overensstemmelse med en godkjent type, har tillatelse i samsvar med § 28.

En tillatelse gitt av en EØS-stat skal være gyldig i hele EØS-området, men uten at dette berører bestemmelsene i § 21 og § 26 vedrørende ytterligere tillatelser.

Søkeren kan innen en periode på én måned regnet fra mottak av et vedtak som nekter ibruktaking av et kjøretøy, anmode om at Statens jernbanetilsyn gjennomgår vedtaket på nytt. Statens jernbanetilsyn skal deretter innen to måneder etter mottak av klagen opprettholde eller omgjøre sitt vedtak.

I mangel av et vedtak av Statens jernbanetilsyn innenfor fristene i § 24 og § 27, skal ibruktaking av vedkommende kjøretøy anses for å være tillatt etter en periode på tre måneder fra utløpet av disse tidsfristene. En slik tillatelse er bare gyldig på det nasjonale jernbanenettet.

Når Statens jernbanetilsyn har til hensikt å trekke tilbake en tillatelse til ibruktaking som den selv har gitt eller en tillatelse etter forrige ledd, skal framgangsmåten for revisjon av sikkerhetssertifikater omhandlet i lisensforskriften følges.

Når det gjelder kjøretøy som er i trafikk mellom en EØS-stat og en tredjestat, på et jernbanenett hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i EØS-området og som det kan gis unntak for i samsvar med artikkel 9 nr. 5 i direktiv 2008/57/EF eller som er underlagt særtilfeller, kan de nasjonale reglene omhandlet i § 20 og § 25 omfatte internasjonale avtaler i den utstrekning disse er forenlige med EØS-avtalen.

Tillatelser til ibruktaking som er gitt før 19. juli 2008, herunder tillatelser gitt i henhold til internasjonale avtaler, særlig RIC (« Regolamento Internazionale Carrozze ») og RIV (« Regolamento Internazionale Veicoli »), skal fortsatt være gyldige i samsvar med vilkårene i tillatelsene. Denne bestemmelsen har forrang foran § 20 – § 27.

Statens jernbanetilsyn kan gi tillatelse til ibruktaking av en serie av kjøretøy. For dette formål skal Statens jernbanetilsyn underrette søkeren om hvilken fremgangsmåte som skal benyttes.

Tillatelser til ibruktaking gitt i samsvar med denne bestemmelsen skal ikke berøre andre vilkår som er pålagt jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger for drift av slike kjøretøy i lovgivningen ellers.

§ 20. Første tillatelse til ibruktaking av kjøretøy som er i samsvar med TSler

Denne bestemmelsen får anvendelse på kjøretøy som er i samsvar med alle relevante TSler som er trådt i kraft på tidspunktet for ibruktaking.

Den første tillatelsen skal gis av Statens jernbanetilsyn på følgende måte:

a) Der alle strukturelle delsystemer i et kjøretøy har tillatelse i overensstemmelse med bestemmelsene i kapittel IV, skal tillatelsen gis uten ytterligere undersøkelser.

b) For kjøretøy som har alle nødvendig EF-verifiseringserklæringer som fastsatt i § 16 kan Statens jernbanetilsyn bare kontrollere:

- teknisk forenlighet mellom kjøretøyets relevante delsystemer og sikker integrering av disse i samsvar med § 13 annet ledd,
- teknisk forenlighet mellom kjøretøyet og jernbanenettet,
- nasjonale regler som får anvendelse på åpne punkter i relevante TSler,
- nasjonale regler som får anvendelse på de særtilfeller som er identifisert i relevante TSler.

§ 21. Ytterligere tillatelser til ibruktaking av kjøretøy som er i samsvar med TSler

Kjøretøy som fullt ut overholder TSler som omfatter alle forhold ved de relevante delsystemene uten særtilfeller og uten åpne punkter strengt knyttet til teknisk forenlighet mellom kjøretøy og jernbanenett, trenger ikke ytterligere tillatelser i Norge så lenge infrastrukturen den skal trafikkere er i samsvar med TSlene eller under de vilkår som er spesifisert i de relevante TSlene.

Kjøretøy med tillatelse til ibruktaking i en annen EØS-stat som tilsvarer bestemmelsen i § 20 og som ikke omfattes av første ledd, må ha tillatelse til ibruktaking i Norge i henhold til § 22.

§ 22. Søknad om ytterligere tillatelser til ibruktaking av kjøretøy som er i samsvar med TSler

Søkeren skal legge fram dokumentasjon for Statens jernbanetilsyn vedrørende kjøretøy eller type kjøretøy samt kjøretøyets eller typen kjøretøys tiltenkte bruk på jernbanenettet. Dokumentasjonen skal inneholde følgende opplysninger:

a) Dokumentasjon på at kjøretøyet har tillatelse til ibruktaking i en annen EØS-stat som tilsvarer bestemmelsen i § 20.

b) En kopi av den tekniske dokumentasjonen som omhandlet i vedlegg VI. For kjøretøy utstyrt med dataregistreringsutstyr skal informasjonen omfatte datainnsamlingsprosedyre som tillater lesing og evaluering, så lenge denne informasjonen ikke er harmonisert av den relevante TSlen.

c) Registreringer som viser kjøretøyets vedlikeholdshistorikk og, der dette er relevant, tekniske endringer som er foretatt etter tillatelsen.

d) Dokumentasjon på tekniske og driftsmessige egenskaper som viser at kjøretøyet er forenlig med infrastrukturene og faste installasjoner, herunder klimatiske forhold, energiforsyningssystem, system for styring, kontroll og signalering, sporvidde og infrastrukturens lasteprofiler, største tillatte aksellast og andre begrensninger på jernbanenettet.

§ 23. Behandling av søknader etter § 22

For tillatelser for kjøretøy nevnt i § 21 annet ledd kan Statens jernbanetilsyn bare kontrollere:

- teknisk forenlighet (kompatibilitet) mellom kjøretøyet og jernbanenettet,
- de nasjonale reglene som får anvendelse på åpne punkter i TSlene som er nødvendig for å sikre slik forenlighet,
- de nasjonale reglene som får anvendelse på de særlige tilfellene som er identifisert i de relevante TSlene.

Statens jernbanetilsyn kan anmode om ytterligere informasjon, at det utføres risikoanalyser i samsvar med den felles sikkerhetsmetodikken eller at det utføres tester på jernbanenettet for å verifisere kriteriene omhandlet i første ledd. Etter at referansedokumentet nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 27 er tatt i bruk, kan Statens jernbanetilsyn kan bare utføre slik verifisering på grunnlag av de nasjonale reglene knyttet til gruppe B eller C i vedlegg VII.

Statens jernbanetilsyn skal definere, etter samråd med søkeren, virkeområdet for og innholdet i tilleggsinformasjonen, risikoanalysene og testene det anmodes om. Infrastrukturforvalter, i samråd med søkeren, skal sikre at alle tester finner sted innen tre måneder etter søkerens anmodning. Der dette er hensiktsmessig skal Statens jernbanetilsyn treffe tiltak for å påse at testene finner sted.

§ 24. Frister for behandling av søknader etter § 22

Søknader om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy etter § 22 skal avgjøres så snart som mulig og senest:

a) to måneder etter framleggingen av dokumentasjonen omhandlet i § 22,

b) der dette er relevant, en måned etter framleggingen av eventuell tilleggsinformasjon etter § 23 annet ledd,

c) der dette er relevant, en måned etter framleggingen av resultatene av eventuelle tester etter § 23 annet ledd.

§ 25. Første tillatelse til å ta i bruk kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med TSIer

Denne bestemmelsen gjelder kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med alle relevante TSIer som er trådt i kraft på tidspunktet for ibruktaking, herunder kjøretøy underlagt unntak etter § 8, eller der en betydelig del av de grunnleggende kravene ikke er fastsatt i en eller flere TSIer.

Den første tillatelsen skal gis av Statens jernbanetilsyn på følgende måte:

- For de tekniske forholdene som omfattes av en TSI får framgangsmåten for EF-verifisering i § 16 anvendelse.
- For de andre tekniske forholdene får relevante nasjonale regler anvendelse.

§ 26. Ytterligere tillatelser til ibruktaking av kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med TSIer

Kjøretøy med tillatelse til ibruktaking i annen EØS-stat og som ikke er i overensstemmelse med TSIer må ha tillatelse i Norge.

Ved søknad om tillatelse etter første ledd skal søkeren legge fram følgende:

a) Dokumentasjon på at kjøretøyet har tillatelse til ibruktaking i en annen EØS-stat, sammen med dokumentasjon av den framgangsmåte som er fulgt for å vise at kjøretøyet var i overensstemmelse med gjeldende sikkerhetskrav, herunder opplysninger om gjeldende unntak.

b) Tekniske opplysninger, vedlikeholdsprogrammer og driftsparametre. For kjøretøy utstyrt med dataregistreringsutstyr skal informasjonen omfatte opplysninger om datainnsamlingsprosedyre som tillater lesing og evaluering, som fastlagt i jernbaneundersøkelsesloven § 9.

c) Registreringer som viser kjøretøyets tidligere drift, vedlikehold og eventuelle tekniske endringer som er foretatt etter at tillatelsen ble gitt.

d) Dokumentasjon på tekniske og driftsmessige parametre som viser at kjøretøy er forenlig med infrastruktur og faste installasjoner, herunder klimatiske forhold, energiforsyningssystem, system for styring, kontroll og signalering, sporvidde og infrastrukturens lasteprofiler, største tillatte aksellast og andre begrensninger på jernbanenettet.

Statens jernbanetilsyn kan ikke stille spørsmål ved opplysningene omhandlet i annet ledd bokstav a) og b). Dette gjelder ikke hvis Statens jernbanetilsyn kan sannsynliggjøre at det foreligger en vesentlig sikkerhetsrisiko, med mindre de grunnleggende kravene i vedlegg III er oppfylt. Etter at referansedokumentet nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 27 er tatt i bruk kan Statens jernbanetilsyn i denne sammenheng ikke påberope seg noen regel knyttet til gruppe A i vedlegg VII.

Statens jernbanetilsyn kan anmode om ytterligere informasjon, at det utføres risikoanalyser i samsvar med den felles sikkerhetsmetodikken eller at det utføres tester på jernbanenettet for å verifisere at opplysningene i annet ledd bokstav c og d er i overensstemmelse med nasjonale regler. Etter at referansedokumentet nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 27 er tatt i bruk kan Statens jernbanetilsyn bare utføre slik verifisering på grunnlag av de nasjonale reglene knyttet til gruppe B eller C i vedlegg VII til forskriften her.

Statens jernbanetilsyn skal definere, etter samråd med søkeren, virkeområdet for og innholdet i tilleggsin-

formasjonen, risikoanalysene og testene det anmodes om. Infrastrukturforvalter, i samråd med søkeren, skal sikre at alle tester finner sted innen tre måneder etter søkerens anmodning. Der dette er hensiktsmessig skal Statens jernbanetilsyn treffe tiltak for å påse at testene finner sted.

§ 27. Frister for behandling av søknader etter § 26

Søknader om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy etter § 26, skal avgjøres så snart som mulig og senest:

a) fire måneder etter framleggingen av dokumentasjonen omhandlet i § 26 annet ledd,

b) der dette er relevant, to måneder etter framleggingen av eventuell tilleggsinformasjon eller risikoanalyser etter § 26 fjerde ledd,

c) der dette er relevant, to måneder etter framleggingen av resultatene av eventuelle tester etter § 26 fjerde ledd.

§ 28. Tillatelse til ibruktaking av typer kjøretøy

Statens jernbanetilsyn kan gi tillatelse til ibruktaking av typer kjøretøy. I forbindelse med at et kjøretøy får tillatelse til ibruktaking gis det samtidig tillatelse til typen kjøretøy.

Et kjøretøy som er i overensstemmelse med en type som allerede har tillatelse i Norge skal få tillatelse av Statens jernbanetilsyn på grunnlag av en samsvarserklæring for denne typen lagt fram av søkeren uten ytterligere kontroll.

Dersom relevante bestemmelser i TSIene og nasjonale regler som en type kjøretøy ble gitt tillatelse på grunnlag av senere er endret, skal Statens jernbanetilsyn avgjøre om tillatelser av typen kjøretøy som allerede er gitt, fremdeles skal gjelde eller må fornyes. Kriteriene som Statens jernbanetilsyn kontrollerer i tilfelle av en fornyet tillatelse av typen kjøretøy, kan bare gjelde de endrede reglene. Fornyelse av tillatelsen påvirker ikke tillatelser av kjøretøy som allerede er gitt på grunnlag av tidligere tillatte typer.

Typesamsvarserklæringen skal fastsettes i samsvar med:

a) for kjøretøy som er i overensstemmelse med TSIene, verifiseringsframgangsmåtene i de relevante TSIene,

b) for kjøretøy som ikke er i overensstemmelse med TSIene, verifiseringsframgangsmåtene definert i modul D eller E i beslutning 93/465/EØF.

Søkeren kan søke om tillatelse til å ta i bruk en type kjøretøy i flere EØS-stater samtidig. I slike tilfeller skal Statens jernbanetilsyn samarbeide med de andre nasjonale sikkerhetsmyndighetene med sikte på å forenkle framgangsmåten og gjøre de administrative bestrebelsene minst mulig.

Tillatelsene skal registreres i det europeiske registeret over tillatte typer kjøretøy omhandlet i § 33. Dette registeret skal angi i hvilken eller hvilke EØS-stater en type kjøretøy har tillatelse.

§ 29. Klassifisering av nasjonale regler

For å legge forholdene til rette for framgangsmåten for tillatelse til ibruktaking av kjøretøy omhandlet i § 27, skal nasjonale regler kryssrefereres og klassifiseres i henhold til vedlegg VII.

KAPITTEL VI. TEKNISK KONTROLLORGAN

§ 30. Teknisk kontrollorgan

Statens jernbanetilsyn skal anvende kriteriene fastsatt i vedlegg VIII ved utpeking av tekniske kontrollorgan. Søkere som oppfyller vurderingskriteriene fastsatt i de relevante europeiske standardene, skal antas å oppfylle disse kriteriene.

Statens jernbanetilsyn skal tilbakekalle vedtak om utpeking av et teknisk kontrollorgan som ikke lenger oppfyller kriteriene omhandlet i vedlegg VIII. Statens jernbanetilsyn skal umiddelbart underrette EFTAs overvåkingsorgan og de øvrige EØS-landene om dette.

Dersom Statens jernbanetilsyn anser at et teknisk kontrollorgan utpekt av en annen EØS-stat ikke oppfyller kriteriene omhandlet i vedlegg VIII, skal tilsynet underrette EFTAs overvåkingsorgan om dette.

KAPITTEL VII. REGISTRE OVER INFRASTRUKTUR OG KJØRETØY

§ 31. Nummereringssystem for kjøretøy

Alle kjøretøy som er tatt i bruk i EØS-områdets jernbanesystem skal bære et europeisk kjøretøynummer (EVN) som blir tilordnet når den første tillatelsen for ibruktaking blir gitt. Et kjøretøy skal bare få tilordnet et EVN én gang, med mindre noe annet er angitt i TSIen for drift og trafikkstyring.

Innehaveren av den første tillatelsen er ansvarlig for å merke kjøretøyet med EVN.

Kjøretøy som er i trafikk eller er ment å settes i trafikk fra eller til tredjestater hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden i EØS-området kan identifiseres med et annet kodesystem.

§ 32. Nasjonale kjøretøyregistre

Statens jernbanetilsyn skal ha et oppdatert register over kjøretøy med tillatelse til ibruktaking i Norge. Dette registeret skal oppfylle følgende kriterier:

a) det skal overholde de felles spesifikasjonene omhandlet i annet ledd,

b) det skal være tilgjengelig for sikkerhetsmyndigheter og undersøkelsesorganer utpekt i artikkel 16 og 21 i direktiv 2004/49/EF. Det skal også gjøres tilgjengelig, som svar på en berettiget anmodning, for den reguleringsmyndighet som er utpekt i artikkel 30 i direktiv 2001/14/EF, og for Byrået, jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger, samt for de som registrerer kjøretøy eller er identifisert i registeret.

For hvert kjøretøy skal registeret inneholde minst følgende opplysninger:

a)europeisk kjøretøynummer (EVN),

b) henvisninger til EF-verifiseringserklæringen og det utstedende organ,

c) henvisninger til det europeiske registeret over tillatte typer kjøretøy som omhandlet i § 33,

d) identifisering av eieren og innehaveren av kjøretøyet,

e) restriksjoner på bruken av kjøretøyet,

f) enheten med ansvar for vedlikehold.

Registreringsinnehaveren skal umiddelbart melde fra om alle endringer av de opplysninger som er registrert i det nasjonale kjøretøyregisteret, om destruering av et kjøretøy eller om en beslutning om ikke lenger å registrere et kjøretøy, til Statens jernbanetilsyn og eventuelt myndighetene i andre EØS-stater der kjøretøyet har tillatelse.

Så lenge de nasjonale kjøretøyregistre ikke er koplet sammen, skal hver enkelt EØS-stat oppdatere sitt register med de endringene som en annen EØS-stat foretar i sitt eget register med hensyn til opplysningene nevnt i forrige ledd.

Når det gjelder kjøretøy som er tatt i bruk for første gang i en tredjestat og har fått tillatelse i en EØS-stat for ibruktaking på dens territorium, skal vedkommende EØS-stat påse at de opplysningene som er oppført i annet ledd bokstav d) til f) kan hentes ut via det nasjonale kjøretøyregisteret. Opplysninger omhandlet i annet ledd bokstav f) kan erstattes med sikkerhetskritiske opplysninger knyttet til vedlikeholdsplanen.

§ 33. Europeisk register over tillatte typer kjøretøy

Byrået skal innføre og opprettholde et register over typer kjøretøy som har tillatelse til ibruktaking i jernbanenettet i EØS-området. Dette registeret skal oppfylle følgende kriterier:

a) det skal være offentlig og elektronisk tilgjengelig,

b) det skal overholde de felles spesifikasjonene vedtatt i samsvar med direktiv 2008/57/EF, artikkel 34 nr. 4,

c) det skal være koplet til alle nasjonale kjøretøyregistre.

Dette registeret skal omfatte følgende detaljopplysninger for hver type kjøretøy:

a) de tekniske egenskapene til typen kjøretøy, som definert i de relevante TSlene,

b) produsentens navn,

c) datoene for, henvisningene til og EØS-statene som har gitt tillatelse til ibruktaking av denne typen kjøretøy, herunder eventuelle restriksjoner eller tilbakekallinger.

Statens jernbanetilsyn skal underrette Byrået når tillatelse til ibruktaking av en type kjøretøy blir gitt, endret, suspendert eller tilbakekalt.

§ 34. Register over infrastruktur

Statens jernbanetilsyn skal påse at et register over infrastruktur blir offentliggjort og oppdatert på grunnlag av den revisjonssyklusen som er omhandlet i direktiv 2008/57/EF artikkel 35 nr. 2. Dette registeret skal angi

hovedegenskapene for hvert aktuelle delsystem eller del av et delsystem (f.eks. grunnleggende parametrer), og deres sammenheng med de egenskapene som er fastsatt i henhold til de relevante TSIene. For dette formål skal hver TSI angi nøyaktig hvilke opplysninger som skal tas med i registeret over infrastruktur.

KAPITTEL VIII. SLUTTBESTEMMELSER

§ 35. Referansesystem

Statens jernbanetilsyn skal underrette EFTAs overvåkingsorgan dersom tilsynet har til hensikt å vedta nasjonale bestemmelser eller godta utvikling av prosjekter som avviker fra referansesystemet nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 36.

§ 36. Generelle saksbehandlingsregler

Dersom ikke annet er særskilt bestemt i forskriften her gjelder forvaltningslovens saksbehandlingsregler.

§ 37. Gebyrer

Departementet kan gi forskrift om gebyrer for kontrolltiltak.

§ 38. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 19. juli 2010.

Samtidig oppheves forskrift 10. april 2006 nr. 410 om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog (høyhastighetsforskriften) og forskrift 10. april 2006 nr. 411 om samtrafikkevnen i det konvensjonelle jernbanesystemet (samtrafikkforskriften).

Samtidig gjelder forskrifter som er gitt med hjemmel i samtrafikkforskriften og høyhastighetsforskriften inntil de endres eller oppheves.

VEDLEGG I. VIRKEOMRÅDE

1. Det transeuropeiske jernbanesystemet for konvensjonelle tog

1.1. Jernbanenett

Nettet til det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog skal være det nettet av jernbanelinjer for konvensjonelle tog i det transeuropeiske transportnettet som er angitt i vedtak 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transporteuropeisk transportnett, eller oppført i eventuelle ajourføringer av nevnte vedtak som følge av revisjonen omhandlet i vedtakets artikkel 21, jf. EØS-komiteens beslutning nr. 38/1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport).

Den norske delen av det transeuropeiske konvensjonelle jernbanenettet omfatter følgende linjer:

- Østfoldbanen (Oslo–Moss–Kornsjø)
- Vestfoldbanen (Oslo–Drammen–Skien)

- Bratsbergbanen (Nordagutu–Skien)
- Kongsvingerbanen (Oslo–Kongsvinger–Charlottenberg)
- Sørlandsbanen (Oslo–Hokksund–Stavanger)
- Bergensbanen (Oslo–Hokksund–Hønefoss–Bergen) (Oslo–Roa–Hønefoss)
- Dovrebanen (Oslo–Dombås–Trondheim)
- Meråkerbanen (Trondheim–Storlien)
- Nordlandsbanen (Trondheim–Bodø)
- Ofotbanen (Narvik–Vassijaure).

Dette jernbanenettet omfatter trafikkstyrings-, posisjonerings- og navigeringssystemer, tekniske anlegg for databehandling og telekommunikasjon beregnet på person- og godstrafikk med langdistansetog på jernbanenettet, med henblikk på å oppnå sikker og enhetlig drift av jernbanenettet og en effektiv trafikkstyring.

1.2. Kjøretøy

Det transeuropeiske jernbanesystemet for konvensjonelle tog skal omfatte alle de kjøretøy som med sannsynlighet vil trafikkere hele eller deler av det transeuropeiske jernbanenettet for konvensjonelle tog, herunder:

- trekkraftkjøretøy,
- passasjervogner,
- godsvogner, herunder kjøretøy til transport av lastebiler,
- mobilt jernbaneutstyr for bygging og vedlikehold av infrastruktur.

2.Det transeuropeiske jernbanesystemet for høyhastighetstog

2.1. Jernbanenett

Nettet til det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog skal være det nettet av jernbanelinjer for høyhastighetstog i det transeuropeiske transportnettet som er angitt i vedtak 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett, eller oppført i eventuelle ajourføringer av nevnte vedtak som følger av revisjonen omhandlet i vedtakets artikkel 21, jf. EØS-komiteens beslutning nr. 38/1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport).

Høyhastighetslinjene skal omfatte:

- jernbanelinjer som er særskilt bygd for høyhastighetstog, utstyrt for alminnelige hastigheter lik eller høyere enn 250 km/t,
- jernbanelinjer som er særskilt opprustet for høyhastighetstog, utstyrt for hastigheter på omkring 200 km/t,
- jernbanelinjer som er særskilt opprustet for høyhastighetstrafikk, og som har særtrekk på grunn av topografiske eller overflatemessige begrensninger eller beliggenhet i byområder, der hastigheten må tilpasses i hvert enkelt tilfelle. Denne kategorien omfatter også sammenkoplede linjer mellom jernbanenettene for høyhastighetstog og konvensjonelle tog, linjer gjennom stasjoner, tilganger til terminaler, depoter, osv. som trafikkeres i konvensjonell hastighet av rullende materiell for høyhastighetstog.

Dette jernbanenettet omfatter trafikkstyrings-, posisjonerings- og navigeringssystemer, tekniske anlegg for databehandling og telekommunikasjon beregnet på trafikktjenester på disse linjene, med henblikk på å sikre sikker og enhetlig drift av jernbanenettet og en effektiv trafikkstyring.

2.2. Kjøretøy

Det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog skal omfatte kjøretøy beregnet på å kjøre:

- enten ved hastigheter på minst 250 km/t på linjer særskilt bygd for høy hastighet der det under egnede forhold skal kunne oppnås drift ved hastigheter på over 300 km/t,
- eller ved hastigheter på omkring 200 km/t på linjene i avsnitt 2.1, der dette er forenlig med ytelsesnivået til disse linjene.

I tillegg skal kjøretøy beregnet på å kjøre med en høyeste hastighet på under 200 km/t som med sannsynlighet vil trafikkere hele eller deler av det transeuropeiske jernbanenettet for høyhastighetstog, der dette er forenlig med ytelsesnivåene til dette jernbanenettet, oppfylle kravene som sikrer sikker drift av dette jernbanenettet. For dette formål skal TSIene for konvensjonelle kjøretøy også angi krav for sikker drift av konvensjonelle kjøretøy på høyhastighetsnett.

VEDLEGG II. DELSYSTEMER

1. Liste over delsystemer

For denne forskriftens formål kan systemet som utgjør jernbanesystemet, inndeles i følgende delsystemer:

a) strukturbetingede områder:

- infrastruktur,
- energi,
- styring, kontroll og signal langs sporet,
- styring, kontroll og signal om bord,
- rullende materiell,

b) funksjonsbetingede områder:

- drift og trafikkstyring,
- vedlikehold,
- telematikkapplikasjoner for person- og godstrafikk.

2. Beskrivelse av delsystemene

For hvert delsystem eller hver del av et delsystem skal Byrået framsette, i forbindelse med utarbeiding av utkast til TSI-er, et forslag til liste over komponenter og forhold knyttet til samtrafikkevne. Uten at det skal foregripe valget av forhold og komponenter knyttet til samtrafikkevne eller i hvilken rekkefølge disse vil bli underlagt TSI-er, skal delsystemene omfatte følgende:

2.1. Infrastruktur

Spor, sporveksler, byggverk (broer, tunneler osv.), infrastruktur knyttet til jernbanestasjoner (plattformer, ganganlegg, herunder anlegg som er tilpasset bevegelseshemmedes behov osv.), sikkerhets- og verneutstyr.

2.2. Energi

Elektrisitetsforsyningssystemet, herunder luftledninger og de deler av utstyret for måling av elektrisitetsforbruk som befinner seg langs sporet.

2.3. Styring, kontroll og signal langs sporet

Alt utstyr langs sporet som er nødvendig for å kunne garantere sikkerhet og for å kunne styre og kontrollere bevegelsene til tog som har tillatelse til å trafikkere jernbanenettet.

2.4. Styring, kontroll og signal om bord

Alt utstyr om bord som er nødvendig for å kunne garantere sikkerhet og for å kunne styre og kontrollere bevegelsene til tog som har tillatelse til å trafikkere jernbanenettet.

2.5. Drift og trafikkstyring

Framgangsmåter og tilhørende utstyr som muliggjør helhetlig drift av de ulike strukturelle delsystemene, både under normal og redusert drift, herunder særlig togsammensetning og framføring av tog, trafikkplanlegging og -styring.

De faglige kvalifikasjonene som kan kreves for å kunne yte trafikktjenester over landegrensene.

2.6. Telematikkapplikasjoner

Dette delsystemet omfatter to elementer, i samsvar med vedlegg I:

a) applikasjoner for persontrafikk, herunder systemer som gir informasjon til reisende før og under reisen, reservasjons- og betalingssystemer, bagasjehåndtering og styring av forbindelser mellom tog og med andre transportmidler,

b) applikasjoner for godstransport, herunder informasjonssystemer (sanntidsovervåkning av gods og tog), skifte- og tildelingssystemer, reservasjons-, betalings- og faktureringssystemer, styring av forbindelser med andre transportmidler og produksjon av elektroniske følgedokumenter.

2.7. Rullende materiell

Struktur, styrings- og kontrollsystem for alt utstyr i toget, strømavtakerinnretninger, trekkkraft- og energiomformingsutstyr, utstyr om bord for måling av elektrisitetsforbruk, bremseanlegg, koplinger, drivverk (boggier, aksler osv.) og fjæring, dører, grensesnitt mellom menneske og maskin (fører, togpersonale og passasjerer, herunder tilpasning til bevegelseshemmedes behov), passive eller aktive sikkerhetsinnretninger og utstyr for passasjerenes og togpersonalets helse.

2.8. Vedlikehold

De framgangsmåter, tilhørende utstyr, logistikkanlegg for vedlikeholdsarbeid, og reservelagre som muliggjør obligatorisk utbedrende og forebyggende vedlikehold for å sikre samtrafikkevnen til jernbanesystemet og garantere det nødvendige ytelsesnivået.

VEDLEGG III. GRUNNLEGGENDE KRAV

1. Generelle krav

1.1. Sikkerhet

1.1.1.

Utforming, bygging eller montering, vedlikehold og kontroll av sikkerhetskritiske komponenter, særlig komponenter som medvirker ved togtrafikken, skal garantere sikkerheten på det nivået som tilsvarer de mål som er fastsatt for jernbanenettet, også under nærmere spesifiserte sviktende forhold.

1.1.2.

Parametrene for kontakten mellom hjul og skinner skal oppfylle de kravene til kjørestabilitet som er nødvendige for å garantere sikker trafikk ved høyeste tillatte hastighet. Parametrene for bremseutstyr må kunne garantere at det er mulig å stanse innen en gitt bremsestrekning ved høyeste tillatte hastighet.

1.1.3.

De anvendte komponentene skal kunne motstå alle vanlige eller uvanlige spesifiserte påkjenninger under hele sin brukstid. Det skal med egnede midler sørges for at enhver uforutsett svikt får begrenset innvirkning på sikkerheten.

1.1.4.

Ved konstruksjon av faste anlegg og rullende materiell og valg av materialer må det tas sikte på å begrense utvikling, spredning og skadevirkninger av ild og røyk i tilfelle brann.

1.1.5.

Alle innretninger som er beregnet på å bli betjent av brukere, skal være slik konstruert at innretningene er ufarlige å bruke, og ikke kunne medføre noen risiko for brukernes helse og sikkerhet når de brukes på en forutsigbar måte, selv om denne er i strid med oppslåtte anvisninger for bruk.

1.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Tilsyn med og vedlikehold av faste eller bevegelige komponenter som er involvert i togbevegelser, skal organiseres, utføres og uttrykkes på en slik måte at komponentene kan opprettholde sin funksjonsevne under de angitte forholdene.

1.3. Helse

1.3.1.

Materialer som i kraft av den måten de brukes på, kan utgjøre en helsefare for dem som har adgang til dem, må ikke brukes i tog og jernbaneinfrastrukturer.

1.3.2.

Slike materialer skal velges, behandles og brukes på en slik måte at utslipp av skadelig og farlig røyk eller gass begrenses, særlig i tilfelle brann.

1.4. Miljøvern

1.4.1.

Miljøvirkningene ved bygging og drift av jernbanesystemet skal vurderes og tas i betraktning ved utforming av systemet, i samsvar med gjeldende bestemmelser.

1.4.2.

Materialene som brukes i tog og infrastrukturer skal hindre utslipp av damper eller gasser som er skadelige og farlige for miljøet, særlig i tilfelle brann.

1.4.3.

Det rullende materiellet og energiforsyningssystemene skal konstrueres og framstilles på en slik måte at de er elektromagnetisk forenlige med anlegg og utstyr samt med private eller offentlige nett der det er risiko for interferens.

1.4.4.

Ved driften av jernbanesystemet må gjeldende regler for støyplager overholdes.

1.4.5.

Driften av jernbanesystemet skal, når det vedlikeholdes som normalt, ikke forårsake et vibrasjonsnivå i grunnen som er uakseptabelt for virksomheter og omgivelser nær infrastrukturen.

1.5. Teknisk forenlighet

De tekniske egenskapene til infrastrukturen og faste anlegg skal være innbyrdes forenlige og forenlige med de tekniske egenskapene til tog som skal brukes på jernbanesystemet.

Dersom det på visse strekningsavsnitt på jernbanenettet viser seg å være vanskelig å ta hensyn til disse egenskapene, kan det iverksettes midlertidige løsninger som sikrer framtidig forenlighet.

1.6. Tilgjengelighet

1.6.1.

Delsystemer for infrastruktur og rullende materiell skal være tilgjengelige for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer for å sikre adgang på like vilkår som andre ved å forebygge eller fjerne barrierer og ved hjelp av andre hensiktsmessige tiltak. Dette skal omfatte prosjektering, bygging, opprusting, fornyelse, vedlikehold og drift av de relevante delene av delsystemene publikum har adgang til..

1.6.2.

Delsystemer for drift og telematikkprogrammer for persontransport skal inneholde den funksjonalitet som er nødvendig for å lette adgangen for funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer på like vilkår som andre ved å forebygge eller fjerne barrierer og ved hjelp av andre hensiktsmessige tiltak.

2. Særskilte krav for de enkelte delsystemene

2.1. Infrastruktur

2.1.1. Sikkerhet

Det skal treffes egnede tiltak for å forhindre adgang til eller uønsket inntrenging i anleggene.

Det skal treffes tiltak for å begrense farer for personer, særlig når tog passerer stasjonene.

Infrastruktur der publikum har adgang, skal konstrueres og bygges på en slik måte at fare for personers sikkerhet begrenses (stabilitet, brann, atkomst, evakuering, perronger osv.).

Det skal fastsettes egnede bestemmelser for å ta hensyn til de særskilte sikkerhetsforholdene i svært lange tunneler og viadukter.

2.2. Energi

2.2.1. Sikkerhet

Driften av energiforsyningssystemene skal ikke svekke sikkerheten, verken for tog eller personer (brukere, driftspersonell, beboere langs jernbanelinjen og tredjemenn).

2.2.2. Miljøvern

Driften av energiforsyningssystemene, både for elektrisitet og for termisk energi, skal ikke gi miljøbelastninger utover de spesifiserte grensene.

2.2.3. Teknisk forenlighet

Systemer for forsyning av termisk energi eller elektrisitet skal:

- gjøre det mulig for togene å oppnå de spesifiserte nivåene for yteevne,
- når det gjelder strømforsyningssystemer, være kompatible med strømavtakerne som togene er utstyrt med.

2.3. Styring, kontroll og signal

2.3.1. Sikkerhet

Anlegg og framgangsmåter for styring, kontroll og signal som skal brukes, skal gi mulighet for togtrafikk med et sikkerhetsnivå som tilsvarer de mål som er fastsatt for jernbanenettet. Systemer for styring, kontroll og signal skal fortsatt tillate sikker trafikk med tog som har tillatelse til å kjøre under særskilte forhold med driftsforstyrrelser.

2.3.2. Teknisk forenlighet

All ny infrastruktur og alt nytt rullende materiell framstilt eller utviklet etter at forenlige systemer for styring, kontroll og signal er tatt i bruk, skal tilpasses slik at de kan brukes sammen med disse systemene.

Utstyr for styring, kontroll og signal som monteres i førerhuset, skal tillate normal drift under angitte forhold i hele jernbanesystemet.

2.4. Rullende materiell

2.4.1. Sikkerhet

Det rullende materiellet må være slik konstruert og forbindelsen mellom kjøretøyene være slik utformet at de beskytter områder der passasjerer og førere oppholder seg ved en eventuell kollisjon eller avsporing.

Det elektriske utstyret skal ikke svekke driftssikkerheten til anleggene for styring, kontroll og signal.

Bremseteknikkene og bremsekreftene må være forenlige med sporenes utforming, de tekniske strukturene og signalsystemene.

Av hensyn til personsikkerheten skal det treffes tiltak for å hindre adgangen til spenningsførende komponenter.

Ved faresituasjoner må passasjerene ha mulighet til å informere føreren og personellet ha mulighet til å oppnå kontakt med denne.
Inngangsdørene må være utstyrt med lukke- og åpningsinnretninger som garanterer passasjerenes sikkerhet.
Det skal finnes nødutganger, som skal være merket.
Det skal fastsettes egnede bestemmelser for å ta hensyn til de særskilte sikkerhetsforholdene i svært lange tunneler.

Det er et absolutt krav at togene er utstyrt med et nødbelysningssystem om bord som har tilstrekkelig styrke og kan benyttes tilstrekkelig lenge.

Togene skal være utstyrt med et personvarslingssystem som gjør at togbetjeningen kan gi meldinger til passasjerene.

2.4.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Det sentralt viktige utstyret i forbindelse med hjul, trekkraft, bremser samt kontroll- og styringssystemene må være slik utformet at toget i en gitt sviktsituasjon kan fortsette uten skadevirkninger for det utstyr som fortsatt er i drift.

2.4.3. Teknisk forenlighet

Det elektriske utstyret skal være forenlig med virkemåten til anlegg for styring, kontroll og signal.

Når det gjelder tog med elektrisk trekkraft, skal strømavtakerne ha slike egenskaper at togene kan kjøre med de energiforsyningssystemene som brukes i jernbanesystemet.

Det rullende materiellet skal ha slike egenskaper at det kan være i trafikk på alle de jernbanelinjene togene er forventet å trafikkere, idet det tas hensyn til relevante klimatiske forhold.

2.4.4. Kontroll

Tog skal være utstyrt med en ferdskriver. De opplysningene som samles inn av denne innretningen og behandlingen av slik informasjon skal være harmonisert.

2.5. Vedlikehold

2.5.1. Helse og sikkerhet

De tekniske anleggene og de framgangsmåtene som følges i sentralene, skal sikre sikker drift av delsystemet, og ikke utgjøre noen fare for sikkerhet eller helse.

2.5.2. Miljøvern

De tekniske anleggene og de framgangsmåtene som følges i vedlikeholdssentralene, skal ikke overskride de tillatte nivåene for miljøbelastninger.

2.5.3. Teknisk forenlighet

Vedlikeholdsanleggene for rullende materiell skal være slik at arbeidsoppgavene i tilknytning til sikkerhet, helse og komfort kan utføres på alt materiell som de er konstruert for.

2.6. Drift og trafikkstyring

2.6.1. Sikkerhet

Mer harmoniserte regler når det gjelder drift av jernbanenettet og kvalifikasjoner for lokomotivførerne, togbetjeningen og personalet på kontrollsentralene, skal sikre sikker drift, idet det tas hensyn til de ulike kravene når det gjelder tjenester over landegrensene og innenlandske tjenester.

Vedlikeholdstiltakene og hyppigheten av vedlikehold, opplæring og kvalifikasjoner for vedlikeholdspersonale og personale på kontrollsentralene, samt de kvalitetssikringssystemene som berørte driftsansvarlige på kontroll- og vedlikeholdssentraler innfører, skal garantere et høyt sikkerhetsnivå.

2.6.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Vedlikeholdstiltakene og hyppigheten av vedlikehold, opplæring og kvalifikasjoner for vedlikeholdspersonale og personale på kontrollsentralene, samt de kvalitetssikringssystemene som berørte driftsansvarlige på kontroll- og vedlikeholdssentraler innfører, skal sikre et høyt nivå når det gjelder pålitelighet og tilgjengelighet.

2.6.3. Teknisk forenlighet

Mer harmoniserte regler når det gjelder drift av jernbanenettet og kvalifikasjonene for lokomotivførere, togbetjening og personale med ansvar for trafikkstyring, skal sikre effektiv drift av jernbanesystemet, idet det tas hensyn til de ulike kravene til tjenester over landegrensene og innenlandske tjenester.

2.7. Telematikkapplikasjoner for gods og passasjerer

2.7.1. Teknisk forenlighet

De grunnleggende kravene på området telematikkapplikasjoner skal sikre et minstenivå med hensyn til kvalitet på tjenester for reisende og godstransportkunder, særlig når det gjelder teknisk forenlighet.

Det må treffes tiltak for å sikre:

- at databaser, programvare og datakommunikasjonsprotokoller blir utviklet på en måte som muliggjør størst mulig datautveksling mellom ulike programmer og operatører, unntatt med hensyn til fortrolige forretningsdata,
- at brukerne lett får tilgang til informasjonen.

2.7.2. Pålitelighet og tilgjengelighet

Metodene for bruk, forvaltning og vedlikehold av disse databasene samt programvare og datakommunikasjonsprotokoller skal sikre systemenes effektivitet og tjenestenes kvalitet.

2.7.3. Helse

Grensesnittene mellom systemer og brukere skal overholde minsteregler for ergonomi og helsevern.

2.7.4. Sikkerhet

Med hensyn til lagring og overføring av sikkerhetsrelaterte opplysninger skal det sørges for tilstrekkelig grad av integritet og pålitelighet.

VEDLEGG IV. EF-ERKLÆRING OM SAMTRAFIKKOMPONENTENES SAMSVAR OG BRUKSEGNETHET

1. Samtrafikkomponenter

EF-erklæringen får anvendelse på de samtrafikkomponenter som berører samtrafikkevnen til jernbanesystemet, som omhandlet i § 2 første ledd i forskriften her. Slike samtrafikkomponenter kan være:

1.1. Komponenter for generell bruk

Dette er komponenter som ikke utelukkende kan brukes i jernbanesystemet, og som uten videre kan brukes på andre områder.

1.2. Komponenter for generell bruk med særskilte egenskaper

Dette er komponenter som ikke utelukkende brukes i jernbanesystemet, men som må framvise særskilte nivåer for yteevne når de brukes til jernbaneformål.

1.3. Særskilte komponenter

Dette er komponenter som utelukkende brukes til jernbaneformål.

2. Virkeområde

EF-erklæringen omfatter:

- enten ett eller flere tekniske kontrollorganers vurdering av hvorvidt en samtrafikkomponent isolert sett er i samsvar med de tekniske spesifikasjoner som skal oppfylles,
- eller ett eller flere tekniske kontrollorganers vurdering/bedømming av en samtrafikkomponents bruksegnethet sett i den jernbanesammenheng den er ment å inngå i, særlig i tilfeller som omfatter grensesnitt, og i forhold til tekniske spesifikasjoner, særlig funksjonsspesifikasjoner, som skal kontrolleres.

Framgangsmåtene for vurdering gjennomført av de tekniske kontrollorganene i planleggings- og produksjonsfasen skal bygge på modulene fastlagt i beslutning 93/465/EØF i samsvar med vilkårene omhandlet i TSIene.

3. EF-erklæringens innhold

EF-erklæringen om samsvar eller om bruksegnethet og de dokumenter som ledsager disse, skal dateres og undertegnes.

Erklæringen må skrives på det samme språket som bruksanvisningen og skal inneholde følgende:

- Henvisninger til direktivet 2008/57/EF,
- navn og adresse på produsenten eller dennes godkjente representant etablert i EØS-området (oppgi firmanavn og full adresse; dersom det er en godkjent representant, må også produsentens firmanavn oppgis),
- beskrivelse av samtrafikkomponenten (merke, type osv.),
- beskrivelse av hvilken framgangsmåte som er fulgt for å erklære samsvar eller bruksegnethet, jf. § 11 i forskriften her,
- alle relevante beskrivelser av samtrafikkomponenten, særlig bruksvilkårene,
- navn og adresse til det eller de tekniske kontrollorganene som har vært involvert i framgangsmåten som er fulgt med hensyn til samsvar eller bruksegnethet, samt samsvarssertifikatets dato og eventuelt sertifikatets varighet og gyldighetsvilkår,
- der dette er hensiktsmessig, en henvisning til de europeiske spesifikasjonene,
- identifisering av vedkommende som er bemyndiget til å inngå forpliktelser på vegne av produsenten eller dennes godkjente representant etablert i EØS-området.

VEDLEGG V. EF-VERIFISERINGSERKLÆRING FOR DELSYSTEMER

1. EF-verifiseringserklæring for delsystemer

EF-verifiseringserklæringen for et delsystem er en erklæring utarbeidet av søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18, der vedkommende på eget ansvar erklærer at det aktuelle delsystemet, som har gjennomgått de relevante framgangsmåtene for verifisering, oppfyller kravene i det relevante EØS-regelverket, herunder eventuelle relevante nasjonale regler.

EF-verifiseringserklæringen og de tilhørende dokumentene skal være datert og undertegnet.

EF-verifiseringserklæringen skal bygge på de opplysningene som er framkommet ved framgangsmåten for EF-verifisering av delsystemer definert i vedlegg VI. Erklæringen skal utarbeides på samme språk som det som benyttes i den tekniske dokumentasjonen som følger med EF-verifiseringserklæringen, og skal inneholde minst følgende opplysninger:

a) henvisning til direktiv 2008/57/EF, TSI-er og gjeldende nasjonale regler,

b) henvisning til TSI-en(e) eller delene av dem der samsvar ikke er blitt undersøkt under framgangsmåten for EF-verifisering, og til de nasjonale reglene som er anvendt i tilfelle av et unntak, delvis anvendelse av TSI-er for opprusting eller fornying, en overgangsperiode i en TSI eller et særtilfelle,

c) navn og adresse til søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18 (oppgi firma og fullstendig adresse; dersom det gjelder en representant, oppgi også oppdragsgiverens eller produsentens firma),

d) en kort beskrivelse av delsystemet,

e) navn og adresse(r) og identifikasjonsnummer/-numre til det eller de tekniske kontrollorgan/organene som har foretatt EF-verifiseringen(e) nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 18,

f) navn og adresse(r) og identifikasjonsnummer/-numre til det eller de tekniske kontrollorganene som har foretatt vurderingen av samsvar med andre bestemmelser som følger av EØS-avtalen,

g) navn og adresse(r) til det eller de utpekte organene som har foretatt kontrollen(e) av samsvar med nasjonale regler nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 17 nr. 3,

h) navn og adresse til det eller de vurderingsorganene som utarbeidet sikkerhetsvurderingsrapportene knyttet til bruken av felles sikkerhetsmetoder for risikovurdering i de tilfellene det er fastsatt ved direktiv 2008/57/EF,

i) henvisninger til dokumentene i den tekniske dokumentasjonen som følger med EF-verifiseringserklæringen,

j) alle relevante bestemmelser, foreløpige eller endelige, som delsystemet skal overholde, særlig eventuelle driftsbegrensninger eller -vilkår,

k) identiteten til underskriveren (dvs. den eller de fysiske personene som har tillatelse til å underskrive erklæringen).

Når det i vedlegg VI vises til attest for mellomliggende verifisering, får bestemmelsene i dette nummer anvendelse på denne erklæringen.

2. EF-verifiseringserklæring for delsystemer med hensyn til endringer

Når det gjelder en endring, som ikke er utskifting i forbindelse med vedlikehold, av et delsystem omfattet av en EF-verifiseringserklæring, får følgende bestemmelser anvendelse, med forbehold for direktiv 2008/57/EF artikkel 20.

2.1. Dersom enheten som innfører endringen, dokumenterer at endringen ikke påvirker delsystemets grunnleggende konstruksjonsmessige egenskaper som er relevante for oppfyllelse av kravene til grunnleggende parametrer:

a) skal enheten som innfører endringen, ajourføre henvisningene i dokumentene i den tekniske dokumentasjonen som følger med EF-verifiseringserklæringen,

b) er det ikke behov for noen ny EF-verifiseringserklæring.

2.2. Dersom enheten som innfører endringen, dokumenterer at endringen påvirker delsystemets grunnleggende konstruksjonsmessige egenskaper som er relevante for oppfyllelse av kravene til noen grunnleggende parametrer:

a) skal enheten som innfører endringen, opprette en supplerende EF-verifiseringserklæring med henvisning til de aktuelle grunnleggende parametrene,

b) skal den supplerende EF-verifiseringserklæringen vedlegges en fortegnelse over dokumenter i den opprinnelige tekniske dokumentasjonen som følger med den opprinnelige EF-verifiseringserklæringen, som ikke lenger er gyldig,

c) skal den tekniske dokumentasjonen som følger med EF-verifiseringserklæringen, inneholde dokumentasjon som viser at virkningen av endringene er begrenset til de grunnleggende parametrene nevnt i bokstav a),

d) skal bestemmelsene i nr. 1 i dette vedlegg få tilsvarende anvendelse på denne supplerende EF-verifiseringserklæringen,

e) skal den opprinnelige EF-verifiseringserklæringen anses som gyldig for de grunnleggende parametrene som ikke berøres av endringen.

3. EF-verifiseringserklæring for delsystemer med hensyn til ytterligere verifiseringer

En EF-verifiseringserklæring for et delsystem kan suppleres dersom det er utført ytterligere verifiseringer, særlig når slike ytterligere verifiseringer er nødvendige for en ytterligere tillatelse til ibruktaking. I slike tilfeller skal virkeområdet til den supplerende erklæringen begrenses til virkeområdet til de ytterligere verifiseringene.

VEDLEGG VI. FRAMGANGSMÅTE FOR EF-VERIFISERING AV DELSYSTEMER

1. Allmenne prinsipper

Med EF-verifisering menes en framgangsmåte utført av søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18, med sikte på å dokumentere at kravene i det relevante EØS-regelverket, herunder eventuelle relevante nasjonale regler som gjelder et delsystem, er oppfylt, og at delsystemet kan få tillatelse til å tas i bruk.

2. Verifiseringssertifikat utstedt av et teknisk kontrollorgan

2.1. Innledning

I henhold til direktiv 2008/57/EF er verifisering på grunnlag av TSI-er den framgangsmåten der et teknisk kontrollorgan kontrollerer og attesterer at delsystemet oppfyller de relevante tekniske spesifikasjonene for samtrafikkevne (TSI).

Dette berører ikke oppdragsgiverens eller produsentens (dvs. søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18) plikt til å overholde annet gjeldende regelverk som følger av EØS-avtalen, herunder eventuell verifisering foretatt av vurderingsorganene i henhold til annet regelverk.

2.2. Attest for mellomliggende verifisering

2.2.1. Prinsipper

På forespørsel fra oppdragsgiveren eller produsenten (dvs. søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18) kan verifiseringene utføres for deler av et delsystem, eller de kan begrenses til bestemte faser i framgangsmåten for verifisering. I slike tilfeller kan resultatene av verifiseringen dokumenteres i en attest for mellomliggende verifisering som utstedes av det tekniske kontrollorganet som er valgt av oppdragsgiveren eller produsenten (dvs. søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18).

I attesten for mellomliggende verifisering skal det vises til TSI-ene som det er vurdert om det foreligger samsvar med.

2.2.2. Deler av delsystemet

Søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18 kan søke om en attest for mellomliggende verifisering for enhver del vedkommende beslutter å dele inn delsystemet i. Hver del skal kontrolleres i hver fase som beskrevet i nr. 2.2.3.

2.2.3. Faser av verifiseringen

Delsystemet, eller bestemte deler av delsystemet, skal kontrolleres i hver av følgende faser:

a) samlet prosjektering,

b) produksjon: oppføring, herunder særlig bygge- og anleggsarbeider, framstilling, montering av komponenter og samlet tilpasning,

c) endelig prøving.

Søkeren (i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18) kan søke om en attest for mellomliggende verifisering når det gjelder prosjekteringsfasen (herunder typeprøvingene) og produksjonsfasen for hele delsystemet, eller for enhver del søkeren beslutter å dele det inn i (se nr. 2.2.2).

2.3. Verifiseringssertifikat

2.3.1.

De tekniske kontrollorganene som er ansvarlige for verifiseringen, vurderer prosjekteringen, produksjonen og den endelige prøvingen av delsystemet og utarbeider verifiseringssertifikatet beregnet på oppdragsgiveren eller produsenten (dvs. søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18), som i sin tur skal utarbeide EF-verifiseringserklæringen. I verifiseringssertifikatet skal det vises til TSI-ene som det er vurdert om det foreligger samsvar med.

Dersom det ikke er vurdert om et delsystem er i samsvar med alle relevante TSI-er (f.eks. ved unntak, delvis anvendelse av TSI-ene ved opprusting eller fornying, en overgangsperiode i en TSI eller i et særtilfelle), skal verifiseringssertifikatet inneholde en nøyaktig henvisning til den eller de TSI-ene eller de delene av TSI-ene som det tekniske kontrollorganet under framgangsmåten for verifisering ikke har undersøkt om det foreligger samsvar med.

2.3.2.

Dersom det er utstedt attester for mellomliggende verifisering, skal det tekniske kontrollorganet som er ansvarlig for verifiseringen av delsystemet, ta hensyn til disse attestene, og før det utsteder verifiseringssertifikatet:

a) forsikre seg om at attestene for mellomliggende verifisering oppfyller de relevante kravene i TSI-ene,

b) kontrollere alle forhold som ikke omfattes av attestene for mellomliggende verifisering, og

c) kontrollere den endelige prøvingen av delsystemet som helhet.

2.3.3.

Når det gjelder en endring av et delsystem som allerede omfattes av et verifiseringssertifikat, skal det tekniske kontrollorganet utføre bare de undersøkelsene og prøvingene som er relevante og nødvendige, dvs. at vurderingen bare skal gjelde de delene av delsystemet som er endret, samt deres grensesnitt mot uendrede deler av delsystemet.

2.3.4.

Hvert teknisk kontrollorgan som deltar i verifiseringen av et delsystem, skal utarbeide teknisk dokumentasjon i samsvar med direktiv 2008/57/EF artikkel 18 nr. 3, som dekker virkeområdet for deres virksomhet.

2.4. Teknisk dokumentasjon som følger med EF-verifiseringserklæringen

Den tekniske dokumentasjonen som følger med EF-verifiseringserklæringen, skal settes sammen av søkeren (i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18) og inneholde følgende:

a) opplysninger om de tekniske egenskapene knyttet til prosjekteringen, herunder helhetlige og detaljerte tegninger som svarer til utførelsen, elektriske og hydrauliske diagrammer, styrekretsskjemaer, beskrivelser av databehandlingssystemer og automatiske systemer, i slik detalj at det er tilstrekkelig til å dokumentere den samsvarskontrollen som er utført, drifts- og vedlikeholdshåndbøker osv. som er relevante for det aktuelle delsystemet,

b) en liste over delsystemets samtrafikkomponenter, nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 5 nr. 3 bokstav d),

c) den tekniske dokumentasjonen nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 18 nr. 3, satt sammen av hvert av de tekniske kontrollorganene som deltar i verifiseringen av delsystemet, som skal inneholde:

- kopier av EF-samsvarserklæringene og eventuelt EF-erklæringene om bruksegnethet som er utarbeidet for samtrafikkomponentene nevnt i direktiv 2008/57/EF artikkel 5 nr. 3 bokstav d), eventuelt vedlagt tilhørende beregninger og en kopi av rapportene om prøvinger og undersøkelser foretatt av de tekniske kontrollorganene på grunnlag av de felles tekniske spesifikasjonene,
- eventuelle attester for mellomliggende verifisering som følger med verifiseringssertifikatet, herunder resultatet av det tekniske kontrollorganets kontroll av attestenes gyldighet,
- verifiseringssertifikatet vedlagt tilhørende beregninger og undertegnet av det tekniske kontrollorganet med ansvar for verifiseringen, der det bekreftes at delsystemet oppfyller kravene i den eller de relevante TSI-ene og der eventuelle forbehold som er tatt under utførelsen av arbeidet og ikke er trukket tilbake, oppgis; verifiseringssertifikatet skal også være vedlagt de inspeksjons- og kontrollrapportene som nevnte organ har utarbeidet som del av sin oppgave, som angitt i nr. 2.5.2 og 2.5.3,

d) verifiseringssertifikater utstedt i samsvar med annet regelverk som følger av EØS-avtalen,

e) dersom det kreves sikker integrering i samsvar med direktiv 2008/57/EF artikkel 15, skal den tekniske dokumentasjonen inneholde vurderingsrapporten om de felles sikkerhetsmetodene for risikovurdering nevnt i artikkel 6 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF.

2.5. Tilsyn

2.5.1.

Det tekniske kontrollorganet som har ansvar for å kontrollere framstillingen, skal hele tiden ha adgang til byggeplasser, produksjonsanlegg, lagerområder og eventuelt prefabrikkerings- eller prøvingsanlegg og i sin alminnelighet til ethvert sted det anser som nødvendig for å utføre sin oppgave. Det tekniske kontrollorganet skal motta fra oppdragsgiveren eller produsentene (dvs. søkeren i henhold til direktiv

2008/57/EF artikkel 18) alle nødvendige dokumenter for dette formål, særlig gjennomføringsplaner og teknisk dokumentasjon for delsystemet.

2.5.2.

Det tekniske kontrollorganet som har ansvar for å kontrollere gjennomføringen, skal jevnlig foreta kontroller for å bekrefte samsvar med de relevante TSI-ene. Organet skal gi de ansvarlige for gjennomføringen en kontrollrapport. Det kan være nødvendig at organet er til stede under visse faser av byggearbeidet.

2.5.3.

Det tekniske kontrollorganet kan dessuten avlegge uanmeldte besøk på byggeplassen eller i produksjonslokalene. Under slike besøk kan det tekniske kontrollorganet foreta fullstendige eller delvise kontroller. Organet skal gi de ansvarlige for gjennomføringen en inspeksjonsrapport og eventuelt en kontrollrapport.

2.5.4.

Det tekniske kontrollorganet skal kunne føre tilsyn med et delsystem der en samtrafikkomponent er montert, for å kunne vurdere dets bruksegnethet i det jernbanemiljøet det er ment å inngå, dersom dette kreves i henhold til den relevante TSI-en.

2.6.Deponering

Produsenten eller oppdragsgiveren (dvs. søkeren i henhold til direktiv 208/57/EF artikkel 18) skal oppbevare en kopi av den tekniske dokumentasjonen som følger med EF-verifiseringserklæringen, under hele delsystemets levetid: Den skal sendes til enhver EØS-stat som anmoder om det.

Dokumentasjonen som deponeres for en søknad om tillatelse til ibruktaking, skal deponeres hos den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i den EØS-staten der det søkes om tillatelser. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan be om at deler av dokumentene som deponeres sammen med tillatelsen, oversettes til myndighetens eget språk.

2.7. Offentliggjøring

Hvert teknisk kontrollorgan skal jevnlig offentliggjøre relevante opplysninger om:

a) mottatte søknader om verifisering og attester for mellomliggende verifisering,
b) søknader om samsvarsvurdering og vurdering av bruksegnethet for samtrafikkomponenter,
c) utstedte eller avslåtte attester for midlertidig verifisering,
d) utstedte eller avslåtte samsvarssertifikater og EF-sertifikater for bruksegnethet,
e) utstedte eller avslåtte verifiseringssertifikater.

2.8. Språk

Dokumentasjonen og korrespondansen om framgangsmåtene for EF-verifisering skal skrives på et offisielt språk i den EØS-staten der oppdragsgiveren eller produsenten (dvs. søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18) er etablert, eller på et språk som oppdragsgiveren eller produsenten (dvs. søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18) godtar.

3. Verifiseringssertifikat utstedt av et utpekt organ

3.1. Innledning

Dersom nasjonale regler får anvendelse, skal verifiseringen omfatte en framgangsmåte der organet utpekt i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 17 nr. 3 tredje ledd (det utpekte organet), kontrollerer og attesterer at delsystemet er i samsvar med de nasjonale reglene som er meldt i samsvar med direktiv 2008/57/EF artikkel 17 nr. 3, for hver EØS-stat der det er beregnet at delsystemet skal få tillatelse til ibruktaking.

3.2. Verifiseringssertifikat

Det utpekte organet utarbeider verifiseringssertifikatet til oppdragsgiveren eller produsenten (dvs. søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18).

Sertifikatet skal inneholde en nøyaktig henvisning til den eller de nasjonale reglene som det utpekte organet under verifiseringen har undersøkt om det foreligger samsvar med.

Når det gjelder nasjonale regler som gjelder de delsystemene et kjøretøy består av, skal det utpekte organet dele sertifikatet i to deler, der én del viser til de nasjonale reglene som utelukkende gjelder den tekniske forenligheten mellom kjøretøyet og det aktuelle jernbanenettet, og den andre delen til alle øvrige nasjonale regler.

3.3. Teknisk dokumentasjon

Den tekniske dokumentasjonen som er satt sammen av det utpekte organet og følger med verifiseringssertifikatet når nasjonale regler får anvendelse, skal inngå i den tekniske dokumentasjonen som følger med EF-verifiseringserklæringen nevnt i nr. 2.4, og inneholde de tekniske dataene som er relevante for vurderingen av delsystemets samsvar med disse nasjonale reglene.

3.4. Språk

Dokumentasjonen og korrespondansen om framgangsmåtene for EF-verifisering skal skrives på et offisielt språk i den EØS-staten der oppdragsgiveren eller produsenten (dvs. søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18) er etablert, eller på et språk som oppdragsgiveren eller produsenten (dvs. søkeren i henhold til direktiv 2008/57/EF artikkel 18) godtar.

4.Verifisering av deler av delsystemer i samsvar med direktiv 2008/57/EF artikkel 18 nr. 5

Dersom et verifiseringssertifikat skal utstedes for visse deler av et delsystem, skal bestemmelsene i dette vedlegg få tilsvarende anvendelse for disse delene.

VEDLEGG VII. PARAMETRE SOM SKAL KONTROLLERES I SAMMENHENG MED IBRUKTAKING AV KJØRETØY SOM IKKE ER I OVERENSSTEMMELSE MED TSIENE, SAMT KLASSIFISERING AV NASJONALE REGLER

1. Liste over parametrer

1.1. Alminnelig dokumentasjon

Alminnelig dokumentasjon (herunder beskrivelse av det nye, fornyede eller opprustede kjøretøyet og dets tiltenkte bruk, opplysninger om utforming, reparasjon, drift og vedlikehold, tekniske data osv.).

1.2. Konstruksjon og mekaniske deler

Mekanisk integritet og grensesnitt mellom kjøretøyer (herunder trekkinnretninger og buffere, gangbroer), vognkonstruksjonens og vognutstyrets styrke (f.eks. seter), lastekapasitet, passiv sikkerhet (herunder innvendig og utvendig kollisjonssikkerhet).

1.3. Samspill mellom vogn og spor samt lasteprofiler

Mekaniske grensesnitt mot infrastruktur (herunder statiske og dynamiske egenskaper, frirom, lasteprofiler, løpeverk osv.).

1.4. Bremseutstyr

Bremseinnretninger (herunder hjulblokkeringsvern, bremsebetjening og bremsevirkning ved drift, parkering og i nødssituasjoner).

1.5. Passasjerinnretninger

Passasjerutstyr og passasjermiljøer (herunder vinduer og dører i passasjervogner, bevegelseshemmedes særskilte behov osv.).

1.6. Miljøforhold og aerodynamiske virkninger

Miljøets innvirkning på kjøretøyet og kjøretøyets innvirkning på miljøet (herunder aerodynamiske forhold og både grensesnittet mellom kjøretøyet og den bakkebaserte delen av jernbanesystemet og grensesnittet mot det ytre miljøet).

1.7. Utvendige advarselssignaler, merking, krav til programvarefunksjoner og -integritet

Utvendige advarselssignaler, merking, programvarefunksjoner og -integritet, f.eks. sikkerhetsfunksjoner som påvirker togets egenskaper, herunder togets databuss.

1.8. Strømforsyning og styresystemer om bord

Framdrifts-, strømforsynings- og styresystemer om bord, pluss kjøretøyets grensesnitt mot strømforsyningsinfrastrukturen og alle sider ved elektromagnetisk kompatibilitet.

1.9. Personalutstyr, grensesnitt og miljø

Utstyr, grensesnitt, arbeidsforhold og arbeidsmiljø for personalet om bord (herunder førerplassen, grensesnitt mellom fører og maskin).

1.10. Brannsikkerhet og evakuering

1.11. Vedlikehold

Vedlikeholdsutstyr og -grensesnitt om bord.

1.12. Styring, kontroll og signal om bord

Alt utstyr om bord som er nødvendig for å garantere sikkerheten og for å styre og kontrollere bevegelsene til tog som har tillatelse til å trafikkere nettet samt utstyrets innvirkning på den bakkebaserte delen av jernbanesystemet.

1.13. Særlige driftskrav

Særlige driftskrav til kjøretøyer (herunder situasjoner med redusert drift, berging av kjøretøy osv.).

1.14. Godsinnretninger

Særlige krav til gods samt miljøkrav (herunder ustyr som kreves særskilt for farlig gods).
Forklaringene og eksemplene i kursiv ovenfor er bare til orientering og er ikke definisjoner av parametrene.

2. Klassifisering av reglene

De nasjonale reglene knyttet til parametrene identifisert i avsnitt 1 skal tilordnes til en av følgende tre grupper. Regler og restriksjoner av strengt lokal art er ikke tatt med; verifisering av disse involverer kontroller som settes i verk ved gjensidig avtale mellom jernbaneforetakene og infrastrukturforvaltningene.

Gruppe A

Gruppe A omfatter

- internasjonale standarder,
- nasjonale regler som anses for likeverdige, i jernbanesikkerhetsbetydning, med nasjonale regler i andre EØS-stater.

Gruppe B

Gruppe B omfatter alle regler som ikke faller inn under virkeområdet for gruppe A eller C, eller som det ennå ikke har vært mulig å klassifisere i en av disse gruppene.

Gruppe C

Gruppe C omfatter regler som er strengt nødvendig og som er knyttet til egenskapene til den tekniske infrastrukturen, for å sikre sikker og samvirkende bruk i vedkommende jernbanenett (f.eks. lasteprofil).

VEDLEGG VIII. MINSTEKRITERIER MEDLEMSSTATENE SKAL TA HENSYN TIL VED UTPEKING AV TEKNISKE KONTROLLORGANER

1. Det tekniske kontrollorganet samt dets direktør og personell som skal utføre oppgavene i forbindelse med verifiseringen, skal ikke være direkte involvert i utforming, framstilling, bygging, markedsføring eller vedlikehold av samtrafikkomponenter eller delsystemer og heller ikke i driften av dem. Dette utelukker likevel ikke utveksling av tekniske opplysninger mellom produsenten og det tekniske kontrollorganet.

2. Det tekniske kontrollorganet og det personalet som har ansvar for kontrollene, skal foreta kontrollene med størst mulig grad av faglig integritet og teknisk kompetanse; de må ikke være utsatt for påtrykk eller påvirkning, særlig av økonomisk art, som kan innvirke på deres vurdering eller på resultatene av deres kontroll, særlig fra personer eller grupper av personer hvis interesser påvirkes av kontrollresultatene.

Det tekniske kontrollorganet og personalet med ansvar for kontrollene må særlig være funksjonelt uavhengig av de myndigheter som er utpekt til å utstede godkjenninger for ibruktaking innenfor rammen av forskriften her og direktiv 2008/57/EF, lisenser innenfor rammen av direktiv 95/18/EF og sikkerhetssertifikater innenfor rammen av direktiv 2004/49/EF, samt av de organer som har ansvar for undersøkelser i tilfelle av ulykker.

3. Det tekniske kontrollorganet skal ha det nødvendige personalet og besitte de nødvendige midler, slik at det administrative og tekniske arbeidet forbundet med kontrollen kan foretas på en tilfredsstillende måte, og kontrollorganet bør også ha tilgang til utstyr som er nødvendig til uvanlige kontroller.

4. Personalet som skal utføre kontrollene, skal ha:
- god teknisk og faglig opplæring,
- tilfredsstillende kjennskap til kravene som stilles til de kontroller som foretas, og tilstrekkelig erfaring med slike kontroller,
- nødvendig ferdighet i å utarbeide sertifikater, registre og rapporter som utgjør den formelle dokumentasjonen på at det er foretatt kontroll.

5. Det skal sikres at kontrollpersonalet er upartisk. Deres avlønning må ikke være avhengig av antall utførte kontroller, og heller ikke av resultatene av slike kontroller.

6. Det tekniske kontrollorganet skal tegne ansvarsforsikring, med mindre kontrollorganets ansvar dekkes av staten i henhold til nasjonal lovgivning, eller med mindre EØS-staten selv er direkte ansvarlig for kontrollen.

7. Det tekniske kontrollorganets personale er pålagt taushetsplikt for alt det får kjennskap til under utøvelsen av sin virksomhet i henhold til forskriften her eller direktiv 2008/57/EF unntatt:
- ansvarlige myndigheter
- undersøkelsesmyndigheter i Norge
- undersøkelsesmyndigheter i land der feil på samtrafikkomponenter eller delsystemer som kontrol-

lorganet har kontrollert, har ført til ulykker.

VEDLEGG IX. DOKUMENTASJON FOR FRAMLEGGING AV UNNTAK

Følgende dokumentasjon skal oversendes i saker omhandlet i § 8 annet ledd i forskriften her:

a) Et formelt brev som underretter EFTAs overvåkingsorgan om det foreslåtte unntaket.

b) Dokumentasjon vedlagt brevet, som minst omfatter:

- en beskrivelse av arbeidet, varene og tjenestene som er underlagt unntaket, en spesifisering av de viktigste tidspunktene, den geografiske plasseringen og det driftsmessige og tekniske området,
- en nøyaktig henvisning til de TSlene (eller deler av disse) som det anmodes om et unntak fra,
- en nøyaktig henvisning til og detaljer vedrørende de alternative bestemmelsene som vil bli anvendt,
- for anmodninger i henhold til § 8 første ledd bokstav a) i forskriften her, en begrunnelse av prosjektets langt framskredne trinn i utviklingen,
- begrunnelse for unntaket, herunder de viktigste grunnene av teknisk, økonomisk, kommersiell, driftsmessig og/eller administrativ art,
- all annen informasjon som begrunner søknaden,
- en beskrivelse av de tiltak som vil bli truffet for å fremme prosjektets endelige samtrafikkevne. Når det gjelder et mindre unntak er denne beskrivelsen ikke nødvendig.

Dokumentasjonen må legges fram på papir og i elektronisk form.

VEILEDNING TIL FORSKRIFT OM SAMTRAFIKKEVNEN I JERNBANESYSTEME (SAMTRAFIKKFORSKRIFTEN)

Utgitt av Samferdselsdepartementet 28. februar 2012.

1 Generelle kommentarer

Samtrafikkforskriften implementerer direktiv 2008/57/EF om samtrafikkevnen i det europeiske jernbanesystemet. Dette direktivet er et såkalt ny metode-direktiv. Slike direktiver finnes på mange områder, eksempelvis når det gjelder telekommunikasjonsutstyr, radiokommunikasjonsutstyr, medisinsk utstyr, maskiner, leketøy, heiser, taubaner m.v. På jernbaneområdet ble slike direktiver først introdusert gjennom direktiv 96/48/EF om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystem for høyhastighetstog.

Det er viktig å merke seg at det i tillegg til de krav som framkommer i samtrafikkforskriften, vil kunne være krav i annen lovgivning som kan komme til anvendelse. Dette kan for eksempel være arbeidsmiljøloven og særlover som hører inn under Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sitt område (brannsikkerhet, el-sikkerhet, farlig gods og lignende).

1.1 Ny-metode direktiv

Bakgrunnen for ny metode direktivene er kravet om fri flyt av varer innenfor EØS-området. For å kunne gjennomføre dette prinsippet er det nødvendig å fjerne tekniske handelshindringer, og erstatte nasjonale krav med harmoniserte krav til produkter gjennom et felles regelverk for hele EØS-området. Det forutsettes at direktiver etter ny metode skal suppleres med tekniske spesifikasjoner utarbeidet av f.eks. standardiseringsorganisasjoner. Et produkt som ikke oppfyller kravene i EØS regelverket skal ikke omsettes eller tas i bruk i EØS-området. For ytterligere opplysninger om ny metode henvises til:

http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/documents/blue-guide/

På særskilt kompliserte områder slik som for eksempel jernbane, hvor produktene kan utgjøre større eller mindre deler av omfattende tekniske systemer, setter direktivene krav til produktet både på komponentnivå og på delsystemnivå.

1.2 Samsvarsvurderinger og markedskontroll

1.2.1 Samsvarsvurdering

Det er påkrevet at et produkt skal ha en samsvarsvurdering eller erklæring om bruksegnethet før det kan omsettes (markedsføres) i EØS-området. Formålet er å sikre at produktet er i samsvar med kravene som er satt i EØS-regelverket. Når det gjelder jernbane skal vurderingen om samsvar eller bruksegnethet alltid være utført av et teknisk kontrollorgan.

Prosedyrene for samsvarsvurdering er i hovedsak følgende:

1. Produsenten ber et teknisk kontrollorgan om å få vurdert om produktet er i samsvar med

EU-regelverkets krav før produktet sendes ut i markedet

2. Anser det tekniske kontrollorganet at produktet er i overensstemmelse med EØS-regelverkets krav, utsteder organet et sertifikat.
3. Etter at et slikt sertifikat er utstedt av kontrollorganet kan det fritt omsettes i hele EØS-området.

På jernbaneområdet vil en slik prosedyre være tilstrekkelig for å kunne ta i bruk en samtrafikkomponent. På delsystemnivå må det i tillegg innhentes tillatelse fra myndighetene for å kunne ta det i bruk.

1.2.2 Markedskontroll

Det er de nasjonale myndighetenes oppgave å føre tilsyn med og kontrollere at de produkter som finnes på markedet oppfyller regelverkets krav, en såkalt markedskontroll. Dersom kravene ikke er oppfylt kan myndighetene forby omsetning og trekke produktet tilbake fra markedet.

På jernbaneområdet er det Statens jernbanetilsyn som har ansvaret for å gjennomføre markedskontrollen.

1.3 Teknisk kontrollorgan

Et teknisk kontrollorgan er en uavhengig tredjepart som skal vurdere om et produkt er i samsvar med de grunnleggende kravene i regelverket. Et teknisk kontrollorgan kan utføre samsvarsvurderinger i hele EØS-området. Et teknisk kontrollorgan utpekt i Norge kan dermed tilby sine tjenester og utføre samsvarsvurderinger i alle EØS-land.

I Norge utpekes teknisk kontrollorgan enten av et fagdepartement eller en underliggende etat. Et teknisk kontrollorgan kan være enten et privat eller offentlig organ. Utpekende myndighet vil også ha ansvaret for oppfølging av det tekniske kontrollorganet som det har utpekt, jf. lov om teknisk kontrollorgan som har til oppgave å gjennomføre samsvarsvurderinger.

Den som ønsker å bli utpekt som teknisk kontrollorgan sender skriftlig søknad til den utpekende myndighet. Søkere må kunne dokumentere at de oppfyller kravene myndighetene stiller. For eksempel anses søkere kompetente dersom de oppfyller relevante deler av EN 45000 standardene. Det stilles bl.a. krav om uavhengighet i forhold til kunder og andre berørte parter, krav om at personalet har nødvendig teknisk kompetanse for å utføre sine oppgaver og at organet er ansvarsforsikret i forbindelse med de samsvarsvurderinger de utfører.

I Norge er tekniske kontrollorgan underlagt forvaltningslovens kapittel II-VI, som omhandler habilitet, saksbehandlingsregler, saksforberedelser, vedtak og klage. Den utpekende myndigheten har plikt til å påse at det tekniske kontrollorganet er kompetent til å utføre de oppgaver det er tildelt, bl.a. gjennom krav om årlige rapporteringer. Lister over tekniske kontrollorgan i EØS-området offentliggjøres i EF-tidende. En oppdatert oversikt finnes på: http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=notifiedbody.notifiedbodies&char=E

2 Innføring av krav til samtrafikkevne i det europeiske jernbanesystemet

Formålet med å sette krav til samtrafikkevne på jernbaneområdet er å muliggjøre hensiktsmessig og sikker trafikk over landegrensene på hele det europeiske jernbanesystemet. Det er en erkjennelse at hensiktsmessig jernbanetrafikk over landegrensene er avhengig av teknisk og operativ standardisering for å sikre kompatibilitet i jernbanesystemet og at dette med bakgrunn i det eksisterende europeiske jernbanesystemet, vil ta tid og må foregå skrittvis. Direktiv 2001/16/EF om samtrafikkevnen i det transeuropeiske konvensjonelle jernbanesystemet la grunnlaget for å fastsette ordninger, enhetlige grunnleggende krav og tekniske spesifikasjoner når det gjelder det europeiske jernbanesystemet. Direktiv 2008/57/EF er en sammenslåing og omarbeiding av dette direktivet og direktiv 1996/48/EF om høyhastighet.

3 Om forskriftens virkeområde

Samtrafikkforskriften setter krav til den norske delen av det europeiske jernbanesystemet, det vil si det nasjonale jernbanenettet. Forskriften gjelder for jernbaneinfrastrukturen og driften av denne, samt trafikkstyringen og trafikkvirksomheten, herunder kjøretøy som skal trafikkere det nasjonale jernbanenettet.

De grunnleggende kravene og ordningene fastsatt i forskriften samt de tekniske spesifikasjonene (TSlene), kommer til anvendelse på ny jernbaneinfrastruktur og nye kjøretøy samt ved oppgraderinger av eksisterende jernbaneinfrastruktur og kjøretøy etter hvert som de blir utarbeidet og gjort gjeldende. Det kan i svært begrenset grad gis unntak fra å gjøre TSlene gjeldende. Vilkårene for å kunne gjøre slike unntak er fastsatt i forskriftens § 8.

4 Bakgrunn - forbedring av samtrafikkevnen

Ordningene som er iverksatt for å bedre samtrafikkevnen i det europeiske jernbanesystemet er:

1. en felles inndeling av jernbanesystemet i delsystemer, eksempelvis infrastruktur og rullende materiell,
2. et felles sett med grunnleggende krav som delsystemene skal oppfylle,
3. et felles sett med tekniske spesifikasjoner (TSler) som angår samtrafikkevnen i jernbanesystemet, og en felles ordning for å ivareta at viktige komponenter i delsystemene (samtrafikkomponentene), oppfyller kravene i TSlene,
4. en felles ordning for å ivareta at delsystemene oppfyller kravene i TSlene,
5. en felles ordning for å gjennomføre risikovurderinger på vesentlige endringer
6. krav om tillatelse til ibruktaking av strukturelle delsystemer og kjøretøy,
7. en felles prosedyre for å utpeke tekniske kontrollorgan som skal gjennomføre samsvarsvurdering av samtrafikkomponenter og EF-verifisering av delsystemer,
8. krav om kryssaksept av kjøretøy som har tillatelse fra før i en annen medlemsstat, og
9. ensartede nasjonale registre over infrastruktur og kjøretøy.

4.1 Om delsystemer

Det europeiske jernbanesystemet er i forskriften delt inn i syv delsystemer. Det gis en oversikt over delsystemene i forskriftens vedlegg II punkt 1.

Strukturelle delsystemer:

- infrastruktur
- energi
- styring, kontroll og signal
- rullende materiell

Funksjonelle delsystemer:

- trafikkstyring og drift
- vedlikehold
- telematikkapplikasjoner for person- og godstrafikk

For hvert av de syv delsystemene er det i forskriftens vedlegg II punkt 2 nevnt elementer/forhold som anses å være av særlig betydning for samtrafikkevnen og som TSlene setter nærmere krav til.

4.2 Om de grunnleggende krav delsystemene skal oppfylle

4.2.1 Grunnleggende krav

I forskriftens vedlegg III punkt 1 er det fastsatt grunnleggende krav til jernbanesystemet på fem områder:

- sikkerhet
- pålitelighet og tilgjengelighet
- helse
- miljøvern
- teknisk kompatibilitet

4.2.2 Hva grunnleggende krav innebærer for det enkelte delsystem

I forskriftens vedlegg III punkt 2 er det fastsatt grunnleggende krav innenfor ett eller flere av disse fem områdene til hvert av de syv delsystemene jernbanesystemet er delt inn i. De spesifikasjoner som TSlene vil fastlegge for delsystemene forutsettes å tilfredsstille de grunnleggende kravene. Det er viktig å merke seg at de grunnleggende kravene gjelder uansett, selv om det ikke er vedtatt TSler som dekker hele delsystemet.

For å oppfylle de grunnleggende kravene er det gitt nærmere spesifikasjoner i form av TSler eller nasjonale regler som må oppfylles for de enkelte delsystemene.

4.3 Om tekniske spesifikasjoner - TSler

Det blir utarbeidet TSler for delsystemene som detaljerer de grunnleggende kravene. TSlene kan dekke et eller flere delsystemer eller deler av et eller flere delsystemer. Et eksempel på dette er TSI for sikkerhet i jernbanetunneler som dekker deler av delsystemene infrastruktur og rullende materiell. TSler utarbeides av

Det europeiske jernbanebyrået (ERA) og vedtas av EU-kommisjonen. Slike kommisjonsvedtak vil bli gjennomført i norsk rett gjennom forskrifter etter at vedtakene er blitt en del av EØS-avtalen.

TSlene angir videre prosedyren for samsvarsvurdering eller vurdering av bruksegnethet for samtrafikkomponenter og angir prosedyren for EF-verifisering av delsystemene, altså hvordan samsvarsvurderinger av samtrafikkomponenter skal gjennomføres og hvordan delsystemer skal kontrolleres før de tas i bruk.

TSlene fastsetter også hvilke opplysninger de nasjonale registre over infrastruktur og kjøretøy skal inneholde.

4.4 Nasjonale tekniske regler

Der TSlene ikke får anvendelse vil det måtte gjelde nasjonale tekniske regler som skal bidra til oppfyllelse av de grunnleggende kravene, se samtrafikkforskriften § 15. Dette vil være på følgende områder:

- Der man er utenfor virkeområdet til TSlene
- Der det er identifisert åpne punkter i TSlene
- Der det gjelder særtilfeller fra TSlene, i Norge i form av tilpasningstekst til EØS-avtalen der TSlen er tatt inn
- Der det er gitt unntak fra å bruke et eller flere krav i en TSI i henhold til samtrafikkforskriften § 8

Til sammen vil TSI-krav og nasjonale tekniske regler sørge for å danne et helhetlig kravsett for delsystemer og kjøretøy.

4.5 Om samtrafikkomponenter

Samtrafikkomponenter er en eller flere komponenter som inngår i et delsystem. Samtrafikkomponenter kan være både materielle og immaterielle produkter. Hvilke komponenter som inngår i det enkelte delsystem fremgår av TSlene.

4.5.1 Krav til samtrafikkomponenter

Samtrafikkomponenter skal oppfylle de grunnleggende krav og være egnet for den bruk de er tiltenkt som en del av det delsystemet de inngår i. TSlene spesifiserer vilkårene for at den enkelte samtrafikkomponent skal anses å være i samsvar med de grunnleggende kravene. TSlene angir også prosedyren for hvordan samsvarsvurderingen av komponentene skal gjennomføres.

4.5.2 Hvem som utsteder erklæring om samsvar eller bruksegnethet

Produsenten eller dennes representant i EØS-området utsteder en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet for samtrafikkomponenten. Dersom ikke annet framgår av TSlen skal vurdering av samsvar eller bruksegnethet foretas av et teknisk kontrollorgan. Hvilket eller hvilke tekniske kontrollorgan som har foretatt vurderingen, skal fremgå av EF-erklæringen. Det står produsenten fritt til å velge teknisk kontrollorgan i hele EØS-området.

4.5.3 Hva det innebærer at det foreligger en EF-erklæring for en samtrafikkomponent

Dersom en samtrafikkomponent er omfattet av en EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet

utstedt av produsenten eller dennes representant i EØS-området, skal samtrafikkomponenten anses å være i samsvar med de grunnleggende krav og være egnet til bruk. Slike samtrafikkomponenter kan i utgangspunktet ikke nektes omsatt i Norge. Det kan heller ikke stilles krav om kontroller som allerede er foretatt innenfor rammen av fremgangsmåten for EF-erklæring om samsvar eller bruksegnethet som er omhandlet i forskriftens vedlegg IV.

4.5.4 Tilsyn med samtrafikkomponenter

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med samtrafikkomponentene, (foretar markedskontrollen), og kan i det enkelte tilfellet blant annet forby bruk av komponenten eller kreve den trukket tilbake fra markedet dersom det oppstår berettiget tvil om komponenten oppfyller de grunnleggende krav, jf. jernbaneloven § 12 og forskriftens § 12.

4.5.5 Samtrafikkomponenter i perioden før det foreligger TSler

TSlene fastsetter hvilke komponenter innenfor det enkelte delsystem som er samtrafikkomponenter, hvilke krav som skal stilles til komponentene og framgangsmåten for vurdering av samsvar eller bruksegnethet. EF-erklæringer etter prosedyren i forskriftens vedlegg IV kan kun utstedes der det foreligger TSler. Der det ikke foreligger TSler, vil vurderingen av de enkelte komponentene i delsystemene vurderes i forbindelse med tillatelse til å ta i bruk delsystemet som helhet.

4.6 Om EF-verifisering av delsystemer

4.6.1 Krav til delsystemer

Delsystemene skal oppfylle krav til samtrafikkevne og de grunnleggende kravene, se punkt 4.2 og 4.3 over. Kravene fremgår av de relevante TSler og nasjonale tekniske regler. Før delsystemer tas i bruk første gang eller før de tas i bruk etter oppgradering eller fornyelse som kan ha betydning for samtrafikkevnen og oppfyllelse av de grunnleggende krav, skal det gjennomføres en EF-verifisering av delsystemet som dokumentasjon på at systemet oppfyller kravene til samtrafikkevne og de grunnleggende kravene.

4.6.2 Hvem utfører EF-verifisering av delsystemer

Et teknisk kontrollorgan utpekt av en EØS-stat til å kunne gjennomføre prosedyren for EF-verifisering av strukturelle delsystemer, kan utføre EF-verifisering av delsystemet. Kravene til selve verifiseringen er fastsatt i forskriftens vedlegg VI. Det tekniske kontrollorganet skal utarbeide et samsvarssertifikat.

4.6.3 Hvem kan anmode om å få utført EF-verifisering av delsystemer

Produsenten, eieren, den som skal ta i bruk delsystemet eller andre som har en interesse av at det blir utført en EF-verifisering av delsystemet, kan anmode et teknisk kontrollorgan om å utføre EF-verifiseringen.

4.7 Om verifisering av nasjonale tekniske krav

Som nevnt er det nasjonale tekniske krav som skal utfylle TSI-kravene slik at de grunnleggende kravene oppfylles for delsystemene. Samtrafikkforskriften § 15 femte ledd forutsetter at verifiseringer mot disse kravene gjøres av Statens jernbanetilsyn eller egne utpekte organer på tilsvarende måte som tekniske kontrollorgan verifiserer mot TSI-krav. Vedlegg V og VI i samtrafikkforskriften krever at det utarbeides en egen verifiseringserklæring for samsvar med nasjonale regler som skal brukes som grunnlag for søknad om tillatelse til ibruktaking.

Statens jernbanetilsyn kan peke ut organer til å utføre slik verifisering. Det vil for en slik utpeking bli lagt til grunn tilsvarende krav som for tekniske kontrollorgan. 7

4.8 Spesielt om tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer

4.8.1 Hvem som gir tillatelse til å ta i bruk et delsystem

Statens jernbanetilsyn gir tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer som inngår i den norske delen av det europeiske jernbanesystemet. Tilsynet skal i den forbindelse forsikre seg om at delsystemene har samtrafikkevne og oppfyller de grunnleggende kravene. Delsystemene anses å ha samtrafikkevne og oppfylle de grunnleggende kravene dersom de oppfyller kravene i de relevante TSlene.

4.8.2 Hvem som kan anmode om tillatelse til å ta i bruk et delsystem

Det er den som skal ta i bruk delsystemet om kan anmode om tillatelse til å ta det i bruk. For kjøretøyer, se avsnitt 5.3. Den som skal ta i bruk delsystemet må godtgjøre at systemet har samtrafikkevne, og at de grunnleggende kravene er oppfylt. Dersom det foreligger en EF-erklæring om verifisering for delsystemet i samsvar med kravene fastsatt i forskriftens vedlegg V, skal systemet antas å ha samtrafikkevne og oppfylle de grunnleggende kravene.

Med den som skal ta i bruk delsystemet forstås den som skal drive kjøreveien, den som skal drive trafikkstyringen eller den som skal drive trafikkvirksomheten. Det skal anmodes om ny tillatelse til å ta i bruk et delsystem dersom delsystemet modifiseres eller bruksområdet for delsystemet endres.

4.8.3 Tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer før det foreligger TSler eller europeiske spesifikasjoner

Der det ikke foreligger TSler fastslås overensstemmelse med de grunnleggende kravene både for det enkelte delsystem og for relevante samtrafikkomponenter på bakgrunn av forskriftens vedlegg I og europeiske og nasjonale spesifikasjoner, herunder standarder, som er offentliggjort for å kunne ivareta de grunnleggende kravene. På de områder hvor det eventuelt ikke er offentliggjort europeiske eller nasjonale spesifikasjoner, henvises det til Statens jernbanetilsyn for å avklare prosessen og vilkårene for å få tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer.

4.8.4 Tilsyn med delsystemer

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med at delsystemene drives og vedlikeholdes i samsvar med de relevante grunnleggende kravene.

4.8.5 Endringer av strukturelle delsystemer

Ved endring av et delsystem skal oppdragsgiveren eller produsenten oversende en beskrivelse av prosjektet til Statens jernbanetilsyn i henhold til forskriften § 18. Tilsynet vil så avgjøre om det er nødvendig med en ny tillatelse til ibruktaking og i hvilken grad TSlene kommer til anvendelse. Ny tillatelse vil være nødvendig hvis det allmenne sikkerhetsnivået til delsystemet kan påvirkes negativt av endringen. Dette gjelder også ved endringer på kjøretøy som har tillatelse til ibruktaking .

4.9 Om tekniske kontrollorgan

Tekniske kontrollorgan som skal gjennomføre rutinen for samsvarsvurdering av samtrafikkomponenter eller EF-verifisering av delsystemer som inngår i det europeiske jernbanesystemet i Norge, utpekes av Statens jernbanetilsyn. Utpekingen skal skje innenfor rammen av forskriftens vedlegg VII.8

Tekniske kontrollorgan utpekt av andre EØS-stater i overensstemmelse med direktiv 2008/57/EF kan på lik linje med tekniske kontrollorgan utpekt i Norge gjennomføre vurderinger av samtrafikkomponenters samsvar eller bruksegnethet og gjennomføre rutinen for EF-verifisering av delsystemer som skal tas i bruk i Norge. Tilsvarende gjelder for tekniske kontrollorgan utpekt i Norge i forhold til andre EØS-stater. Produsenten eller dennes representant i EØS-området velger et teknisk kontrollorgan i EØS-området han ønsker å benytte for å vurdere samsvar eller bruksegnethet for samtrafikkomponenter. Tilsvarende velger den som ønsker å få utført en EF-verifisering av et delsystem fritt et tekniske kontrollorgan han ønsker å benytte for å gjennomføre rutinen for EF-verifisering av delsystemet.

5. KOMMENTARER TIL ENKELTE KAPITLER OG BESTEMMELSER

5.1 Til § 7 (TSIenes virkeområde)

Virkeområdet til samtrafikkforskriften er hele det nasjonale jernbanenettet, jf. forskriften § 2. Det vil imidlertid inntil videre være TSIer som kun dekker TEN-nettet, jf. vedlegg I til forskriften. Kravet i § 7 innebærer at TSIer som kun dekker TEN-nettet også legges til grunn når det skal gis tillatelse til å ta i bruk delsystemer på de deler av det nasjonale jernbanenettet som ikke er en del av TEN-nettet. Forskjellen vil være at kravet om bruk av teknisk kontrollorgan vil kun gjelde i forhold til TEN-nettet. Begrunnelsen for § 7 er å unngå "øyer" i det nasjonale jernbanenettet med en annen standard, og at kjøretøy i størst mulig grad kan kjøre på hele det nasjonale jernbanenettet.

5.2 Til § 8 (Unntak)

Det vil i svært begrenset grad være mulig å få unntak fra å anvende TSIer eller deler av disse. Etter annet ledd skal tilsynet i de tilfeller som er listet opp i første ledd oversende EFTAs overvåkningsorgan nærmere dokumentasjon fra søkeren etter forskriften vedlegg IX. Det vil da være EFTAS overvåkningsorgan (ESA) som avgjør om det er tilstrekkelig grunnlag for å innvilge unntak.

5.3 Til Kapitel V Kjøretøyer

Med kjøretøy menes et jernbanekjøretøy som kjører på egne hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekkraft. Et kjøretøy er sammensatt av et eller flere strukturelle delsystemer, (rullende materiell, energi samt styring, kontroll og signal) og funksjonelle delsystemer (for eksempel telematikkapplikasjoner) eller deler av slike delsystemer jf. forskriften § 4 bokstav c.

Før kjøretøy tas i bruk på det nasjonale jernbanenettet skal tillatelse fra Statens jernbanetilsyn foreligge. Tillatelsen er knyttet til det enkelte kjøretøy eller typen kjøretøy, uavhengig av hvilket jernbaneforetak som skal bruke det på jernbanenettet. Det forutsettes at bruk av kjøretøyet ved kjøring som tog foregår i

henhold til det relevante jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem.

Det er ingen krav til at den som søker om tillatelse til ibruktaking må ha sikkerhetssertifikat eller sikkerhetsgodkjenning for å kunne søke. Det er naturlig at jernbaneforetak eller infrastrukturforvalter søker om tillatelse, men også andre kan søke hvis det er hensiktsmessig. For eksempel kan en produsent eller en innehaver søke om tillatelse. Det må i alle tilfelle dokumenteres at de grunnleggende kravene er oppfylt i form av verifisering mot TSler eller nasjonale regler.

I forskriften skilles det på kjøretøyer som

1. er i overensstemmelse med TSler, som skal ha tillatelse til å bli tatt i bruk etter § 20 - § 24. Det følger av § 20 at Statens jernbanetilsyn i disse tilfellene kun kan sjekke noen få forhold. Dette vil være teknisk forenlighet mellom kjøretøyets relevante delsystemer og sikker integrering av disse, samt at kjøretøyet er kompatibelt med nettet. Utover dette kan tilsynet sjekke kjøretøyet i forhold til eventuelle åpne punkter i TSlene, det vil si forhold som ennå ikke regulert i TSlene, eller norske regler som får anvendelse på særtilfeller som framgår av EØS-avtalen. Kjøretøy som er godkjent i en annen EØS-stat og som ønskes tatt i bruk i Norge reguleres av § 22.
2. ikke er i overensstemmelse med TSler, som skal ha tillatelse til å bli tatt i bruk etter § 25 - § 27. Det følger av § 25 at Statens jernbanetilsyn skal legge gjeldende TSler til grunn der de finnes og nasjonale regler der det ikke finnes TSler. Av § 26 framgår det hva som må legges fram av dokumentasjon for kjøretøy som er tillatt tatt i bruk i en annen EØS-stat, men som ikke er i overensstemmelse med TSler.
3. er i overensstemmelse med en godkjent type, som skal ha tillatelse til å bli tatt i bruk etter § 28. Dette er tilfeller hvor det dreier seg om en serie like kjøretøyer, i slike tilfeller kan tillatelse til å ta i bruk gis til typen kjøretøy. Dersom det søkes om tillatelse i flere EØS-stater samtidig forutsettes det at sikkerhetsmyndighetene samarbeider. Hvis et kjøretøy har fått tillatelse til ibruktaking av Statens jernbanetilsyn anses typen for å ha fått tillatelse. Det er senere bare behov for å dokumentere typesamsvar ved bruk av en typesamsvarserklæring i henhold til § 28 fjerde ledd for å få tillatelse til ibruktaking.

I forskriften skilles det videre mellom ulike tillatelser til ibruktaking, som hver krever en egen fremgangsmåte:

1. Første tillatelse: Når Statens jernbanetilsyn gir første gangs tillatelse til ibruktaking må det godtgjøres at alle relevante TSI-krav og nasjonale krav er oppfylt i form av verifiseringserklæringer og annen nødvendig dokumentasjon. Det er her § 20 eller § 25 som gjelder.
2. Ytterligere tillatelse: Når et kjøretøy har fått tillatelse til ibruktaking i en annen EØS-stat gjelder den såkalte kryssakseptmetoden. Den går ut på at det bare skal være nødvendig å dokumentere samsvar med de kravene som er spesielle for Norge, knyttet til teknisk

forenlighet. Disse vil være klassifisert som B eller C-regler i referansedokumentet som nevnt i samtrafikkforskriften § 29.

3. Ny tillatelse: Når det blir gjort oppgradering eller fornyelse av et kjøretøy skal tilsynet avgjøre om det er nødvendig med en ny tillatelse for å ta i bruk kjøretøyet, se § 20.
4. Tillatelse for en tillatt type: Når en type har tillatelse til ibruktaking fra før, vil det være tilstrekkelig for å få ibruktakingstillatelse i Norge å fremlegge en typesamsvarserklæring, se § 28. Denne erklæringen må være i henhold til forskrift om typesamsvarserklæring.

5.4 Til kapittel VII Registre over infrastruktur og kjøretøy

Registre over infrastruktur og kjøretøy som inngår i det europeiske jernbanesystemet etableres i det enkelte EØS-land. Hvilke opplysninger som skal inngå i det nasjonale kjøretøyregisteret framgår av § 32. Det skal også opprettes et europeisk register over kjøretøy som er tillatt tatt i bruk. Dette registeret administreres av det Europeiske jernbanebyrået (ERA). Det framgår av § 33 hva dette registeret skal inneholde.10

Det skal også opprettes et infrastrukturregister som skal angi hovedegenskapene for hvert aktuelle delsystem eller del av et delsystem og sammenhengen med de egenskaper som er fastsatt i henhold til de relevante TSIene. Hvilke opplysninger dette er vil framgå av TSIene.

Et eget typeregister vil angi hvilke typer kjøretøy som har tillatelse, og hvilke egenskaper disse kjøretøytypene har. Dette vil gjøre det enklere for jernbaneforetak og andre å anskaffe kjøretøy som oppfyller deres ønskede ytelsesnivå og samtidig få en smidig tillatelsesprosess i medhold av § 28.

FOR-2011-04-11-389: FORSKRIFT OM SIKKERHETSSTYRING FOR JERNBANEVIRKSOMHETER PÅ DET NASJONALE JERNBANENETTET (SIKKERHETSSTYRINGSFORSKRIFTEN)

Hjemmel: Fastsatt av Statens jernbanetilsyn 11. april 2011 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 6, jf. forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften) § 1-3 ellevte ledd.

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 37 (direktiv 91/440/EØF endret ved direktiv 2001/12/EF og direktiv 2004/51/EF), nr. 41a (direktiv 95/18/EF endret ved direktiv 2001/13/EF) og nr. 42e (direktiv 2004/49/EF endret ved direktiv 2009/149/EF).
Endringer: Endret ved forskrifter 19 aug 2011 nr. 851, 10 des 2014 nr. 1578.

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1-1. Virkeområde

Forskriften gjelder for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet.

§ 1-2. Formål

Formålet med denne forskriften er at jernbanevirksomheten skal arbeide systematisk og proaktivt slik at det etablerte sikkerhetsnivået på jernbanen opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres, samt at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser unngås.

§ 1-3. Definisjoner

I forskriften her forstås med:

a) alvorlig jernbanehendelse: en uønsket hendelse som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en jernbaneulykke,

b) barrierer: tekniske, operasjonelle, organisatoriske eller andre planlagte og iverksatte tiltak som har til hensikt å bryte en identifisert uønsket hendelseskjede,

c) infrastrukturforvalter: ethvert organ eller foretak som er ansvarlig særlig for å opprette og vedlikeholde jernbaneinfrastrukturen eller deler av denne som angitt i direktiv 91/449/EØF artikkel 3; dette kan også omfatte forvaltning av kontroll- og sikkerhetssystemer for jernbaneinfrastrukturen. Infrastrukturforvalters oppgaver på et nett eller en del av et nett kan tildeles forskjellige organer eller foretak,

d) jernbaneforetak: jernbaneforetak som definert i fordelingsforskriften, og ethvert annet offentlig eller privat foretak, hvis virksomhet er å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, og som forplikter seg til å sørge for trekkraften; dette gjelder også foretak som bare sørger for trekkraften,

e) jernbanehendelse: enhver annen uønsket hendelse enn en jernbaneulykke, som har sammenheng med

jernbanedriften, og som innvirker på sikkerheten,

f) jernbanesystem: de samlede delsystemene for strukturelle og funksjonelle områder som fastsatt i direktiv 96/48/EFog 2001/16/EF, samt forvaltningen og driften av systemet som helhet,

g) jernbaneulykke: en uønsket eller utilsiktet plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser som har skadelige følger, herunder som medfører at noen dør eller blir alvorlig skadet, som medfører betydelig skade på jernbanemateriell, på jernbaneinfrastruktur, på eiendom utenfor jernbanen eller på miljø, og alle andre lignende ulykker,

h) jernbanevirksomhet: virksomhet som driver gods- og/eller persontransport, jernbaneinfrastruktur og/eller trafikkstyring,

i) risikoakseptkriterier:kriterier som legges til grunn for beslutning om akseptabel risiko,

j) risikoanalyse:systematisk bruk av all tilgjengelig informasjon for å identifisere farer og estimere risiko,

k) risikoevaluering:prosess for å sammenligne beskrevet eller beregnet risiko med gitte risikoakseptkriterier,

l) risikovurdering: den samlede prosessen som omfatter en risikoanalyse og en risikoevaluering,

m) sikkerhetsstyring: systematiske tiltak en organisasjon iverksetter for å oppnå, opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivå i overensstemmelse med fastlagte mål,

n) sikkerhetsstyringssystem:organisasjon og systemer opprettet av en infrastrukturforvalter eller et jernbaneforetak med henblikk på sikker forvaltning av deres virksomhet.

KAPITTEL 2. OVERORDNEDE KRAV TIL SIKKERHETSSTYRING

§ 2-1. Overordnet ansvar for sikkerhet

Jernbanevirksomheten har ansvaret for en sikker drift av sin del av jernbanesystemet og kontroll på risikoer der disse oppstår i jernbanesystemet. Jernbanevirksomheten har plikt til å iverksette nødvendig risikohåndtering, og der det er relevant, samarbeide med de øvrige virksomhetene i jernbanesystemet.

§ 2-2. Krav om sikkerhetsstyring

Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomheten som drives med det formål at det etablerte sikkerhetsnivået på jernbanen opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres.

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

§ 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.

KAPITTEL 3. SYSTEM FOR SIKKERHETSSTYRING

§ 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 jernbanevirksomheters 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.

§ 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.

§ 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.

KAPITTEL 4. LEDELSENS ANSVAR

§ 4-1. Ledelsens ansvar

Den øverste ledelsen har ansvaret for at sikkerhetsstyringssystemet er vedtatt, dokumentert og etterlevd. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at sikkerhetsstyringssystemet kontinuerlig forbedres.

§ 4-2. Sikkerhetspolitikk

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide en dokumentert sikkerhetspolitikk. Sikkerhetspolitikken skal:

a) angi prinsipper for arbeidet med sikkerheten,
b) være formålstjenlig som et rammeverk for etablering og gjennomgåelse av sikkerhetsmål,
c) være innarbeidet på alle nivåer i jernbanevirksomheten og
d) være formidlet til alle som arbeider for eller på vegne av jernbanevirksomheten.

§ 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.

§ 4-4. 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.

§ 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.

§ 4-6. Informasjonsoverføring

Den øverste ledelsen har ansvaret for at det er utformet et system for informasjonsoverføring mellom de ulike nivåer og funksjoner i virksomheten, samt med andre jernbanevirksomheter i den grad det er relevant, slik at kunnskap om forhold av betydning for arbeidet med sikkerheten formidles til og behandles på relevant nivå.

§ 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 ulykkessituasjoner 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 krisesituasjoner 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.

§ 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) oppfølgingstiltak etter ledelsens tidligere gjennomgåelser.

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

KAPITTEL 5. RESSURSSTYRING

§ 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.

§ 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.

§ 5-4. Sikkerhetsmessig tilrettelegging av arbeidsmiljøet

Jernbanevirksomheten skal tilrettelegge arbeidsmiljøet for mestring av arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten.

KAPITTEL 6. RISIKOVURDERINGER

§ 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.

§ 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. Jernbanevirksomheten skal gjennomføre nødvendige tiltak for håndtering av risikoer iden-

tifisert i risikovurderinger, eventuelt i samarbeid med andre jernbanevirksomheter og/eller tredjeparter. Ved endringer i forutsetninger eller avgrensninger av risikovurderinger, eller når det foreligger annen ny kunnskap av betydning for vurderingene, skal risikovurderingene oppdateres.

Jernbanevirksomheten skal ha oversikt over utførte risikovurderinger, samt deres gyldighetsstatus, forutsetninger og avgrensninger. Det skal sikres samsvar mellom vurderinger som utfyller eller bygger på hverandre.

KAPITTEL 7. MÅLING, OPPFØLGING OG FORBEDRING

§ 7-1. Revisjoner

Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av sitt sikkerhetsstyringssystem for å vurdere om det er tilfredsstillende dokumentert og etterlevd og om det tilfredsstiller krav i jernbanelovgivningen.

Jernbanevirksomhetene skal systematisk gjennomføre revisjoner av leverandører for å vurdere om leverandører overholder krav i eller i medhold av avtaler.

Revisjoner skal gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk, vedtatte revisjonsprogrammer og på en måte som ivaretar objektivitet og uavhengighet.

§ 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.

§ 7-3. Beredskapsøvelser

Jernbanevirksomheten skal regelmessig gjennomføre øvelser for å verifisere at beredskapen fungerer etter sin hensikt.

Jernbanevirksomhetene skal samordne slike øvelser i den grad det er nødvendig.

§ 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.

KAPITTEL 8. SIKKERHETSINDIKATORER OG ÅRLIG RAPPORTERING

§ 8-1. Årlig rapportering

Jernbanevirksomheten skal årlig rapportere felles sikkerhetsindikatorer, jf. vedlegg I til denne forskriften, til Statens jernbanetilsyn. Rapporteringen skjer på den form og innen den frist Statens jernbanetilsyn bestemmer.

Jernbanevirksomheten skal utarbeide en årlig sikkerhetsrapport om foregående kalenderår. Sikkerhetsrapporten skal sendes Statens jernbanetilsyn innen 30. juni og på den form Statens jernbanetilsyn bestemmer. Sikkerhetsrapporten skal inneholde følgende:

a) opplysninger om virksomhetens oppfyllelse av egne sikkerhetsmål samt resultatene av sikkerhetsplanene,

b) opplysninger om de felles sikkerhetsindikatorene fastsatt i vedlegg I til denne forskriften dersom dette er relevant for den aktuelle virksomheten,

c) resultatene av revisjoner og revisjoner av leverandører og

d) merknader om mangler og funksjonssvikt ved virksomheten som kan være relevant for Statens jernbanetilsyn.

KAPITTEL 9. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 9-1. Unntak fra forskriften

Statens jernbanetilsyn kan i det enkelte tilfellet gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige grunner tilsier det og dette ikke er i strid med internasjonale avtaler som Norge har inngått.

§ 9-2. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. juli 2011.

§ 9-3. Endringer i andre forskrifter

I forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) gjøres følgende endringer: - - -

VEDLEGG I. FELLES SIKKERHETSINDIKATORER

Felles sikkerhetsindikatorer som sikkerhetsmyndighetene, definert i artikkel 3 bokstav g), skal gi årlig underretning om.

Eventuell underretning om indikatorer knyttet til virksomheten nevnt i artikkel 2 nr. 2 bokstav a) og b) bør gis separat.

Dersom det oppdages nye fakta eller feil etter at rapporten er framlagt, skal indikatorene for et bestemt år endres eller korrigeres av sikkerhetsmyndigheten ved første egnede anledning, og senest i den nærmest påfølgende årsrapport.

Felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorene og felles metoder for beregning av de økonomiske konsekvensene av ulykker er fastsatt i tillegget.

1. Indikatorer knyttet til ulykker

1.1. Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall alvorlige ulykker og fordeling på følgende ulykkestyper:

- kollisjon mellom tog og jernbanekjøretøy,
- kollisjon mellom tog og hindring i frittromsprofilen,
- togavsporing,
- ulykker på planoverganger, herunder ulykker der fotgjengere er innblandet, og en ytterlige fordeling for de fem planovergangstypene definert i nr. 6.2,
- personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse, unntatt selvmord og selvmordsforsøk,
- brann i rullende materiell,
- annet.

Enhver alvorlig ulykke skal rapporteres under den primære ulykkestypen, også selv om følgene av den sekundære ulykken er mer alvorlige (f.eks. avsporing etterfulgt av brann).

1.2. Samlet og relativt (per togkilometer) antall alvorlig skadede eller omkomne personer etter ulykkestype, inndelt i følgende personkategorier:

- passasjerer (også i forhold til samlet antall passasjerkilometer og passasjertogkilometer),
- ansatt eller entreprenør,
- bruker av planovergang,
- uvedkommende,
- annen person som befinner seg på en perrong,
- annen person som ikke befinner seg på en perrong,

2. Indikatorer knyttet til farlig gods

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall ulykker i forbindelse med transport av farlig gods med jernbane, inndelt i følgende kategorier:

- ulykker der minst ett jernbanekjøretøy som transporterer farlig gods, som definert i tillegget, er innblandet,
- antall slike ulykker med utslipp av farlig gods.

3. Indikatorer knyttet til selvmord

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall selvmord og selvmordsforsøk.

4. Indikatorer knyttet til tilløp til ulykker

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall tilløp til ulykker og fordeling på følgende typer tilløp til ulykker:

- skinnebrudd,
- solslyng og andre sporgeometriske feil,
- signalfeil,
- passering av stoppsignal med påfølgende passering av et farepunkt,
- passering av stoppsignal uten påfølgende passering av et farepunkt,
- hjulbrudd på rullende materiell i trafikk,
- akselbrudd på rullende materiell i trafikk.

Alle tilløp skal rapporteres, både de som fører til ulykker og de som ikke gjør det. (Et tilløp som fører til en alvorlig ulykke skal også rapporteres under indikatorer knyttet til tilløp; et tilløp som ikke fører til en alvorlig ulykke skal bare rapporteres under indikatorer knyttet til tilløp).

5. Indikatorer for beregning av økonomiske konsekvenser av ulykker

Samlet og relativ (i forhold til togkilometer) kostnad i euro:

- antall dødsfall og alvorlige skader multiplisert med verdien av å forebygge et dødsfall eller en alvorlig skade,
- kostnad ved miljøskader,
- kostnad ved materiell skade på rullende materiell eller infrastruktur,
- kostnad ved forsinkelser som følge av ulykker.

Sikkerhetsmyndighetene skal rapportere de økonomiske konsekvensene av alvorlige ulykker.

Verdien av å forebygge et dødsfall eller en alvorlig skade er den verdien samfunnet tillegger forebygging av et dødsfall eller en alvorlig skade, og skal som sådan ikke utgjøre en referanse for erstatning mellom parter som er involvert i en ulykke.

6. Indikatorer knyttet til infrastrukturens tekniske sikkerhet og gjennomføringen av denne

6.1.

Prosentandel spor med automatisk togkontroll i drift, og prosentandelen togkilometer med systemer for automatisk togkontroll om bord på toget, der disse systemene omfatter:

- varsling,
- varsling og automatisk stopp,
- varsling og automatisk stopp og punktvis hastighetsovervåking,
- varsling og automatisk stopp og kontinuerlig hastighetsovervåking,

6.2. Antall planoverganger (samlet, per linjekilometer og sporkilometer) etter følgende fem typer:

a) planoverganger med passiv sikring

b) planoverganger med aktiv sikring:

1. manuell,
2. automatisk varsling for veifarende,
3. automatisk sikring for veifarende,
4. sikring mot skinnegangen.

TILLEGG

Felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorene og felles metoder for beregning av de økonomiske konsekvensene av ulykker

1. Indikatorer knyttet til ulykker

1.1.

«alvorlig ulykke», ulykke der minst ett jernbanekjøretøy i bevegelse er innblandet, og som fører til at minst én person omkommer eller blir alvorlig skadet, eller til betydelig skade på materiell, spor, andre anlegg eller miljøet, eller omfattende trafikkforstyrrelser, unntatt ulykker i verksteder, lagre og depoter.

1.2.

«betydelig skade på materiell, spor, andre anlegg eller miljøet», skade til en verdi av minst 150 000 euro.

1.3.

«omfattende trafikkforstyrrelser», togtrafikken på en hovedjernbanelinje innstilles i minst seks timer.

1.4.

«tog», ett eller flere jernbanekjøretøyer som trekkes av ett eller flere lokomotiver eller skinnegående motorvogner, én skinnegående motorvogn som kjører alene under et bestemt nummer eller en bestemt betegnelse fra et fast startpunkt til et fast sluttpunkt, herunder et lokomotiv som kjører alene.

1.5.
«kollisjon mellom tog og jernbanekjøretøy», en frontkollisjon, en kollisjon bakfra eller en sidekollisjon mellom en del av et tog og en del av et annet tog eller jernbanekjøretøy, eller med rullende materiell under skifting.

1.6.
«kollisjon mellom tog og hindring i frittromsprofilen», en kollisjon mellom en del av et tog og gjenstander som er fastmontert eller befinner seg i eller nær sporet (unntatt ved planoverganger dersom de er mistet av kryssende kjøretøy eller bruker), herunder kollisjon med kjøreledninger.

1.7.
«togavsporing», ethvert tilfelle der minst ett hjul på et tog sporer av.

1.8.
«ulykke ved planovergang», ulykke ved planoverganger som involverer minst ett jernbanekjøretøy og ett eller flere kryssende kjøretøyer, andre kryssende brukere, f.eks. fotgjengere, eller gjenstander som midlertidig befinner seg i eller nær sporet dersom de er mistet av kryssende kjøretøy/bruker.

1.9.
«personulykke forårsaket av rullende materiell i bevegelse», ulykker der én eller flere personer enten er truffet av et jernbanekjøretøy eller av en gjenstand som er festet til eller har løsnet fra kjøretøyet. Dette omfatter personer som faller fra jernbanekjøretøyer samt personer som faller eller som blir truffet av løse gjenstander når de reiser med kjøretøyer.

1.10.
«brann i rullende materiell», brann og eksplosjoner som inntreffer i et jernbanekjøretøy (herunder lasten) underveis fra avgangsstasjonen til bestemmelsesstedet, herunder når det står stille på avgangsstasjonen, ankomststedet eller på et stopp underveis samt under rangering.

1.11.
«annen (ulykke)», enhver annen ulykke enn en kollisjon mellom et tog og et jernbanekjøretøy, en kollisjon mellom et tog og hindring i frittromsprofilen, togavsporing, ulykke ved planovergang, en personulykke forårsaket av rullende materiell i bevegelse samt brann i rullerende materiell.

1.12.
«passasjer», enhver person, unntatt togpersonalet, som reiser med jernbane; i ulykkesstatistikken medregnes passasjerer som forsøker å stige på eller av et tog i bevegelse.

1.13.
«ansatt eller underleverandør», enhver person som har ansettelse i forbindelse med en jernbane og som er i tjeneste på ulykkestidspunktet, herunder underleverandørers ansatte, underleverandører som er selvstendig

næringsdrivende, togpersonalet og personer som håndterer rullende materiell og infrastrukturanlegg.

1.14.

«bruker av planovergang», enhver person som benytter planovergangen til å krysse jernbanelinjen ved bruk av ethvert transportmiddel eller til fots.

1.15.

«uvedkommende», enhver person som befinner seg ulovlig på jernbaneanlegg, med unntak av brukere av planovergang.

1.16.

«annen person som befinner seg på en perrong», enhver person som befinner som seg på en perrong som ikke er definert som «passasjer», «ansatt eller underleverandør», «bruker av planovergang», «annen person som ikke befinner seg på en perrong» eller «uvedkommende».

1.17.

«annen person som ikke befinner seg på en perrong», enhver person som ikke befinner som seg på en perrong som ikke er definert som «passasjer» «ansatt eller underleverandør», «bruker av planovergang», «annen person som befinner seg på en perrong» eller «uvedkommende».

1.18.

«dødsfall (omkommet person)», en person som omkommer umiddelbart eller som dør innen 30 dager som følge av en ulykke, unntatt selvmord.

1.19.

«alvorlig skade (alvorlig skadet person», en skadet person som innlegges på sykehus i mer enn 24 timer som følge av en ulykke, unntatt selvmordsforsøk.

2. Indikatorer knyttet til farlig gods

2.1.

«ulykke i forbindelse med transport av farlig gods», en ulykke eller hendelse som skal rapporteres i henhold til RID( )/ADR avsnitt 1.8.5.

2.2.

«farlig gods», de stoffer og gjenstander som det er forbudt å transportere i henhold til RID, eller som bare kan transporteres på vilkårene fastsatt i RID.

3. Indikatorer knyttet til selvmord

3.1.

«selvmord», en handling der en person forsettlig skader seg selv med døden til følge, slik det er registrert og

klassifisert av vedkommende nasjonale myndighet.

3.2.

«selvmordsforsøk» en handling der en person forsettlig skader seg selv med alvorlig skade til følge.

4. Indikatorer knyttet til tilløp til ulykker

4.1.

«skinnebrudd», alle skinner som er delt i to eller flere deler, eller alle skinner der en del av metallet har løsnet og skaper et hull i kjøreflaten som er mer enn 50 mm langt og mer enn 10 mm dypt.

4.2.

«solslyng eller annen sporgeometrisk feil», enhver feil relatert til løpet og geometrien i skinnene og som krever at sporet stenges eller umiddelbar reduksjon av tillatt hastighet.

4.3.

«signalfeil», enhver teknisk feil i et signalsystem (enten i infrastruktur eller på rullende materiell) som resulterer i et mindre restriktivt signal enn det som kreves.

4.4.

«passering av stoppsignal med påfølgende passering av et farepunkt», alle tilfeller der noen del av et tog kjører lenger enn tillatt og kjører lenger enn farepunktet.

4.5.

«passering av stoppsignal uten påfølgende passering av et farepunkt», alle tilfeller der noen del av et tog kjører lenger enn tillatt, men ikke kjører lenger enn farepunktet.

Å kjøre lenger enn tillatt som nevnt i nr. 4.4 og 4.5 betyr å passere

- lys- eller semaforsignaler ved sporet som med farge eller stilling signaliserer fare, eller en stoppordre på linjer der automatisk togkontroll ikke er i drift,
- sluttpunktet i en sikkerhetsrelatert kjøretillatelse gitt gjennom automatisk togkontroll,
- et bestemt punkt som er meddelt gjennom en muntlig eller skriftlig tillatelse fastsatt i forskrift,
- stoppskilter (ikke sporstoppere) eller håndsignaler.

Tilfeller der et kjøretøy uten trekkvogn eller et ubemannet tog kjører forbi et stoppsignal, omfattes ikke. Tilfeller der signalet av en eller annen grunn ikke signaliserer fare tidsnok til at togføreren kan stoppe toget før signalet, omfattes ikke.

Sikkerhetsmyndigheter kan rapportere om de fire tilfellene der toget kjører lenger enn tillatt, som angitt i ovennevnte strekpunkter, hver for seg, men de skal framlegge minst én samleindikator som inneholder opplysninger om alle fire tilfellene.

4.6.

«hjulbrudd på rullende materiell i trafikk», et brudd som har innvirkning på hjulet og som skaper en risiko for ulykke (avsporing eller kollisjon).

4.7.

«akselbrudd på rullende materiell i trafikk», et brudd som har innvirkning på akselen og som skaper en risiko for ulykke (avsporing eller kollisjon).

5. Felles metoder for beregning av økonomiske konsekvenser av ulykker

5.1. Verdien av å forhindre et dødsfall eller en alvorlig skade (VPC) består av

1. Egenverdien av sikkerhet: Verdien av betalingsviljen basert på undersøkelser av oppgitte preferanser gjennomført i de medlemsstatene denne verdien får anvendelse.
2. Direkte og indirekte økonomiske kostnader: anslag over kostnadene beregnet i medlemsstatene som består av
   - » kostnader ved medisinsk behandling og rehabilitering,
   - » saksomkostninger, kostnader til politi, kostnader ved privat etterforskning av kollisjonen, kostnader ved redningstjeneste og administrative kostnader ved forsikring,
   - » produksjonstap: den verdien samfunnet setter på varer og tjenester som kunne ha blitt produsert av personen dersom ulykken ikke hadde inntruffet.

Ved beregning av kostnadene ved ulykker skal dødsfall og alvorlige skader beregnes hver for seg (verdien av å forebygge et dødsfall er forskjellig fra verdien av å forebygge en alvorlig skade).

5.2. Felles prinsipper for fastsettelse av egenverdien av sikkerhet og direkte/indirekte økonomiske kostnader:

For egenverdien av sikkerhet skal vurderingen av hvorvidt tilgjengelige estimater er egnet eller ikke, bygge på følgende betraktninger:

- estimatene skal være basert på et system for vurdering av redusert risiko for dødsfall i transportsektoren etter metoden som bygger på verdien av betalingsvilje i henhold til oppgitte preferanser,
- det utvalg av respondenter som benyttes for å fastsette verdiene, skal være representativt for den berørte befolkningen. Utvalget skal særlig gjenspeile fordelingen på alder/inntekt i tillegg til andre relevante sosioøkonomiske/demografiske kjennetegn ved befolkningen,
- metode for å finne fram til verdien av betalingsvilje: spørreundersøkelsen skal være utformet slik at spørsmålene er entydige/meningsfulle for respondentene.

Verdien av direkte og indirekte kostnader skal fastsettes på grunnlag av de faktiske samfunnskostnadene.

5.3. Definisjoner

5.3.1.

«kostnad ved miljøskade», kostnader som skal bæres av jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger, fastsatt på grunnlag av deres erfaring, for å bringe det skadede området tilbake til den stand det var i før jernbaneulykken.

5.3.2.

«kostnad ved materiell skade på rullende materiell eller infrastruktur», kostnaden ved å framskaffe nytt rullende materiell eller ny infrastruktur som har samme funksjonalitet og tekniske parametere som det som ble uopprettelig skadet, og kostnaden ved å tilbakeføre rullende materiell eller infrastruktur som kan repareres til den stand det/den var i før ulykken, som jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal beregne på grunnlag av sin erfaring, herunder kostnader knyttet til leie av rullende materiell som erstatning for det som er skadet.

5.3.3.

«kostnad ved forsinkelser som følge av ulykker», pengeverdien av forsinkelser for brukerne av jernbanetransport (passasjerer og fraktforetak) som følge av ulykker, beregnet ut fra følgende modell:

V_T	=	Den pengemessige verdien av innspart reisetid *Verdien av tid for en togpassasjer (per time)* VT_P = [VT for arbeidsreisende] * [Gjennomsnittlig prosentandel av arbeidsreisende per år] + [VT for andre passasjerer] * [Gjennomsnittlig prosentandel av andre passasjerer per år] VT_P målt i euro per passasjer per time «arbeidsreisende», en passasjer som reiser i forbindelse med yrkesmessig virksomhet, unntatt pendling. *Verdien av tid for et godstog (per time)* VT_F = [VT for godstog] * [(tonnkilometer)/(togkilometer)] VT_F måles i euro per tonn gods per time Gjennomsnittlig antall tonn gods som transporteres per tog per år = (tonnkilometer)/(togkilometer)
C_M	=	Kostnaden ved 1 minutts forsinkelse for et tog *Passasjertog* CM_P = K1 * (VT_P /60) * [(passasjer-km)/(tog-km)] Gjennomsnittlig antall passasjerer per tog per år = (passasjerkilometer)/(togkilometer) *Godstog* CM_F = K2 * (VT_F /60) Faktorene K_1 og K_2 ligger mellom verdien av tid og verdien av forsinkelse, beregnet gjennom preferanseundersøkelser, for å ta hensyn til at tap av tid som følge av forsinkelser oppfattes signifikant mer negativt enn normal reisetid. Kostnaden ved en ulykke = C_{MP} * (antall minutter forsinkelse for passasjertog) + C_{MF} * (antall minutter forsinkelse for godstog)

Virkeområdet for modellen

Kostnaden ved forsinkelser skal beregnes for alle alvorlige ulykker, på følgende måte:

- faktiske forsinkelser på jernbanelinjen der ulykken inntraff, målt på endestasjonen
- faktiske forsinkelser eller, om dette ikke lar seg beregne, beregnede forsinkelser på andre berørte linjer.

6. Indikatorer knyttet til infrastrukturens tekniske sikkerhet og gjennomføringen av denne

6.1.

«automatisk togkontroll», et system som bidrar til at signaler og fartsgrenser overholdes.

6.2.

«ombordsystemer», systemer som hjelper føreren med å respektere signalene langs linjen og inne i førerhuset og som dermed sørger beskyttelse mot farepunkter og overholdelse av fartsgrenser. Automatisk togkontroll om bord beskrives på følgende måte:

a) Varsling som varsler føreren automatisk.

b) Varsling og automatisk stopp: føreren varsles automatisk og toget stopper automatisk ved passering av stoppsignal.

c) Varsling og automatisk stopp og punktvis hastighetsovervåking: beskyttelse ved farepunkter, der «punktvis hastighetsovervåking» betyr overvåking av hastigheten på visse steder (fartskontroller) når toget nærmer seg et signal.

d) Varsling og automatisk stopp og kontinuerlig hastighetsovervåking: beskyttelse ved farepunkter og kontinuerlig overvåking av fartsgrensene på strekningen, der «kontinuerlig hastighetsovervåking» betyr kontinuerlig angivelse og overholdelse av høyeste tillatte målhastighet på alle delstrekninger av linjen.

Type d) anses som et system for automatisk hastighetsovervåking (ATP).

6.3.

«planovergang», et skjæringspunkt mellom en vei eller en overgang og jernbanen godkjent av infrastrukturforvaltningen og åpen for offentlig eller privat ferdsel. Overganger mellom perronger på stasjoner omfattes ikke, og heller ikke overganger over spor som bare kan brukes av ansatte.

6.4.

«vei», for ulykkesstatistikken, enhver offentlig eller privat vei, gate eller landevei, herunder tilstøtende gangveier og sykkelstier.

6.5.

«overgang», enhver strekning, unntatt en vei, som er ment for ferdsel av mennesker, dyr, kjøretøyer eller maskiner.

6.6.

«planovergang med passiv sikring», en planovergang uten noen form for varslingssystem eller sikring som aktiveres når det er utrygt for brukeren å krysse overgangen.

6.7.

«planovergang med aktiv sikring», planovergang der kryssende brukere beskyttes mot eller varsles om et tog som nærmer seg ved at innretninger aktiveres når det ikke er trygt for brukerne å benytte overgangen.

- Sikring i form av fysiske innretninger omfatter:
- halve eller hele bommer,
- porter.
- Varsling i form av fastmontert utstyr ved planoverganger:
- synlige innretninger: lys,
- hørbare innretninger: klokker, horn, sirener osv.

Planovergang med aktiv sikring klassifiseres som:

a) Manuell: en planovergang der sikring eller varsling for veifarende aktiveres manuelt av en jernbaneansatt.

b) Automatisk varsling for veifarende: en planovergang der varslingen for veifarende aktiveres av toget som nærmer seg.

c) Automatisk sikring for veifarende: en planovergang der sikringen for veifarende aktiveres av toget som nærmer seg. Dette skal omfatte en planovergang med både sikring og varsling for veifarende.

d) Sikring mot skinnegangen: en planovergang der et signal eller annet togsikringssystem lar toget fortsette når planovergangen er fullstendig sikret for veifarende og ingen er i ferd med å krysse sporet.

7. Definisjoner av målenheter

7.1.

«togkilometer», målenheten som betegner et togs bevegelse over én kilometer. Avstanden som benyttes, er om mulig den faktisk tilbakelagte avstanden; ellers benyttes jernbanenettets standardavstand mellom opprinnelses- og bestemmelsesstedet. Bare avstanden på innberettende medlemsstats nasjonale territorium tas med i beregningen.

7.2.

«passasjerkilometer», målenheten som betegner transporten av én passasjer med jernbane over en avstand på én kilometer. Bare avstanden på innberettende medlemsstats nasjonale territorium tas med i beregningen.

7.3.

«linjekilometer», lengden målt i kilometer på medlemsstatenes jernbanenett, der omfanget er fastsatt i artikkel 2. Ved flersporede jernbanelinjer skal bare avstanden mellom opprinnelses- og bestemmelsesstedet medregnes.

7.4.

«sporkilometer», lengden målt i kilometer på medlemsstatenes jernbanenett, der omfanget er fastsatt i artikkel 2. Ved flersporede jernbanelinjer skal hvert spor medregnes.»

KOMMENTARER TIL SIKKERHETSSTYRINGSFORSKRIFTEN

Sikkerhetsstyringsforskriften implementerer direktiv 2004/49/EF (jernbanesikkerhetsdirektivet) artikkel 9 og vedlegg III krav til sikkerhetsstyringssystemer og artikkel 5 og vedlegg I om felles sikkerhetsindikatorer. Tilsynet har i så stor grad som mulig benyttet direktivets ordlyd direkte i forskriften. I tillegg har tilsynet også ansett det som nødvendig å utdype kravene noe mer enn direktivet. Dette gjelder for eksempel på områder som barrierer, ledelsens gjennomgåelse, leverandørstyring og beredskap.

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

Til § 1-1. Virkeområde

I forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften) er det nasjonale jernbanenettet definert som "den jernbaneinfrastruktur som er beregnet på persontransport og/eller godstransport som forvaltes av Jernbaneverket som infrastrukturforvalter". Dette vil omfatte hovedspor og sidespor som Jernbaneverket forvalter på vegne av staten.

Til § 1-2. Formål

Formuleringen "det etablerte sikkerhetsnivået på jernbanen opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres" innebærer ikke at jernbanevirksomheten fritas for å arbeide med en kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Formuleringen innebærer at jernbanevirksomheten kontinuerlig må vurdere på hvilke områder behovet for forbedring av sikkerheten er størst.

Til § 1-3. Definisjoner

Bokstav f) jernbanesystem: Delsystemene er delt inn i strukturelle og funksjonelle delsystemer.

De strukturelle delsystemene er:

- infrastruktur
- energi
- styring, kontroll og signal langs sporet,
- styring, kontroll og signal om bord,
- rullende materiell.

De funksjonelle delsystemene er:

- trafikkstyring og drift
- vedlikehold
- telematikkapplikasjoner for person- og godstransport.

Delsystemene fremgår av vedlegg II til forskrift 16. juni 2010 nr. 820 om samtrafikkevne i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften).

Bokstav i) risikoakseptkriterier er grenseverdien mellom akseptabel og uakseptabel risiko.
Bokstav k) risikoevaluering: Definisjonen fremgår i NS 5814. Prosessen inkluderer også identifisering og dokumentasjon av risikoreduserende tiltak og anbefalinger.

KAPITTEL 2. OVERORDNEDE KRAV TIL SIKKERHETSSTYRING

Til § 2-1 Overordnet ansvar for sikkerhet

For å kunne ha oversikt over når det er relevant å samarbeide med de øvrige jernbanevirksomhetene, må grensesnittet mot de øvrige jernbanevirksomhetene kartlegges i risikovurderinger.

Til § 2-2. Krav om sikkerhetsstyring

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at akseptabel risiko og sikkerhetsmål oppnås gjennom styring av alle forhold i organisasjonen som kan ha betydning for sikkerheten. Sikkerhetsstyring omfatter systematiske aktiviteter for å oppnå og opprettholde et sikkerhetsnivå i overensstemmelse med de mål og krav en jernbanevirksomhet har etablert. I dette arbeidet inngår også arbeidet med å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået og i den grad det er nødvendig forbedre sikkerhetsnivået. Det vises i den forbindelse til kommentaren til § 1-2. Sikkerhetsstyring er en aktivitet som er integrert i øvrige aktiviteter i virksomheten. Risikobasert sikkerhetsstyring er proaktivt sikkerhetsarbeid som forutsetter at det iverksettes tiltak før en jernbaneulykke inntreffer. For en utdypende forklaring av begrepene "jernbaneulykke" vises det til tilsynets veiledning om presisering av begrepene jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse og jernbanehendelse på tilsynets hjemmeside.

Sikkerhetsstyringen omfatter eksempelvis:

- ledelse
- organisering
- roller og ansvar
- målstyring
- kompetansestyring
- opplæring
- interne rutiner og prosedyrer
- risikovurderinger
- oppfølging av myndighetskrav
- leverandørstyring
- avviksbehandling
- oppfølging av uønskede hendelser
- revisjoner.

Annet ledd:

Bestemmelsen innebærer at sikkerhetsstyringen er en del av driften av jernbanevirksomheten og kan være integrert i jernbanevirksomhetens styring for øvrig. At en oppgave settes ut til leverandører, fritar ikke jernbanevirksomheten for ansvaret knyttet til sikkerhetsstyringen av oppgaven. Det vises i den forbindelse til tilsynets veiledning om leverandørbruk på tilsynets hjemmeside.

Til § 2-3. Enkeltfeilprinsippet og barrierer

Det skal om mulig være etablert barrierer for å hindre at en enkelt feil utvikler seg til en jernbaneulykke.

Etablering av barrierer skal forebygge at enkeltfeil utvikler seg, ved at det benyttes f.eks. redundante systemer, ekstra overvåking, dobbeltsjekk e.l. Der det er nødvendig med flere barrierer skal disse fungere uavhengig av hverandre slik at øvrige barrierer fungerer som planlagt selv om enkelte barrierer feiler. Kravet om uavhengighet mellom barrierer skal øke systemets robusthet mot feil. Det kan være nødvendig å etablere rutiner for å oppdage skjulte feil i barrierefunksjoner.

Barrierer skal være identifisert gjennom systematisk kartlegging av risiko, jf. § 6-1.
Det følger av forskriftens systematikk at barrierer som er etablert for å hindre at enkeltfeil utvikler seg til en ulykke skal følges opp og vedlikeholdes.

Bestemmelsen gjelder alle jernbaneulykker, jf. definisjon i jernbaneundersøkelsesloven § 5, men det forventes at barrierer mot større ulykker gis høy prioritet.

Selv om større ulykker gis særlig oppmerksomhet, innebærer ikke det at mindre risikoforhold kan neglisjeres, jf. bla bestemmelser i §§ 6-1 og 6-2.

Personellet skal vite hvilke barrierer (av relevans for eget arbeidsområde) som er etablert for å hindre ulykker, og de skal vite betydningen av disse og hvordan man skal forholde seg hvis barrierene skulle falle bort.

Viktige prinsipper for barrierer:

- Tekniske barrierer bør prioriteres framfor menneskelige/operasjonelle barrierer, fordi de normalt har større pålitelighet.
- Barrierer som reduserer sannsynligheten for at en jernbaneulykke skal inntreffe, bør søkes prioritert framfor konsekvensreduserende barrierer.
- Det bør tydeliggjøres hvilke risikoer barrierene skal ivareta, og det bør settes krav til personellet, utstyret og systemene som ivaretar en barriere for å sikre at den fungerer som forutsatt.

Det vises for øvrig til tilsynets veiledning om bruk av barrierer for jernbanevirksomheter på tilsynets hjemmeside.

KAPITTEL 3. SYSTEM FOR SIKKERHETSSTYRING

Til § 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem

ERA har utarbeidet en veiledning om sikkerhetsstyringssystem. Se også tilsynets veiledning om sikkerhetsstyringssystem for mindre jernbanevirksomheter. Veiledningene finnes på tilsynets hjemmeside.

Annet ledd:

Sikkerhetsstyringssystemet må omfatte alle forhold som er en del av sikkerhetsstyringen, jf. kommentaren til § 2-2 første ledd. For å sikre at sikkerhetsstyringssystemet er hensiktsmessig å forholde seg til, er det viktig at det begrenses til de aktivitetene som jernbanevirksomheten faktisk utfører. Videre skal sikkerhetsstyringssystemet også være tilpasset virksomhetens størrelse, kunnskapsnivå og kompleksitet.

Tredje ledd:

Begrepet tredjeparter omfatter bl.a. veifarende, naboer, rettighetshavere, lokale myndigheter og utbyggere.

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav I inneholder vurderingskriterier om kontinuerlig forbedring av sikkerhetsstyringssystemet.

Fjerde ledd:

Jernbanevirksomheten skal sikre at leverandørene følger de samme styrings- og sikkerhetskrav som jernbanelovgivningen stiller til jernbanevirksomheten. Dette innebærer blant annet at jernbanevirksomheten må sikre at leverandøren arbeider i henhold til et sikkerhetsstyringssystem som sikrer en tilfredsstillende leveranse. Dette oppnås enten ved at leverandøren arbeider etter beskrivelsene i jernbanevirksomhetens styringssystem eller ved at jernbanevirksomheten har vurdert at leverandørens eget styringssystem er tilstrekkelig. Jernbanevirksomheten må sikre seg retten til å følge opp at styrings- og sikkerhetskravene blir fulgt i leverandørens arbeid, f.eks. gjennom avtaler. Dette innebærer f.eks. at leverandørens utførelse av arbeidsoppgaver må bygge opp under virksomhetens mål. Videre må leverandøren også innrette seg etter de risikoakseptkriterier som jernbanevirksomheten har fastsatt. Jernbanevirksomheten må videre sikre seg retten til å iverksette hensiktsmessige reaksjoner dersom leverandøren ikke overholder de krav som er satt.

Jf. også bestemmelser i forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav C som inneholder vurderingskriterier om leverandørstyring.

Femte ledd:

Infrastrukturforvalterens sikkerhetsarbeid må ta hensyn til andre jernbanevirksomheters risikobidrag og sikkerhetsstyring, slik at den samlede jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet drives med akseptabel risiko. At infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal omfatte bestemmelser som gjør det mulig for alle jernbaneforetak å drive i samsvar med krav i jernbanelovgivningen, samt krav i

og vilkår fastsatt i deres sikkerhetssertifikat, innebærer blant annet at jernbaneforetakene må få den faktainformasjon som er nødvendig for å kunne oppfylle kravene i jernbanelovgivningen. Som eksempel nevnes at infrastrukturforvalter vil være forpliktet til å gi jernbaneforetak faktainformasjon om infrastrukturens tilstand etter en jernbaneulykke eller jernbanehendelse slik at jernbaneforetaket er i stand til å gjennomføre en selvstendig vurdering av jernbanehendelsen og de bakenforliggende årsakene. Infrastrukturforvalter er derimot ikke forpliktet til å gi ut sine interne vurderinger av en jernbaneulykke eller jernbanehendelse etter denne bestemmelsen.

Til § 3-2. Dokumentasjon

Første ledd:

Dokumentasjonen i sikkerhetssystemet kan for eksempel struktureres som følger:

- overordnede krav og styringsbestemmelser (som f.eks. sikkerhetspolitikk, akseptkriterier og sikkerhetsmål),
- prosedyrer, planer og beskrivelser av tiltak,
- registreringer, rapporter, referater og avtaler.

Personellet må kjenne til hvilke dokumenter som er gyldige og nødvendige for å utføre arbeidsoppgaver de er pålagt. Dette gjelder også relevant personell hos leverandører.

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav E inneholder vurderingskriterier om dokumentasjon av sikkerhetsstyringssystemet.

Til § 3-3. Prosedyrer m.m.

Med bestemmelser menes her de utfyllende krav jernbanevirksomheten anser som nødvendig å utarbeide for å oppfylle kravene i jernbanelovgivningen. Med prosedyrer menes her fremgangsmåte for hvordan arbeidet faktisk skal utføres.

Som det fremgår av første ledd skal det utarbeides prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav O og P inneholder vurderingskriterier om nødvendige prosedyrer/framgangsmåter.

KAPITTEL 4. LEDELSENS ANSVAR

Til § 4-1. Ledelsens ansvar

Den øverste ledelsen må ta eierskap også i forhold til sikkerhetsstyringssystemet uavhengig av hvem som faktisk utarbeider det. Det er til enhver tid den øverste ledelsens ansvar å sørge for at systemet er hensiktsmessig og gyldig.

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav G inneholder vurderingskriterier om ledelsens kontroll.

Til § 4-2. Sikkerhetspolitikk

Sikkerhetspolitikken skal benyttes som grunnlag for fastlegging av sikkerhetsmål, jf. § 4-3 og risikoakseptkriterier, jf. § 4-4.

Bokstav a) og c) innebærer at sikkerhetspolitikken må utformes slik at den angir prinsipper og føringer som er anvendbare for og også kan kommuniseres til personell som utfører operativt arbeid.

Bokstav d) innebærer at sikkerhetspolitikken også skal formidles til personell hos leverandører som utfører arbeid av sikkerhetsmessig betydning.

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav J inneholder vurderingskriterier om sikkerhetspolitikk.

Til § 4-3. Sikkerhetsmål

Første ledd:

Utgangspunktet ved fastsettelse av sikkerhetsmålene er sikkerhetspolitikken jf. § 4-2 og risikoakseptkriteriene jf. § 4-4. Målene skal benyttes for å rettlede sikkerhetsarbeidet og foreta prioriteringer i sikkerhetsarbeidet. Målene skal også benyttes i arbeidet med å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået og i den grad det er nødvendig til forbedring av sikkerheten, jf. § 2-2 og kommentaren til denne bestemmelsen.

Videre skal målene benyttes i arbeidet med kontinuerlig forbedring av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 3-1 tredje ledd.

Annet ledd:

Jernbanevirksomhetens planer for hvordan sikkerhetsmålene skal oppnås bør minimum inneholde opplysninger om måten målene skal oppnås på, ressurser og tidsplaner for oppnåelse. Det følger av forskriftens systematikk at oppfyllelse av slike planer regelmessig skal etterprøves og resultater fra etterprøvingen skal inngå som en del av underlaget for ledelsens gjennomgåelse av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-8.

Se for øvrig også tilsynets veiledning om målstyring på tilsynets hjemmeside og forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav K som inneholder vurderingskriterier om mål og planer.

Til § 4-4. Risikoakseptkriterier

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at den øverste ledelsen i jernbanevirksomheten har fastlagt et nivå for akseptabel risiko, tilpasset den jernbanevirksomheten som drives. Akseptkriteriene skal være forankret i jernbanevirksomhetens sikkerhetspolitikk, jf. § 4-2. Akseptkriterier benyttes for å måle resultater av risikoanalyser, dvs. som beslutningskriterier i forbindelse med valg av løsning. Akseptkriterier kan enten være kvalitative eller kvantitative. Dersom risikoen overstiger jernbanevirksomhetens akseptkriterier, må det iverksettes tiltak for å bringe risikoen innenfor akseptkriteriene. Akseptkriteriene skal også bidra til at jernbanevirksomheten opprettholder og i den grad det er nødvendig forbedrer sitt etablerte sikkerhetsnivå, jf. § 2-2 og kommentaren til bestemmelsen.

Eiendom omfatter blant annet kjøretøy, jernbaneinfrastruktur og eiendom utenfor jernbanen som bygninger, anlegg, buskap mv. Begrepet miljø omfatter forurensning, vilt mv.

Tredje ledd:

Risiko som virksomheten representerer samlet sett omfatter både risiko som virksomheten blir utsatt for og utgjør.

Individrisiko omfatter blant annet enkeltrisiko for passasjerer, personell, inkludert leverandørers personell, brukere av planoverganger og personer som befinner seg på jernbanens område ulovlig. Lokale forhold kan omfatte forhøyet risiko for personer, eiendom og lokalt miljø.

Selv om risikoen for den samlede virksomheten er akseptabel, må det likevel sikres at det ikke eksisterer lokale risikoforhold som er uakseptabelt høye.

Femte ledd:

Risikoakseptkriterier angir grensen mellom det virksomheten mener er uakseptabel risiko og den risiko virksomheten aksepterer. Kriteriene bør være basert på erfaring, teoretisk kunnskap mv. som legges til grunn for beslutning om akseptabel risiko. Det vises til kommentarene til § 4-2 hvor det fremgår at sikkerhetspolitikken skal benyttes som grunnlag for fastsettelse av risikoakseptkriterier.

Til § 4-5. Klare ansvarsforhold

Første ledd:

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal fastlegge og gjøre ansvar og myndighetsforhold kjent på overordnet nivå, eksempelvis gjennom organisasjonskart. Videre skal ledelsen fastlegge og gjøre ansvar og myndighetsforhold knyttet til den enkelte oppgave kjent, f.eks. gjennom stillings- eller funksjonsbeskrivelser, beskrivelser av roller i prosesser og prosjekter eller gjennom arbeidsavtaler og ansvarskart. Alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikkerheten skal kjenne omfanget av eget ansvar og myndighet. Kravet innebærer at også stedfortrederfunksjoner skal defineres slik at det går klart frem hvilken myndighet stedfortreder har. Det må gjøres avtaler med leverandører eller på

annen måte sikres at ansvar og myndighet forankres hos den enkelte leverandør.

Annet ledd:

Alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikkerheten skal vite hvordan pålagte oppgaver skal gjennomføres.

Tydelige ansvars- og myndighetsforhold må være definert også for beredskapssituasjoner. Nærhets- og likhetsprinsippet bør vektlegges.

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav F inneholder vurderingskriterier om ansvarfordeling.

Til § 4-6. Informasjonsoverføring

Formålet med bestemmelsen er å sikre informasjonsflyten i jernbanevirksomheten og mellom jernbanevirksomheter slik at forhold av betydning for sikkerheten blir identifisert og behandlet på riktig nivå og i relevant jernbanevirksomhet. Som verktøy i denne sammenhengen vil det i mange tilfelle være hensiktsmessig å benytte fareregisteret som regulert i forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurderinger. Et annet verktøy er oversikt over kartlagte grensesnitt mot andre jernbanevirksomheter.

Til § 4-7. Beredskap

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav R inneholder vurderingskriterier om beredskap.

Første ledd:

Med nødsituasjoner menes minst alle jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser som jernbanevirksomheten kan utsettes for. Beredskapsanalyse er en analyse som omfatter identifisering av fare- og ulykkessituasjoner, etablering av dimensjonerende ulykkessituasjoner, etablering av funksjonskrav til beredskap og identifikasjon av tiltak for å dimensjonere beredskapen. Dersom det er hensiktsmessig kan beredskapsanalysen ta utgangspunkt i jernbanevirksomhetens eksisterende risikovurderinger. Det er ofte en fordel å integrere beredskapen i jernbanevirksomhetens sikkerhetsstyringssystem.

Annet og fjerde ledd:

Når det gjelder nødvendige tiltak i faresituasjoner og samordning av beredskapen med relevante offentlige myndigheter, vises det også til tilsynets veiledning om beredskap på tilsynets hjemmeside, særlig om forventet håndtering av nødssituasjon frem til politi/redningsetat er på plass.

Fjerde og femte ledd:

Det skal foreligge prosedyrer for samordning/koordinering av beredskapen.

Se også tilsynets veiledning om beredskap på tilsynets hjemmeside.

Til § 4-8. Ledelsens gjennomgåelse

Første ledd:

Dersom det er hensiktsmessig kan ledelsens gjennomgåelse gjennomføres på forskjellige organisasjonsnivåer for ulike virksomhetsområder el. Resultatene fra ledelsens gjennomgåelse på lavere nivå i organisasjonen skal i så fall inngå som en del av underlaget for ledelsens gjennomgåelse på overordnet nivå.

Det er viktig at ledelsens gjennomgåelse inneholder en samlet gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet (eventuelt det overordnede sikkerhetsstyringssystemet) for å skaffe seg et helhetsblikk. Det bør unngås å splitte opp ledelsens gjennomgåelse i flere adskilte møter med ulike tema slik at en mister den samlede oversikten.

Annet ledd:

Resultatene fra ledelsens gjennomgåelse skal være dokumentert og inngå i grunnlaget for arbeidet med kontinuerlig forbedring av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-1.

Se for øvrig tilsynets veiledning om ledelsens gjennomgåelse på tilsynets hjemmeside.

KAPITTEL 5. RESSURSSTYRING

Det vises til tilsynets veiledning for kompetansestyring på tilsynets hjemmeside.

Til § 5-1. Kompetansekrav

Hensikten med bestemmelsen er at jernbanevirksomheten skal etablere kompetansekrav som kan brukes i praktisk kompetansestyring. Det innebærer at de må være på et tilstrekkelig detaljert nivå til å kunne benyttes

- ved ansettelser,
- som underlag for å vurdere opplæringstiltak,
- som støtte ved valg av personell for utførelse av spesifikke arbeidsoperasjoner mv og
- som kriterier ved internrevisjoner for å måle overenstemmelse mellom faktisk kompetanse og krav.

Krav til kompetanse må omfatte krav til relevant teoretisk og praktisk utdanning, herunder spesialutdanning eller fagutdanning, kursing, arbeidserfaring, gjennomførte beredskapsøvelser, ferdigheter og personlige egenskaper osv. Kompetansekrav kan beskrives for stillinger eller funksjoner som omfatter flere arbeidsoppgaver som kan ha betydning for sikkerheten. Kravene skal i så fall omfatte alle arbeidsoppgavene og angi en naturlig sammenheng mellom krav knyttet til den enkelte arbeidsoppgave og kompetansekrav beskrevet for stillingen eller funksjonen som helhet. Kompetansekrav til stedfortreder i stillingen eller funksjonen kan begrenses i forhold til de arbeidsoppgaver stedfortreder faktisk får ansvaret for.

Bestemmelsen innebærer at virksomheten skal fastsette minimumskrav til kompetanse for personell hos leverandør. Alternativt kan virksomheten på annen måte forsikre seg om at leverandørens kompetansekrav

som et minimum møter de krav virksomheten selv har satt eller funnet nødvendig. Kompetansekrav for personell hos leverandør skal forankres, f.eks. gjennom avtale med leverandør. Alternativt kan det gjøres en dokumentert vurdering av leverandørenes egne kompetansekrav.

Til § 5-2. Kompetanse

Første ledd:

For å sikre at nødvendig kompetanse er tilgjengelig må jernbanevirksomheten kartlegge behov for, og beskrive krav til kompetanse knyttet til gjennomføring av hver arbeidsoppgave som kan ha betydning for sikkerheten. Jernbanevirksomheten skal ha tilgang til den kompetanse som er nødvendig for å drive innenfor akseptabel risiko, enten internt eller gjennom en leverandør.

Annet ledd:

Dersom oppgaver av betydning for sikkerheten blir satt ut til leverandør fordi kompetansen ikke finnes internt i jernbanevirksomheten, må jernbanevirksomheten likevel ha tilstrekkelig kompetanse internt til å kunne stille krav til den innleide kompetansen og til å kontrollere at leveranser er i samsvar med disse kravene.

Tredje ledd:

Jernbanevirksomheten skal ha oversikt over personellets behov for kompetanse i forhold til de arbeidsoppgaver som skal utføres, og sørge for at personellets kompetanse er tilstrekkelig for de oppgavene som utføres. Dersom personell mangler kompetanse, må jernbanevirksomheten sørge for at den opplæring som er nødvendig blir planlagt og gjennomført, jf. § 5-3. Jernbanevirksomheten skal undersøke om personellet har den kompetanse som er nødvendig for å utføre arbeidsoppgavene, f.eks. gjennom regelmessig prøving eller kvalifisering.

Til § 5-3. Opplæring

Første ledd:

Det er jernbanevirksomhetens ansvar å sørge for at behovet for kompetanse oppfylles gjennom planmessig opplæring tilpasset den enkelte stilling, funksjon eller oppgave. Videre skal jernbanevirksomheten sørge for at kompetansen vedlikeholdes gjennom en planmessig etteropplæring. Opplæringsprogrammer skal også omfatte regler for regelmessig undersøkelse av personellets kompetanse når dette er nødvendig. For enkelte arbeidsoppgaver med spesielt stor betydning for operativ sikkerhet er det fastsatt særskilte krav til opplæring i forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften). I tillegg finnes det krav til opplæring og utstedelse av førerbevis i forskrift 27. november 2009 nr. 1414 om sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (førerforskriften).

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav N inneholder vurderingskriterier om opplæring. Det vises også til tilsynets veiledning om kompetansestyring på tilsynets hjemmeside.

Annet ledd:

Jernbanevirksomheten har behov for å sikre seg rett til å gjennomgå og følge opp leverandørers program for opplæring og etteropplæring, f.eks. gjennom avtale med leverandør. Jernbanevirksomheten skal også sikre seg rett til å undersøke kompetansen til personell fra leverandøren som utfører oppgaver av betydning for sikkerheten hos jernbanevirksomheten. Dersom personell fra leverandør utfører arbeidsoppgaver med spesielt stor operativ betydning for sikkerheten, gjelder opplæringsforskriften også for dette personellet.

Til § 5-4. Sikkerhetsmessig tilrettelegging av arbeidsmiljøet

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at alle forhold legges til rette for at personellet kan utføre arbeidsoppgaver som kan ha betydning for sikkerheten slik disse er besluttet. Dette sammenfaller ikke nødvendigvis med kravene i arbeidsmiljøloven, da arbeidsmiljøloven har en annen hensikt og virkeområde enn denne forskrift. Bestemmelsen innebærer at jernbanevirksomheten skal stille til rådighet de ressurser, eksempelvis utstyr, lokaler, informasjon, tid og økonomiske ressurser mv. som er nødvendig for å utføre arbeidsoppgaven sikkerhetsmessig forsvarlig.

KAPITTEL 6. RISIKOVURDERINGER

Til § 6-1. Risikovurderinger

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav A, D og M inneholder vurderingskriterier om risikokontroll.

Første ledd:

Jernbanevirksomheten skal gjennom risikovurderinger vise at den driver innenfor akseptabel risiko ved å vise at farene jernbanevirksomheten innebærer eller kan forventes å bli eksponert for, håndteres på en slik måte at risikoen ligger på et akseptabelt nivå. Det er jernbanevirksomheten som må vurdere hva som er å anse som et akseptabelt nivå, jf. kommentaren til § 4-4.

Risikovurderinger skal gjennomføres før jernbanevirksomheten settes i gang, og deretter ved hver endring som kan påvirke risikonivået. Risikovurderinger skal derfor planlegges og gjennomføres ved blant annet anskaffelser, utbygginger og modifikasjoner, samt ved endring av etablerte krav eller ved endring av organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for sikkerheten.

Tredje ledd:

Jernbanevirksomheten må velge en metode og et omfang av vurderingene som på en tilfredsstillende måte sikrer at nye eller endrede eksponeringer for farer identifiseres og vurderes, herunder deres sannsynlighet og konsekvens. Ved utføring og oppdatering av vurderingene skal det brukes anerkjente fremgangsmåter og de beste tilgjengelige data. NS 5814– krav til risikovurderinger (sikkerhet) angir en anerkjent fremgangsmåte for risikovurdering.

Fjerde ledd:

Hensikten med og avgrensningen av risikovurderingen avgjør behovet for detaljeringsnivå i fareidentifiseringen. Dersom en risikovurdering omfatter kjøring av tog over en strekning, vil det eksempelvis forventes at punkter eller delstrekninger med svakere barrierer for sammenstøt eller lokale planoverganger med forhøyet risiko, identifiseres. Fareidentifisering på et slikt nivå vil være nødvendig dersom en slik analyse for eksempel skal kunne legges til grunn for strekningsopplæring av kjørende personale.

Femte ledd:

Dersom dataene som benyttes i risikovurderingen er beheftet med stor usikkerhet vil det være nødvendig å vurdere hvilke utslag små endringer i grunnlagsdata eller vurderinger vil bety (sensitivitetsvurdering). Dette vil være særlig nødvendig når risikoen ligger i grenseland mot uakseptabel risiko.

Sjette ledd:

I følge forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurdering skal metoden benyttes for alle endringer som anses vesentlige. Ved vurdering av om en endring er vesentlig eller ikke skal kriteriene i forskrift om felles sikkerhetsmetode for risikovurdering vedleggets artikkel 4, legges til grunn. Vurderingen skal i følge forskriften dokumenteres.

Til § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav A og D inneholder vurderingskriterier om risikokontroll.

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at risikovurderingenes gyldighetsområde og konklusjoner er fulgt opp, slik at beslutninger som fattes med støtte i risikovurderingene gir et sikkerhetsmessig akseptabelt resultat.

Jernbanevirksomheten må forsikre seg om at de risikovurderingene de baserer seg på, samt konklusjonene på disse er gyldige for de prosesser de inngår i.

Når det identifiseres tiltak for å redusere risiko som er identifisert som uakseptabel må det kunne påvises at risikoen er redusert til akseptabelt nivå etter at tiltak er gjennomført.

Annet ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at risikovurderinger som benyttes som beslutningsgrunnlag er gyldige. Beslutninger som er basert på risikovurderinger som er utdaterte eller har feilaktig grunnlag, kan bidra til å svekke sikkerheten til et uakseptabelt nivå.

Jernbanevirksomheten må vurdere om endringer som har skjedd siden risikovurderingen ble gjennomført påvirker gyldigheten til resultatene av vurderingen. Dersom det er tilfellet, må det gjøres en dokumentert

evaluering av i hvilken utstrekning risikovurderingen fremdeles kan benyttes som beslutningsgrunnlag.

Tredje ledd:

Hensikten med en oversikt er blant annet å sikre at forutsetninger jevnlig kan gjennomgås på en hensiktsmessig måte for å kontrollere om disse fortsatt er gyldige. Videre er hensikten at personell med arbeidsoppgaver på et bestemt område raskt kan skaffe seg oversikt over hvilke risikovurderinger som er utarbeidet på området.

Risikovurderinger som ikke lenger er gyldige, bør oppbevares for å sikre sporbarheten.

KAPITTEL 7. MÅLING, OPPFØLGING OG FORBEDRING

Til § 7-1. Revisjoner

Første ledd:

Revisjoner må omfatte hele sikkerhetsstyringssystemet, herunder jernbanevirksomhetens bestemmelser med tilhørende prosedyrer og tiltak. Ledelsen må ta stilling til hvor ofte revisjoner skal gjennomføres i forhold til virksomhetens art og det enkelte del-elements betydning. Under revisjoner skal sikkerhetsarbeidets faktiske gjennomføring sammenlignes med de bestemmelser, prosedyrer og tiltak som er besluttet i jernbanevirksomheten. Manglende samsvar med krav gitt i jernbanelovgivningen eller mellom utførelse og beslutninger skal behandles som avvik.

Resultater fra revisjoner skal inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-8.

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav S inneholder vurderingskriterier om revisjoner.

Annet ledd:

Jernbanevirksomheten må sikre seg rett til å revidere leverandørers gjennomføring av arbeidsoppgaver f.eks. gjennom avtale med leverandøren.

Tilsynet har utarbeidet en egen veiledning om interne revisjoner som finnes på tilsynets hjemmeside.

Til § 7-2. Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser

Tilsynet har utarbeidet en egen veiledning om presisering av begrepene jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse og jernbanehendelse som finnes på tilsynets hjemmeside.

Forskrift om metode for vurdering av sikkerhetssertifikat av 2. desember 2011 nr. 1177 vedlegg II bokstav Q inneholder vurderingskriterier om håndtering av ulykker og hendelser.

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at nødvendig informasjon om jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser er tilgjengelig slik at disse kan håndteres og informasjonen brukes til arbeidet med å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået og i den grad det er nødvendig til å forbedre sikkerheten, jf. § 2-1 og kommentaren til bestemmelsen.

Det skal klart fremgå av systemet hvilke hendelser som skal rapporteres og registreres, samt hvordan rapportering og registrering skal gjennomføres.

Registreringene skal omfatte hendelser forårsaket av jernbanevirksomheten, samt hendelser forårsaket av andre og som kan ha betydning for sikkerheten i den virksomhet som drives. Jernbanevirksomheten skal sikre seg rett til informasjon om jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser som leverandør har vært utsatt for, f.eks. gjennom avtale med leverandør.

Annet ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at følger av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser begrenses så langt det med rimelighet er gjennomførbart og slik at hendelser ikke forårsakes på nytt.

Informasjon om jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser må gjennomgås. En slik gjennomgang bør også omfatte vurdering av eventuelle relaterte avvik, jf. § 7-4. Dette for blant annet å avdekke

- behov for å justere akseptabelt risikonivå,
- svakheter i eller mangler ved risikovurderinger,
- feil eller mangler i prosedyrer eller
- feil eller behov for tiltak ved gjennomføringen av oppgaver.

Ved behov må det iverksettes nødvendige tiltak for kompensering og korrigering, og virkningen av slike tiltak må følges opp over tid.

Oppsummering av resultater fra undersøkelser og analyser av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser skal inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-8.

Til § 7-3. Beredskapsøvelser

Første ledd:

Jernbanevirksomheten må selv vurdere hvilken regelmessighet som er tilstrekkelig for å kunne sikre at beredskapen virker etter hensikten. Vurderingene skal være dokumenterte, jf. § 3-2.

Annet ledd:

Jernbanevirksomheten skal samordne øvelser for å verifisere at grensesnitt til involverte aktører,

herunder andre jernbanevirksomheter og redningsetater, fungerer etter sin hensikt, jf. § 4-7.

Se også tilsynets veiledning om beredskap, særlig 5.5 om beredskapsøvelser, på tilsynets hjemmeside.

Til § 7-4. Oppfølging av avvik

Det følger av forskriftens systematikk at jernbanevirksomheten må utarbeide prosedyrer for behandling av brudd på jernbanelovgivningen og jernbanevirksomhetens interne bestemmelser, jf. § 3-3.

Første ledd:

Kravet innebærer at jernbanevirksomheten må utarbeide prosedyrer som minst dekker:

- rapportering og registrering av avvik
- identifisering av årsak,
- iverksetting av strakstiltak for å kompensere for avvik,
- iverksetting av tiltak for permanent korrigering av avvik og
- oppfølging av tiltakenes virkning over tid.

Avviksbehandlingen skal omfatte avvik som kan ha betydning for sikkerheten både hos jernbanevirksomheten og hos leverandører, jf. § 3-1 fjerde ledd. Jernbanevirksomheten skal sikre seg rett til informasjon om leverandørers avviksbehandling, f.eks. gjennom avtale med leverandørene.

Avviksbehandling omfatter både retting/korrigering av avviket (det vil si å fjerne selve avviket) samt tiltak for å fjerne årsaken og hindre gjentakelse (også kalt korrigerende tiltak).

Det stilles ikke nærmere krav til evalueringen. Jernbanevirksomheten må selv vurdere hvordan evalueringen skal gjøres. Omfanget av evalueringen vil avhenge av kompleksiteten av tiltaket.

Tilsynet har utarbeidet en egen veiledning om avviksoppfølgning, som finnes på tilsynets hjemmeside.

Annet ledd:

Det vil være naturlig at resultatene fra avviksbehandlingen senest vurderes i første planlagte revisjon av de deler av jernbanevirksomheten der avviket ble forårsaket, samt av de deler avviket kan ha fått virkning for, jf. § 7-1.

Oppsummering av resultater fra avviksbehandling skal inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-8.

KAPITTEL 8. SIKKERHETSINDIKATORER OG ÅRLIG RAPPORTERING

Tilsynet har utarbeidet en egen veiledning om årlig sikkerhetsrapport som finnes på tilsynets hjemmeside.

FOR 2011-04-11 NR 388: FORSKRIFT OM NASJONALE TEKNISKE KRAV M.M. FOR JERNBANEINFRASTRUKTUR PÅ DET NASJONALE JERNBANENETTET (JERNBANEINFRASTRUKTURFORSKRIFTEN)

Hjemmel: Fastsatt av Statens jernbanetilsyn 11. april 2011 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 4, jf. forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften) § 1-3 ellevte ledd.

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1-1. Virkeområde

Forskriften gjelder for jernbaneinfrastruktur på det nasjonale jernbanenettet.

Forskriften gjelder likevel ikke der annet følger av forskrift 16. juni 2010 nr. 820 om samtrafikkevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften) og/eller forskrifter om tekniske spesifikasjoner (TSI).

§ 1-2. Formål

Formålet med forskriften er å fastsette minimumskrav til sikker og hensiktsmessig prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur.

§ 1-3. Definisjoner

I forskriften her forstås med:

a) *alvorlig jernbanehendelse*: en uønsket hendelse som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en jernbaneulykke,

b) *automatisk hastighetsovervåkning*: den del av signalanlegget som overvåker togets hastighet og aktiverer togets bremser dersom tillatt hastighet overstiges. Automatisk hastighetsovervåkning kan være fullstendig eller delvis,

c) *det nasjonale jernbanenettet*: den jernbaneinfrastruktur som er beregnet på persontransport og/eller godstransport og som forvaltes av Bane NOR SF som infrastrukturforvalter,

d) *energi*: elektrisitetsforsyningssystemet, herunder luftledninger og deler av utstyret for måling av elektrisitetsforbruket om bord i toget,

e) *ERTMS*: (European Rail Traffic Management System): standardisert teknisk system for signalering og trafikkstyring som består av ETCS og GSM-R (klasse A-systemer),

f) *ETCS (European Train Control System)*: standardisert europeisk togkontrollsystem,

g) *infrastruktur*: spor, sporveksler, byggverk (broer, tunneler osv.), infrastruktur knyttet til jernbanestasjoner (plattformer, ganganlegg, herunder anlegg som er tilpasset bevegelseshemmedes behov osv.), sikkerhets- og verneutstyr,

h) *infrastrukturforvalter*: ethvert organ eller foretak som er ansvarlig særlig for å opprette og vedlikeholde jernbaneinfrastrukturen eller deler av denne som angitt i direktiv 91/440/EØF artikkel 3; dette kan også omfatte forvaltning av kontroll- og sikkerhetssystemer for jernbaneinfrastrukturen. Infrastrukturforvalters oppgaver på et nett eller en del av et nett kan tildeles forskjellige organer eller foretak,

i) *jernbanehendelse*: enhver annen uønsket hendelse enn en jernbaneulykke, som har sammenheng med jernbanedriften, og som innvirker på sikkerheten,

j) *jernbaneinfrastruktur*: består av delsystemet infrastruktur, de faste innretninger av delsystemet energi, samt de faste innretninger av delsystemet styring, kontroll og signalering,

k) *jernbaneulykke*: en uønsket eller utilsiktet plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser som har skadelige følger, herunder som medfører at noen dør eller blir alvorlig skadet, som medfører betydelig skade på jernbanemateriell, på jernbaneinfrastruktur, på eiendom utenfor jernbanen eller på miljø, og alle andre lignende ulykker,

l) *jernbanevirksomhet*: virksomhet som driver gods- og persontransport, jernbaneinfrastruktur og trafikkstyring,

m) *kjøretøy*: et jernbanekjøretøy som kjører på egne hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekkraft. Et kjøretøy er sammensatt av ett eller flere strukturelle og funksjonelle delsystemer eller deler av slike delsystemer,

n) *særskilt overføringsenhet («Spesific Transmission Module» - STM-enhet)*: en enhet som er plassert i toget som oversetter informasjon fra nasjonale systemer i jernbaneinfrastrukturen (klasse B-systemer) til ETCS-informasjon. STM-enheten regnes som en del av signalanlegget,

o) *signalanlegg*: teknisk anlegg som blant annet kan inkludere sikringsanlegg, optiske signaler, linjeblokk, fjernstyring og automatisk hastighetsovervåkning,

p) *sikringsanlegg*: den del av signalanlegget som sikrer at kjørsignal bare gis dersom bestemte betingelser er oppfylt,

q) *styring, kontroll og signal*: alt utstyr som er nødvendig for å kunne garantere sikkerhet og for å kunne styre og kontrollere bevegelsene til tog som har tillatelse til å trafikkere jernbanenettet,

r) *tog*: trekkraftkjøretøy, med eller uten vogner, som er gitt et tognummer i en rute og som skal kjøres fra et bestemt utgangssted til et bestemt ankomststed,

s) *trafikkstyring*: fremgangsmåter og utstyr som muliggjør helhetlig drift av de ulike strukturelle delsystemene, både under normal og redusert drift, herunder særlig trafikkplanlegging og -styring.

KAPITTEL 2. KRAV TIL DRIFT AV JERNBANEINFRASTRUKTUR

§ 2-1. Overordnet ansvar for sikkerhet

Infrastrukturforvalter skal sikre at jernbaneinfrastrukturen til enhver tid er utformet på en slik måte at det legges til rette for sikker drift av jernbanesystemet.

§ 2-2. Romblokkprinsippet

Infrastrukturforvalter skal utforme og drifte jernbaneinfrastrukturen samt drive trafikkstyring slik at kjøring

av tog på en strekning eller på et spor kontrolleres på en måte som sikrer at et tog ikke kjører inn på en strekning eller et spor der det befinner seg kjøretøy (romblokkprinsippet).

§ 2-3. Teknisk dokumentasjon

Infrastrukturforvalter skal ha teknisk dokumentasjon for alle systemer, deler og komponenter. Dokumentasjonen skal bekrefte at systemer, deler og komponenter er i samsvar med de nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn for prosjektering og bygging av jernbaneinfrastruktur. Alle endringer må dokumenteres slik at det tekniske utstyrets egenskaper til enhver tid er kjent.

Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til jernbaneinfrastrukturens utforming. Disse forutsetningene og begrensningene skal legges til grunn for prosedyrer for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen.

§ 2-4. Drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur

Infrastrukturforvalter skal drifte og vedlikeholde jernbaneinfrastrukturen i henhold til nasjonale og internasjonale standarder.

Infrastrukturforvalter skal ha en vedlikeholdsplan for hver strekning. Vedlikeholdsplanen skal inneholde grenseverdier for alle systemer, deler og komponenter av sikkerhetsmessig betydning som angir når umiddelbare tiltak skal iverksettes. Planen skal videre inneholde en beskrivelse av tiltak som skal gjennomføres når disse grensene er overskredet, samt terminer for vedlikehold og tidspunkt for utskifting av sikkerhetskritiske komponenter. Ved fastsettelse av grenseverdiene skal det blant annet tas hensyn til kjøretøy som tillates brukt på strekningen og strekningens tillatte kjørehastigheter.

Infrastrukturforvalter skal dokumentere utført vedlikehold.

§ 2-5. Register over jernbaneinfrastrukturen

Infrastrukturforvalter skal ha et register over systemer, deler og komponenter som inngår i jernbaneinfrastrukturen. Registeret skal entydig identifisere systemer, deler og komponenter ved hjelp av blant annet stedsangivelse.

§ 2-6. Krav til kompatibilitet m.m.

Infrastrukturforvalter skal forsikre seg om at jernbaneforetak som tillates å trafikkere på det nasjonale jernbanenettet har lisens og sikkerhetssertifikat. Det skal kun gis adgang til kjøretøy som er kompatibelt med jernbaneinfrastrukturen.

§ 2-7. Krav til ruteplanlegging

Infrastrukturforvalters ruteplanlegging skal sikre at trafikkavviklingen skjer innenfor akseptabel risiko. Det skal tas hensyn til alle forhold av betydning for sikkerheten, herunder plassering av kryssinger, sporbruk på stasjoner og snutider.

§ 2-8. Opphevet

§ 2-9. Trafikkstyring

Infrastrukturforvalter skal overvåke og lede all trafikk på jernbaneinfrastrukturen (trafikkstyring). Trafikkstyring skal skje på en slik måte at trafikken kan avvikles innenfor akseptabel risiko. Trafikkstyringen skal blant annet sikre at det er oversikt over de enkelte togs retning, posisjon og rekkefølge.

KAPITTEL 3. NASJONALE TEKNISKE KRAV TIL JERNBANEINFRASTRUKTUR

I. GENERELLE KRAV TIL JERNBANEINFRASTRUKTUR

§ 3-1. Generelle krav til jernbaneinfrastruktur

Jernbaneinfrastrukturen skal utformes slik at virksomheten drives innenfor akseptabel risiko. Delsystemet infrastruktur, de faste innretninger av delsystemet energi og de faste innretninger av delsystemet styring, kontroll og signal samt de enkelte komponenter i hvert delsystem skal være teknisk og funksjonelt harmonisert.

Jernbaneinfrastrukturen skal prosjekteres, bygges og testes i henhold til nasjonale og internasjonale standarder. Infrastrukturforvalter skal gjøre en sikkerhetsmessig vurdering av avvik fra valgte standarder. Vurderingen skal dokumenteres.

Infrastrukturforvalter skal benytte prosesstandarden EN 50126 ved bygging av ny jernbaneinfrastruktur og ved endring av programmerbare tekniske systemer. Ved andre endringer av jernbaneinfrastruktur skal infrastrukturforvalter vurdere om endringen er av en slik karakter at bruk av EN 50126 er hensiktsmessig. Vurderingen skal dokumenteres.

Infrastrukturforvalter skal benytte standardene EN 50128 og EN 50129 ved anskaffelse av nye signalanlegg og ved endring av elektroniske signalanlegg.

§ 3-2. Bruk av assessor ved bygging av ny eller endring av jernbaneinfrastruktur

Statens jernbanetilsyn kan kreve at det benyttes en assessor ved bygging av ny eller endring av jernbaneinfrastruktur. Statens jernbanetilsyn kan kreve å ha direkte kontakt med vedkommende.

Assessor skal aksepteres av Statens jernbanetilsyn. Ved vurderingen av om aksept kan gis, legges det blant annet vekt på uavhengighet og kompetanse, samt assessors arbeidsplan.

Statens jernbanetilsyn kan også kreve at det benyttes andre uavhengige parter i tillegg til eller i stedet for assessor til verifiseringer, granskninger m.m.

II. INFRASTRUKTUR

§ 3-3. Trasé m.m.

Ved valg av trasé for ny jernbaneinfrastruktur skal det tas hensyn til kurvatur, stigningsforhold og grunnforhold slik at en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling kan oppnås.

For traseer som ligger i rasfarlige områder eller områder med ustabile grunnforhold, skal det iverksettes tiltak slik at virksomheten drives innenfor akseptabel risiko.

Spor for hensetting av kjøretøy skal sikres slik at kjøretøyet ikke kommer ut i spor der det kjøres tog.

§ 3-4. Plattformer m.m.

Plattformer og adkomst til disse skal være utformet og utstyrt, herunder skiltet og oppmerket, slik at ferdsel til plattform, opphold på plattform og av- og påstigning til tog kan foregå innenfor akseptabel risiko. Ved bygging av nye plattformer og ved vesentlige endringer av eksisterende plattformer skal infrastrukturforvalter sikre universell utforming av plattformene og adkomsten til disse. Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.

Plattformenes bredde skal være tilpasset antall reisende og hastigheten på passerende tog. Plattformenes lengde skal være tilpasset lengde eller teknisk utrustning på persontog som tillates å stoppe for av- og påstigning.

Høyde- og avstandsforskjeller mellom tog og plattformer skal minimaliseres slik at passasjerenes sikkerhet ved av- og påstigning ivaretas. Nye plattformer skal ikke legges i kurve med radius under 2000 meter.

Plattformen og plattformutrustning skal være utformet slik at ombordpersonellet har oversikt langs hele toget ved av- og påstigning.

§ 3-5. Tunneler og broer m.m.

Tunneler og broer skal utformes og utstyres slik at det gir muligheter for evakuering og selvredning i tilfelle av brann og andre ulykker. Det skal legges til rette for at redningspersonell kan drive effektivt redningsarbeid, herunder av orienterings- og bevegelseshemmede.

Gangbaner på broer skal være skjermet med rekkverk. Gangbaner skal være fri for hindringer i høyden og bredden slik at evakuering kan foregå på en sikker måte.

Tunneler skal ikke inneholde lett antennelige materialer. Materialene som skal brukes skal i minst mulig grad avgi røyk og skadelige branngasser ved en eventuell brann.

§ 3-6. Planoverganger

Planoverganger skal være tilrettelagt for sikker passering for veifarende.

Planoverganger på offentlige veier skal ha veisikringsanlegg. Infrastrukturforvalter skal i tillegg vurdere om det er behov for veisikringsanlegg på andre planoverganger ved endring av blant annet mengde og type trafikk på vei eller jernbane eller endringer i hastighet på strekningen.

På planoverganger uten veisikringsanlegg eller bevoktning skal den tillatte hastigheten over planovergangen tilpasses siktforholdene slik at veifarende kan passere med tilstrekkelig tidsmargin.

På dobbeltsporede strekninger og der kjørehastigheten for tog er over 160 km/t skal det ikke være planoverganger.

Det skal ikke bygges nye planoverganger. Dette gjelder likevel ikke på driftsbanegårder, godsterminaler og havnespor som er stengt for alminnelig ferdsel, samt midlertidige planoverganger på anleggsområder.

§ 3-6a Melding om ny eller endret jernbaneinfrastruktur

Det skal sendes melding til Statens jernbanetilsyn om ny eller endret jernbaneinfrastruktur så tidlig som mulig.

Meldingen skal minst inneholde:

a) navn og kontaktopplysninger til kontaktperson,
b) planlagt fremdrift i prosjektet,
c) kravgrunnlag, herunder standarder og TSI-er
d) systembeskrivelse,
e) sikkerhetsplan,
f) risikovurdering(er)
g) vesentlighetsvurdering etter CSM-RA.

Søker må vurdere om TSI-er kommer til anvendelse for den nye eller endrede jernbaneinfrastrukturen. Kravene i § 3-2 får anvendelse.

§ 3-6b Søknad til å ta i bruk jernbaneinfrastruktur

Søknad om tillatelse til å ta i bruk jernbaneinfrastruktur skal minst inneholde:

a) navn og kontaktopplysninger til kontaktperson,
b) planlagt tidspunkt for ibruktaking
c) kravgrunnlag (dersom oppdatert fra melding)
d) systembeskrivelse (dersom oppdatert fra melding)
e) risikovurdering(er) (dersom oppdatert fra melding)
f) sikkerhetsplan (dersom oppdatert fra melding)
g) sikkerhetsrapport og sikkerhetsbevis der det er aktuelt,
h) oversikt over virksomhetens behandling av unntak fra virksomhetsinterne bestemmelser, og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av unntakene
h) farelogg

i) sikkerhetsoppfølgingsplan/driftsoppfølgingsplan
j) vedlikeholdsplan.

Er assessor eller andre uavhengige tredjeparter benyttet, skal utarbeidete rapporter, sertifikater, verifikasjoner, erklæringer etc. og oppfølgingen av disse, vedlegges.

Kravene i § 3-2 får anvendelse.

III. SIGNALANLEGG

§ 3-7. Signalanlegg

Signalanlegg skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand.

Sikringsanleggenes sikkerhetsfunksjoner skal være automatiske og uavhengige av den som betjener anlegget. Ved bygging eller større endringer av sikringsanlegg skal det benyttes anleggstyper som har grensesnitt mot klasse A-systemer.

Signaler langs spor skal plasseres slik at det går klart frem hvilke spor signalene gjelder for, og signalbildet skal være synlig for togets fører i god tid før signalpassering.

Nye strekninger skal ha fjernstyring. Strekninger med fjernstyring skal være utbygd med automatisk hastighetsovervåkning. På strekninger med fjernstyring skal alle hovedsignalbilder logges kontinuerlig og lagres sikkert og i tilstrekkelig tid i forhold til behovet ved eventuell undersøkelse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser. Tilsvarende gjelder alle forsignalbilder ved bygging av nye signalanlegg.

Strekninger der det bygges automatisk hastighetsovervåkning og strekninger med delvis automatisk hastighetsovervåkning som ombygges, skal utbygges med fullstendig automatisk hastighetsovervåkning.

§ 3-8. Signalprinsipper

Infrastrukturforvalter skal ha prinsipper for tillatte signalmidler og deres plassering, nødvendige signalavstander og sikkerhetssoner, samt bestemmelser for utforming av tegningsunderlag og dokumenter som angir forhold mellom tillatte togbevegelser eller skiftebevegelser på stasjoner og linjen.

§ 3-9. Testing av styrings- og kontrollutstyr ved integrering i kjøretøy

Infrastrukturforvalter skal gjøre sitt ytterste for å tilrettelegge for at jernbaneforetaket kan foreta testing av styrings- og kontrollutstyr (klasse B-utstyr, STM-enheten og ERTMS), ved integrering av dette utstyret i kjøretøy (integrasjonstesting). Klasse B-utstyr som er tillatt i Norge fremgår av forskrift 10. mai 2017 nr. 600 om gjennomføring av den tekniske spesifikasjonen for samtrafikkevnen for delsystemet «styring, kontroll og signal» i det transeuropeiske jernbanesystemet for konvensjonelle tog (TSI styring, kontroll og signal) vedlegg B.

Infrastrukturforvalter skal ha utfyllende bestemmelser om slik integrasjonstesting.

§ 3-10. Trafikkstyringssentral

Trafikkstyring skal skje fra en trafikkstyringssentral. Trafikkstyringssentralen skal ha velegnet utstyr for å drive trafikkstyring, herunder for å kunne kommunisere med togbetjening.

§ 3-11. Kommunikasjonssystem

Jernbaneinfrastruktur skal være utbygd med kommunikasjonssystem (togradio) til bruk i togframføringen.

På all jernbaneinfrastruktur skal det være et system for nødkommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom fører og trafikkstyringssentralen.

Kommunikasjon i forbindelse med trafikkstyringen skal lagres sikkert og i tilstrekkelig tid i forhold til behovet ved eventuell undersøkelse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

KAPITTEL 4. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 4-1. Unntak

Statens jernbanetilsyn kan i det enkelte tilfellet gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige grunner tilsier det.

§ 4-2. Overgangsbestemmelser

Unntak gitt i medhold av forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) gjelder også etter denne forskriftens ikrafttredelse med de begrensninger som fremgår av vedtaket.

§ 4-3. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. juli 2011.

§ 4-4. Endringer i andre forskrifter

I forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) gjøres følgende endringer: – – –

KOMMENTARER TIL JERNBANEINFRASTRUKTURFORSKRIFTEN

Jernbaneinfrastrukturforskriften inneholder nasjonale tekniske kravene til delsystemer som inngår i jernbaneinfrastruktur. Jernbaneinfrastrukturforskriften inneholder ikke krav om tillatelse til å ta i bruk jernbaneinfrastruktur. Tillatelse til å ta i bruk er regulert i forskrift 16. juni 2010 nr. 820 om samtrafikkevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften).

Forholdet mellom samtrafikkforskriften, TSI-er og jernbaneinfrastrukturforskriften

Samtrafikkforskriften fastsetter de vilkår som skal oppfylles for å oppnå samtrafikkevne på det nasjonale jernbanenettet, samt å bidra til teknisk harmonisering for å gjøre det mulig:

a) å lette, forbedre og utvikle internasjonale jernbanetransporttjenester

b) å bidra til den gradvise gjennomføringen av det indre markedet for utstyr og tjeneste til bygging, fornyelse, oppgradering og drift av jernbanesystemet,

c) å bidra til samtrafikkevnen til jernbanesystemet i EØS-området.

Samtrafikkforskriften fastsetter også grunnleggende krav til alle delsystemer i jernbanesystemet. De grunnleggende kravene i samtrafikkforskriften utfylles gjennom TSI-er for de ulike delsystemene. TSI-ene er tekniske spesifikasjoner som stiller til dels svært detaljerte krav til de ulike delsystemene slik at bl.a. samtrafikkevnen og det indre markedet for utstyr og tjenester til bygging, fornyelse, oppgradering og drift i hele EØS-området skal ivaretas. Samtrafikkforskriften inneholder også bestemmelser om tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer.

Det er på enkelte områder behov for nasjonale tekniske krav i tillegg til samtrafikkforskriften og TSI-ene fordi:

- det ikke er utarbeidet TSI for området,
- TSI-en ikke dekker alle forhold ved delsystemet,
- det finnes særtilfeller for Norge eller
- TSI-en inneholder åpne punkter.

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

Til § 1-1. Virkeområde

Første ledd:

Definisjonen av det nasjonale jernbanenettet fremgår av forskriften § 1-3 bokstav c. Dette vil omfatte hovedspor og sidespor som Jernbaneverket forvalter på vegne av staten. Private sidespor som Jernbaneverket påtar seg ansvaret for å drive gjennom avtale med sidesporeierne er derimot ikke en del av det nasjonale jernbanenettet, og disse sidesporene vil derfor ikke omfattes av jernbaneinfrastrukturforskriften. Krav til jernbaneinfrastruktur som ikke er en del av det nasjonale jernbanenettet er regulert i forskrift 10. desember 2014 nr. 1572 om krav til sporvei, tunnelbane, forstadsbane m.m. (kravforskriften), forskrift 10. desember

2014 nr. 1573 om krav til privat sidespor og godsbane (sidesporforskriften) og forskrift 10. desember 2014 nr. 1574 om krav til museumsbane (museumsbaneforskriften).

Annet ledd:

Her reguleres forholdet til samtrafikkforskriften som er fastsatt av Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet har utarbeidet veiledning til samtrafikkforskriften og det vises til denne. Lenke til samtrafikkforskriften finnes her.

KAPITTEL 2. KRAV TIL DRIFT AV JERNBANEINFRASTRUKTUR

Til § 2-2. Romblokkprinsippet

Romblokkprinsippet er et grunnprinsipp for sikkerheten på jernbanen og det er en forutsetning at romblokkprinsippet blir ivaretatt innenfor alle virksomhetsområder. Dette innebærer at prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen skal baseres på dette prinsippet. Ved prosjektering og bygging skal romblokkprinsippet være utgangspunkt for trasevalg, plassering og utforming av stasjoner, plassering og utforming av holdeplasser, plassering av signaler osv. I driften ivaretas romblokkprinsippet gjennom f.eks. ruteplanlegging, trafikkstyring, vedlikehold av utstyr i sporet osv. Vedlikehold omfatter også snørydding og vegetasjonskontroll som sikrer sikt til signaler slik at det er mulig å overholde romblokkprinsippet i operativ drift.

Til § 2-3. Teknisk dokumentasjon

Første ledd:

Teknisk dokumentasjon er i utgangspunktet den dokumentasjonen som ble overlevert sammen med anlegget (sluttdokumentasjonen), inkludert senere oppdateringer. Sluttdokumentasjonen skal være tilstrekkelig, sammenhengende og oppdatert, og skal klart vise hvordan jernbaneinfrastrukturen er og grunnlaget for hvorfor den er blitt slik.

Dokumentasjonen som overleveres med et anlegg skal oppdateres med de endringer som skjer i driftsfasen.

For nye anlegg og systemer skal en livsløpstilnærming legges til grunn også i dokumentasjonen, jf. EN 50126. For eldre anlegg skal dokumentasjon som lå til grunn når det ble tatt i bruk som et minimum vedlikeholdes på det opprinnelige nivået og reflektere dagens utforming og bruk. Ved større endringer på eldre anlegg, skal den dokumentasjonen som berøres av endringene oppdateres slik at nivået på dokumentasjonen tilsvarer det som er vanlig i dag.

Eventuelle endringer i anlegget skal være sporbar i den tekniske dokumentasjonen. Den tekniske dokumentasjonen anses som en del av sikkerhetsstyringssystemet, og det vises derfor til sikkerhetsstyringsforskriften § 3-2 vedrørende dokumentasjonskontroll.

Annet ledd:

Med formuleringen "forutsetning som er knyttet til jernbaneinfrastruktur" menes bl.a. en bestemt sporbruk på stasjonene og fremtidige driftsprosedyrer, f.eks. brøyting av plattformer uten varmekabler. Med formuleringen "begrensninger som er knyttet til jernbaneinfrastruktur" menes bl.a. hvilket materiell som tillates å trafikkere den enkelte strekning eller stoppe på enkelte stasjoner. Begrensninger kan også være knyttet til antall tog eller hastigheten på stedet.

Til § 2-4. Drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur

Første ledd:

Begrepet "standarder" omfatter i denne sammenheng både standarder og normer. Med internasjonale standarder menes her EN-standarder, herunder prosesstandarden EN 50126 og standarder fra blant annet BS, IEC og UIC. Det er infrastrukturforvalters ansvar å forsikre seg om at standarder som blir benyttet ikke er i strid med krav gitt i eller i medhold av jernbaneloven.

Annet ledd:

Hva som skal defineres som en strekning, må infrastrukturforvalter vurdere i forhold til hva som er mest hensiktsmessig. Det fremgår av bestemmelsen at vedlikeholdsplanen skal inneholde grenseverdier for alle deler, systemer og komponenter. Dersom disse grenseverdiene fremgår av annen dokumentasjon, vil det være tilstrekkelig med en henvisning fra vedlikeholdsplanen så fremt det går klart frem hvor grenseverdiene er beskrevet og når umiddelbare tiltak skal iverksettes.

Til § 2-6 Krav til kompatibilitet m.m.

Kravet om at adgang skal gis til kjøretøy som er kompatibelt med jernbaneinfrastrukturen, gjelder alle de tekniske systemer som inngår i jernbaneinfrastrukturen, jf. definisjonen av jernbaneinfrastruktur i § 1-2 bokstav d. Med kompatibilitet menes blant annet at kjøretøyet skal være avstemt etter konstruksjonsprofil, under- og overbygning, plattformutrustning på stasjoner og holdeplasser, kontaktledningsanlegg, banestrømforsyningsanlegg, signalanlegg og telekommunikasjonsanlegg.

Til § 2-7. Krav til ruteplanlegging

Bestemmelsen regulerer de sikkerhetsmessige forholdene ved ruteplanleggingen. Regulering av konkurranse og likebehandling i forbindelse med tildeling av ruteleier reguleres i forskrift 5. februar 2003 nr. 135 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk på det nasjonale jernbanenettet (fordelingsforskriften).

Det er infrastrukturforvalters oppgave å kartlegge alle de sikkerhetsmessige forholdene som legges til grunn ved ruteplanleggingen. De samme sikkerhetsmessige forholdene som legges til grunn ved ruteplanleggingen skal også vurderes dersom den operative trafikkstyringen foretar endringer fra ruteplanen. Det vises i denne forbindelse til § 2-3 annet ledd.

Til § 2-8. Kjøring av tog og skift i forbindelse med drift av jernbaneinfrastruktur

Kjøring av tog i forbindelse med drift av jernbaneinfrastruktur anses som en naturlig del av infrastrukturforvalterrollen. Denne virksomheten krever derfor ikke lisens og sikkerhetssertifikat i henhold til forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften). Ved kjøring av tog i forbindelse med drift av jernbaneinfrastrukturen stilles imidlertid de samme sikkerhetsmessige krav som for øvrige jernbaneforetak. Kjøring av tog i forbindelse med jernbaneinfrastruktur omfatter bl.a. kjøring av tog i forbindelse med kontroll av jernbaneinfrastrukturen, arbeid på jernbaneinfrastrukturen, rydding av snø eller vegetasjon, transport av personell og utstyr til arbeidssted osv.

Til § 2-9. Trafikkstyring

Kravet om oversikt over togs retning, posisjon og rekkefølge gjelder både på åpen linje og ved inn- og utkjøring fra stasjoner. Hensikten med bestemmelsen er bl.a. sikre at interne retningslinjer for sporbruk på stasjoner blir gjennomført, og at inn- og utkjøring fra stasjoner skjer i den rekkefølge som best ivaretar sikkerheten for de reisende på stasjoner med sporkryssing i plan.

KAPITTEL 3. NASJONALE TEKNISKE KRAV TIL JERNBANEINFRASTRUKTUR

I. GENERELLE KRAV TIL JERNBANEINFRASTRUKTUR

Til § 3-1. Generelle krav til jernbaneinfrastruktur

Første ledd:

Med teknisk og funksjonelt harmonisert menes at de forskjellige delene av jernbaneinfrastrukturen skal utformes slik at de samspiller teknisk og funksjonelt, og at de ikke har negativ innvirkning på hverandre, verken funksjonelt eller sikkerhetsmessig.

Annet ledd:

Begrepet standarder omfatter i denne sammenheng både standarder og normer.

Ved prosjektering og bygging av jernbaneinfrastruktur skal det velges standarder som opprettholder eller forbedrer sikkerheten og samtrafikkevnen for det aktuelle systemet, jf. sikkerhetsstyringsforskriften § 2-2. Det er infrastrukturforvalters ansvar å forsikre seg om at standarder som blir benyttet ikke er i strid med krav gitt i eller i medhold av jernbaneloven. Prosessen rundt valg av standarder må tilpasses det enkelte tilfellet.

Til § 3-2. Bruk av assessor ved bygging av ny eller endring av jernbaneinfrastruktur

Første ledd:

Tilsynet vil vurdere krav om bruk av assessor i den enkelte sak. Krav om bruk av assessor vil særlig være aktuelt når nye systemer/teknologier skal tas i bruk.

Avgjørelsen om at assessor skal benyttes eller krav om en uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremleg-

ges er en prosessledende avgjørelse og ikke et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Krav om at assessor skal benyttes eller at uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges kan derfor ikke påklages. Konsekvensen av at assessor ikke benyttes eller en uavhengig sikkerhetsvurdering blir fremlagt når tilsynet krever det, vil være at tillatelse til å ta i bruk ikke gis. Et slik avslag vil kunne påklages.

En assessor er å anse som en type tredjepart. En assessors oppgave er å evaluere om de som har spesifisert og validert systemet har fått et produkt som tilfredsstiller de gitte krav, at produktet er tilstrekkelig gransket og testet samt å bedømme om produktet oppfyller sin hensikt. En assessor skal ha en uavhengig posisjon i forhold til oppdragsgiver. Deres arbeid er derfor av særlig verdi for tilsynet ved vurdering av søknaden, og anses i enkelte tilfelle som nødvendig for at tilsynet skal ha tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere en søknad om tillatelse til å ta i bruk. Av samme grunn skal tilsynet akseptere valg av assessor, jf. annet ledd, og kunne ha direkte kontakt med vedkommende.

Annet ledd:

Infrastrukturforvalter må søke om aksept av assessor separat tidlig i en tillatelsesprosess. En søknad om aksept av assessor skal vedlegges CV til assessor, dokumentasjon på uavhengighet og assessors utkast til arbeidsplan. Tilsynets aksept av assessor innebærer ikke aksept av resultatet av assessors arbeid. Dette arbeidet skal dokumenteres i en assessorrapport som tilsynet vurderer på fritt grunnlag.

II. INFRASTRUKTUR

Til § 3-4. Plattformer m.m.

Annet ledd annet punktum:

Kravet til plattformers lengde anses som svært viktig i forhold til passasjerenes sikkerhet ved av- og påstigning. Dører som skal brukes for av- og påstigning skal gå til plattform, uavhengig av toglengde og uavhengig av plattformlengde. Hovedregelen er at det skal være samsvar mellom lengden på plattform og de togene som trafikkerer strekningen.

Det er likevel anledning for infrastrukturforvalter til å tillate at tog som er for lange for plattformen likevel kan stoppe for av- og påstigning. Hvis toget er lengre enn plattform, må det sikres at bare dører som går til plattform er i bruk, slik at passasjerer ikke må gå ned i sporet for å komme av toget på enkelte stasjoner. Forskriften krever at det finnes teknisk utrustning på tog som gjør det mulig å sikre dette. Jernbaneforetakene må ha nødvendige rutiner og prosedyrer for å sørge for at reisende bare går av til plattform, herunder at de reisende får tilstrekkelig informasjon og veiledning om hvilke dørersom kan brukes.

Tredje ledd annet punktum:

Hensikten med bestemmelsen om at nye plattformer ikke skal legges i kurve med radius under 2 000 meter er å sikre at avstanden mellom plattform og tog ikke blir for stor, samt at det er tilstrekkelig sikt langs tog og til signaler. Kravet er også satt for å kompensere for det norske profilet NO1 som krever større avstand mellom spormidt og plattform enn det som er vanlig ellers i Europa, noe som igjen

medfører større avstand mellom tog og plattform, særlig i kurve. Dette profilet vil sannsynligvis fortsatt kunne benyttes etter at TSI-infrastruktur eventuelt har trådt i kraft i Norge. TSI-personer med nedsatt bevegelighet, legger i stor grad ansvaret for oppfyllelse av regelverket på jernbaneforetakene, som må tilpasse kjøretøyet for å sikre avstanden mellom tog og plattform. Bruken av profilet NO1 medfører likevel at det fortsatt vil være nødvendig at infrastrukturforvalter bidrar til å sikre at avstand mellom plattform og tog tilfredsstiller kravene i TSI-personer med nedsatt bevegelighet, slik at kjøretøy som er bygget i henhold til TSI- rullende materiell kan stoppe ved norske plattformer.

Til § 3-6. Planoverganger

Første ledd:

Med "veifarende" menes alle som benytter seg av veien som krysser planovergangen, f.eks. motorvogn, syklende og gående. Med "sikker passering" menes først og fremst at de veifarende skal ha en reell mulighet til å undersøke om planovergangen er klar eller om det kommer et tog. Dette kan f.eks. sikres gjennom gode siktforhold, lyd- og lyssignaler osv.

Annet ledd:

Med "offentlig vei" menes vei som er offentlig eid, det vil si statlig, fylkeskommunal eller kommunal vei. Med "veisikringanlegg" menes bom og/eller lys- og lydsignaler med tilhørende tekniske innretninger. Grind er derimot ikke å regne som et veiskringsanlegg etter denne bestemmelsen.

Tredje ledd:

De veifarende har plikt til å gi fri veg og om nødvendig stoppe for tog, jf. forskrift 21. mars 1986 nr. 737 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) § 10. Kravet i trafikkreglene § 10 fritar likevel ikke infrastrukturforvalter fra å legge til rette for at de veifarende kan overholde denne plikten. Tilstrekkelig tidsmargin innebærer at en veifarende som stopper ved planovergangen og ser seg godt for og deretter passerer planovergangen uten unødig tidsbruk, skal kunne gjøre dette uten risiko for å bli påkjørt av toget. Hvis dette ikke lar seg gjøre på usikrede planoverganger, må infrastrukturforvalter gjøre tiltak for å sikre planovergangen, f.eks. ved å bedre sikten for de veifarende eller senke tillatt hastighet for toget over planovergangen.

III. SIGNALANLEGG

Til § 3-7. Signalanlegg

Annet ledd første punktum:

At anlegget skal være automatisk og uavhengig av den som betjener anlegget innebærer bl.a. at signal automatisk stilles tilbake til stopp etter toget har passert. Det presiseres at kravet også gjelder midlertidige anlegg uansett hvor kort tid anlegget skal anvendes.

Annet ledd annet punktum:

Denne bestemmelsen skal sikre at det ikke bygges nye anlegg som vil forhindre samtrafikkevnen. Det betyr i praksis at det må dokumenteres at det ikke finnes tekniske eller ressursmessige (økonomiske

eller kompetansemessige) hindringer for at anleggene kan kobles opp mot ERTMS.

En større endring kan typisk være:

- forbedring av delsystemets generelle ytelse
- endring av flere sikringsanlegg over en strekning
- utskifting av sentrale deler av sikringsanlegg
- flere endringer over tid på en strekning eller
- kombinasjoner av dette.

Tredje ledd:

Plassering av og sikt til signaler skal være førende for utforming av alle typer jernbanetekniske anlegg, plassering av installasjoner, utforming av stasjoner og holdeplasser osv. Dette skal ligge til grunn for arkitektonisk utforming, plassering av informasjonstavler, plassering og omfang av reklameskilt osv. Plassering av signaler på linjen skal også optimaliseres. Snø og vegetasjon som kan hindre sikt til signaler skal fjernes.

Femte ledd:

Med ombygges menes alle endringer som gjøres i jernbaneinfrastrukturen på strekningen og som krever en ny tillatelse til å ta i bruk fra tilsynet i henhold til samtrafikkforskriften. For å unngå F-ATC inne på en strekning med D-ATC, bør det ved ombygging av mindre områder på strekninger med D-ATC bygges ut til F-ATC på hele strekningen. Dette er særlig viktig på strekninger der en ombygging til ERTMS ligger langt frem i tid.

Til § 3-8. Signalprinsipper

Bestemmelsen må ses i sammenheng med forskrift 29. februar 2008 nr.240 om togframføring på det nasjonale jernbanenettet (togframføringsforskriften). Prinsipper som ikke reguleres av togframføringsforskriften er f.eks. avhengigheter i signalanleggene (i form av forriglingstabeller eller togveislister, men også andre måter å angi avhengigheter på vil kunne aksepteres), bruk og nivå av automatisk hastighetsovervåkning, samt teknisk løsning og sikkerhetsmessig nivå på midlertidige anlegg.

Til § 3-10. Trafikkstyringssentral

Hvilket utstyr som er nødvendig vil være avhengig av blant annet trafikkomfanget på strekningen og hvordan romblokkprinsippet ivaretas ved framføring av tog på enkelte strekninger.

Til § 3-11. Kommunikasjonssystem

Annet ledd:

Et system for nødkommunikasjon må ha full dekning på all jernbaneinfrastruktur, også i tunneler. Systemet må også ha meget høy tilgjengelighet. Per i dag er det GSM-R som tilfredsstiller kravene til nødkommunikasjon på det nasjonale jernbanenettets hovedspor. Når det gjelder sidespor, skifteområder og lignende som er en del av det nasjonale jernbanenettet, må det foretas en individuell vurdering av den enkelte virksomhet for å avgjøre om kravet til nødkommunikasjon er tilfredsstilt. Momenter ved denne

vurderingen er blant annet virksomhetens omfang og kompleksitet.

IV. SPESIELLE BESTEMMELSER OM STM-ENHET

Til § 3-12. Krav til STM-enheten

Annet ledd:

Infrastrukturforvalter må utarbeide de detaljerte tekniske og sikkerhetsmessige kravene til STM-enheten. Videre må infrastrukturforvalter utarbeide krav i forhold til alle grensesnitt for STM-enheten. Det må stilles like krav til STM-enheter fra ulike leverandører. Det er en forutsetning at kravene ikke er gjenstand for stadige endringer.

Til § 3-13. Godkjenning av STM-enheten

Første ledd:

Det fremgår av TSI-styring, kontroll og signal punkt 6.1.1 at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal godkjenne den nasjonale STM-enheten. Dette er en nasjonal godkjenning og det vil derfor ikke være aktuelt å benytte kryssaksept i dette tilfellet.

KAPITTEL 4. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

Til § 4-1. Unntak

I henhold til bestemmelsen kan det gis unntak fra bestemmelsene i forskriften "i det enkelte tilfellet" og dersom "særlige grunner tilsier det".

Det er viktig å huske at ingen har krav på unntak fra krav i forskriften, og det må foretas en konkret avveining av ulike hensyn i henhold til forskriftens krav og andre forhold.

I forbindelse med en søknad om unntak fra forskriften, er det søker som må vise at det foreligger særlige grunner. I den forbindelse må det vises at de hensyn som dannet grunnlaget for hovedregelen det søkes unntak fra ikke gjør seg gjeldende i normal grad i det konkrete tilfellet det søkes om unntak for, herunder at mothensynene gjør seg vesentlig sterkere gjeldende enn normalt. Det er dette som kan gjøre det forsvarlig å fravike hovedregelen. Det vil også kunne være relevant å legge vekt på at det farepotensialet som normalt gjør seg gjeldende, ikke er til stede i samme grad i det tilfellet som det søkes om unntak fra.

I vurderingen av en søknad om unntak vil det også være et tungtveiende argument at sikkerheten blir opprettholdt gjennom kompenserende tiltak. At sikkerheten blir ivaretatt ved et eventuelt unntak, må infrastrukturforvalter vise gjennom risikovurderinger som må vedlegges en eventuell søknad om unntak fra krav i forskriften. Det vil likevel være slik at det i særlige tilfeller vil kunne aksepteres at sikkerhetsnivået senkes noe i forhold til forskriftens minimumsnivå dersom det er andre momenter til stede som må anses mer tungtveiende i det enkelte tilfellet. Eksempler på slike momenter er hensiktsmessig trafikkavvikling og miljø, jf. jernbaneforskriften § 1-3 ellevte ledd.

FOR-2016-12-19 NR. 1846 FORSKRIFT OM KJØRETØY PÅ JERNBANENETTET (KJØRETØYFORSKRIFTEN)

Hjemmel: Fastsatt av Statens jernbanetilsyn 19. desember 2016 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 5, § 6 og § 16, jf. forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften) § 1-3, jf. forskrift 16. juni 2010 nr. 820 om samtrafikkevnen i jernbanesystemet (samtrafikkforskriften) § 3 sjette ledd.

INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1. Virkeområde

Forskriften omfatter ibruktaking, oppgradering, fornyelse, drift og vedlikehold av kjøretøy på jernbanenettet.

Bestemmelsene i § 8 til § 18 gjelder for kjøretøy som skal tas i bruk etter samtrafikkforskriften kapittel V.

§ 2. Formål

Forskriften fastsetter minimumskrav til tekniske nasjonale spesifikasjoner for kjøretøy. Dette for å oppnå sikker og hensiktsmessig ibruktaking, oppgradering, fornyelse, drift og vedlikehold av kjøretøy. Forskriften skal bidra til å oppnå samtrafikkevne på det nasjonale jernbanenettet ved å oppstille vilkår for å ta i bruk kjøretøy.

§ 3. Definisjoner

I forskriften her forstås med:

a) jernbanenett: hele jernbaneinfrastrukturen som forvaltes av en infrastrukturforvalter

b) jernbaneforetak: jernbaneforetak som definert i fordelingsforskriften, og ethvert annet offentlig eller privat foretak, hvis virksomhet er å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, og som forplikter seg til å sørge for trekkraften; dette gjelder også foretak som bare sørger for trekkraften,

c) jernbanevirksomhet: virksomhet som driver gods- og persontransport, jernbaneinfrastruktur og trafikkstyring

d) tog: trekkraftkjøretøy, med eller uten vogner, som er gitt et tognummer i en rute og som skal kjøres fra et bestemt utgangssted til et bestemt ankomststed,

e) skift: kjøretøy som flyttes under skifting

f) skifting: flytting av kjøretøy på en stasjon eller på et sidespor og eventuelt på deler av et hovedspor som det er nødvendig å benytte for å utføre skifting på et sidespor,

g) kjøretøy: Et jernbanekjøretøy som kjører på egne hjul på jernbane, med eller uten egen trekkraft. Et kjøretøy er sammensatt av et eller flere strukturelle og funksjonelle delsystemer, eller deler av slike delsystemer,

h) delsystemer: Resultatet av inndelingen av jernbanesystemet, som beskrevet i vedlegg II til samtrafikkforskriften. Disse delsystemene som det må fastsettes grunnleggende krav til, er av strukturell eller

funksjonell karakter,

i) grunnleggende krav: Alle vilkårene fastsatt i vedlegg III til samtrafikkforskriften som må oppfylles av jernbanesystemet, delsystemer og samtrafikkomponenter, herunder grensesnitt,

j) teknisk spesifikasjon for samtrafikkevne (TSI): En spesifikasjon vedtatt i samsvar med direktiv 2008/57/EF og gjennomført i tråd med EØS-avtalen med hjemmel i samtrafikkforskriften som hvert delsystem eller del av et delsystem skal omfattes av for å oppfylle de grunnleggende kravene og sikre jernbanesystemets samtrafikkevne,

k) TSI LOC & PAS: Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne for delsystemet "rullende materiell" - lokomotiver og rullende materiell for passasjertrafikk,

l) TSI WAG: Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne som gjelder for delsystemet "rullende materiell" - godsvogner,

m) TSI støy: Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne som gjelder for delsystemet "rullende materiell" - støy i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog,

n) TSI SRT: Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne vedrørende sikkerhet i jernbanetunneler,

o) TSI PRM: Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne vedrørende «personer med nedsatt bevegelighet» i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog og høyhastighetstog,

p) TSI CCS: Tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne for delsystemet «styring, kontroll og signal»,

q) grunnleggende parametre: Ethvert forskriftsmessig, teknisk eller driftsmessig vilkår som er av avgjørende betydning for samtrafikkevnen, og som er nærmere spesifisert i relevante TSI-er eller vedlegget til denne forskriften,

r) særtilfelle: En hvilken som helst del av jernbanesystem som krever midlertidige eller permanente særbestemmelser i TSI-ene og EØS-avtalen, på grunn av blant annet geografiske, topografiske eller bymiljømessige begrensninger, eller av hensyn til forenlighet med det eksisterende systemet.

s) oppgradering: Ethvert større endringsarbeid på et delsystem eller en del av et delsystem som forbedrer delsystemets generelle ytelse,

t) ibruktaking: Alle operasjoner der et delsystem eller et kjøretøy settes i tilsiktet bruk,

u) innehaver: Den person eller enhet som, som eier av et kjøretøy eller som har rett til å bruke det, benytter kjøretøyet som et transportmiddel og er registrert som innehaver i kjøretøyregisteret fastsatt i samtrafikkforskriften § 32,

v) enhet med ansvar for vedlikehold: Et foretak med ansvar for vedlikehold av et kjøretøy, og registrert som dette i det nasjonale kjøretøyregisteret. Enhet ansvarlig for vedlikehold kan være et jernbaneforetak, en infrastrukturforvalter eller en innehaver.

KRAV TIL JERNBANEVIRKSOMHETER

§ 4. Ansvar for sikkerheten

Jernbanevirksomheten 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 og driftsmessig tilstand som gjør at virksomheten er innenfor akseptabel risiko.

Kjøretøytype skal sikkert integreres i sikkerhetsstyringssystemet. Strekningskompatibilitet mellom kjøretøy og infrastruktur skal vurderes og dokumenteres i sikkerhetsstyringssystemet.

§ 5. Teknisk dokumentasjon

Jernbanevirksomheten skal ha teknisk dokumentasjon som beskriver de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til kjøretøyet. Dokumentasjonen skal kunne bekrefte at systemer, deler og komponenter er i samsvar med de nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn for konstruksjon og bruk av kjøretøyet. Disse forutsetningene og begrensningene skal legges til grunn for prosedyrer for drift og vedlikehold av kjøretøyet.

Den som eier kjøretøyet eller forvalter kjøretøyet på vegne av eier, skal inneha oppdatert dokumentasjon for kjøretøyet. Den som bruker kjøretøyet plikter å bidra til oppdatering av dokumentasjonen, bland annet vedlikeholdsdokumentasjon og operasjonelle betingelser av sikkerhetsmessig betydning for kjøretøyet. Endringer av operasjonelle krav og vedlikeholdsdokumentasjon for kjøretøyet skal dokumenteres med risikoanalyse, risikovurdering og betingelser for sikker bruk.

Annet ledd gjelder ikke godsvogner.

§ 6. Register og merking

Jernbanevirksomheten skal ha et register over alle kjøretøy som virksomheten bruker. Registeret skal identifisere kjøretøy individuelt. Krav til register gjelder ikke kjøretøy som utelukkende benyttes på anleggsområde.

Kjøretøyet skal være registrert i henhold til krav som følger av forskrift om nasjonalt kjøretøyregister for det nasjonale jernbanenettet. Innehaver plikter å oppdatere opplysningene i det felleseuropeiske kjøretøyregisteret (ECVVR).

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

Annet og tredje ledd gjelder ikke kjøretøy nevnt i § 10 som ikke skal kjøre som tog eller skift.

§ 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.

KRAV TIL KJØRETØY

§ 8. Vilkår for tillatelse til ibruktaking av kjøretøy

For å få tillatelse til ibruktaking etter samtrafikkforskriften kapittel V må kjøretøy oppfylle kravene i en relevant TSI og nasjonale tekniske krav i vedlegget så lenge en tilsvarende grunnleggende parameter ikke er beskrevet i TSIen. Dette gjelder ikke kjøretøy nevnt i § 10 som ikke skal kjøre som tog eller skift.

§ 9. Bruk av standarder

Kjøretøy skal prosjekteres, konstrueres, testes, oppgraderes og fornyes i henhold til relevante TSI-er og anerkjente, tidsmessige standarder. Der det ikke er oppgitt noe annet i forskriften her er det den siste versjonen av standarden som gjelder.

For alle nye kjøretøy eller ved vesentlige oppgraderinger av kjøretøy skal prosesstandard EN 50126 følges.

Der et grunnleggende krav kan oppfylles ved bruk av andre standarder enn det som fremgår av vedlegget må bruken av disse standardene vurderes teknisk og sikkerhetsmessig, og vurderingen skal dokumenteres.

Avvik fra standarder skal vurderes teknisk og sikkerhetsmessig, og vurderingen skal dokumenteres.

§ 10. Krav til visse kategorier kjøretøy

Kjøretøy som er i henhold til standardene EN 14033, EN 15746, EN 15954, EN 15955 eller EN 13977 anses å oppfylle de grunnleggende kravene. Hvis slike kjøretøy skal kjøres som tog eller skift, må likevel kravene til trekkraftkjøretøy i vedlegget til forskriften her være oppfylt.

TILLATELSESPROSESSEN

§ 11. Tillatelse til ibruktaking og endringer av kjøretøy

Kjøretøy må ha tillatelse til ibruktaking i henhold til samtrafikkforskriften kapittel V.

Før kjøretøy nevnt i § 10 tas i bruk skal Statens jernbanetilsyn gi tillatelse til ibruktaking i henhold til denne forskrift. For kjøretøy som skal kjøres som tog eller skift gjelder likevel første ledd.

Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy gis ved første gangs ibruktaking i Norge.

Ved senere endringer og oppgradering av kjøretøy skal dette skje i henhold til § 18 i samtrafikkforskriften. §

13 og § 14 gjelder tilsvarende for ny tillatelse til å ta endret kjøretøy i bruk.

§ 12. Tillatelse til transport og testkjøring på det nasjonale jernbanenettet

Transport eller testkjøring på det nasjonale jernbanenettet før ibruktaking krever egen tillatelse fra Statens jernbanetilsyn. § 14 og § 15 gjelder tilsvarende for søknad om tillatelse etter denne bestemmelsen så langt det passer.

Det må sendes transportplan med risikovurderinger til Statens jernbanetilsyn i forbindelse med søknad om transport.

Det må sendes testplan med risikovurderinger til Statens jernbanetilsyn i forbindelse med søknad om tillatelse til testkjøring. Testplanen skal gi oversikt over alle nødvendige og planlagte tester som planlegges gjennomført for å vise at kjøretøyet har de forutsatte sikkerhetsmessige og operasjonelle egenskapene. Resultatet fra tester skal oversendes Statens jernbanetilsyn. Koblingen mellom den enkelte test og gjennomførte risikovurderinger må fremgå av søknaden.

§ 13. Melding om anskaffelse og endring av kjøretøy

Det skal sendes melding om planene for å endre eller anskaffe et nytt kjøretøy eller et kjøretøy som er i bruk i en annen EØS-stat på et så tidlig tidspunkt som mulig. Denne meldingen skal minst inneholde:

a) navn på kontaktperson,
b) planlagt fremdrift i anskaffelsesprosessen,
c) beskrivelse av kjøretøyet (systembeskrivelse),
d) plan over sikkerhetsaktiviteter som skal gjennomføres i forbindelse med anskaffelsen (sikkerhetsplan),
e) oversikt over TSIer og/eller standarder som kreves i forbindelse med anskaffelsen, og
f) risikovurderinger i samsvar med prinsippene i den felles sikkerhetsmetoden som er benyttet som underlag ved vurdering av løsning.

Melding kan utelates i følgende tilfeller:
a) i forbindelse med søknad om tillatelse til ibruktaking av kjøretøy nevnt i § 10 som ikke skal kjøre som tog eller skift
b) i forbindelse med søknad om tillatelse etter § 12
c) i forbindelse med søknad om tillatelse etter § 16.

§ 14. Søknad om første tillatelse til å ta i bruk kjøretøy og ny tillatelse etter endring

Ved søknader om tillatelse etter samtrafikkforskriften § 20 og § 25 for kjøretøy som ikke har tillatelse til ibruktaking fra før, skal blant annet følgende dokumentasjon vedlegges søknaden:

a) EF-verifiseringserklæring med tilhørende dokumentasjon for de delsystemene i kjøretøyet som er omfattet av TSI-er,
b) verifiseringserklæring med tilhørende dokumentasjon for samsvar med de relevante nasjonale tekniske krav (vedlegg I)

c) sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering av kjøretøyets relevante delsystemer i henhold til den felles sikkerhetsmetoden for risikovurderinger,

d) sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering mellom kjøretøyet og det norske jernbanesystemet i henhold til den felles sikkerhetsmetoden for risikovurderinger.

§ 15. Søknad om ytterligere tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Ved søknader om tillatelse til ibruktaking i Norge av kjøretøy som allerede har tillatelse fra annen EØS-stat, skal blant annet følgende dokumentasjon vedlegges:

a) Dokumentasjon på at kjøretøyet har tillatelse til ibruktaking i en annen EØS-stat, og eventuelle vilkår for denne tillatelsen,

b) kopi av EF-verifiseringserklæring med tilhørende dokumentasjon for de delsystemene i kjøretøyet som er omfattet av TSI-er

c) verifiseringserklæring med tilhørende dokumentasjon for samsvar med de relevante nasjonale tekniske krav (vedlegg I)

d) egenerklæring på utført vedlikehold og endringshistorikk

e) sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering mellom kjøretøyet og det norske jernbanesystemet i henhold til den felles sikkerhetsmetoden for risikovurderinger.

§ 16. Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy i samsvar med en tillatt type

Ved søknad om tillatelse til ibruktaking av et kjøretøy som er i samsvar med en kjøretøytype som allerede har tillatelse til ibruktaking i Norge, er det tilstrekkelig at en typesamsvarserklæring i henhold til forskrift om typesamsvarserklæring vedlegges søknaden.

Hvis forutsetningene for å gi den opprinnelige tillatelsen har blitt endret, skal fremgangsmåten i samtrafikkforskriften § 28 tredje ledd følges.

§ 17. Søknad om å ta i bruk visse kategorier kjøretøy

Ved søknad om tillatelse til ibruktaking av kjøretøy nevnt i § 10, må blant annet følgende dokumentasjon vedlegges søknaden:

a) Navn på kontaktperson

b) beskrivelse av kjøretøyet (systembeskrivelse)

c) oversikt over relevante standarder som kjøretøyet er bygget etter, samt eventuelle avvik fra disse standardene

d) sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering mellom kjøretøyet og det norske jernbanesystemet. Hvis slike kjøretøy skal kjøres som tog eller skift skal sikkerhetsvurderingsrapporten utføres i henhold til den felles sikkerhetsmetoden for risikovurderingere) dokumentasjon på at standarden nevnt i § 10 og de relevante kravene i vedlegget til denne forskriften er oppfylt.

§ 18. Assessor og andre uavhengige parter

Statens jernbanetilsyn kan for å vurdere samsvar med kravene i vedlegget til forskriften her kreve at det beny-

ttes assessor i anskaffelsesprosjektene, og at Statens jernbanetilsyn har direkte kontakt med vedkommende.

Assessor utpekt på bakgrunn av denne bestemmelse eller som følge av krav i EN 50126 skal aksepteres av Statens jernbanetilsyn. Ved vurderingen av om aksept kan gis, legges det blant annet vekt på uavhengighet og kompetanse, samt assessors arbeidsplan.

Statens jernbanetilsyn kan for å vurdere samsvar med kravene i vedlegget til forskriften her også kreve at det benyttes andre uavhengige parter i tillegg til eller i stedet for assessor til verifiseringer, granskninger m.m.

ENHET MED ANSVAR FOR VEDLIKEHOLD

§ 19. Enhet med ansvar for vedlikehold

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

§ 20. Oppgaver for enhet med ansvar for vedlikehold

Enhet med ansvar for vedlikehold skal sikre at kjøretøy opprettholder en sikker driftstilstand ved hjelp av et vedlikeholdssystem. Kjøretøy skal vedlikeholdes i henhold til vedlikeholdsdokumentasjonen for hvert enkelt kjøretøy og de gjeldende kravene til kjøretøy som følger av samtrafikkforskriften og forskriften her, herunder krav til vedlikehold i § 7.

Utpeking av enhet med ansvar for vedlikehold berører ikke jernbanevirksomheters ansvar for sikker bruk av kjøretøy i henhold til §§ 4, 7 og jernbanelovgivningen for øvrig.

Enhet med ansvar for vedlikehold kan selv utføre vedlikeholdet, eller benytte vedlikeholdsverksteder i henhold til avtale.

AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 21. Unntak

Statens jernbanetilsyn kan i særlige tilfeller gjøre unntak fra kravene i forskriften her, herunder vedlegget. Unntak fra krav i TSI-ene kan bare gis i den grad det følger av samtrafikkforskriften § 8.

Statens jernbanetilsyn kan gi unntak fra kravene til å identifisere enhet med ansvar for vedlikehold for veteran- eller museumskjøretøy som trafikkerer det nasjonale jernbanenettet, så lenge disse kjøretøyene er i henhold til jernbanelovgivningen for øvrig. Slike unntak kan gis for inntil fem år om gangen.

Unntak som nevnt i annet ledd kan gis i forbindelse med registrering av kjøretøy etter samtrafikkforskriften §

32 eller ved utstedelse av sikkerhetssertifikat til jernbaneforetak eller sikkerhetsgodkjenning til infrastrukturforvalter etter jernbaneforskriften kapittel 6 eller 7.

Unntak etter annet ledd skal nevnes og begrunnes i den årlige sikkerhetsrapporten som Statens jernbanetilsyn skal utarbeide etter jernbaneforskriften § 9-3 annet ledd. Hvis det viser seg at det foreligger en uforholdsmessig sikkerhetsrisiko på jernbanesystemet skal Det europeiske jernbanebyrået umiddelbart underrette EU-kommisjonen og EFTAs overvåkingsorgan. EFTAs overvåkingsorgan skal ta kontakt med de involverte partene og, der dette er hensiktsmessig, anmode Statens jernbanetilsyn om å gjøre om unntaket.

§ 22. Ikrafttredelse og endring i andre forskrifter

Forskriften trer i kraft 1. januar 2017. Fra samme dato gjøres følgende endringer i andre forskrifter:

a) Forskrift av 21. juni 2012 nr. 633 om kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (kjøretøyforskriften) oppheves.

b) Forskrift av 11. april 2011 nr. 388 om nasjonale tekniske krav m.m. for jernbaneinfrastruktur på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneinfrastrukturforskriften) kapittel IV. Spesielle bestemmelser om STM-enhet oppheves.

Unntak som er gitt med hjemmel i forskrift 19. desember 2005 nr. 1621 om krav til jernbaneforetak på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) eller med hjemmel i forskrift 21. juni 2012 nr. 633 om kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (kjøretøyforskriften) gjelder videre så langt unntaket rekker.

VEDLEGG TIL KJØRETØYFORSKRIFTEN
– KRAV TIL KJØRETØY SOM OMHANDLER TILLATELSE TIL IBRUKTAKING

Der den nasjonale tekniske regelen samsvarer med et gitt TSI krav, refereres til det tilsvarende punktet i TSI-en. I disse tilfellene vurderes TSI-kravet som nasjonal regel selvstendig eller sammen med standarder og normer som opprinnelig er lagt til grunn for prosjektering og bygging av kjøretøyet.

Det er utpekt organ DeBo som skal verifisere samsvar med den nasjonale tekniske regelen.

1. Dokumentasjon

Dette kapitlet gjelder alle kjøretøy.

1.1 Generell dokumentasjon

Det skal være utarbeidet teknisk dokumentasjon for alle systemer, deler, komponenter og grensesnitt. Dokumentasjonen skal kunne bekrefte at systemer, deler, komponenter og grensesnitt er i samsvar med de TSI-er og standarder som er lagt til grunn for prosjektering og bygging av kjøretøyet. Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til kjøretøyets utforming. Eldre kjøretøy skal ha en oppdatert risikovurdering, basert på erfaringer ved tidligere drift og vedlikehold. For løfteinstruks og bergingsinstruks gjelder kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.12.5 tilsvarende.

1.2 Vedlikeholdsinstrukser og -krav

1.2.1 Vedlikeholdsinstrukser

Det skal være utarbeidet dokumentasjon som beskriver hvordan systemer, deler og komponenter skal vedlikeholdes i samsvar med de nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn for kjøretøyet. Vedlikeholdsdokumentasjonen skal sikre at ingen sikkerhetskritiske systemer, komponenter eller deler forringes i den grad at det fører til funksjonssvikt. Slitasjegrenser skal være spesifisert for komponenter som er utsatt for slitasje. Intervaller for vedlikehold og utskifting må være spesifisert for sikkerhetskritiske komponenter.

Registreringer som viser vedlikehold, eventuell verifikasjon etter avsporing, og endringer av kjøretøyet skal kunne legges frem.

TSI LOC & PAS punkt 4.2.12.3 gjelder tilsvarende.

1.2.2 Dokumentasjon av vedlikeholdsprogrammets begrunnelse

Det skal foreligge dokumentasjon som begrunner vedlikeholdsinstruksjoner og -krav, for eksempel vedlikeholdsintervaller. TSI LOC & PAS punkt 4.2.12.3.1 gjelder tilsvarende.

For godsvogner gjelder TSI WAG punkt 4.5.2 tilsvarende.

1.3 Instrukser og dokumentasjon for bruk

1.3.1 Bruksinstrukser for normal og redusert funksjonalitet av kjøretøyet

Det skal foreligge dokumentasjon for kjøretøyets ulike funksjoner under normal drift og bruk med nedsatt funksjonalitet inkludert nødsituasjoner, evakuering, berging og tauing. Dokumentasjonen skal være på et språk brukeren behersker.

1.4 Prøving av kjøretøyet på sporet

Dokumentasjon som omhandlet i § 12 i forskriften her skal foreligge.

Det skal videre foreligge dokumentasjon på at kjøretøyet er testet på sporet slik at det tåler de driftsmessige og klimamessige belastninger det utsettes for under drift, herunder avsporingssikkerhet, tilfredsstillende løpeegenskaper innenfor den hastighetsklassen materiellet er beregnet for og bremseeffekt. Grensesnitt mot infrastruktur og sikker integrering på jernbanenettet skal verifiseres og dokumenteres. Testene risikovurderes og gjennomføres avhengig av risiko og omfang i flere trinn, først på sikret teststrekning og eventuelt deretter i blandet trafikk; testene skal validere blant annet, CCS funksjonalitet, kommunikasjon, strømforsyning, togdetektering, støy, dynamiske egenskaper, mm. For kjøretøy beregnet for aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne tester, risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Følgende standard skal følges: EN 50215.

2 Struktur og mekaniske deler

Dette kapitlet gjelder alle kjøretøy.

2.1 Kjøretøyets konstruksjon

2.1.1 Styrke og integritet

Kjøretøyet må ha en mekanisk styrke og integritet som gjør at det tåler de kreftene som det utsettes for i alle forventede driftssituasjoner gjennom beregnet levetid. Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.4 gjelder tilsvarende. For godsvogner gjelder TSI WAG punkt 4.2.2.2 og 4.2.2.3 tilsvarende.

For arbeidsmaskiner (OTM) er tilleggskrav beskrevet i TSI LOC&PAS Vedlegg C, punkt C.1. For kjøretøy med aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 12663, UIC 566, UIC 660, UIC 617, UIC 625, UIC 577 KONTROLL, UIC 651, ERRI B 12 RP 17, ERRI B 12 RP 60 og ERRI B 12 DT 135.

2.1.2 Lasteevne

2.1.2.1 Lastforhold og veid masse

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.10 gjelder tilsvarende.

For godsvogner gjelder kravene i TSI WAG punkt 4.2.3.2. For beregning av lastekapasitet i tilfelle kjøretøy med aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 700, EN 50215, EN 15528 og EN 15663.

2.1.2.2 Aksellast og hjullast

Kravene i TSI LOC & PAS 4.2.3.2 gjelder tilsvarende. For kjøretøy med høyere aksellast enn 25 tonn må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15663, EN 50215, EN 13260, EN 15528, EN 13103, EN 14363, EN 13104, UIC 700 og UIC 518.

2.1.3 Sammenføyningsteknologi

Ved bruk av ulike deler eller produkter til sammenføyning gjelder leverandørenes erklæringer for delenes eller produktenes anvendelsesområde. Underliggende dokumentasjon på styrke, beregninger, anvendte standarder og sikkerhetsmarginer må medfølge slike erklæringer.

Ved beregning av styrke og sikkerhetsfaktorer for enkelte sammenføyningsmetoder skal aksepterte standarder legges til grunn, blant annet: EN 15085, UIC 897, EN 12663 og UIC 566.

2.1.4 Løfting og jekking

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.6 gjelder tilsvarende. For godsvogner gjelder TSI WAG punkt 4.2.2.2 tilsvarende. For OTM er tilleggskrav beskrevet i TSI LOC & PAS, Vedlegg C, punkt C.2.

Ved beregning av styrke skal aksepterte standarder legges til grunn, blant annet: UIC 581, UIC 566, EN 15877 og EN 12663.

2.1.5 Festing av innretninger til karosserikonstruksjonen

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.7 gjelder tilsvarende. For OTM er tilleggskrav beskrevet i TSI LOC & PAS, Vedlegg C, punkt C.1.

Ved beregning av styrke skal aksepterte standarder legges til grunn, blant annet: UIC 566 og EN 12663.

2.1.6 Forbindelser mellom ulike deler av kjøretøyet

Forbindelser mellom ulike deler av kjøretøyet, for eksempel mellom vognkasse og boggi, skal tåle de statiske og dynamiske belastninger de utsettes for. Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.3.5.1 gjelder tilsvarende.

For godsvogner gjelder TSI WAG punkt 4.2.3.6.1 tilsvarende. For kjøretøy med aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Ved belastningstilfeller og beregning av styrke skal aksepterte standarder legges til grunn, blant annet: EN 12663, EN 13 749, UIC 577, ERRI B12/RP17, UIC 515-1 og UIC 615-1.

2.2 Koplinger og koplingssystemer

2.2.1 Automatisk kopling

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.2.3 og 5.3.1 gjelder tilsvarende.

2.2.2 Egenskaper for bergingskopling

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.2.4, 4.2.2.2.5, og 5.3.3 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 520, EN 15020.

2.2.3 Konvensjonelle skruekoplinger og andre non-automatiske koplingssytemer

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.2.2, 4.2.2.2.3, og 5.3.2 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 826, UIC 520, ERRI B12 RP17 ERRI B36 RP32, UIC 526-3, EN 15566EN 15551, UIC 527, UIC 528, UIC 526, og UIC 825.

2.2.4 Buffersystemer

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.2.3, 4.2.2.3, og 4.2.2.10 og kravene i TSI WAG punkt 4.2.2.1 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15551, EN 15566, ERRI B12/DT 85, UIC 527, UIC 528 og UIC 526. Ved merking av buffere aksepteres følgende standarder: UIC 527, UIC 528, UIC 526 og UIC 520.

2.2.5 Overganger

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.3 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 16286, EN 12561, UIC 561, UIC 527, UIC 528 og UIC 520.

2.3 Passiv sikkerhet

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.5 gjelder tilsvarende for nyere kjøretøy.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15227 og UIC 566.

Krav til skinnerydder: Trekkraftkjøretøy må ha skinnerydder for å beskytte hjulet mot fremmedlegemer. Skinnerydder må dimensjoneres for å tåle statiske krefter i kjøreretningen på minst 20 kN uten permanent deformasjon. Dette kan verifiseres ved beregninger. For øvrig gjelder kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.3.5.og 4.2.3.7 tilsvarende. Det må tas hensyn til hjulslitasje og fjæring på kjøretøyet når skinnerydderen skal designes og beregnes. Trekkraftkjøretøy må ha snøplog der det kan forventes snø.

Skinnerydder i henhold TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.5 og 4.2.6.1.2 kan være erstattet av snøplog så lenge den ikke kommer i konflikt med kjøretøyets statiske og dynamiske profil og ivaretar funksjonen for å beskytte hjulet mot fremmedlegemer.

Kravene i TSI LOC & PAS 4.2.6.1.2 og 4.2.2.5 gjelder tilsvarende.

3 Samspill mellom kjøretøy og spor, samt kjøretøyets tverrsnitt

Kravene i dette kapitlet gjelder alle kjøretøy.

3.1 Kjøretøyets profil

Kjøretøyets statiske og dynamiske profil skal være strekningsvis i overensstemmelse med de profilene som fremgår av infrastrukturforvalters nettveiledning. Kjøretøy som er i henhold til profil NO1 kan benyttes på hele det nasjonale jernbanenettet. Framføring av kjøretøy med større profil forutsetter aksept som spesialtransport fra infrastrukturforvalteren.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 505, UIC 506, EN 15273

3.2 Kjøretøydynamikk

3.2.1 Avsporingssikkerhet og løpeegenskaper

Kjøretøy må ha tilfredsstillende kjøresikkerhet. Kjøretøyets løpeegenskaper må testes for å klarlegge dynamisk belastning og interaksjon på sporet.

For beregning og testing av kjøretøyets avsporingssikkerhet og løpeegenskaper skal metodene i EN 14363 eller UIC 518 følges. For arbeidsmaskiner (OTM) er tilleggskrav beskrevet i TSI LOC&PAS Vedlegg C, punkt C3. Relevante grenseverdier knyttet til sporets egenskaper angis av infrastrukturforvalter. For kjøretøy med aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Under dynamisk testing skal sporbelastning og belastning på sikkerhetsrelevante kjøretøykomponenter registreres for vurdering av belastning, avsporingsfare, dimensjonering, samt validering av beregninger.

Eldre kjøretøy som ikke har vært produsert etter en anerkjent sikkerhetsstyrt prosess, skal ha en risikovurdering i henhold til den felles sikkerhetsmetoden basert på erfaring som demonstrerer sikker drift på tilsvarende krevende infrastruktur. Risikovurderingen skal identifisere eventuelle bruksbegrensninger

for kjøretøyet slik at risikoen reduseres til et akseptabelt nivå. Ved mangel på erfaringsdata og tilfredsstillende risikovurdering vil kravene i tredje ledd i dette punktet gjelde tilsvarende.

For øvrig gjelder kravene i TSI LOC & PAS 4.2.3.4. tilsvarende. For godsvogner gjelder TSI WAG punkt 4.2.3.5 tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 14363, EN 15686, UIC 530-2, UIC 510, UIC 432, UIC 518, og UIC 645.

3.2.2 Ekvivalent konisitet

Kravene i TSI LOC & PAS 4.2.3.4.3 gjelder tilsvarende.

I tillegg gjelder følgende krav:

Der det har vært foretatt tester av dynamiske løpeegenskaper og funnet et stabilt område for ekvivalent konisitet, skal dette angis i dokumentasjonen etter punkt 1.4.

Hjulprofil skal medføre stabilt løp. Målinger og behandling av måleverdiene skal skje etter reglene i UIC 518 eller EN 14363. Hjulprofilet skal være i henhold til UIC 510-2. Akseptert hjulprofil for allment bruk er S1002. Basert på testing og sikkerhetsvurdering kan andre hjulprofiler aksepteres. Koordinattabeller og tegninger for skinneprofilene gis av infrastrukturforvalter. Størrelsen på hjulbanens hulløp skal ikke være mer enn 2 mm. Maksimalt hjulslag og materialutfall er 60 mm for hjul med diameter på eller over 920 mm, og 40 mm for hjul med mindre diameter.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15302:2008, EN 13715:2006, EN 13674-1:2003, EN 14363, UIC 518, UIC 519 og UIC 510.

3.2.3 Hjulprofil og grenseverdier

Hjulprofil skal medføre stabilt løp. Målinger og behandling av måleverdiene skal skje etter reglene i UIC 518 eller EN 14363. Hjulprofilet skal være i henhold til UIC 510-2. Akseptert hjulprofil for allment bruk er S1002. Basert på testing og sikkerhetsvurdering kan andre hjulprofiler aksepteres. Koordinattabeller og tegninger for skinneprofilene gis av infrastrukturforvalter. Størrelsen på hjulbanens hulløp skal ikke være mer enn 2 mm. Maksimalt hjulslag og materialutfall er 60 mm for hjul med diameter på eller over 920 mm, og 40 mm for hjul med mindre diameter.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15302:2008, EN 13715:2006, EN 13674-1:2003, EN 14363, UIC 518, UIC 519 og UIC 510.

3.2.4 Forenlighetsverdier for sporbelastning

Kjøretøy må ikke medføre større sporbelastning enn de verdiene som er gitt av infrastrukturforvalter

for å sikre forenlighet mellom kjøretøy og sporet. Kravene i punkt 3.2.1 gjelder tilsvarende for testing av sporbelastningen. Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.3.4.2.2 gjelder tilsvarende. For godsvogner gjelder kravene i TSI WAG punkt 4.2.3.5 tilsvarende. For kjøretøy med aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15528, EN 14363, UIC 615 og EN 13749.

Vertikal akselerasjon, egenresonans og dynamisk belastning for bruer skal ikke overstige bruers grenseverdier. Grenseverdiene er angitt av infrastrukturforvalter.

Det skal gjennomføres målinger av dynamisk last under ulike driftsforhold eller endringsanalyser basert på et referansekjøretøy ved bruk av simuleringer eller beregninger. Forhold som må undersøkes er bl.a. massen og treghet for vognkasse, boggier og hjulsatser, kjøretøyets fjæringsegenskaper og fordeling av last.

For øvrig gjelder kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.3.4.2.2 tilsvarende. For godsvogner gjelder TSI WAG punkt 4.2.3.5 tilsvarende. For godsvogner med høyere aksellast enn 25 tonn må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Testbetingelsene i punkt 3.2.1 i vedlegget her gjelder tilsvarende.

3.2.5 Minste horisontale kurveradius, vertikal kurveradius, vertikal konkave kurveradius og vertikal konveks kurveradius

Kravet i TSI LOC & PAS punkt 4.2.3.6 gjelder tilsvarende. Minimum kurveradius, vertikal, horisontal eller i sporveksler, framgår av infrastrukturforvalters nettveiledning.

3.3 Boggier/løpeverk

3.3.1 Boggier

Boggier inkludert påmontert utstyr skal dimensjoneres i henhold til anerkjente standarder med tilstrekkelig sikkerhetsmargin, basert på kravene og testbetingelsene i punkt 3.2.1 i vedlegget her. Dette gjelder også for forbindelsen mellom boggirammen og vognkassen. For kjøretøy med aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.3.5.1 gjelder tilsvarende. For godsvogner gjelder kravet i TSI WAG punkt 4.2.3.6 tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 515-4, UIC 615-4, EN13749, EN 15687 og EN 15827.

3.3.2 Hjulsatser

Hjulsatsene skal dimensjoneres i henhold til anerkjente standarder med tilstrekkelig sikkerhetsmargin. Hjulsatsene skal tåle de påkjenningene de er utsatt for, inkludert tilleggspåkjenninger forårsaket blant annet av torsjonskrefter, friksjon mellom skinne og hjul, påregnelige uregelmessigheter i grensesnittet skinne/hjul, etc.

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.3.5.2 gjelder tilsvarende. For godsvogner gjelder kravet i TSI WAG punkt 4.2.3.6 tilsvarende. For kjøretøy med aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 13260, EN 13103, EN 13104, EN 13261, EN 13715, EN 13749, EN 13979, UIC 510-3, UIC 515-4 og UIC 615-4.

3.3.3 Hjul

Hjul skal dimensjoneres og utformes for å ivareta sikker kjøring på jernbanenettet.

Hjulene skal dimensjoneres med tilstrekkelig sikkerhetsmargin. Hjul skal tåle de påkjenningene de er utsatt for, inkludert tilleggspåkjenninger forårsaket blant annet av torsjonskrefter, friksjon mellom skinne og hjul, påregnelige uregelmessigheter i grensesnittet skinne/hjul, etc.

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.3.5.2.2 gjelder tilsvarende. For godsvogner gjelder kravet i TSI WAG punkt 4.2.3.6 tilsvarende. Det må i tillegg vises at kravene knyttet til termisk kapasitet ved bremsing i punkt 4.5.3 i dette vedlegget oppfylles. For kjøretøy med aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 13715, EN 13262, EN 13715, EN 13979-1, UIC 510, UIC 518-2, UIC 519, UIC 810, og UIC 812.

3.3.4 Grensesnitt hjul/skinne - funksjonspåvirkende systemer

Utstyr for smøring og sanding kan monteres i henhold til relevante standarder, og slik at det ikke kommer i strid med profilet. Hjul/skinne grensesnitt, geometrisk egenskaper, slitasje og samspill skal være innenfor fastlagte akseptkriterier slik at kjøretøyet framføres med tilstrekkelig kjøresikkerhet. Det må tas hensyn til påregnelige uregelmessigheter i grensesnittet skinne-hjul, etc. Det må tas hensyn til belegg fra bremseklosser, sanding og/eller flensesmøring som kan hindre sikker deteksjon av tog på sporet.

For geometriske egenskaper for hjulene gjelder kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.3.5.2.2 tilsvarende.

For kompatibilitet med togdeteksjonssystemer gjelder kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.3.3.1.1 tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15427, EN 12080, EN 13715, EN 12081, EN 12082, EN 50238, UIC 612, UIC 737.

3.3.5 Sandingssystem

Utstyr for smøring og sanding kan monteres i henhold til relevante standarder, og slik at det ikke kommer i strid med profilet eller påvirker negativt hjul-skinne kontaktarealet. Det må tas hensyn til belegg fra sanding og/eller flensesmøring som kan hindre sikker deteksjon av tog på sporet. Ved montering av utstyr for smøring og sanding skal klimatiske vinterforhold tas i betraktning mht. skjerming, isolasjon, oppvarming, etc.

3.3.6 Hjulsatslager

Kjøretøy skal ha hjulsatslagre som er dimensjonert for den tiltenkte bruken. Akselkassen skal være designet og dimensjonert slik at alle påregnelige belastninger og utmatting iht. levetiden for komponenter er tatt i betraktning med tilstrekkelig sikkerhetsmargin. For overvåking av aksellager og akselkassetilstand gjelder kravene i TSI LOC&PAS 4.2.3.3.2 og TSI WAG 4.3.2.6.5 tilsvarende. Se i tillegg punkt 3.3.8 i dette vedlegget.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 12082, EN 12081, EN 12080, EN 15437, UIC 515, UIC 615 og UIC 510.

3.3.7 Aksel

Se i tillegg punkt 3.3.2 i dette vedlegget. TSI WAG punkt 4.2.3.6.4 og 6.1.2.4 og TSI LOC&PAS punkt 4.2.3.5.2.1 og 6.2.3.7 gjelder tilsvarende. Aksler skal være overflatebeskyttet mot ytre påkjenninger. Aksler skal ha identifikasjonsmerking og kontrollmerking.

3.3.8 Hjulsatslager – tilstandsovervåking

For overvåking av aksellager og akselkassetilstand gjelder kravene i TSI LOC&PAS 4.2.3.3.2 og TSI WAG 4.3.2.6.5 tilsvarende. Se i tillegg punkt 3.3.6 i dette vedlegget.

3.4 Grense for største positive/negative akselerasjon I lengderetning

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.5.1 siste ledd gjelder tilsvarende. Energiabsorberende elementer skal tas i betraktning ved beregning av ekstraordinær retardasjon eksempelvis skiftestøt, etc.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 566 og EN 12663.

4 Bremsing

Kravene i dette kapitlet gjelder alle kjøretøy så lenge ikke noe annet er angitt.

4.1 Funksjonelle krav til togbremsing

Alle kjøretøy skal ha bremser. Bremsene skal under alle forhold kunne bidra til å stanse et tog innenfor en

maksimal bremseveilengde definert av infrastrukturforvalter på de enkelte strekningene kjøretøyet skal trafikkere. Bremsesystemene skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand. Bremsesystemet skal virke automatisk og kontinuerlig, og ikke være utmattbart under normal drift.

Passasjervogner, lokomotiver og togsett skal være utstyrt med nødbrems, driftsbrems og parkeringsbrems.

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.1, og 4.2.4.2.1 gjelder tilsvarende. Kravene i TSI WAG punkt 4.2.4.1 og 4.2.4.3 gjelder tilsvarende. Bremsesystemet må fungere tilfredsstillende med de strekningsvise begrensninger for tilbakemating av energi til kontaktledningen som framgår av infrastrukturforvalters nettveiledning

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: Serien UIC 540-549.

4.2 Sikkerhetskrav til togbremsing

4.2.1 Pålitelighet for hovedbremsesystemets funksjon

Kravene i TSI WAG punkt 4.2.4.2, og TSI LO&PAS punkt 4.2.1.3, 4.2.4.2.2 gjelder tilsvarende.

4.2.2 Pålitelighet for samhandling traksjon/bremsing

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.4.1, 4.2.4.7 og punkt 4.2.4.4.2 gjelder tilsvarende så langt det passer. Se i tillegg punkt 4.4.1 i dette vedlegget.

4.2.3 Pålitelighet for bremseveilengde

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.4.2, 4.2.4.4.1 gjelder tilsvarende så langt det passer.

4.2.4 Pålitelighet for parkeringsbrems

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.4.2, 4.2.4.4.5 gjelder tilsvarende så langt det passer.

4.3 Bremseanlegg - anerkjent arkitektur og tilhørende standarder

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.3, og TSI WAG 4.2.4.2 gjelder tilsvarende. Ved bruk av andre enn UIC-baserte bremsesystemer må det gjøres egne risikovurderinger av bremsesystemets egnethet og sikkerhet.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: Serien UIC 540-549 og EN 50125-1 kapittel 4.4, EN 14198.

4.4 Bremsekommando

4.4.1 Styring av nødbrems

Alle trekkraftkjøretøy skal ha nødbrems. Persontogkjøretøy skal ha nødbremsutløser som kan betjenes fra alle vogner i toget. På nyere kjøretøy skal fører kunne utsette aktivering av nødbremsen. Opphevelse av nødbremsen etter at kjøretøyet har stanset må skje ved utførelse av en aktiv handling. Se ellers punkt 10.2.3 i dettet vedlegget.

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.4.1 gjelder tilsvarende så langt det passer.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: Serien UIC 540-549, UIC 612.

4.4.2 Styring av driftsbrems

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.4.2 og 4.2.4.3.2.1. gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: Serien UIC 540-549, EN 14531.

4.4.3 Styring av direktebrems

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.4.3 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: Serien UIC 540-549.

4.4.4 Styring av dynamisk brems

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.4.4, og 4.2.4.7 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: Serien UIC 540-549.

4.4.5 Styring av parkeringsbrems

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.4.5og TSI WAG 4.2.4.3.2.2 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: Serien UIC 540-549.

4.5 Bremseytelse

4.5.1 Nødbremsytelse

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.5.2 gjelder tilsvarende. For kjøretøy med aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: Serien UIC 540-549.

4.5.2 Driftsbremsytelse

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.5.3 og TSI WAG 4.2.4.3.2.1 gjelder tilsvarende. For kjøretøy med aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: Serien UIC 540-549.

4.5.3 Beregninger med hensyn til termisk kapasitet

Prinsippene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.5.4 og 4.2.3.5.2.2, og TSI WAG punkt 4.2.4.3.3 gjelder tilsvarende, men med en hastighet på 80 km/t som skal kunne holdes i en utforbakke med 2,2 % helling

over 75 km. Den termiske kapasiteten skal fremgå av dokumentasjonen; tillatt hastighet i utforbakke skal være i forhold til oppgitt termisk kapasitet. For kjøretøy med aksellast høyere enn 25 tonn, må det gjennomføres egne risikovurderinger, beregninger og verifikasjoner.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: Serien UIC 540-549.

4.5.4 Parkeringsbremsytelse

Alle kjøretøy skal ha parkeringsbrems eller annet utstyr for sikker parkering og hensetting. Parkeringsbremsen skal være dimensjonert slik at den kan holde kjøretøyet med maksimal last sikkert fast inntil den bevisst frigjøres. Også andre hensiktsmessige måter å sikre at kjøretøyet ikke kommer i bevegelse på kan benyttes.

For øvrig gjelder kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.5.5 og TSI WAG 4.2.4.3.2.2 tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: Serien UIC 540-549.

4.5.5 Beregning av bremseytelse

Ved beregning av bremseeffekt og bremsekontroll funksjoner skal det tas hensyn til lavere friksjonskoeffisienter pga. vanskelige klimatiske forhold. Kravene som gjelder for vanskelige snø-, is- og haglforhold i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.1.2 skal legges til grunn for alle kjøretøy som skal operere uten restriksjoner på det nasjonale jernbanenettet.

4.6 Styring av bremsefriksjon

4.6.1 Grense for friksjonsprofil hjul/skinne

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.6.1 gjelder tilsvarende. Ved beregning av bremsevirkning og utforming av bremsesystemet skal redusert bremsevirkning og lavere friksjonsverdier pga. geografiske og klimatiske forhold tas i betraktning.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 544 og UIC 546.

4.6.2 Glidevernsystem

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.6.2 gjelder tilsvarende. For godsvogner gjelder kravene i TSI WAG punkt 4.2.4.1.2.6 tilsvarende. Ved beregning av bremsevirkning samt utforming og justering av glidevernsystemet skal lavere friksjonsverdier pga. klimatiske forhold tas i betraktning.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 541 og EN 15595.

4.7 Utvikling av bremsekraft

4.7.1 Friksjonsbremskomponenter

4.7.1.1 Bremseklosser

Komposittmaterialer i bremseklosser må dokumenteres å fungere tilfredsstillende under alle

påregnelige klimatiske forhold, særlig under vanskelige forhold som beskrevet i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.1.2, og sørge for å gi tilstrekkelig bremseevne. Slike materialer skal i tillegg være godkjent i henhold til UIC 541-4. For at kjøretøy skal kunne brukes uten operasjonelle restriksjoner, må det ha blitt gjennomført testing som sikrer at kravene etterleves i drift.

4.7.1.2 Bremseskiver

Materialkvaliteten i bremseskiver må dokumenteres å være tilpasset tilhørende friksjonsmaterialer slik at det oppnås tilfredsstillende bremsevirkning under alle påregnelige driftsmessige forhold, herunder klimatiske forhold. Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 14535.

4.7.1.3 Bremsebelegg

Bruk av komposittmaterialer i bremsebelegg må oppfylle tilsvarende krav som i punkt 4.7.1.1.

4.7.2 Dynamisk brems knyttet til traksjon

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.7 gjelder tilsvarende.

4.7.3 Magnetisk sporbrems

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.8.2 gjelder tilsvarende.

4.7.4 Hvirvelstrømbrems

Virvelstrømsbrems kan interferere med signalsystemer og andre elektriske anlegg. Det må derfor vurderes i det enkelte tilfellet om virvelstrømsbrems kan brukes slik at kravet til teknisk forenlighet oppfylles. Det er da krav til en komplett risikovurdering og validering ved testkjøring på jernbanenettet.

4.7.5 Parkeringsbrems

Kravene i TSI LOC&PAS 4.2.4.5.5 gjelder tilsvarende. Se ellers punkt 4.5.4 i dette vedlegget.

4.8 Bremsesystemets status og avviksindikering

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.9 og TSI WAG punkt 4.2.4.3.2.2 gjelder tilsvarende.

Følgende standard aksepteres: UIC 547. Ved bruk av andre enn UIC-baserte bremsesystemer må det gjøres egne risikovurderinger av bremsesystemets egnethet og sikkerhet.

4.9 Bremsekrav ved berging

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.4.10 gjelder tilsvarende. Kravene gjelder også for kjøretøy som skal gå i togformasjoner under 200 tonn.

5 Passasjerrelaterte innretninger

5.1 Tilgang

5.1.1 Utvendige dører

Ytterdører skal være utformet og styrt slik at sikkerheten for passasjerer og personell ivaretas. Ved lukking skal dørene kunne registrere om passasjerer eller personell blir fastklemt, og automatisk stoppe og frigjøres for en begrenset tid. Dørene og tilhørende utstyr skal tåle de kreftene som de blir utsatt for under kjøring.

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.5.5 og 4.2.5.6 gjelder tilsvarende så langt det passer. Punkt 4.2.5.5.3 t.o.m. 4.2.5.5.10 inkluderer sikkerhetskrav og gjelder tilsvarende så langt det passer. Kun funksjonelle krav som er relevante for kjøretøyet skal tas i betraktning. Design og funksjonalitet for dørsystemer skal dokumenteres. TSI PRM punkt 4.2.2.3. gjelder tilsvarende så langt det passer.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 560, UIC 651, UIC 565 og EN 14752.

For trappetrinn gjelder kravene i TSI PRM 4.2.2.11 tilsvarende så langt det er fysisk mulig uten for stor inngripen i konstruksjonen-Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 555, UIC 560 og EN 13272.

5.1.2 Ombordstigningshjelpemidler

Bruk av ombordstigningshjelpemidler for å minske gapet mellom plattform og kjøretøy skal alltid vurderes. Hvis gapet mellom plattform og kjøretøyet er uforsvarlig stort, skal det av hensyn til sikkerheten finnes egnet ombordstigningshjelpemiddel på kjøretøy eller plattform for sikker ombordstigning og avstigning. Kravene i TSI PRM punkt 4.2.2.12 gjelder tilsvarende for slike ombordstigningshjelpemidler.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 560, UIC 565.

Ved installering av løftesystemer for reisende gjelder kravene i TSI PRM 4.2.2.12 tilsvarende så lenge det ikke er vesentlige konstruksjonsmessige forhold til hinder for å følge kravene.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 565/3.

5.2 Innvendige innretninger

5.2.1 Innvendige dører

Innvendige dører skal være utformet og styrt slik at sikkerheten for passasjerer og personell ivaretas. Ved lukking skal dørene kunne registrere om passasjerer eller personell blir fastklemt, og automatisk stoppe og frigjøres for en begrenset tid.

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.5.7 og TSI PRM punkt 4.2.2.3.3 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 560, UIC 561.

5.2.2 Innvendige endedører

Innvendige endedører eller tilsvarende dørsystemer i enden av kjøretøyet skal være utstyrt med låsemekanisme slik at døren låses for å hindre utilsiktet gjennomgang ved blant annet mangel på overgang til neste kjøretøy eller togsett.

5.2.3 Friganger

Kravene i TSI PRM punkt 4.2.2.6 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 560, UIC 567.

5.2.4 Endring i gulvhøyde

Kravene i TSI PRM punkt 4.2.2.8 gjelder tilsvarende.

5.2.5 Innvendig belysning

For interiørbelysning gjelder kravene i TSI PRM punkt 4.2.2.4 så langt det passer.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 555, UIC 560 og EN 13272.

5.2.6 Seter og spesielle ordninger for bevegelseshemmede

Kravene i TSI PRM punkt 4.2.2.1 gjelder tilsvarende så lenge det ikke er vesentlige konstruksjonsmessige forhold til hinder for å følge kravene.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 565, UIC 566 og EN 12663.

5.3 Håndtak og rekkverk

Kravene i TSI PRM punkt 4.2.2.9 og 4.2.2.1 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 535, UIC 560, UIC 565/3 og EN 14752.

5.4 Vinduer

Vinduer skal ha utforming og egenskaper som gjør at sikkerheten for passasjerer og personell ivaretas. Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.9, 4.2.5.9 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 560, UIC 564, UIC 651, UIC 617 og UIC 625.

5.5 Toaletter

Det skal installeres toaletter om bord i passasjerkjøretøy i den grad det er nødvendig. Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.5.1, og 4.2.2.9 gjelder tilsvarende. Klimatiske forhold må tas i betraktning ved design og bruk av toalettsystemer slik at funksjonaliteten ivaretas ved alle påregnelige driftsmessige forhold.

Hvis det installeres toaletter tilpasset rullestol gjelder kravene i TSI PRM punkt 4.2.2.5 tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 563.

5.6 Oppvarmings-, ventilasjons-, og luftkondisjoneringsanlegg

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.5.8 gjelder tilsvarende. Ventilasjonssystemet skal utformes og styres slik at det ikke bidrar til å spre røyk eller andre giftige gasser ved brann.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 553, EN 13129, EN 14750 og EN 14813.

5.7 Passasjerinformasjon

5.7.1 Personannonseringssystem

Det skal finnes et kommunikasjonssystem om bord for at fører skal kunne gi beskjeder til de reisende. Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.5.1 og TSI PRM punkt 4.2.2.7 gjelder tilsvarende så langt det passer for eksisterende kjøretøy og kommunikasjonssystem.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 176.

5.7.2 Skilt og informasjon

Nødutganger og rømningsveier skal være merket slik at evakuering kan foretas på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

For skilting og informasjon til de reisende gjelder kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.5.2 og TSI PRM punkt 4.2.2.7 tilsvarende. Informasjonen som gis må minst være på norsk.

6 Miljøforhold og aerodynamiske virkninger

Dette kapitlet gjelder alle kjøretøy, hvis ikke annet er angitt.

6.1 Miljøets innvirkning på kjøretøyet

6.1.1 Miljøforhold med innvirkning på kjøretøyet

6.1.1.1 Høyde

Kjøretøy må oppfylle kravene knyttet til drift i aktuelle høyder over havet som fremgår av standarden EN 50125-1. De generelle kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.1 og TSI WAG punkt 4.2.5 gjelder så langt det passer med hensyn til geografiske forhold.

6.1.1.2 Temperatur

Kjøretøy må konstrueres i henhold til klasse T2 i standarden EN 50125-1 (-40+35 °C).

For kjøretøy som er konstruert for høyere minimumstemperaturer enn -40 °C, må driftsmessige

begrensninger vurderes. De generelle kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.1 og TSI WAG punkt 4.2.5 gjelder so langt det passer med hensyn til geografiske forhold.

6.1.1.3 Fuktighet

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.1.3 gjelder tilsvarende, men den maksimale temperatursvingningen som skal tas i betraktning skal være opp til 40 K. Det skal finnes mulighet for drenering fra alle sikkerhetskritiske rom eller åpninger hvor det kan dannes kondens. Ved design og drift av elektriske- og bremsesystemer skal det tas hensyn til kondens og frysing. De generelle kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.1 og TSI WAG punkt 4.2.5 gjelder så langt det passer med hensyn til geografiske forhold.

6.1.1.4 Regn

Kjøretøy må tåle de regnmengder som fremgår av standarden EN 50125-1 kapittel 4.6. De generelle kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.1 og TSI WAG punkt 4.2.5 gjelder så langt det passer med hensyn til geografiske forhold.

6.1.1.5 Snø, is, og hagl

Trekkraftkjøretøy skal ha snøplog i henhold til punkt 2.1.1.

Kjøretøyet skal vintertestes under alle påregnelige vinterforhold for å sikre normal drift uten restriksjoner. Frysing og isdannelse må kunne hindres ved oppvarming for å sikre normal drift av eksempelvis, toalettank, vannforsyning, trykkluft for bremsesystemer, frontvindu, speil/video for sikt bakover.

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.1.2 knyttet til «vanskelige» forhold gjelder tilsvarende. De generelle kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.1 og TSI WAG punkt 4.2.5 gjelder så langt det passer med hensyn til geografiske forhold.

6.1.1.6 Solstråling

Kjøretøy må tåle de strålebelastningene som fremgår av standarden EN 50125-1 kapittel 4.9.

6.1.1.7 Motstand mot forurensing

Kjøretøy skal tåle de belastningene forårsaket av kjemiske stoffer og partikler med forurensende effekt.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 60721.

6.1.2 Aerodynamiske virkninger på kjøretøyet

6.1.2.1 Virkninger av sidevind

Ved design og konstruksjon av kjøretøy må det tas hensyn til påregnelige effekter av sidevind.

Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.6.2.4 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 50125, EN 14067.

6.1.2.2 Største trykkvariasjon i tuneller

Ved design og konstruksjon av kjøretøy må det tas hensyn til trykkvariasjoner som oppstår ved inn- og utkjøring av og passering av kjøretøy i tunneler. Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.6.2.3 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 50125, EN 14067, UIC 660.

6.2 Kjøretøyets innvirkning på miljøet

6.2.1 Ytre utslipp

6.2.1.1 Utslipp fra toaletter

Det er ikke tillatt å bruke åpne toalettsystemer i jernbanekjøretøy. Se ellers punkt 5.5 i dette vedlegget.

6.2.1.2 Eksosutslipp

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.3 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 623 og 624. Directive 97/68/EU, Stage IIIB (2011/88/EU) og Stage IIIA (2004/26/EU) for nyere kjøretøy.

6.2.1.3 Kjemisk-, og partikkelutslipp

Ingen særlige krav gjelder.

6.2.2 Grenser for støyutslipp

6.2.2.1 Stasjonær støyvirkning

Stasjonær støyvirkning må ikke overstige det som er tillatt i henhold til TSI STØY punkt 4.2.1.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 553, UIC 567 og UIC 651.

6.2.2.2 Virkning av startstøy

Startstøy må ikke overstige det som er tillatt i henhold til TSI STØY punkt 4.2.2 og særtilfellet slik som beskrevet under punkt 7.3.2.3 bokstav (a), jf. forskrift av 12.11.2015 om gjennomføring av TSI STØY § 2 bokstav (a).

6.2.2.3 Forbykjøringsstøy

Forbikjøringsstøy må ikke overstige det som er tillatt i henhold til TSI STØY punkt 4.2.3 og særtilfellet slik som beskrevet under punkt 7.3.2.4 bokstav (a) jf. forskrift av 12.11.2015 om

gjennomføring av TSI STØY § 2 bokstav (b).

6.2.3 Grenser for virkning av aerodynamiske belastninger

6.2.3.1 Trykkbølger i fronten av toget

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.2.2 gjelder tilsvarende. Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 660.

6.2.3.2 Aerodynamisk innvirkning på passasjerer/materialer på plattform

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.2.1 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 660.

6.2.3.3 Aerodynamisk innvirkning på sporarbeidere

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.2.1 gjelder tilsvarende. Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 660.

6.2.3.4 Oppløfting og utslynging av ballast til tilstøtende områder

Se punkt 6.1.1.7. Ved beregning av kjøretøys virkninger på ballast må man ta hensyn til at nominell fraksjon for ballast i Norge er 25 til 63 mm.

7 Krav til utvendig varsling, signalisering, merking, og programvareintegritet

Kravene i dette kapitlet gjelder for alle kjøretøy som skal kjøres i eller som tog.

7.1 Programvareintegritet av betydning for sikkerhetsfunksjoner

Programvare som brukes til sikkerhetsfunksjoner må utvikles og verifiseres i henhold til EN 50128, EN 50129, og EN 50155. Det må gjøres en egen risikovurdering for sikkerhetsrelevante funksjoner eller for nyere systemer som ikke er basert på anerkjente standarder.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 50128, EN 50129, EN 50155, UIC 556 og UIC 558.

7.2 Visuelle og hørbare identifikasjons- og varslingsfunksjoner for kjøretøyet

7.2.1 Kjøretøymerking

Kjøretøy skal merkes med operasjonell, teknisk, og sikkerhetsmessig informasjon, i henhold til krav i eller i medhold av samtrafikkforskriften. Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.2.6, TSI OPE punkt 4.2.2.3 og Vedlegg H gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15877, UIC 640, UIC 580, UIC 581, UIC 438, UIC 545, UIC 552 og UIC 563.

7.2.2 Utvendig lys

7.2.2.1 Frontlys

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.7.1 gjelder tilsvarende. Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15153.

7.2.2.2 Markeringslys

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.7.1 gjelder tilsvarende. Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15153.

7.2.2.3 Sluttsignal

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.7.1 gjelder tilsvarende. Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15153

7.2.2.4 Lampestyring

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.7.1.4 gjelder tilsvarende for nyere kjøretøy.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 534 og UIC 532.

7.2.3 Lydsignalsystemer

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.7.2.1, 4.2.7.2.2, 4.2.7.2.4 gjelder tilsvarende.

Følgende standarder aksepteres: EN15153-2 og UIC 644.

For varselhornbeskyttelse gjelder kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.7.2.3 tilsvarende. Ved design av beskyttelse for varselhorn skal det særlig tas hensyn til påregnelige vinterforhold, og spesielt oppbygging av snø og is.

7.2.4 Festebraketter

Se punkt 2.1.5 i vedlegget her.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 12663, UIC 532, UIC 534, UIC 566 og UIC 644.

8 Kraftforsyning og styringssystemer ombord

Dette kapitlet gjelder for trekkraftkjøretøy, med mindre annet er angitt.

8.1 Krav til trekkraftytelse

Ingen særlige krav gjelder for trekkraftytelse.

For resttrekkraftevne ved redusert drift skal trekkraftkjøretøy ha tilstrekkelig resttrekkraftevne for å kunne

kjøre sikkert på strekninger med stigning og tuneller. Geografiske og klimatiske forhold må tas i betraktning, herunder stigningsforhold og vanskelige vinterforhold. For krav til friksjon mellom drivhjul og skinner skal geografiske og klimatiske forhold tas i betraktning; TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.1.2 gjelder tilsvarende så langt de passer - se punkt 4.6.1 i vedlegget her.

8.2 Funksjonelle og tekniske spesifikasjoner for grensesnitt mellom kjøretøyet og delsystemet energi

8.2.1 Funksjonelle og tekniske spesifikasjoner for strømforsyning

8.2.1.1 Spesifikke krav for strømforsyning

Kjøretøy skal fungere tilfredsstillende sammen med strømforsyningen på jernbaneinfrastrukturen og de andre kjøretøyene som finnes på det nasjonale jernbanenettet, og uten at de andre delene av jernbanesystemet påvirkes negativt.

Aksepterte standarder legges til grunn, blant annet: EN 50388, EN 50153, UIC 600, EN 50163, UIC 533.

Det nasjonale jernbanenettet har strømforsyningssystem AC 15 kV 16,7 Hz i henhold til TSI ENE punkt 4.2.3. For effektfaktor gjelder kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.6, og kravene til testing gitt i TSI LOC & PAS punkt 6.2.3.19 tilsvarende sammen med EN 50388 (2012) punkt 6 og 14. Effektfaktoren ved enkel eller multipelkjøring skal beregnes og verifiseres strekningsvis mot strømforsyningen på jernbanenettet.

For elektrisk vern gjelder kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.10 tilsvarende sammen med krav til testing gitt i EN 50388 (2012) punkt 15.6 med unntak av kortslutning om bord som beskrevet i EN 50388 (2012) punkt 14.

For å hindre unødvendig utkobling av kontaktledningsvern skal maksimalverdien av innkoblingsstrømmen fra transformator eller annen utrustning om bord i trekkraftkjøretøyet ikke overskride 2,0 kA (toppverdi) i løpet av de to første periodene (120 ms) etter tilkobling eller oppstart (for eksempel innkobling av høyspentbryter) mot en stiv spenning på 16500 V. Dette gjelder også totalt når flere kjøretøy styres sammen. Overholdelse av kravet skal testes ved minimum 25 innkoblinger mot et nett som har kortslutningsytelse på minimum 20 kA. Dersom innkoblingen synkroniseres med spenningens nullgjennomgang, er 10 innkoblinger tilstrekkelig.

8.2.1.2 Elektrisk spenning og frekvens på kontaktledningen

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.2 gjelder tilsvarende sammen med krav til testing gitt i EN50163 punkt 5.

Det er ingen krav til lengde på «unspecified period» beskrevet under punkt 4.1 bokstav f) i EN 50163 dersom spenningsøkningen forårsakes av tilbakemating av energi. Dette innebærer at et

trekkraftkjøretøy kan generere spenning opp til Umax2 kontinuerlig ved tilbakemating.

Praktisk kortslutningstest som angitt i EN 50215 punkt 9.16.5 skal ikke utføres på linjen, men som fabrikktest.

8.2.1.3 Regenerativ bremsing

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.3 gjelder tilsvarende sammen med krav til testing gitt i EN 50388 punkt 15.7.

På grunn av kontaktledningens termiske kapasitet og kontaktledningsvernenes evne til å detektere kortslutning på samme seksjon som trekkraftkjøretøy mater tilbake på, er det nasjonale jernbanenettet delt inn i klasser med tillatt maksimal tilbakematet effekt/strøm. Klassifiseringen er angitt av infrastrukturforvalter i nettveiledningen. Begrensningen gjelder total effekt/strøm fra alle trekkraftkjøretøy i fellesstyring og kan enten overholdes manuelt av fører eller ved en teknisk løsning.

Dersom trekkraftkjøretøyet på en tilfredsstillende måte automatisk stopper tilbakemating når det oppstår en kortslutning på samme seksjon som trekkraftkjøretøyet befinner seg på, kan begrensningene på grunn av kontaktledningsvernenes evne til å detektere samtidig kortslutning lempes. Denne funksjonaliteten skal dokumenteres. Se også punkt 8.2.2.9 i vedlegget her.

8.2.1.4 Største effekt og største strøm som er tillatt a trekke fra kontaktledningen

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.4 gjelder tilsvarende sammen med krav til testing gitt i TSI LOC & PAS punkt 6.2.3.18.

Klassifisering av det nasjonale jernbanenettet med tanke på største effekt og strøm som det er tillatt å trekke fra kontaktledningen, er angitt av infrastrukturforvalter i nettveiledningen.

Automatisk strømbegrensning ved lav kontaktledningsspenning, i henhold til EN 50388 punkt 7.2, skal også være aktiv i normal drift på grunn av svak strømforsyning.

8.2.2 Funksjonelle og konstruksjonsmessige parametere for strømavtakeren

8.2.2.1 Generell utforming av strømavtakeren

Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.8.2.9 gjelder tilsvarende. Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 50206-1, IEC 494, IEC 1133 og EN 50367.

8.2.2.2 Strømavtakerhodets geometri

Strømavtakeren skal ha en geometri som beskrevet i EN 50367 Figur B.6 (1800 mm). På strekninger angitt i infrastrukturforvalters nettveiledning kan strømavtakere med en geometri som

beskrevet i EN 50367 Figur A.8 (1950 mm) og Figur A.7 (1600 mm) benyttes. Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.9.2 annet, tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

8.2.2.3 Strømavtakerens kontaktkraft-inkludert statisk kontaktkraft, dynamisk kontaktkraft, og aerodynamiske virkninger

For strømavtakerens statiske kontaktkraft skal strømavtakere ha en statisk kontaktkraft på 55 N. På strekninger angitt i infrastrukturforvalters nettveiledning gjelder kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.9.5 tilsvarende. For strømavtakerens kontaktkraft (herunder dynamiske egenskaper og aerodynamiske virkninger) gjelder kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.9.6 tilsvarende. I tillegg skal strømavtakere oppfylle krav til å følge en målkurve angitt etter følgende formel:

Fm = 0,00097v 2 + 55, med en toleranse på ± 10 %.

På strekninger angitt i infrastrukturforvalters nettveiledning strømavtakere oppfylle krav til å følge en målkurve angitt etter følgende formel:

Fm = 0,00097v 2 + 70, med en toleranse på 0, - 10 %.

8.2.2.4 Arbeidsområde for strømavtakere

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.9.1 gjelder tilsvarende. Arbeidsområdet for strømavtakere skal være som angitt i EN 50367 tabell B.3.

8.2.2.5 Strømkapasitet for strømavtaker inkludert slepestykket

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.9.3 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 50388 og EN 50206.

8.2.2.6 Anordning av strømavtakere

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.9.7 gjelder tilsvarende. Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 50367.

8.2.2.7 Isolasjon av strømavtakere fra kjøretøyet

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.9.9 gjelder tilsvarende.

8.2.2.8 Senking av strømavtaker

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.9.10 gjelder tilsvarende. Nye kjøretøy skal automatisk senke strømavtaker ved feil på slepestykket, ved hjelp av auto-drop device (ADD). Se punkt 8.2.3.4.

8.2.2.9 Kjøring gjennom faseskilleseksjoner eller systemskilleseksjoner

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.9.8 gjelder tilsvarende sammen med krav til testing gitt i EN 50388 punkt 15.1. Også tilbakematet effekt skal reduseres til 0 ved passering av faseskillestrekninger. Kjøretøy skal være utrustet slik at det kan passere spenningsløs seksjon som ikke er jordet ved at strømavtakeren senkes eller kobles ut.

8.2.3 Funksjons- og konstruksjonsparametrer for slepestykket

8.2.3.1 Slepestykkets geometri

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.9.4.1 gjelder tilsvarende. Slepestykkets geometri skal være ifølge EN 50206-1 punkt 4.6 og EN 50367 vedlegg B, figur B5. For strekninger angitt i infrastrukturforvalters nettveiledning kan også EN 50367 vedlegg A, punkt A2.2 følges. Dette punktet må sees i sammenheng med punkt 8.2.2.2 i vedlegget her.

8.2.3.2 Materiale i slepestykket

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.9.4.2 gjelder tilsvarende. Materiale i slepestykke kan være rent karbon eller metallisert karbon med metallvekt opp til 35 %. Se EN 50206-1, EN 50367 og UIC 608.

8.2.3.3 Vurdering av slepestykke

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 6.1.3.8 gjelder tilsvarende. Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 50405

8.2.3.4 Detektering av brudd I slepestykket

Nye kjøretøy skal automatisk senke strømavtaker ved feil på slepestykket, ved hjelp av «auto-drop device» (ADD). Se punkt 8.2.2.8 i vedlegget her.

8.3 Strømforsyning og trekkraftsystem

8.3.1 Måling av energiforbruk

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.8 gjelder tilsvarende.

8.3.2 Krav til elektriske installasjoner om bord i kjøretøyet

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2 gjelder tilsvarende. Trekkraftkjøretøy skal ha innebygget teknisk mulighet for begrensning av maksimalt strømforbruk i henhold til grenseverdier angitt i infrastrukturforvalters nettveiledning.

8.3.3 Høyspenningskomponenter

Ingen særlige krav gjelder.

8.3.4 Jording

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.4 gjelder tilsvarende.

Det skal være nødvendig informasjon om frakobling og jording av kjøretøy enten som etiketter/skilt påklistret kjøretøyet eller som lett forståelige manualer i hvert kjøretøy (individ) for å kunne håndtere avvikssituasjoner. Kravet gjelder ikke informasjon som er åpenbar eller kan antas å være allmenn kunnskap for de som er satt til å gjøre denne spesielle oppgaven.

Jordingsinstruksjoner, -utstyr og merking er angitt i EN 50153.

8.4 Elektromagnetisk kompatibilitet (EMC)

8.4.1 EMC om bord i kjøretøyet

Det må utføres tester av elektromagnetisk kompatibilitet mellom strømforsyningssystemet om bord og annen ombordutrustning, eksempelvis togkontrollsystemet, i henhold til EN 50121, TS 50238-2 og TS 50238-3.

Der personer om bord kan utsettes for elektromagnetiske felt må det tas hensyn til tillate grenseverdier.

8.4.2 EMC mellom kjøretøyet og med den bakkebaserte delen av jernbanesystemet

Det må utføres tester av elektromagnetisk kompatibilitet mellom kjøretøyet og signal- og telekommunikasjonsnettet i henhold til EN 50121, TS 50238-2 og TS 50238-3. Kjøretøy må ikke påvirke andre kjøretøyer og den bakkebaserte delen av jernbanesystemet negativt. Infrastrukturutstyr, eksempelvis sporfelt- og akseltellertyper, fremgår av nettveiledningen. Samsvarserklæring i henhold til forskrift 15. april 2016 nr. 378 om EØS-krav til elektromagnetisk kompatibilitet (EMC) for utstyr til elektronisk kommunikasjon må foreligge.

Hovedbryteren må kobles fra automatisk hvis strøm i alle frekvensområder med 1 Hz frekvensluke i områdene 92–98 Hz og 102–108 Hz er lik eller større enn 2 Arms i minimum 1,0 s.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 50121.

8.4.2.1 Maksimale verdier for strøm

8.4.2.1.1 Spor tilbakeførende strøm

Ingen særlige krav gjelder.

8.4.2.1.2 Interferensstrøm fra oppvarmingsanlegg

Ingen særlige krav gjelder.

8.4.2.1.3 Interferensstrøm på undersiden av kjøretøyet

Ingen særlige krav gjelder.

8.4.2.1.4 Harmoniske karakteristikker og tilhørende overspenninger fra kontaktledningsspenningen

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.2.7 gjelder tilsvarende. I tillegg skal det for å sikre teknisk forenlighet også innhentes informasjon fra infrastrukturforvalter i henhold til EN50388 vedlegg D ettersom informasjonen i EN50388 vedlegg D ikke er tilstrekkelig for å sikre teknisk forenelighet mellom kjøretøy og infrastrukturen på det nasjonale jernbanenettet.

Ved testing av kjøretøys tekniske forenlighet med strømforsyningen på det nasjonale jernbanenettet skal følgende forhold tas i betraktning:

- Generelt svak strømforsyning karakterisert med lange matestrekninger, enkeltspor (dvs. høy kontaktledningsimpedans) og roterende omformere så vel som statiske omformere fra 50 Hz til 16 2/3 Hz med liten ytelse
- Lavfrekvente pendlinger ved mating fra roterende omformeraggregater på grunn av en elektromekanisk egenfrekvens med lav demping
- Høyt innhold av overharmoniske (over 30 % THDu) i kontaktledningsspenningen, spesielt 3. og 5. harmoniske og repeterende høye toppverdier på spenningen (opp til 33 kV) på grunn av mange eksisterende trekkraftkjøretøy med halvstyrte tyristorbruer
- Bruk av automatisk begrensning av effekt/strøm ved lav kontaktledningsspenning og kapasitiv kompensering for økt overføringskapasitet ved lange matestrekninger
- Bruk av automatisk begrensning av effekt/strøm ved høy kontaktledningsspenning og induktiv kompensering for å begrense kontaktledningsspenningen ved tilbakemating
- Lave elektriske resonansfrekvenser på grunn av stor andel kabel i infrastrukturen og passive filtre i eksisterende trekkraftkjøretøy"

8.4.2.1.5 Virkninger av likestrømsinnhold I vekselstrømforsyningen

Elektrisk trekkraftkjøretøy skal være designet slik at de ikke er påvirket av begrenset DC innhold i AC strømforsyningen. Grenseverdier for DC innhold spesifiseres av in frastrukturforvalter og valideres ved testing.

EN 50388 punkt 13 gjelder tilsvarende med tilleggsopplysning om at likestrøm opp til 40 A i 60 sekunder og 70 A kortvarig er målt på eksisterende kjøretøy på det nasjonale jernbanenettet på grunn av rim på kontakttråden.

8.4.2.2 Maksimale elektromagnetiske felt / induserte spenninger

8.4.2.2.1 Elektromagnetiske felt / induserte spenninger i sporet under kjøretøyet

Ingen særlige krav gjelder.

8.4.2.2.2 Elektromagnetiske felt / induserte spenninger på utsiden

av sporet

Ingen særlige krav gjelder.

8.4.2.3 Kjøretøyets inngangsimpedans

Ingen særlige krav gjelder.

8.4.2.4 Psofometrisk strøm

Psofometrisk støystrøm generert av toget i kontaktledningen skal ikke overstige 1,5 A.

8.4.2.5 Tverrspenningsgrenseverdier for compatibility audio- / data-kretser

Ingen særlige krav gjelder.

8.4.3 EMC mellom kjøretøy og miljø

8.4.3.1 Maksimale elektromagnetiske felt

Ingen særlige krav gjelder.

8.4.3.2 Indusert bredbånd interferens strøm/spenning

Tilleggskrav til (evt.) andre spesifiserte grenseverdier for samme frekvenser i forbindelse med togdeteksjon:

- 92 Hz - 300 Hz, strøm skal måles og dokumenteres.
- - 300 Hz - 7 kHz, maks 1 A RMS kontinuerlig 1 sek.
- - 7 kHz - 9 kHz, maks 0,5 A RMS kontinuerlig 1 sek.
  > 9 kHz, maks 0,33 A RMS kontinuerlig 1 sek.

Beregning:
FFT med 8 1/3 Hz oppløsning (120 ms tidsvindu) etterfulgt av 1 sek sveipende RMS langs tidsaksen for hvert FFT intervall. Grenseverdien gjelder for hvert FFT intervall.

8.4.3.3 Psofometrisk strøm

Ingen særlige krav gjelder.

8.5 Beskyttelse mot elektriske farer inkludert jording

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.4 og TSI WAG punkt 4.2.7.3 gjelder tilsvarende.

8.6 Krav til dieseldrevne og andre termiskbaserte trekkraftsystemer

Kravet i TSI LOC & PAS punkt 4.2.8.3 gjelder tilsvarende. For eksosutslipp se 6.2.1.2 i dette vedlegget.

8.7 Systemer med behov for spesielle overvåkings- og beskyttelsestiltak

8.7.1 Tanker og rørsystemer for brannfarlige væsker

Beholdere og rørforbindelser skal være plassert og beskyttet slik at skader, lekkasjer, brann eller spredning

av brann ikke er mulig under normale og påregnelige driftssituasjoner. Kravene i RID og TSI LOC & PAS punkt 4.2.10.2.2 og TSI WAG punkt 4.2.6.1.2.4 gjelder tilsvarende. Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 45545, EN ISO 2719.

8.7.2 Trykkbeholdersystemer / trykkutstyr

Trykkbeholdersystemer og trykkutstyr skal følge Directive 2009/105/CE.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 286.

8.7.3 Dampkjeleanlegg

Ingen særlige krav gjelder.

8.7.4 Tekniske systemer I eksplosjonsfarlige omgivelser

Se punkt 8.7.1 i dette vedlegget .

8.7.5 Hydrauliske/pneumatiske forsynings- og kontrollsystemer

Se punkt 6.1.1.3 i dette vedlegget. Kravene som gjelder for vanskelige snø-, is- og haglforhold i TSI LOC & PAS punkt 4.2.6.1.2 skal legges til grunn for alle kjøretøy som skal operere uten restriksjoner på det nasjonale jernbanenettet.

Kjøretøy som har bremser basert på trykkluft skal ha systemer for produksjon av trykkluft som tar i betraktning klimatiske forhold, særlig vanskelige vinterforhold. Trykkluftsystemet skal inneholde utstyr som sikrer produksjon av tørr og ren trykkluft. Ved vurdering av fuktighetsnivåer gjelder punkt 6.1.1.3 i dette vedlegget tilsvarende.

9 Personalutstyr, grensesnitt og miljø

Kravene i dette kapitlet gjelder trekkraftkjøretøy med førerhus, så lenge ikke noe annet fremgår av hvert enkelt krav.

9.1 Utforming av førerhus

9.1.1 Innvendig utforming

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.1.4 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 13272, EN 16186, EN 14033, EN 16116, UIC 617, og UIC 651.

9.1.2 Tilgang til førerhuset

9.1.2.1 Inngang, utgang og dører

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.1.2.1 gjelder tilsvarende for nyere kjøretøy.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 14752, UIC 646 og UIC 651.

9.1.2.2 Nødutganger fra førerhuset

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.1.2.2 og TSI SRT punkt 4.2.3.4.2 gjelder tilsvarende for nyere kjøretøy.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 14752 og UIC 651.

9.1.3 Frontrute i førerhus

9.1.3.1 Mekaniske egenskaper

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.2.1 gjelder tilsvarende for nyere kjøretøy.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 651, UIC 617 og EN 15152.

9.1.3.2 Optiske egenskaper

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.2.2 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 651, UIC 617 og EN 15152.

9.1.3.3 Utstyr knyttet til frontrute

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.2.3 gjelder tilsvarende.

9.1.3.4 Sikt framover / Synsfelt

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.1.3.1 og TSI CCS 4.2.15 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 525 og EN 15152.

9.1.4 Kontrollpanelets ergonomi

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.1.6 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC651.

9.1.5 Førersete

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.1.5 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC651.

9.2 Helse og sikkerhet

9.2.1 Miljøforhold

9.2.1.1 Oppvarmings-, ventilasjons- og luftkondisjoneringsanlegg I førerhus

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.1.7 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 14813 og EN 13129.

9.2.1.2 Støy i førerhus

Ved endringer må ikke støynivået i førerhuset økes. Det gjelder krav til støygrenser i henhold til forskrift 6. desember 2011 nr. 1358 om tiltaks- og grenseverdier, men tillatelse til ibruktaking etter forskriften her gis uavhengig av oppfyllelse av de kravene. Kravene i TSI Støy punkt 6.2.2.4 og TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.1.1 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 15892

9.2.1.3 Belysning i førerhus

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.1.8 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 13272, UIC 651 og UIC 555.

9.2.2 Andre helse- og sikkerhetsmessige krav

Ingen særlige krav gjelder.

9.3 Grensesnitt mellom fører og maskin

9.3.1 Hastighetsmåling

Det må finnes en innretning som viser riktig hastighet til føreren. Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.3.2 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 617 og UIC 612.

9.3.2 Visningsenheter og skjermer for fører

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.3.3 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 612.

9.3.3 Betjeningsinnretninger og måleinstrumenter

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.3.4 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 612.

9.3.4 Overvåking av fører

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.3.1 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 641.

9.3.5 Synsfelt bakover og til siden

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.1.3.2 gjelder tilsvarende, men i tillegg må føreren kunne se bakover langs toget under kjøring. Utstyret må kunne gi sikt bakover ved alle påregnelige klimatiske forhold, særlig ved dugg, frost og isdannelse.

9.4 Merking og skilting I førerhus

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.3.5 gjelder tilsvarende. Informasjonen skal være på et språk brukeren behersker.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 640, UIC 612.

9.5 Utstyr og andre innretninger om bord for personalet

9.5.1 Innretninger om bord for personalet

9.5.1.1 Personalets tilgang for til- og frakopling

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.2.5 og TSI WAG punkt 4.7 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 50153, UIC 521, UIC 571 og UIC 536.

9.5.1.2 Utvendige stigtrinn og håndlist for skiftepersonell

For godsvogner gjelder kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.9.1.2.1 og TSI WAG punkt 4.2.2.2 tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 535, UIC 560 og UIC 646.

9.5.1.3 Lagringsanlegg for personalet

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.5 gjelder tilsvarende, men lagringsanlegg for personalet må tilpasses behovet for lagring av nødvendig personlig utstyr med hensyn til klimatiske forhold.

9.5.2 Dører for personale og gods

Dører for personale og gods skal være utformet og utstyrt slik at de kan betjenes kun av autorisert personale.

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.2.8 gjelder tilsvarende. Se også avsnitt 5.1.1, 5.1.2 og 9.1.2.1 i dette vedlegget.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 14752 og UIC 560.

9.5.3 Verktøy og bærbart utstyr om bord

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.4 gjelder tilsvarende.

9.5.4 Lydkommunikasjonssystem

Personvarslingssystemet i punkt 5.7.1 i dette vedlegget skal også kunne brukes til kommunikasjon mellom ombordpersonalet eller kommunikasjon mellom ombordpersonalet og utvendig personal. Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.5.2 og 4.2.5.4 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 558, UIC 561, UIC 568 og UIC 751.

9.6 Ferdsskriver

Alle trekkraftkjøretøy skal være utstyrt med et teknisk registreringssystem som minst registrerer hastighet. All tilgjengelig informasjon fra det automatiske hastighetsovervåkningssystemet skal lagres og gjenopprettes sikkert til bruk ved eventuelle undersøkelse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser. Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.9.6 gjelder tilsvarende.

9.7 Fjernstyringsfunksjon fra bakken

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.9.3.6 gjelder tilsvarende. Fjernstyrte systemer må være innenfor akseptabel risiko bekreftet av sikkerhetsvurderingsrapport.

10 Brannsikkerhet og evakuering

10.1 Brannsikringskonsept og sikringstiltak

Kjøretøy skal ikke inneholde lett antennelige materialer. Materialene som brukes skal i minst mulig grad avgi røyk og skadelige branngasser ved en eventuell brann.

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.10 gjelder tilsvarende. Kravene i TSI WAG punkt 4.2.6.1 gjelder tilsvarende. Kravene i TSI SRT punkt 4.2.3 gjelder tilsvarende. Brannsikkerhet for dedikerte kjøretøytyper, trekkraftkjøretøy for godstransport, OTM, skiftekjøretøy, infrastrukturkjøretøy for inspeksjon eller vedlikehold med eller uten personell ombord, skal spesifiseres særskilt. I høyrisikoområder som dieselmotorrom og sovevogner må det være branndetektorer. For alle nyere kjøretøy er branndetektorer obligatorisk.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 45545, UIC 564 og UIC 642.

10.2 Nødsituasjoner

10.2.1 Evakueringskonsept for passasjerer

Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.10.5 gjelder tilsvarende. Videre skal det legges spesielt til rette for evakuering av orienterings- og bevegelseshemmede. Nødutganger for dedikerte kjøretøytyper, trekkraftkjøretøy for godstransport, OTM, skiftekjøretøy, infrastrukturkjøretøy for inspeksjon eller vedlikehold med personell ombord, skal spesifiseres særskilt.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 560, UIC 564-1, UIC 651 og EN 13272.

10.2.2 Informasjon, utstyr og tilgang for redningstjenestene

Det skal legges til rette for at redningspersonell kan drive effektivt redningsarbeid.
Kjøretøy skal ha nødutstyr om bord tilpasset bruken. Nødutstyr og plassering av dette skal være merket.

10.2.3 Passasjeralarm

Det skal være mulig for passasjerene å varsle føreren om en nødsituasjon ved hjelp av en alarmfunksjon eller bruk av nødstopp. Se punkt 4.4.1 i dette vedlegget for aktivering av nødbrems. Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.5.3 og 4.2.10.4.3. og TSI SRT punkt 4.2.3.3.3 gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 541.

10.2.4 Nødbelysning

Kjøretøy skal ha nødlys. Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.10.4.1 gjelder tilsvarende. TSI SRT punkt 4.2.3.3.1. gjelder tilsvarende.

Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: UIC 555.

10.3 Kjøreevne i nødsituasjoner

Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.10.4.2 og 4.2.10.4.4 gjelder tilsvarende. Det skal utarbeides sikkerhetsvurderingsrapport, prosedyrer og sikkerhetsrelaterte tiltak ved nødsituasjoner, eksempelvis for kjøring gjennom lange tunneler med brann ombord.

11 Vedlikehold

11.1 Anlegg for rengjøring av tog

Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.11.2 gjelder tilsvarende.

11.2 Anlegg for vedlikehold og service

11.2.1 Utslippssystemer for spillvann

Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.11.3 gjelder tilsvarende. Grensesnittet for tømmesystem for spillvann kan variere. Adaptere er nødvendig for tilpasning.

11.2.2 Vannforsyningsanlegg

Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.11.4 gjelder tilsvarende. Grensesnittet for vannforsyning kan variere. Adaptere er nødvendig for tilpasning.

11.2.3 Andre forsyningsinnretninger

På det nasjonale jernbanenettet tilbys togvarmeposter med forsyning på trefase 400 V 50 Hz, enfase

1000 V 16,7 Hz og/eller enfase 1000 V 50 Hz på utvalgte steder. Kravene i TSI LOC & PAS punkt 4.2.11.6 gjelder så langt det passer. Alle krav gjelder hele sammensetningen av kjøretøy som skal tilkobles togvarmeposten.

For bruk av trefase 400 V 50 Hz togvarmepost (åpent punkt i TSI LOC & PAS TSI punkt 4.2.11.6) skal kjøretøyets togvarmekontakt være en sirkulær plugg 436-6 med pilotkontakt (L1-L2-L3-N-PE-pilot). Sammenkoblingen skal være i henhold til UIC 554-1:1979, plate IV.

Togvarmepostens spenning og frekvens kan forventes å variere som angitt i punkt 8.2.1.3 for 16,7 Hz-anlegg justert for transformatoromsetning på 15:1 til 16,5:1 og som angitt i EN 50160:2007 for 50 Hz-anlegg.

Kjøretøy som tilkobles togvarmepost skal ha automatisk forrigling mot å koble sammen spenning fra togvarmeposten, kontaktledningen og andre former for strømforsyning. Kravet skal verifiseres ved hjelp av en teknisk og funksjonell beskrivelse. Spesifiserte manuelle driftsrutiner skal etableres og etterfølges der teknisk forrigling er ufullstendig eller ennå ikke etablert.

For krav til overharmoniske og dynamiske egenskaper/karakteristikker gjelder krav tilsvarende tilkobling til kontaktledningen gitt i punkt 8.2.1.7.1 i dette vedlegget.

For å sikre selektivitet skal den første toppverdien av innkoblingsstrømmen ved tilkobling av et kjøretøy til en togvarmepost ikke overskride 2,0 kA ved innkobling mot en stiv 1000 V spenningskilde. Dette skal verifiseres med minimum 25 innkoblinger mot en togvarmepost med minimum kortslutningsytelse på 4kA.

Maksimal effekt og strøm som det er tillatt å trekke fra én togvarmepost er angitt i nettveiledningen.

11.2.4 Grensesnitt for drivstoffpåfyllsutstyr for ikke elektriske kjøretøy

Kravene i TSI LOC&PAS punkt 4.2.11.7 gjelder tilsvarende.

12 Styring, kontroll og signalering om bord

12.1 Radiosystem om bord

12.1.1 Andre radiosystemer enn GSM-R

Det er tillatt å bruke andre kommunikasjonssystemer i tillegg til GSM-R i forbindelse med skifting.

12.1.2 GSM-R-forenlig radiosystem

12.1.2.1 Bruk av håndholdt GSM-R-enhet

Trekkraftkjøretøy skal ha fastmontert GSM-R 8W permanent montert togradio med ekstern antenne til bruk i togframføringen og for nødkommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom fører og trafikkstyringssentralen. Slik radio skal oppfylle kravene i EIRENE-standarden. I tillegg kan det være nødvendig med en tilgjengelig håndholdt

GSM-R-enhet som føreren kan bruke i de situasjonene der det må utføres oppgaver utenfor førerrommet. Utover dette gjelder ingen krav utover det som følger av EIRENE-standarden.

12.1.2.2 Andre GSM-R-krav

Det må utføres en risikovurdering av forhold knyttet til grensekryssing. Dette må minst omhandle frekvensbegrensninger, installasjon av filtre for å minske forstyrrelser (se også nytt punkt 12.2.3) og nøkkelhåndtering. Kun manuelle prosedyrer for valg av GSM-R nettverk aksepteres. For øvrig gjelder ingen krav utover det som følger av EIRENE-standarden.

12.2 Ombordsignalering

12.2.1 Nasjonale signalsystemer om bord

Trekkraftkjøretøy som skal brukes på strekninger som er utstyrt med automatisk hastighetsovervåkning av klasse B skal ha utstyr som kan samvirke med dette. Klasse B-utstyr som er tillatt i Norge fremgår av TSI CCS vedlegg B-se også punkt 12.2.2 krav til STM. Aksepterte standarder skal legges til grunn, blant annet: EN 50129.

12.2.2 Krav til STM

Statens jernbanetilsyn skal ha utfyllende krav til STM-enheten. For å sikre teknisk forenlighet og sikker integrering må det foretas testing av styrings- og kontrollutstyr ved integrering av dette utstyret i kjøretøy (integrasjonstesting). Infrastrukturforvalteren har utfyllende bestemmelser om integrasjonstesting i nettveiledning. STM-enheten skal kommunisere sikkert med klasse B-systemet.

Følgende skal dokumenteres:

a) Beskrivelse av STM enheten. Beskrivelse av alle grensesnitt som ikke er en del av TSI CCS.
b) Samsvar med spesifikasjon for STM enheten (ref. utfyllende bestemmelser fra SJT).
c) ISA rapport for etterlevelse av krav i EN 50126, EN 50128 og EN 50129
d) Sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering av STM-enheten i relevante del systemer, jf. § 14 d)
e) Sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering mellom kjøretøyet og det norske jernbanesystemet, jf. § 14 e) eller § 15 e), herunder integrasjonstester.

12.2.3 Overganger

Det må utføres en risikovurdering av forhold knyttet til kommunikasjon- og datanettverk ved grensekryssing. Dette må minst omhandle frekvensbegrensninger, valg av nettverk, installasjon av filtre for å minske forstyrrelser (se også punkt 12.1.2.2) og nøkkelhåndtering. Kun manuelle prosedyrer for GSM-R nettverk valg aksepteres.

12.2.4 Forenlighet mellom kjøretøy og CCS-jernbaneinfrastrukturen

12.2.4.1 Minste akselavstand

Risikovurdering og testing for verifikasjon av kompatibilitet mellom kjøretøy og jernbaneinfrastrukturen. Kravene i EN 50238 for dette området gjelder. Kravene i TSI CCS Annex A sammen med kravene fra ERA/ERTMS/033281 gjelder så langt det passer. Kjøretøy som skal være kompatibel med klasse B togsikringssystem må i tillegg ha minste avstand 3000 mm mellom ytre aksler og maksimalt 17500 mm avstand mellom nærmeste aksler.

12.2.4.2 Minste hjuldiameter

Kravene i TSI CCS Annex A sammen med kravene fra ERA/ERTMS/033281 gjelder så langt det passer. Risikovurdering og testing for verifikasjon av kompatibilitet mellom kjøretøy og jernbaneinfrastrukturen. Kravene i EN 50238 for dette området.

12.2.4.3 Metallelementer og induktive elementer - fritt område mellom hjulene

Risikovurdering og testing for verifikasjon av kompatibilitet mellom kjøretøy og jernbaneinfrastrukturen. Kravene i EN 50238 for dette området. Kravene i TSI CCS Annex A sammen med kravene fra ERA/ERTMS/033281 gjelder så langt det passer.

12.2.4.4 Kjøretøyets metallmasse

For sikker togdeteksjon må minimum akseltrykk være over 5 tonn, og dessuten må påvirkning av belegg fra sanding og komposittbremseklosser vurderes særskilt - se også punkt 3.3.4 og 3.3.5 i dette vedlegget. Kravene i EN 50238 for dette området. Kravene i TSI CCS Annex A sammen med kravene fra ERA/ERTMS/033281 gjelder så langt det passer.

12.2.4.5 Kompatibilitet med CCS-jernbaneinfrastruktur

Kravene i TSI CCS Annex A sammen med kravene fra ERA/ERTMS/033281 gjelder så langt det passer.

12.2.5 ETCS-signalsystem for førerhuset

12.2.5.1 Planovergangsfunksjonalitet

Ingen særlige krav gjelder.

12.2.5.2 Bremsesikkerhetsmarginer

Ingen særlige krav gjelder.

12.2.5.3 Krav til pålitelighet, tilgjengelighet og sikkerhet

RAMS-krav for ETCS ombordutrustning spesifiseres av infrastrukturforvaltning.

12.2.5.4 Sikkerhetskrav

Ingen særlige krav gjelder.

12.2.5.5 Ergonomiske aspekter ved DMI

Ingen særlige krav gjelder.

12.2.5.6 Grensesnitt mot driftsbrems

Det må gjennomføres risikovurdering og test for validering av grensesnittet mellom ETCS-ombordutrustningen og togets bremsesystem.

12.2.5.7 Andre ETCS-krav

ETCS-krav når kjøretøyet ikke styres fra førerhuset: Det må foreligge et sikkerhetsbevis hvis ETCS skal brukes ved fjernstyring, f.eks. ved skifting; funksjonen skal være testet og validert. Krav til Key Management samsvar: Det må utføres en risikovurdering for Key Management, f.eks. krav som omhandler grensesnitt for å endre kryptonøkler.

12.2.5.8 Spesifikasjon for bruksbetingelser når ikke alle funksjoner, grensesnitt og ytelser spesifisert for ETCS om bord blir iverksatt.

Det må gjennomføres risikovurdering for alle ETCS-ombord funksjoner som avviker fra TSI CCS og kompatibilitetstest skal gjennomføres. Betingelser for bruk skal nevnes særskilt.

13 Særlige driftskrav

13.1 Særlige komponenter som skal plasseres om bord

Trekkraftkjøretøy skal utstyres med blant annet førstehjelpsutstyr for personell og reisende, utstyr for kortslutning av sporfelter mm. Kjøretøy skal ha egnet utstyr for evakuering, og egnet utsyr for bergingssituasjoner. For øvrig skal kjøretøy utstyres i tråd med det som følger av kapittel 10 i vedlegget her.

13.2 Fergetransport

Ingen særlige krav gjelder.

14 Godsinnretninger

14.1 Begrensninger med hensyn til konstruksjon, drift og vedlikehold for transport av farlig gods

Ingen særlige krav gjelder utover det som følger av forskrift 1. april 2009 nr. 384, om landtransport av farlig gods. Kravene i TSI WAG punkt 4.2.2.6 gjelder tilsvarende.

14.2 Særlige innretninger for transport av gods

Ved bruk av særlige innretninger for transport av gods skal aksepterte standarder legges til grunn, blant annet: UIC 576.

14.3 Dører og lasteinnretninger

Se punkt 9.5.2 i dette vedlegget. For godsvogner gjelder TSI WAG punkt 4.2.2.3 tilsvarende.

For dører og lasteinnretninger skal aksepterte standarder legges til grunn, blant annet: UIC 576.

FOR-2014-10-27-1344: FORSKRIFT OM EN FELLES SIKKERHETSMETODE FOR RISIKOEVALUERING OG -VURDERING

Fastsatt av Statens jernbanetilsyn 27. oktober 2014 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 4, § 5, § 6 og § 16 og forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften) § 1-3 ellevte ledd.
EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 42ej (forordning (EU) nr. 402/2013).

§ 1. Gjennomføring av forordning (EU) nr. 402/2013

EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 42ej (forordning (EU) nr. 402/2013) om felles sikkerhetsmetode for risikoevaluering og -vurdering og opphevelse av forordning (EF) nr. 352/2009 gjelder som norsk forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

§ 2. Krav til akkreditering eller godkjenning

Assesserende enhet (vurderingsorgan) nevnt i forordning (EU) nr. 402/2013 artikkel 6, jf. artikkel 7, skal:

a) være akkreditert av Norsk akkreditering eller annet akkrediteringsorgan som er signatar til den multilaterale avtalen til samarbeidsorganet for alle akkrediteringsorgan i Europa (EAs MLA), eller

b) være godkjent av Statens jernbanetilsyn. Statens jernbanetilsyn godkjenner en slik assesserende enhet hos et jernbaneforetak eller infrastrukturforvalter iht. artikkel 9. pkt. 1b ved å vurdere og føre tilsyn med sikkerhetsstyringssystemet, jf. artikkel 10 pkt. 2.

§ 3. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 21. mai 2015. Fra samme tidspunkt oppheves 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).

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSFORORDNING (EU) nr. 402/2013

av 30. april 2013

om den felles sikkerhetsmetoden for risikoevaluering og -vurdering og om oppheving av forordning (EF) nr. 352/2009

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner og om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifisering (jernbanesikkerhetsdirektivet)([1]), særlig artikkel 6 nr. 4, og

ut fra følgende betraktninger:

1) I samsvar med direktiv 2004/49/EF bør det gradvis innføres felles sikkerhetsmetoder for å sikre at et høyt sikkerhetsnivå opprettholdes og at dette nivået forbedres, når og om det er nødvendig og praktisk mulig.

2) I samsvar med direktiv 2004/49/EF gav Kommisjonen 12. oktober 2010 Det europeiske jernbanebyrå (heretter kalt «Byrået») mandat til å revidere kommisjonsforordning (EF) nr. 352/2009 av 24. april 2009 om vedtakelse av en felles sikkerhetsmetode for risikoevaluering og risikovurdering som omhandlet i artikkel 6 nr. 3 bokstav a) i europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF([2]). Revisjonen bør omfatte resultatene av Byrået's analyse i henhold til artikkel 9 nr. 4 i nevnte forordning, av den samlede effektiviteten av den felles sikkerhetsmetoden for risikoevaluering og -vurdering, og erfaringene med anvendelsen av metoden samt den videre utviklingen av roller og ansvarsområder for det vurderingsorganet som nevnes i artikkel 6 i nevnte forordning. Revisjonen bør også omfatte de kvalifikasjonskravene (ved å utvikle en godkjennings-/akkrediteringsordning) til vurderingsorganet som tilsvarer den rollen det har i den felles sikkerhetsmetoden, med henblikk på å skape større klarhet og unngå at den felles sikkerhetsmetoden gjennomføres forskjellig i medlemsstatene, og idet det tas hensyn til grensesnittene mot Unionens nåværende godkjennings- og sertifiseringsprosedyrer i jernbanesektoren. Såframt det er mulig, bør revisjonen av forordning (EF) nr. 352/2009 også omfatte en videreutvikling av de kriteriene for risikoakseptering som kan benyttes for å vurdere om en risiko er akseptabel i forbindelse med en tydelig risikoestimering og -evaluering. I samsvar med mandatet fra Kommisjonen la Byrået fram sin anbefaling om revisjonen av den felles sikkerhetsmetoden til Kommisjonen, sammen med en konsekvensanalyse. Denne forordning bygger på nevnte anbefaling fra Byrået.

3) I samsvar med direktiv 2004/49/EF bør de grunnleggende kravene i sikkerhetsstyringssystemet omfatte framgangsmåter og metoder for å foreta risikoevalueringer og gjennomføre risikokontrolltiltak hver gang det skjer en endring i driftsforholdene eller nytt materiell medfører ny risiko for infrastrukturen eller driften. Det grunnleggende kravet i sikkerhetsstyringssystemet omfattes av denne forordning.

4) I artikkel 14a nr. 3 i direktiv 2004/49/EF kreves det at enheter ansvarlig for vedlikehold har et vedlikeholdssystem for å sikre at de kjøretøyene som de er ansvarlig for å vedlikeholde, er i sikker driftstilstand. Disse enhetene bør innføre prosedyrer for risikovurdering for å håndtere endringer i utstyr, framgangsmåter, organisering, personale eller grensesnitt. Dette kravet til vedlikeholdssystemet omfattes også av denne forordning.

5) Som en følge av anvendelsen av rådsdirektiv 91/440/EØF av 29. juli 1991 om utvikling av Fellesskapets jernbaner([3]), og av artikkel 9 nr. 2 i direktiv 2004/49/EF, bør det legges særlig vekt på risikohåndtering av grensesnittene mellom de aktørene som er involvert i anvendelsen av denne forordning.

6) I artikkel 15 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/57/EF av 17. juni 2008 om samtrafikkevnen i Fellesskapets

([1]) EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44.
([2]) EUT L nr. 108 av 29.4.2009, s. 4.
([3]) EFT L 237 av 24.8.1991, s. 25.

jernbanesystem([4]) kreves det at medlemsstatene treffer alle egnede tiltak for å påse at de strukturelle delsystemene som utgjør jernbanesystemet, bare kan tas i bruk dersom de er utformet, bygd og installert slik at de oppfyller de viktigste kravene som stilles til dem når de integreres i jernbanesystemet. Medlemsstatene må særlig kontrollere at disse delsystemene er teknisk kompatible med det jernbanesystemet som de skal integreres i, samt at disse delsystemene integreres på en sikker måte i samsvar med denne forordning.

7) Det har vist seg at en av hindringene for å liberalisere jernbanemarkedet er at medlemsstatene mangler en felles framgangsmåte for å fastsette og påvise at sikkerhetsnivåene og kravene til jernbanesystemet blir overholdt. En slik felles framgangsmåte bør opprettes ved denne forordning.

8) For å legge til rette for medlemsstatenes gjensidige godkjenning bør metodene for å identifisere og håndtere risiko og metodene for å påvise at jernbanesystemet på Unionens territorium oppfyller sikkerhetskravene, harmoniseres blant de aktørene som deltar i utviklingen og driften av jernbanesystemet. Som et første skritt er det nødvendig å harmonisere framgangsmåter og metoder for å foreta risikoevaluering og gjennomføre kontrolltiltak hver gang det skjer en endring i driftsforholdene eller nytt materiell medfører nye risikoer for infrastrukturen eller driften, som omhandlet i nr. 2 bokstav d) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

9) Dersom det ikke foreligger noen meldt nasjonal regel som definerer om en endring er vesentlig for sikkerheten i en medlemsstat, bør det selskapet eller den organisasjonen som har ansvar for å gjennomføre endringen (heretter kalt «initiativtakeren»), i utgangspunktet vurdere den aktuelle endringens mulige innvirkning på sikkerheten ved jernbanesystemet. Dersom den foreslåtte endringen påvirker sikkerheten, bør initiativtakeren på grunnlag av en sakkyndig vurdering avgjøre endringens betydning, basert på et sett av kriterier som bør fastsettes i denne forordning. Denne vurderingen bør føre til én av tre konklusjoner. I det første tilfellet anses ikke endringen for å være vesentlig, og initiativtakeren bør gjennomføre endringen ved å anvende sin egen sikkerhetsmetode. I det andre tilfellet anses endringen for å være vesentlig, og initiativtakeren bør gjennomføre endringen ved å anvende denne forordning, men uten behov for særlige inngrep fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten. I det tredje tilfellet anses endringen for å være vesentlig, men det foreligger unionsbestemmelser som krever særlige inngrep av den relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheten, som for eksempel en ny tillatelse til å ta i bruk et kjøretøy, en revisjon/ajourføring av sikkerhetssertifikatet til et jernbaneforetak eller en revisjon/ajourføring av sikkerhetsgodkjenningen til en infrastrukturforvaltning.

10) Når det foretas en endring av et jernbanesystem som allerede er i bruk, bør betydningen av endringen også vurderes, idet det tas hensyn til alle sikkerhetsrelaterte endringer som påvirker den samme delen av systemet etter at denne forordning trådte i kraft, eller etter at den risikohåndteringsprosessen som er fastsatt i denne forordning, sist fikk anvendelse, avhengig av hvilket tidspunkt som inntreffer sist. Formålet er å vurdere om disse endringene som helhet, utgjør en vesentlig endring som krever full anvendelse av den felles sikkerhetsmetoden for risikoevaluering og -vurdering.

11) Hva som kan aksepteres av risiko med hensyn til en vesentlig endring, bør evalueres ved hjelp av ett eller flere av følgende prinsipper for risikoakseptering: anvendelsen av regler for god praksis, en sammenligning med lignende deler av jernbanesystemet, eller en tydelig risikoestimering. Alle prinsippene har vært benyttet på en vellykket måte til en rekke jernbaneformål samt i andre transportsystemer og industrigrener. Prinsippet om «tydelig risikoestimering» blir ofte benyttet ved kompliserte eller nyskapende endringer. Initiativtakeren bør være ansvarlig for å velge det prinsippet som skal anvendes.

12) Der det anvendes allment anerkjente regler for god praksis, bør det derfor være mulig å redusere de virkningene som følger av anvendelsen av den felles sikkerhetsmetoden, i samsvar med forholdsmessighetsprinsippet. På samme måte, der det foreligger unionsbestemmelser som krever særlige inngrep av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, bør nevnte myndighet ha tillatelse til å fungere som uavhengig vurderingsorgan for å redusere dobbeltkontroll, unødige kostnader for næringslivet og tiden fram til produktet kan bringes i omsetning.

13) For å rapportere til Kommisjonen om effektiviteten og anvendelsen av denne forordning og komme med anbefalinger for å forbedre denne forordning når det er relevant, bør Byrået kunne samle inn relevante opplysninger fra de ulike involverte aktørene, herunder fra de nasjonale sikkerhetsmyndighetene, fra sertifiseringsorganer for enheter ansvarlig for vedlikehold av godsvogner, og fra andre enheter ansvarlig for vedlikehold som ikke hører inn under virkeområdet for kommisjonsforordning (EU) nr. 445/2011 av 10. mai 2011 om et system for sertifisering av enheter ansvarlig for vedlikehold av godsvogner([5]).

([4]) EUT L 191 av 18.7.2008, s. 1.
([5]) EUT L 122 av 11.5.2011, s. 22.

14) Akkreditering av et vurderingsorgan bør vanligvis foretas av det nasjonale akkrediteringsorganet som har enekompetanse til å vurdere om vurderingsorganet oppfyller de kravene som er fastsatt i de harmoniserte standardene. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 765/2008 av 9. juli 2008 om fastsettelse av kravene til akkreditering og markedstilsyn for markedsføring av produkter([6]) inneholder detaljerte bestemmelser om slike nasjonale akkrediteringsorganers kompetanse.

15) Dersom harmonisert unionsregelverk gir muligheten til å velge samsvarsvurderingsorganer for å gjennomføre regelverket, bør de nasjonale myndighetene i Unionen anse åpen akkreditering som fastsatt i forordning (EF) nr. 765/2008, som den foretrukne måten å vise nevnte organers tekniske kompetanse på. Nasjonale myndigheter kan imidlertid mene at de selv har egnede måter å utføre denne evalueringen på. I slike tilfeller bør de nasjonale myndighetene forelegge Kommisjonen og de andre medlemsstatene all den dokumentasjonen som er nødvendig for å kontrollere kompetansen til det godkjenningsorganet som medlemsstaten velger for å gjennomføre Unionens regelverk. For å oppnå et like høyt nivå av kvalitet og tillit som forventes ved akkreditering, bør kravene til og reglene for evaluering av vurderingsorganene og tilsynet med dem, når det gjelder godkjenning, være de samme som for akkrediteringsorganene.

16) En uavhengig og kvalifisert ekstern eller intern person, organisasjon eller enhet, en nasjonal sikkerhetsmyndighet, et meldt organ eller et organ som er utpekt i samsvar med artikkel 17 i direktiv 2008/57/EF, kan fungere som vurderingsorgan forutsatt at kriteriene i vedlegg II oppfylles.

17) Godkjenning av interne vurderingsorganer i samsvar med denne forordning krever ikke en umiddelbar revisjon av sikkerhetssertifikater som allerede er utstedt til jernbaneforetak, sikkerhetsgodkjenninger utstedt til infrastrukturforvaltninger og sertifikater utstedt til enheter ansvarlig for vedlikehold. Disse kan revideres neste gang det søkes om fornyelse eller ajourføring av sikkerhetssertifikatet, sikkerhetsgodkjenningen eller sertifiseringen av enheten ansvarlig for vedlikehold.

18) I gjeldende lovgivning er det ikke fastsatt noen grense for antall vurderingsorganer som kan akkrediteres eller godkjennes i hver medlemsstat, og det finnes ingen krav til å ha minst ett akkreditert eller godkjent organ. Når vurderingsorganet ikke allerede er utpekt gjennom gjeldende unionsregelverk eller nasjonal lovgivning, kan initiativtakeren utpeke et vurderingsorgan i Unionen eller i en tredjestat som er utpekt i henhold til kriterier og krav som tilsvarer kriteriene og kravene i denne forordning. Medlemsstatene bør kunne anvende akkreditering eller godkjenning, eller en kombinasjon av disse.

19) Forordning (EF) nr. 352/2009 er blitt foreldet og bør derfor erstattes av denne forordning.

20) I lys av de nye kravene som innføres ved denne forordning når det gjelder akkreditering og godkjenning av vurderingsorgan, bør gjennomføringen av denne forordning utsettes slik at de berørte aktørene får tilstrekkelig tid til å innføre og gjennomføre denne nye felles framgangsmåten.

21) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 27 nr. 1 i direktiv 2004/49/EF —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

1. Ved denne forordning er det fastsatt en revidert felles sikkerhetsmetode for risikoevaluering og -vurdering som omhandlet i artikkel 6 nr. 3 bokstav a) i direktiv 2004/49/EF.

2. Denne forordning skal legge forholdene til rette for markedsadgang for jernbanetransporttjenester ved å harmonisere følgende:

a) de risikohåndteringsprosessene som benyttes til å vurdere endringers innvirkning på sikkerhetsnivåer, og at sikkerhetskravene overholdes,

b) utvekslingen av sikkerhetsrelevant informasjon mellom ulike aktører innenfor jernbanesektoren for å håndtere sikkerheten på tvers av de ulike grensesnittene som måtte forekomme i denne sektoren,

c) den dokumentasjonen som følger av anvendelsen av en risikohåndteringsprosess.

Artikkel 2

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på initiativtakeren som definert i artikkel 3 nr. 11, når denne foretar endringer av

([6]) EUT L 218 av 13.8.2008, s. 30.

jernbanesystemet i en medlemsstat.

Endringene kan være av teknisk, driftsmessig eller organisatorisk art. Når det gjelder organisatoriske endringer, er det likevel bare endringer som vil kunne påvirke drifts- eller vedlikeholdsprosessene, som skal undersøkes i henhold til bestemmelsene i artikkel 4.

2. Når endringen, på grunnlag av en vurdering i henhold til kriteriene i artikkel 4 nr. 2 bokstav a)–f),

a) anses for å være vesentlig, skal den risikohåndteringsprosessen som er fastsatt i artikkel 5, anvendes,

b) ikke anses for å være vesentlig, er det tilstrekkelig at det oppbevares hensiktsmessig dokumentasjon for å kunne begrunne beslutningen.

3. Denne forordning får også anvendelse på strukturelle delsystemer som omfattes av direktiv 2008/57/EF:

a) Dersom en risikovurdering kreves i henhold til relevante tekniske spesifikasjoner for samtrafikkevne (TSI); i så fall skal TSI-en der det er relevant, angi hvilke deler av denne forordning som får anvendelse.

b) Dersom endringen er vesentlig i henhold til artikkel 4 nr. 2, skal den risikohåndteringsprosessen som angis i artikkel 5, få anvendelse på ibruktaking av strukturelle delsystemer for å sikre at de integreres på en sikker måte i et eksisterende system, i henhold til artikkel 15 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF.

4. Anvendelsen av denne forordning i tilfellet omhandlet i nr. 3 bokstav b) i denne artikkel, skal imidlertid ikke føre til krav som er i strid med de kravene som er fastsatt i de relevante TSI-ene. Dersom anvendelsen fører til et krav som er i strid med et krav som er fastsatt i den relevante TSI-en, skal initiativtakeren underrette den berørte medlemsstaten, som så kan beslutte å be om en revisjon av TSI-en i samsvar med artikkel 6 nr. 2 eller artikkel 7 i direktiv 2008/57/EF eller et unntak i samsvar med artikkel 9 nr. 2 i nevnte direktiv.

5. De jernbanesystemene som ikke omfattes av direktiv 2004/49/EF i samsvar med artikkel 2 nr. 2, er unntatt fra denne forordnings virkeområde.

6. Bestemmelsene i forordning (EF) nr. 352/2009 skal fortsatt få anvendelse på prosjekter som på datoen for denne forordnings ikrafttredelse, befinner seg i et langt framskredent trinn i utviklingen i henhold til artikkel 2 bokstav t) i direktiv 2008/57/EF.

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordning får definisjonene i artikkel 3 i direktiv 2004/49/EF anvendelse.

Videre menes med:

1) «risiko» frekvensen av ulykker og hendelser som fører til skade (som skyldes en fare), og alvorlighetsgraden av denne skaden,

2) «risikoanalyse» systematisk bruk av all tilgjengelig informasjon for å identifisere farer og estimere risikoen,

3) «risikoevaluering» en framgangsmåte basert på risikoanalysen for å fastslå om det er oppnådd et akseptabelt risikonivå,

4) «risikovurdering» den samlede prosessen som omfatter en risikoanalyse og en risikoevaluering,

5) «sikkerhet» fravær av uakseptabel risiko for skade,

6) «risikohåndtering» den systematiske anvendelsen av prinsipper, framgangsmåter og praksis for å analysere, evaluere og holde risikoer under kontroll,

7) «grensesnitt» alle interaksjonpunkter i et systems eller delsystems levetid, herunder drift og vedlikehold, der ulike aktører i jernbanesektoren arbeider sammen for å håndtere risikoene,

8) «aktører» alle parter som direkte eller gjennom kontraktsregulerte ordninger, er involvert i anvendelsen av denne forordning,

9) «sikkerhetskrav» de sikkerhetsegenskapene (kvalitative eller kvantitative) i et system og driften av dette (herunder driftsregler) og vedlikehold, som er nødvendig for å oppfylle sikkerhetsmål pålagt i lovgivningen eller av selskapet,

10) «sikkerhetstiltak» et sett handlinger som enten reduserer forekomsten av en fare eller reduserer følgene av den for å oppnå og/eller opprettholde et akseptabelt risikonivå,

11) «initiativtaker»:

a) et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning som gjennomfører risikokontrolltiltak i samsvar med artikkel 4 i direktiv 2004/49/EF,

b) en enhet ansvarlig for vedlikehold som gjennomfører tiltak i samsvar med artikkel 14a nr. 3 i direktiv 2004/49/EF,

c) en oppdragsgiver eller produsent som ber et meldt organ om å anvende framgangsmåten for EF-verifisering i samsvar med artikkel 18 nr. 1 i direktiv 2008/57/EF, eller et utpekt organ i samsvar med artikkel 17 nr. 3 i nevnte direktiv,

d) en som søker om tillatelse til å ta i bruk strukturelle delsystemer,

12) «sikkerhetsvurderingsrapport» det dokumentet som inneholder konklusjonene av en vurdering, som et vurderingsorgan har foretatt av det aktuelle systemet,

13) «fare» en situasjon som vil kunne føre til en ulykke,

14) «vurderingsorgan» en uavhengig og kvalifisert ekstern eller intern person, organisasjon eller enhet som foretar undersøkelser med henblikk på å framlegge en bevisbasert bedømmelse av om et system er egnet til å oppfylle de sikkerhetskravene som stilles til det,

15) «kriterier for risikoakseptering» de referansevilkårene som akseptering av en særlig risiko blir vurdert opp mot; disse kriteriene blir benyttet til å avgjøre om risikonivået er tilstrekkelig lavt til at det ikke er nødvendig å treffe umiddelbare tiltak for å redusere nivået ytterligere,

16) «fareregister» dokumentet med registreringer av og henvisninger til identifiserte farer, tiltak knyttet til disse, deres opprinnelse og den organisasjonen som skal håndtere dem,

17) «fareidentifikasjon» prosessen med å avdekke, registrere og karakterisere farer,

18) «prinsipp for risikoakseptering» de reglene som benyttes til å komme fram til en konklusjon om hvorvidt risikoen knyttet til én eller flere spesifikke farer, er akseptabel,

19) «regler for god praksis» et nedtegnet sett av regler som, når de anvendes riktig, kan benyttes til å kontrollere én eller flere spesifikke farer,

20) «referansesystem» et system som i praktisk bruk har vist seg å ha et akseptabelt sikkerhetsnivå, og som kan benyttes til sammenligning av hvorvidt risikoen er akseptabel i et system som er til vurdering,

21) «risikoestimering» den prosessen som benyttes til å lage et mål på det risikonivået som blir analysert, og som består av følgende trinn: frekvensestimering, konsekvensanalyse og integreringen av disse,

22) «teknisk system» et produkt eller en samling av produkter, herunder utforming, gjennomføring og støttedokumentasjon. Utviklingen av et teknisk system begynner med dets kravspesifikasjon og avsluttes med at systemet godkjennes. Selv om utformingen av relevante grensesnitt med mennesker vurderes, er menneskelige operatører og deres handlinger ikke omfattet av et teknisk system. Vedlikeholdsprosessen beskrives i vedlikeholdshåndbøkene, men er ikke selv en del av det tekniske systemet,

23) «katastrofal konsekvens» omkomne og/eller flere alvorlige skadde og/eller større skader på miljøet som følge av en ulykke,

24) «sikkerhetsakseptering» den statusen som initiativtakeren har gitt endringen, basert på sikkerhetsvurderingsrapporten fra vurderingsorganet,

25) «system» enhver del av det jernbanesystemet som er gjenstand for en endring, der endringen kan være av teknisk, driftsmessig eller organisatorisk art,

26) «meldt nasjonal regel» enhver nasjonal regel som er meldt av medlemsstatene i henhold til rådsdirektiv 96/48/EF([7]), europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/16/EF([8]) og direktiv 2004/49/EF og 2008/57/EF,

27) «sertifiseringsorgan» et sertifiseringsorgan som definert i artikkel 3 i forordning (EU) nr. 445/2011,

28) «samsvarsvurderingsorgan» et samsvarsvurderingsorgan som definert i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 765/2008,

29) «akkreditering» akkreditering som definert i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 765/2008,

30) «nasjonalt akkrediteringsorgan» et nasjonalt akkrediteringsorgan som definert i artikkel 2 i forordning (EF) nr. 765/2008,

31) «godkjenning» en attestering fra et nasjonalt organ, som ikke er det nasjonale akkrediteringsorganet, om at vurderingsorganet

([7]) EFT L 235 av 17.9.1996, s. 6.
([8]) EFT L 110 av 20.4.2001, s. 1.

oppfyller kravene i vedlegg II til denne forordning til å utføre den uavhengige vurderingen som er angitt i artikkel 6 nr. 1 og 2.

Artikkel 4

Vesentlige endringer

1. Dersom det i en medlemsstat ikke foreligger noen meldt nasjonal regel for å definere om en endring er vesentlig eller ikke, skal initiativtakeren vurdere den aktuelle endringens mulige innvirkning på sikkerheten ved jernbanesystemet.

Dersom den foreslåtte endringen ikke påvirker sikkerheten, er det ikke behov for å anvende den risikohåndteringsprosessen som er beskrevet i artikkel 5.

2. Dersom den foreslåtte endringen påvirker sikkerheten, skal initiativtakeren på grunnlag av en sakkyndig vurdering avgjøre endringens betydning, på grunnlag av følgende kriterier:

a) følger av svikt: realistisk situasjon basert på det verst tenkelige tilfellet av svikt i det systemet som er til vurdering, idet det tas hensyn til sikkerhetsbarrierer utenfor systemet,

b) nyskaping benyttet ved gjennomføring av endringen: Dette gjelder både hva som er nyskapende i jernbanesektoren, og hva som er nytt for organisasjonen som gjennomfører endringen,

c) endringens kompleksitet,

d) overvåking: manglende evne til å overvåke den gjennomførte endringen i hele systemets levetid og treffe egnede tiltak,

e) reversibilitet: manglende evne til å gå tilbake til systemet slik det var før endringen,

f) addisjonalitet: vurdering av betydningen av endringen, idet det tas hensyn til alle nyere sikkerhetsrelaterte endringer av det systemet som er til vurdering, og som ikke ble bedømt som vesentlige.

3. Initiativtakeren skal oppbevare hensiktsmessig dokumentasjon for å kunne begrunne beslutningen.

Artikkel 5

Risikohåndteringsprosess

1. Initiativtakeren skal være ansvarlig for anvendelsen av denne forordning, herunder vurderingen av endringens betydning ut fra kriteriene i artikkel 4, og for å føre risikohåndteringsprosessen angitt i vedlegg I.

2. Initiativtakeren skal påse at risiko som introduseres av leverandører og tjenesteytere, herunder deres underleverandører, også håndteres i samsvar med denne forordning. For dette formål kan initiativtakeren gjennom kontraktsregulerte ordninger be om at leverandører og tjenesteytere, herunder deres underleverandører, deltar i risikohåndteringsprosessen angitt i vedlegg I.

Artikkel 6

Uavhengig vurdering

1. Et vurderingsorgan skal foreta en uavhengig vurdering av om anvendelsen av den risikohåndteringsprosessen som beskrives i vedlegg I, og av dens resultater, er egnet. Dette vurderingsorganet skal oppfylle kriteriene i vedlegg II. I tilfeller der vurderingsorganet ikke allerede er utpekt gjennom gjeldende unionsregelverk eller nasjonal lovgivning, skal initiativtakeren utpeke sitt eget vurderingsorgan så tidlig som mulig i risikohåndteringsprosessen.

2. For å gjennomføre den uavhengige vurderingen skal vurderingsorganet:

a) påse at vurderingsorganet selv har en grundig forståelse av den vesentlige endringen, på grunnlag av den dokumentasjonen som initiativtakeren har framlagt,

b) vurdere de prosessene som benyttes til å håndtere sikkerhet og kvalitet under utformingen og gjennomføringen av den vesentlige endringen, dersom disse prosessene ikke allerede er sertifisert av et relevant samsvarsvurderingsorgan,

c) vurdere anvendelsen av disse sikkerhets- og kvalitetsprosessene under utformingen og gjennomføringen av den vesentlige endringen.

Når vurderingen er utført i samsvar med bokstav a), b) og c), skal vurderingsorganet framlegge en sikkerhetsvurderingsrapport som fastsatt i artikkel 15 og vedlegg III.

3. Dobbeltarbeid for følgende vurderinger skal unngås:

a) samsvarsvurderingen av sikkerhetsstyringssystemet og av vedlikeholdssystemet for enheter ansvarlig for vedlikehold, i henhold

til direktiv 2004/49/EF,

b) den samsvarsvurderingen som utføres av et meldt organ som definert i artikkel 2 bokstav j) i direktiv 2008/57/EF, eller av et organ som er utpekt i samsvar med artikkel 17 i nevnte direktiv, og

c) uavhengige vurderinger som er utført av vurderingsorganet i samsvar med denne forordning.

4. Med forbehold for Unionens regelverk kan initiativtakeren velge den nasjonale sikkerhetsmyndigheten som vurderingsorgan, dersom den nasjonale sikkerhetsmyndigheten tilbyr denne tjenesten, og når de vesentlige endringene gjelder følgende:

a) når et kjøretøy må ha tillatelse til å bli tatt i bruk, som omhandlet i artikkel 22 nr. 2 og artikkel 24 nr. 2 i direktiv 2008/57/EF,

b) når et kjøretøy må ha ytterligere tillatelse til å bli tatt i bruk, som omhandlet i artikkel 23 nr. 5 og artikkel 25 nr. 4 i direktiv 2008/57/EF,

c) når sikkerhetssertifikatet må ajourføres på grunn av en endring av type eller driftens omfang, som omhandlet i artikkel 10 nr. 5 i direktiv 2004/49/EF,

d) når sikkerhetssertifikatet må revideres på grunn av vesentlige endringer av rammereglene for sikkerhet, som omhandlet i artikkel 10 nr. 5 i direktiv 2004/49/EF,

e) når sikkerhetsgodkjenningen må ajourføres på grunn av vesentlige endringer av infrastrukturen, signaler eller energiforsyning, eller av prinsippene for drift og vedlikehold av disse, som omhandlet i artikkel 11 nr. 2 i direktiv 2004/49/EF,

f) når sikkerhetsgodkjenningen må revideres på grunn av vesentlige endringer av rammereglene for sikkerhet, som omhandlet i artikkel 11 nr. 2 i direktiv 2004/49/EF.

Når de vesentlige endringene gjelder et strukturelt delsystem som må ha en tillatelse til å kunne bli tatt i bruk som nevnt i artikkel 15 nr. 1 eller artikkel 20 i direktiv 2008/57/EF, kan initiativtakeren velge den nasjonale sikkerhetsmyndigheten som vurderingsorgan, dersom den nasjonale sikkerhetsmyndigheten tilbyr denne tjenesten, med mindre initiativtakeren allerede har gitt denne oppgaven til et meldt organ i samsvar med artikkel 18 nr. 2 i nevnte direktiv.

Artikkel 7

Akkreditering/godkjenning av vurderingsorgan

Det vurderingsorganet som angis i artikkel 6, skal enten være:

a) akkreditert av det nasjonale akkrediteringsorganet som er angitt i artikkel 13 nr. 1, på grunnlag av kriteriene i vedlegg II, eller

b) godkjent av det godkjenningsorganet som er angitt i artikkel 13 nr. 1, på grunnlag av kriteriene i vedlegg II, eller

c) den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, i henhold til kravet i artikkel 9 nr. 2.

Artikkel 8

Akseptering av akkreditering/godkjenning

1. Når en nasjonal sikkerhetsmyndighet tildeler et sikkerhetssertifikat eller en sikkerhetsgodkjenning i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 1158/2010([9]) eller kommisjonsforordning (EU) nr. 1169/2010([10]), skal den akseptere den akkrediteringen eller godkjenningen som er gitt av en medlemsstat i samsvar med artikkel 7, som bevis for jernbaneforetakets eller infrastrukturforvaltningens evne til å fungere som et vurderingsorgan.

2. Når sertifiseringsorganet tildeler et sertifikat til en enhet ansvarlig for vedlikehold i samsvar med forordning (EU) nr. 445/2011, skal det akseptere den akkrediteringen eller godkjenningen som er gitt av en medlemsstat, som bevis for at enheten ansvarlig for vedlikehold kan fungere som vurderingsorgan.

Artikkel 9

Typer godkjenning av vurderingsorgan

1. Følgende typer godkjenning av vurderingsorganet kan benyttes:

a) en medlemsstats godkjenning av en enhet ansvarlig for vedlikehold, en organisasjon, en del av en organisasjon eller en person,

([9]) EUT L 326 av 10.12.2010, s. 11.
([10]) EUT L 327 av 11.12.2010, s. 13.

b) en nasjonal sikkerhetsmyndighets godkjenning av evnen til en organisasjon, en del av en organisasjon eller en person til å gjennomføre uavhengige vurderinger ved å vurdere og føre tilsyn med sikkerhetsstyringssystemet hos et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning,

c) når den nasjonale sikkerhetsmyndigheten fungerer som sertifiseringsorgan i samsvar med artikkel 10 i forordning (EU) nr. 445/2011: den nasjonale sikkerhetsmyndighetens godkjenning av evnen til en organisasjon, en del av en organisasjon eller en person til å gjennomføre uavhengige vurderinger ved å vurdere og føre tilsyn med vedlikeholdssystemet hos en enhet ansvarlig for vedlikehold,

d) godkjenning av et godkjenningsorgan som er utpekt av en medlemsstat, av evnen til en enhet ansvarlig for vedlikehold, en organisasjon, en del av en organisasjon eller en person til å gjennomføre uavhengige vurderinger.

2. Når en medlemsstat godkjenner den nasjonale sikkerhetsmyndigheten som vurderingsorgan, er det denne medlemsstatens ansvar å påse at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten oppfyller kravene i vedlegg II. I slike tilfeller skal den nasjonale sikkerhetsmyndighetens funksjoner som vurderingsorgan være beviselig uavhengig av den nasjonale sikkerhetsmyndighetens andre funksjoner.

Artikkel 10

Godkjenningens gyldighet

1. I de tilfellene som er omhandlet i artikkel 9 nr. 1 bokstav a) og d) samt artikkel 9 nr. 2, skal godkjenningens gyldighetstid ikke overstige fem år fra den datoen den ble tildelt.

2. I de tilfellene som er omhandlet i artikkel 9 nr. 1 bokstav b):

a) skal godkjenningserklæringen for et jernbaneforetak eller en infrastrukturforvaltning anføres på det relevante sikkerhetssertifikatet i felt 5 «Utfyllende opplysninger», i det harmoniserte formatet for sikkerhetssertifikater som er fastsatt i vedlegg I til kommisjonsforordning (EF) nr. 653/2007([11]), og på et passende sted på sikkerhetsgodkjenningen,

b) skal godkjenningens gyldighetstid være begrenset til gyldigheten av sikkerhetssertifikatet eller -godkjenningen som den er tildelt på bakgrunn av. I så fall skal anmodningen om godkjenning foretas ved neste søknad om fornyelse eller ajourføring av sikkerhetssertifikatet eller -godkjenningen.

3. I de tilfellene som er omhandlet i artikkel 9 nr. 1 bokstav c):

a) skal godkjenningserklæringen for en enhet ansvarlig for vedlikehold anføres på det relevante sikkerhetssertifikatet i felt 5 «Utfyllende opplysninger», i det harmoniserte formatet for sertifikater for enheter ansvarlig for vedlikehold som er fastsatt i vedlegg V, eller i vedlegg VI når det er relevant, i forordning (EU) nr. 445/2011,

b) skal godkjenningens gyldighetstid være begrenset til gyldigheten av det sertifikatet som er utstedt av sertifiseringsorganet, og som den er tildelt på bakgrunn av. I så fall skal anmodningen om godkjenning foretas ved neste søknad om fornyelse eller ajourføring av sertifikatet.

Artikkel 11

Tilsyn ved godkjenningsorgan

1. I analogi med kravene i artikkel 5 nr. 3 og 4 i forordning (EF) nr. 765/2008 som gjelder akkreditering, skal godkjenningsorganet føre periodisk tilsyn med henblikk på å kontrollere at det vurderingsorganet som det har godkjent, fortsetter å oppfylle kriteriene fastsatt i vedlegg II så lenge godkjenningen er gyldig.

2. Dersom vurderingsorganet ikke lenger overholder kriteriene i vedlegg II, skal godkjenningsorganet begrense godkjenningens virkeområde, midlertidig oppheve eller trekke tilbake godkjenningen, avhengig av graden av manglende overholdelse.

Artikkel 12

Mindre strenge kriterier når en vesentlig endring ikke trenger gjensidig godkjenning

([11]) EUT L 153 av 14.6.2007, s. 9.

Når risikovurderingen av en vesentlig endring ikke trenger gjensidig godkjenning, skal initiativtakeren utpeke et vurderingsorgan som oppfyller minst de kravene til kompetanse, uavhengighet og upartiskhet som er fastsatt i vedlegg II. De øvrige kravene i nr. 1 i vedlegg II kan gjøres mindre strenge etter avtale med den nasjonale sikkerhetsmyndigheten og på vilkår som sikrer likebehandling.

Artikkel 13

Opplysninger til Byrået

1. Medlemsstatene skal når det er relevant, senest 21. mai 2015 underrette Byrået om hvilket organ som er deres nasjonale akkrediteringsorgan og/eller godkjenningsorgan eller godkjenningsorganer i henhold til denne forordning, samt om hvilke vurderingsorganer de har godkjent i samsvar med artikkel 9 nr. 1 bokstav a). De skal også underrette om enhver endring i denne situasjonen innen én måned etter endringen. Byrået skal gjøre disse opplysningene offentlig tilgjengelig.

2. Senest 21. mai 2015 skal det nasjonale akkrediteringsorganet informere Byrået om hvilke vurderingsorganer det har akkreditert, og hvilke kompetanseområder disse vurderingsorganene er akkreditert for, i samsvar med nr. 2 og 3 i vedlegg II. De skal også underrette om enhver endring i denne situasjonen innen én måned etter endringen. Byrået skal gjøre disse opplysningene offentlig tilgjengelig.

3. Senest 21. mai 2015 skal godkjenningsorganet informere Byrået om hvilke vurderingsorganer det har godkjent, og hvilke kompetanseområder disse vurderingsorganene er godkjent for, i samsvar med nr. 2 og 3 i vedlegg II. De skal også underrette om enhver endring i denne situasjonen innen én måned etter endringen. Byrået skal gjøre disse opplysningene offentlig tilgjengelig.

Artikkel 14

Støtte fra Byrået ved akkreditering eller godkjenning av vurderingsorgan

1. Byrået skal organisere fagfellevurderinger mellom godkjenningsorganer på grunnlag av prinsippene fastsatt i artikkel 10 i forordning (EF) nr. 765/2008.

2. Byrået skal i samarbeid med Den europeiske organisasjon for akkreditering (EA) organisere opplæring om denne forordning for de nasjonale akkrediteringsorganene og for godkjenningsorganene ved minst hver nye revisjon av denne forordning.

Artikkel 15

Sikkerhetsvurderingsrapporter

1. Vurderingsorganet skal framlegge en sikkerhetsvurderingsrapport for initiativtakeren i samsvar med kravene i vedlegg III. Initiativtakeren skal være ansvarlig for å bestemme om og hvordan konklusjonene i sikkerhetsvurderingsrapporten skal tas i betraktning i forbindelse med sikkerhetsakseptering av den vurderte endringen. Initiativtakeren skal begrunne og dokumentere de delene av sikkerhetsvurderingsrapporten som denne måtte ha innvendinger til.

2. I tilfellet omtalt i artikkel 2 nr. 3 bokstav b) og i samsvar med nr. 5 i denne artikkel, skal erklæringen nevnt i artikkel 16, godkjennes av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i myndighetens beslutning om å tillate at strukturelle delsystemer og kjøretøyer blir tatt i bruk.

3. Med forbehold for artikkel 16 i direktiv 2008/57/EF kan den nasjonale sikkerhetsmyndigheten ikke be om ytterligere kontroll- eller risikoanalyser, med mindre den kan påvise at det finnes en vesentlig sikkerhetsrisiko.

4. I tilfellet omtalt i artikkel 2 nr. 3 bokstav a) og i samsvar med nr. 5 i denne artikkel, skal erklæringen nevnt i artikkel 16, godkjennes av det meldte organet som har ansvar for å utstede samsvarssertifikatet, med mindre det begrunner og dokumenterer tvil om de antakelsene som er gjort, eller om resultatenes relevans.

5. Når et system eller en del av et system allerede er godkjent i henhold til risikohåndteringsprosessen omhandlet i denne forordning, skal et annet vurderingsorgan som har ansvar for å utføre en ny vurdering av det samme systemet, ikke reise tvil om den ferdige sikkerhetsvurderingsrapporten. Gjensidig godkjenning skal være betinget av at det blir påvist at systemet vil bli benyttet under de samme funksjons-, drifts- og miljøforholdene som det allerede godkjente systemet, og at det er anvendt tilsvarende kriterier for risikoakseptering.

Artikkel 16

Initiativtakerens erklæring

På grunnlag av resultatene av anvendelsen av denne forordning og sikkerhetsvurderingsrapporten fra vurderingsorganet skal initiativtakeren avgi en skriftlig erklæring om at alle identifiserte farer og tilknyttede risikoer er holdt på et akseptabelt nivå.

Artikkel 17

Håndtering av risikokontroll og revisjoner

1. Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal inkludere revisjoner av anvendelsen av denne forordning i sine regelmessige revisjonsplaner for sikkerhetsstyringssystemet som omhandlet i artikkel 9 i direktiv 2004/49/EF.

2. Enheter ansvarlig for vedlikehold skal inkludere revisjoner av anvendelsen av denne forordning i sine regelmessige revisjonsplaner for vedlikeholdssystemet som omhandlet i artikkel 14a nr. 3 i direktiv 2004/49/EF.

3. Som en del av oppgavene definert i artikkel 16 nr. 2 bokstav e) i direktiv 2004/49/EF, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten føre tilsyn med hvordan denne forordning anvendes av jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger og enheter ansvarlig for vedlikehold som ikke omfattes av forordning (EU) nr. 445/2011, men som er identifisert i nasjonalt vognregister.

4. Som en del av oppgavene definert i artikkel 7 nr. 1 i forordning (EU) nr. 445/2011, skal sertifiseringsorganet for en enhet ansvarlig for vedlikehold av godsvogner føre tilsyn med hvordan enheten ansvarlig for vedlikehold anvender denne forordning.

Artikkel 18

Tilbakemelding og teknisk utvikling

1. Alle infrastrukturforvaltninger og alle jernbaneforetak skal i sin årlige sikkerhetsrapport omhandlet i artikkel 9 nr. 4 i direktiv 2004/49/EF, rapportere kort om sin erfaring med anvendelsen av denne forordning. Rapporten skal også omfatte en sammenfatning av beslutningene om endringenes vesentlighetsnivå.

2. Alle nasjonale sikkerhetsmyndigheter skal i sin årlige sikkerhetsrapport omhandlet i artikkel 18 i direktiv 2004/49/EF, rapportere om initiativtakernes erfaringer med anvendelsen av denne forordning, og der dette er hensiktsmessig, om sine egne erfaringer.

3. Den årlige vedlikeholdsrapporten for enheter ansvarlig for vedlikehold av godsvogner som angitt i del I nr. 7.4 bokstav k) i vedlegg III til forordning (EU) nr. 445/2011, skal inneholde opplysninger om de erfaringene enheter ansvarlig for vedlikehold har med å anvende denne forordning. Byrået skal samordne innsamlingen av disse opplysningene med de respektive sertifiseringsorganene.

4. Øvrige enheter ansvarlig for vedlikehold som ikke hører inn under virkeområdet for forordning (EU) nr. 445/2011, skal også underrette Byrået om sine erfaringer med anvendelsen av denne forordning. Byrået skal samordne delingen av erfaringer med disse enhetene som er ansvarlig for vedlikehold, og med nasjonale sikkerhetsmyndigheter.

5. Byrået skal samle inn alle opplysninger om erfaringene med anvendelsen av denne forordning og skal når det er nødvendig, komme med anbefalinger til Kommisjonen med sikte på å forbedre denne forordning.

6. Byrået skal innen 21. mai 2018 framlegge en rapport for Kommisjonen med følgende innhold:

a) en analyse av erfaringene med anvendelsen av denne forordning, herunder tilfeller der de felles sikkerhetsmetodene har vært anvendt av initiativtakere på frivillig grunnlag før den relevante anvendelsesdatoen som er fastsatt i artikkel 20,

b) en analyse av initiativtakernes erfaringer med hensyn til beslutninger om endringenes vesentlighetsnivå,

c) en analyse av de tilfellene der regler for god praksis har vært benyttet, som angitt i nr. 2.3.8 i vedlegg I,

d) en analyse av erfaringene med akkreditering og godkjenning av vurderingsorganer,

e) en analyse av denne forordnings samlede effektivitet.

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal bistå Byrået med innsamling av slike opplysninger.

Artikkel 19

Oppheving

Forordning (EF) nr. 352/2009 oppheves med virkning fra 21. mai 2015.

Henvisninger til den opphevede forordning skal forstås som henvisninger til denne forordning.

Artikkel 20

Ikrafttredelse og anvendelse

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 21. mai 2015.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 30. april 2013.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

———

VEDLEGG I

1. **ALLMENNE PRINSIPPER FOR RISIKOHÅNDTERINGSPROSESSEN**

1.1. **Allmenne prinsipper og forpliktelser**

1.1.1. Risikohåndteringsprosessen skal begynne med en definering av det systemet som er til vurdering, og skal omfatte følgende:

a) risikovurderingsprosessen, som skal identifisere farene, risikoene, de tilknyttede sikkerhetstiltakene og de derav følgende sikkerhetskravene som skal oppfylles av det systemet som er til vurdering,

b) påvisning av at systemet faktisk oppfyller de identifiserte sikkerhetskravene, og

c) håndtering av alle identifiserte farer og de tilknyttede sikkerhetstiltakene.

Denne risikohåndteringsprosessen er en løpende prosess og er vist på figuren i tillegget. Prosessen avsluttes når det er vist at systemet oppfyller alle de sikkerhetskravene som er nødvendig for å akseptere risikoen knyttet til de identifiserte farene.

1.1.2. Risikohåndteringsprosessen skal omfatte egnet kvalitetssikringsvirksomhet og skal utføres av kvalifisert personale. Den skal være gjenstand for en uavhengig vurdering av ett eller flere vurderingsorganer.

1.1.3. Initiativtakeren som har ansvar for risikohåndteringsprosessen, skal føre et fareregister i samsvar med nr. 4.

1.1.4. De aktørene som allerede har innført metoder eller verktøyer for risikovurdering, kan fortsette å anvende disse dersom de er forenlige med bestemmelsene i denne forordning og underlagt følgende vilkår:

a) metodene eller verktøyene for risikovurdering er beskrevet i et sikkerhetsstyringssystem som er akseptert av en nasjonal sikkerhetsmyndighet, i samsvar med artikkel 10 nr. 2 bokstav a) eller artikkel 11 nr. 1 bokstav a) i direktiv 2004/49/EF, eller

b) metodene eller verktøyene for risikovurdering kreves av en TSI eller er i samsvar med offentlig tilgjengelige godkjente standarder som er nærmere beskrevet i meldte nasjonale regler.

1.1.5. Uten at det berører erstatningsansvaret i samsvar med lovfestede krav i medlemsstatene, er det initiativtakeren som har ansvaret for risikovurderingsprosessen. Initiativtakeren skal særlig avgjøre, etter avtale med de berørte aktørene, hvem som skal ha ansvaret for å oppfylle sikkerhetskravene som følger av risikovurderingen. De sikkerhetskravene som initiativtakeren har pålagt disse aktørene, skal ikke gå ut over deres ansvars- og kontrollområde. Denne beslutningen skal være avhengig av hvilken type sikkerhetstiltak som blir valgt for å kontrollere at risikoen holdes på et akseptabelt nivå. At sikkerhetskravene oppfylles, skal påvises i samsvar med nr. 3.

1.1.6. Det første trinnet i risikohåndteringsprosessen skal være å identifisere, i et dokument som initiativtakeren skal utarbeide, de ulike aktørenes oppgaver samt deres risikohåndteringsvirksomhet. Initiativtakeren skal ha ansvaret for å samordne et nært samarbeid mellom de ulike involverte aktørene i henhold til deres respektive oppgaver, for å håndtere farene og de tilknyttede sikkerhetstiltakene.

1.1.7. Det er vurderingsorganets ansvar å evaluere om risikohåndteringsprosessen anvendes riktig.

1.2. **Grensesnittstyring**

1.2.1. For hvert grensesnitt som er relevant for det systemet som er til vurdering, og uten at det berører spesifikasjoner for grensesnitt definert i relevante TSI-er, skal de berørte aktørene i jernbanesektoren samarbeide for å identifisere og sammen håndtere farene og de tilknyttede sikkerhetstiltakene som må treffes for disse grensesnittene. Initiativtakeren skal samordne håndteringen av felles risiko i grensesnittene.

1.2.2. Når en aktør for å oppfylle et sikkerhetskrav, identifiserer behovet for et sikkerhetstiltak som aktøren ikke selv kan gjennomføre, skal aktøren etter avtale med en annen aktør overføre håndteringen av den tilknyttede faren til den sistnevnte aktøren i samsvar med prosessen angitt i nr. 4.

1.2.3. Når det gjelder det systemet som er til vurdering, har enhver aktør som oppdager at et sikkerhetstiltak ikke er i samsvar med kravene eller er

utilstrekkelig, ansvar for å underrette initiativtakeren, som i sin tur skal underrette den aktøren som gjennomfører sikkerhetstiltaket.

1.2.4. Den aktøren som gjennomfører sikkerhetstiltaket, skal deretter underrette alle de aktørene som påvirkes av problemet, enten innenfor det systemet som er til vurdering eller, i den utstrekning dette er kjent av aktøren, innenfor andre eksisterende systemer som benytter det samme sikkerhetstiltaket.

1.2.5. Når det ikke kan oppnås enighet mellom to eller flere aktører, er det initiativtakerens ansvar å finne en løsning.

1.2.6. Når en aktør ikke kan oppfylle et krav i en meldt nasjonal regel, skal initiativtakeren søke råd fra den berørte vedkommende myndighet.

1.2.7. Uavhengig av definisjonen av det systemet som er til vurdering, er initiativtakeren ansvarlig for å sikre at risikohåndteringen omfatter selve systemet og integreringen av det i jernbanesystemet som helhet.

2. BESKRIVELSE AV RISIKOVURDERINGSPROSESSEN

2.1. Generell beskrivelse

2.1.1. Risikovurderingsprosessen er den samlede løpende prosessen som omfatter følgende:

a) systemdefinisjon,

b) risikoanalyse, herunder fareidentifikasjon,

c) risikoevaluering.

Risikovurderingsprosessen skal virke sammen med farehåndteringen i samsvar med nr. 4.1.

2.1.2. Systemdefinisjonen skal omhandle minst følgende:

a) systemets formål (tilsiktet formål),

b) systemfunksjoner og -elementer, der dette er relevant (herunder menneskelige, tekniske og driftsmessige elementer),

c) systemavgrensning, herunder andre samvirkende systemer,

d) fysiske grensesnitt (samvirkende systemer) og funksjonelle grensesnitt (funksjonelle inn- og utdata),

e) systemmiljø (f.eks. energi- og varmestrøm, støt, vibrasjoner, elektromagnetisk interferens, driftsmessig bruk),

f) nåværende sikkerhetstiltak og, etter nødvendige, relevante gjentakelser, definisjon av de sikkerhetskravene som er identifisert i risikovurderingsprosessen,

g) antakelser som avgrenser risikovurderingen.

2.1.3. En fareidentifikasjon skal utføres på det definerte systemet i samsvar med nr. 2.2.

2.1.4. Hva som kan godtas av risiko for det systemet som er til vurdering, skal evalueres ved å benytte ett eller flere av følgende prinsipper for risikoakseptering:

a) anvendelsen av regler for god praksis (nr. 2.3),

b) en sammenligning med lignende systemer (nr. 2.4),

c) en tydelig risikoestimering (nr. 2.5).

I samsvar med prinsippet omhandlet i nr. 1.1.5, skal vurderingsorganet avstå fra å bestemme hvilket prinsipp for risikoakseptering som initiativtakeren skal benytte.

2.1.5. Initiativtakeren skal i risikoevalueringen vise at det valgte prinsippet for risikoakseptering, anvendes riktig. Initiativtakeren skal også kontrollere at de valgte prinsippene for risikoakseptering, benyttes konsekvent.

2.1.6. Anvendelsen av disse prinsippene for risikoakseptering skal identifisere mulige sikkerhetstiltak som gjør risikoen eller risikoene ved det systemet som er til vurdering, akseptable. Blant disse sikkerhetstiltakene skal de som er valgt for å holde risikoen(e) under kontroll, bli de sikkerhetskravene som systemet må oppfylle. Overholdelse av disse sikkerhetskravene skal påvises i samsvar med nr. 3.

2.1.7. Den løpende risikovurderingsprosessen anses som fullført når det er påvist at alle sikkerhetskrav er oppfylt, og det ikke er nødvendig å ta i betraktning ytterligere rimelig forutsigbare farer.

2.2. **Fareidentifikasjon**

2.2.1. Initiativtakeren skal systematisk og ved hjelp av omfattende sakkunnskap fra en kvalifisert gruppe, identifisere alle rimelig forutsigbare farer for hele det systemet som er til vurdering, for dets funksjoner der dette er hensiktsmessig, og for dets grensesnitt.

Alle identifiserte farer skal registreres i fareregisteret i samsvar med nr. 4.

2.2.2. For å rette risikovurderingen mot de viktigste risikoene, skal farene klassifiseres i samsvar med den estimerte risikoen som disse utgjør. På grunnlag av en sakkyndig vurdering er det ikke nødvendig ytterligere å analysere farer som innebærer en allment akseptert risiko, men disse farene skal registreres i fareregisteret. Klassifiseringen av disse skal begrunnes slik at et vurderingsorgan kan foreta en uavhengig vurdering.

2.2.3. Som et kriterium kan risikoer som følger av farer, klassifiseres som allment aksepterte når risikoen er så liten at det ikke er rimelig å gjennomføre ytterligere sikkerhetstiltak. Den sakkyndige vurderingen skal ta hensyn til at alle de allment aksepterte risikoene ikke overstiger en definert andel av den samlede risikoen.

2.2.4. Det kan identifiseres sikkerhetstiltak i forbindelse med fareidentifikasjonen. De skal registreres i fareregisteret i samsvar med nr. 4.

2.2.5. Fareidentifikasjonen trenger bare utføres på det detaljnivået som er nødvendig for å fastslå hvor sikkerhetstiltakene kan forventes å holde risikoene under kontroll, i samsvar med ett av de prinsippene for risikoakseptering som er angitt i nr. 2.1.4. Det kan bli nødvendig med gjentakelse mellom fasene for risikoanalyse og risikoevaluering inntil et tilstrekkelig detaljnivå nås for identifikasjonen av farer.

2.2.6. Når regler for god praksis eller et referansesystem benyttes for å holde risikoen under kontroll, kan fareidentifikasjonen begrenses til følgende:

a) verifisering av relevansen til reglene for god praksis eller referansesystemet,

b) identifikasjon av avvik fra reglene for god praksis eller fra referansesystemet.

2.3. **Bruk av regler for god praksis og risikoevaluering**

2.3.1. Initiativtakeren, med støtte fra andre involverte aktører, skal analysere om én eller flere farer er dekket på en egnet måte ved anvendelsen av relevante regler for god praksis.

2.3.2. Reglene for god praksis skal oppfylle minst følgende krav:

a) De skal være allment anerkjent i jernbanesektoren. Dersom dette ikke er tilfellet, skal reglene for god praksis justeres og være akseptable for vurderingsorganet.

b) De skal ha relevans for at gjeldende farer i det systemet som er til vurdering, holdes under kontroll. En vellykket anvendelse av regler for god praksis for lignende tilfeller for å håndtere endringer og effektivt å kontrollere identifiserte farer i et system i henhold til denne forordning, er tilstrekkelig for at det skal anses som relevant.

c) På anmodning skal de stilles til rådighet for vurderingsorganene slik at de kan vurdere, eller dersom det er relevant, gjensidig godkjenne om anvendelsen av risikohåndteringsprosessen og resultatene av denne er egnet, i samsvar med artikkel 15 nr. 5.

2.3.3. Når det kreves overholdelse av TSI-er i henhold til direktiv 2008/57/EF, og den relevante TSI-en ikke krever anvendelse av den risikohåndteringsprosessen som fastsettes ved denne forordning, kan TSI-ene anses som regler for god praksis for å holde farer under kontroll, forutsatt at kravet i nr. 2.3.2 bokstav b) er oppfylt.

2.3.4. Nasjonale regler som er meldt i samsvar med artikkel 8 i direktiv 2004/49/EF og artikkel 17 nr. 3 i direktiv 2008/57/EF, kan anses som regler

for god praksis, forutsatt at kravene i nr. 2.3.2 er oppfylt.

2.3.5. Dersom én eller flere farer holdes under kontroll gjennom regler for god praksis som oppfyller kravene i nr. 2.3.2, skal risikoene ved disse farene anses som akseptable. Dette betyr at:

a) det ikke er nødvendig å analysere disse risikoene ytterligere,

b) bruken av reglene for god praksis skal registreres i fareregisteret som sikkerhetskrav for de relevante farene.

2.3.6. Når en alternativ framgangsmåte ikke er fullt ut i samsvar med et sett regler for god praksis, skal initiativtakeren vise at den alternative framgangsmåten som benyttes, fører til minst samme sikkerhetsnivå.

2.3.7. Dersom risikoen ved en bestemt fare ikke kan gjøres akseptabel ved å anvende regler for god praksis, skal det identifiseres ytterligere sikkerhetstiltak ved å anvende ett av de to andre prinsippene for risikoakseptering.

2.3.8. Når alle farer holdes under kontroll gjennom regler for god praksis, kan risikohåndteringsprosessen begrenses til følgende:

a) fareidentifikasjon i samsvar med nr. 2.2.6,

b) registrering av bruken av regler for god praksis i fareregisteret i samsvar med nr. 2.3.5,

c) dokumentasjon av anvendelsen av risikohåndteringsprosessen i samsvar med nr. 5,

d) en uavhengig vurdering i samsvar med artikkel 6.

2.4. **Bruk av referansesystem og risikoevaluering**

2.4.1. Initiativtakeren skal med støtte fra andre involverte aktører analysere om én, flere eller alle farer blir tilstrekkelig dekket av et lignende system som vil kunne benyttes som et referansesystem.

2.4.2. Et referansesystem skal oppfylle minst følgende krav:

a) Det er allerede bevist ved bruk at referansesystemet har et akseptabelt sikkerhetsnivå og derfor fremdeles vil kvalifisere for godkjenning i den medlemsstaten der endringen skal innføres.

b) Det har lignende funksjoner og grensesnitt som det systemet som er til vurdering.

c) Det blir benyttet under lignende driftsforhold som det systemet som er til vurdering.

d) Det blir benyttet under lignende miljøforhold som det systemet som er til vurdering.

2.4.3. Dersom et referansesystem oppfyller kravene i nr. 2.4.2, gjelder følgende for det systemet som er til vurdering:

a) De risikoene ved farer som omfattes av referansesystemet, skal anses for å være akseptable.

b) Sikkerhetskravene for de farene som omfattes av referansesystemet, skal kunne utledes fra sikkerhetsanalysene eller fra en evaluering av referansesystemets sikkerhetsdokumentasjon.

c) Disse sikkerhetskravene skal registreres i fareregisteret som sikkerhetskrav for de relevante farene.

2.4.4. Dersom det systemet som er til vurdering, avviker fra referansesystemet, skal risikoevalueringen vise at systemet til vurdering oppnår minst det samme sikkerhetsnivået som referansesystemet, ved anvendelse av et annet referansesystem eller ett av de to øvrige prinsippene for risikoakseptering. De risikoene ved farer som omfattes av referansesystemet, skal i så fall anses for å være akseptable.

2.4.5. Dersom det ikke kan påvises minst det samme sikkerhetsnivået som referansesystemet, skal det identifiseres ytterligere sikkerhetstiltak for avvikene, ved anvendelse av ett av de to andre prinsippene for risikoakseptering.

2.5. **Tydelig risikoestimering og -evaluering**

2.5.1. Dersom farene ikke omfattes av ett av de to prinsippene for risikoakseptering som er fastsatt i nr. 2.3 og 2.4, skal risikoakseptering påvises ved en tydelig risikoestimering og -evaluering. Risiko som er en følge av disse farene, skal estimeres enten kvantitativt eller kvalitativt, idet det tas hensyn til nåværende sikkerhetstiltak.

2.5.2. Evalueringen av om de estimerte risikoene er akseptable, skal foretas ved hjelp av kriterier for risikoakseptering, som enten er utledet fra eller bygger på Unionens regelverk eller meldte nasjonale regler. Avhengig av hvilke kriterier for risikoakseptering som velges, kan risikoaksepteringen evalueres enten individuelt for hver tilknyttet fare eller samlet for kombinasjonen av alle farer som tas i betraktning i den tydelige risikoestimeringen.

Dersom den estimerte risikoen ikke er akseptabel, skal ytterligere sikkerhetstiltak identifiseres og gjennomføres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå.

2.5.3. Når risikoen ved én fare eller en kombinasjon av flere farer blir ansett som akseptabel, skal de identifiserte sikkerhetstiltakene registreres i fareregisteret.

2.5.4. Dersom farer oppstår som følge av svikt i tekniske systemer som ikke omfattes av regler for god praksis, eller av bruken av et referansesystem, skal følgende kriterium for risikoakseptering anvendes på utformingen av det tekniske systemet:

For tekniske systemer der en funksjonssvikt sannsynligvis kan få en direkte katastrofal konsekvens, er det ikke nødvendig å redusere den tilknyttede risikoen ytterligere dersom sannsynligheten for slik svikt er mindre enn eller lik 10^{-9} per driftstime.

2.5.5. Uten at det berører framgangsmåten fastsatt i artikkel 8 i direktiv 2004/49/EF, kan det kreves et strengere kriterium enn det som er fastsatt i nr. 2.5.4, gjennom en meldt nasjonal sikkerhetsregel, for å opprettholde et nasjonalt sikkerhetsnivå. Når det gjelder ytterligere tillatelser til å ta i bruk kjøretøyer, får imidlertid framgangsmåtene i artikkel 23 og 25 i direktiv 2008/57/EF anvendelse.

2.5.6. Dersom et teknisk system blir utviklet ved anvendelse av 10^{-9}-kriteriet fastsatt i nr. 2.5.4, får prinsippet om gjensidig godkjenning anvendelse i samsvar med artikkel 15 nr. 5.

Dersom initiativtakeren likevel kan påvise at det nasjonale sikkerhetsnivået i medlemsstaten der prinsippet anvendes, kan opprettholdes med en høyere sviktfrekvens enn 10^{-9} per driftstime, kan initiativtakeren benytte dette kriteriet i denne medlemsstaten.

2.5.7. Den tydelige risikoestimeringen og -evalueringen skal oppfylle minst følgende krav:

a) De metodene som benyttes for tydelige risikoestimeringer, skal på riktig måte gjenspeile det systemet som er til vurdering og dets parametrer (herunder alle driftsformer).

b) Resultatene skal være tilstrekkelig nøyaktige til å danne et solid beslutningsgrunnlag. Mindre endringer i de antakelsene eller forutsetningene som legges til grunn, skal ikke føre til vesentlige endringer av kravene.

3. **PÅVISNING AV AT SIKKERHETSKRAVENE ER OPPFYLT**

3.1. Før sikkerhetsakseptering av endringen skal det under initiativtakerens tilsyn påvises at sikkerhetskravene som følger av risikovurderingsfasen, er oppfylt.

3.2. Dette skal påvises av hver av de aktørene som har ansvar for å oppfylle sikkerhetskravene, som fastsatt i henhold til nr. 1.1.5.

3.3. Den framgangsmåten som er valgt for å påvise at sikkerhetskravene overholdes, og selve påvisningen, skal gjennomgå en uavhengig vurdering som skal utføres av et vurderingsorgan.

3.4. Eventuelle mangler ved de sikkerhetstiltakene som var forventet å oppfylle sikkerhetskravene, eller eventuelle farer som oppdages i forbindelse med påvisningen av at sikkerhetskravene er oppfylt, skal føre til at initiativtakeren foretar en ny vurdering og evaluering av tilknyttede risikoer i samsvar med nr. 2. De nye farene skal registreres i fareregisteret i samsvar med nr. 4.

4. **FAREHÅNDTERING**

4.1. **Farehåndteringsprosess**

4.1.1. Ett eller flere fareregistre skal opprettes eller ajourføres (når de finnes fra før) av initiativtakeren i løpet av utformingen og gjennomføringen, og fram til endringen aksepteres eller sikkerhetsvurderingsrapporten foreligger. Fareregisteret skal følge utviklingen når det gjelder overvåking av risikoer ved de identifiserte farene. Når systemet er godkjent og i drift, skal den infrastrukturforvaltningen eller det jernbaneforetaket som har ansvar for driften av det systemet som er til vurdering, fortsette å føre fareregisteret som en integrert del av sitt sikkerhetsstyringssystem.

4.1.2. Fareregisteret skal omfatte alle farer, sammen med alle tilknyttede sikkerhetstiltak og systemantakelser som er identifisert i løpet av risikovurderingsprosessen. Fareregisteret skal særlig inneholde en tydelig henvisning til farenes opprinnelse og til de valgte prinsippene for risikoakseptering, og skal tydelig identifisere den eller de aktørene som er ansvarlig for å holde hver fare under kontroll.

4.2. **Informasjonsutveksling**

Alle farer og tilknyttede sikkerhetskrav som ikke kan kontrolleres av bare én aktør, skal meddeles en annen relevant aktør for at disse sammen skal finne en tilfredsstillende løsning. De farene som er registrert i fareregisteret hos den aktøren som overfører dem, skal bare anses å være «under kontroll» når evalueringen av de risikoene som er tilknyttet disse farene, gjøres av den andre aktøren og alle parter er enige om løsningen.

5. **BEVIS FRA ANVENDELSEN AV RISIKOHÅNDTERINGSPROSESSEN**

5.1. Den risikohåndteringsprosessen som er benyttet til å vurdere sikkerhetsnivåene og at sikkerhetskravene overholdes, skal dokumenteres av initiativtakeren på en slik måte at et vurderingsorgan har tilgang til alle nødvendige bevis som viser at anvendelsen av risikohåndteringsprosessen og resultatene av denne er egnet.

5.2. Den dokumentasjonen som utarbeides av initiativtakeren i henhold til nr. 5.1, skal inneholde minst følgende:

a) en beskrivelse av den organisasjonen og de sakkyndige som er utpekt til å utføre risikovurderingsprosessen,

b) resultatene fra de ulike fasene i risikovurderingen og en liste over alle de nødvendige sikkerhetskravene som må oppfylles for å holde risikoen på et akseptabelt nivå,

c) bevis på samsvar med alle nødvendige sikkerhetskrav,

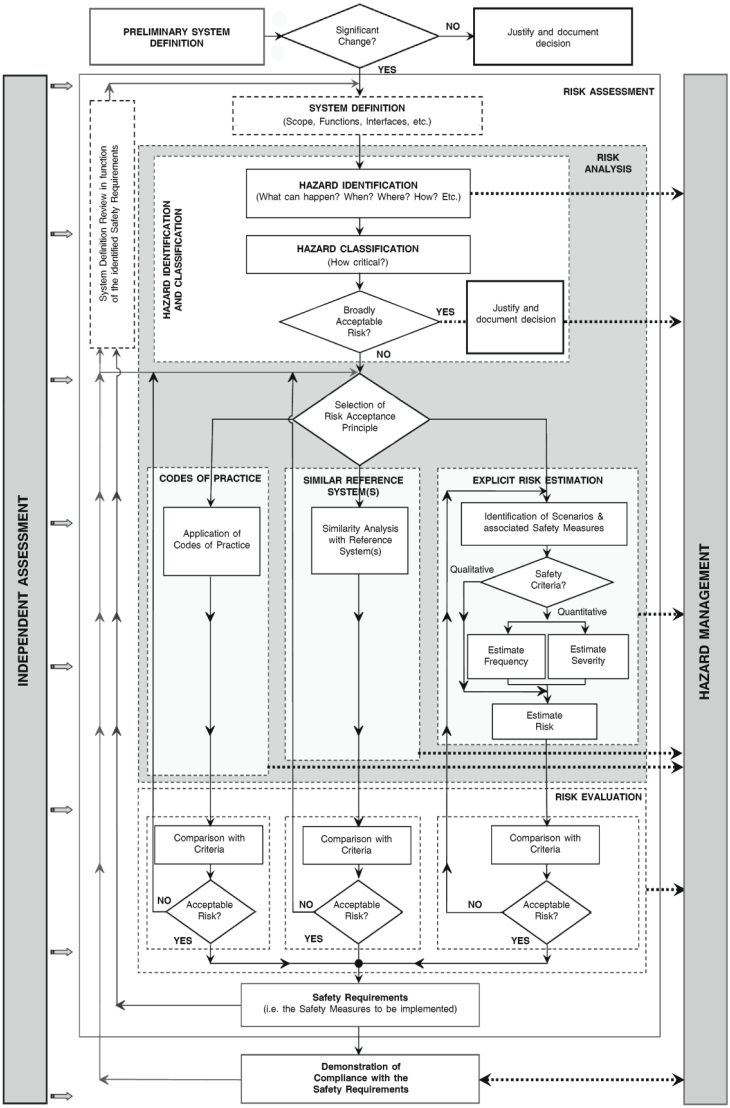
d) alle antakelser som er relevante for integrering, drift eller vedlikehold av systemet, som ble gjort i forbindelse med systemdefinisjonen, utformingen og risikovurderingen.

5.3. Vurderingsorganet skal utarbeide sin konklusjon i en sikkerhetsvurderingsrapport som definert i vedlegg III.

———

Tillegg

RISIKOHÅNDTERINGSPROSESS OG UAVHENGIG VURDERING



Risikohåndteringsprosess og uavhengig vurdering – FORELØPIG SYSTEMDEFINISJON – Vesentlig endring? – NEI – Begrunn og dokumenter beslutningen – JA – RISIKOVURDERING – SYSTEMDEFINISJON – (Omfang, funksjoner, grensesnitt osv.) – Revurdering av systemdefinisjon

som følge av fastlagte sikkerhetskrav – FAREIDENTIFIKASJON OG -KLASSIFISERING – FAREIDENTIFIKASJON – (Hva kan skje? Når? Hvor? Hvordan? osv.) – RISIKOANALYSE – FAREKLASSIFISERING – (Hvor kritisk?) – Allment akseptert risiko? – JA – Begrunn og dokumenter beslutningen – NEI – Valg av prinsipp for risikoakseptering – UAVHENGIG VURDERING – REGLER FOR GOD PRAKSIS – LIGNENDE REFERANSESYSTEM(ER) – TYDELIG RISIKOESTIMERING – FAREHÅNDTERING – Anvendelse av regler for god praksis – Sammenlignende analyse med referansesystem(er) – Identifisering av scenarier og tilknyttede sikkerhetstiltak – Kvalitative – Sikkerhetskriterier? – Kvantitative – Beregnet frekvens – Beregnet alvorlighetsgrad – Estimert risiko – RISIKOEVALUERING – Sammenholdt med kriterier – Sammenholdt med kriterier – Sammenholdt med kriterier – NEI – Akseptabel risiko? – NEI – Akseptabel risiko? – NEI – Akseptabel risiko? – JA – JA – JA – Sikkerhetskrav – (f.eks. sikkerhetstiltak som skal gjennomføres) – Påvisning av samsvar med sikkerhetskravene

VEDLEGG II

KRITERIER FOR AKKREDITERING ELLER GODKJENNING AV VURDERINGSORGANET

1. Vurderingsorganet skal oppfylle alle kravene i standarden ISO/IEC 17020:2012 og alle senere endringer i denne. Vurderingsorganet skal utvise faglig dømmekraft når det utfører det inspeksjonsarbeidet som er definert i denne standarden. Vurderingsorganet skal oppfylle de allmenne kriteriene til kompetanse og uavhengighet i denne standarden, i tillegg til følgende særlige kompetansekriterier:

   a) kompetanse innen risikohåndtering: kunnskap om og erfaring med standardmetoder innen sikkerhetsanalyse og relevante standarder,

   b) all relevant kompetanse for å vurdere de delene av jernbanesystemet som berøres av endringen,

   c) kompetanse innen riktig anvendelse av sikkerhets- og kvalitetsstyringssystemer eller innen revisjon av slike systemer.

2. I analogi med artikkel 28 i direktiv 2008/57/EF om underretningen av meldte organer, skal vurderingsorganet være akkreditert eller godkjent for de ulike kompetanseområdene innenfor jernbanesystemet eller deler av det, som det er fastsatt et vesentlige sikkerhetskrav for, herunder det kompetanseområdet som omhandler drift og vedlikehold av jernbanesystemet.

3. Vurderingsorganet skal akkrediteres eller godkjennes for å vurdere om risikohåndteringen samlet sett er ensartet, og om det systemet som er til vurdering, er integrert på en sikker måte i jernbanesystemet som helhet. Dette omfatter vurderingsorganets kompetanse til å kontrollere følgende:

   a) organisering, det vil si de tiltakene som er nødvendige for å sikre en samordnet framgangsmåte for å oppnå systemsikkerhet gjennom en ensartet forståelse og anvendelse av risikokontrolltiltak for delsystemer,

   b) metodikk, det vil si vurdering av de metodene og ressursene som tas i bruk av de forskjellige berørte partene for å støtte sikkerheten på delsystem- og systemnivå, og

   c) de tekniske forholdene som er nødvendige for å vurdere om risikovurderingene er relevante og fullstendige, samt sikkerhetsnivået for systemet som helhet.

4. Vurderingsorganet kan akkrediteres eller godkjennes for ett, flere eller alle de kompetanseområdene som angis i nr. 2 og 3.

———

VEDLEGG III

VURDERINGSORGANETS SIKKERHETSVURDERINGSRAPPORT

Vurderingsorganets sikkerhetsvurderingsrapport skal inneholde minst følgende opplysninger:

a) identifikasjon av vurderingsorganet,

b) planen for den uavhengige vurderingen,

c) definisjonen av omfanget av den uavhengige vurderingen og dens begrensninger,

d) resultatene av den uavhengige vurderingen, herunder særlig:

   i) detaljerte opplysninger om den virksomheten som er gjennomført i forbindelse med den uavhengige vurderingen, for å kontrollere at bestemmelsene i denne forordning overholdes,

   ii) eventuelle identifiserte tilfeller av manglende overholdelse av bestemmelsene i denne forordning og av vurderingsorganets anbefalinger,

e) konklusjonene i den uavhengige vurderingen.

FOR-2014-12-10-1572: FORSKRIFT OM KRAV TIL SPORVEI, TUNNELBANE, FORSTADSBANE M.M. (KRAVFORSKRIFTEN).

Fastsatt av Statens jernbanetilsyn 10. desember 2014 med hjemmel i lov 11. juni 2013 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 4, § 5 og § 6, jf. forskrift 10. desember 2010 nr. 1569 om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og godsbane, samt sidespor, havnespor m.m. (tillatelsesforskriften) § 1-6.

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1-1. Formål

Formålet med denne forskriften er å fastsette minimumskrav for å sikre at virksomhetene arbeider systematisk og proaktivt slik at det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres, samt at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser unngås.

§ 1-2. Virkeområde

Forskriften gjelder for drift av sporvei, tunnelbane, forstadsbane m.m.

§ 1-3. Definisjoner

I forskriften her forstås med:

a) alvorlig jernbanehendelse: en uønsket hendelse som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en jernbaneulykke,

b) automatisk hastighetsovervåkning: den del av signalanlegget som overvåker togets hastighet og aktiverer togets bremser dersom hastigheten overstiges,

c) barrierer: tekniske, operasjonelle, organisatoriske eller andre planlagte og iverksatte tiltak som har til hensikt å bryte en identifisert uønsket hendelseskjede,

d) infrastruktur: trasé, over- og underbygning, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonssystem,

e) infrastrukturforvalter: den som har tillatelse til å drive infrastruktur,

f) jernbanehendelse: enhver annen uønsket hendelse enn en jernbaneulykke, som har sammenheng med jernbanedriften, og som innvirker på sikkerheten,

g) jernbaneulykke: en uønsket eller utilsiktet plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser som har skadelige følger, herunder som medfører at noen dør eller blir alvorlig skadet, som medfører betydelig skade på jernbanemateriell, på infrastruktur, på eiendom utenfor jernbanen eller på miljø, og alle andre lignende ulykker,

h) jernbanevirksomhet: drift av infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet eller den som driver infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet,

i) kjøretøy: et kjøretøy som kjører på egne hjul på jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane, med eller uten egen trekkraft,

j) kompetanse: kunnskaper, ferdigheter og holdninger,
k) risikoakseptkriterier: kriterier som legges til grunn for beslutning om akseptabel risiko,
l) risikoanalyse: systematisk bruk av all tilgjengelig informasjon for å identifisere farer og estimere risiko,
m) risikoevaluering: prosess for å sammenligne beskrevet eller beregnet risiko med gitte risikoakseptkriterier,
n) risikovurdering: den samlede prosessen som omfatter en risikoanalyse og en risikoevaluering,
o) sikkerhetsstyring: systematiske tiltak en organisasjon iverksetter for å oppnå, opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivå i overensstemmelse med fastlagte mål,
p) sikkerhetsstyringssystem: organisasjon og systemer opprettet av en jernbanevirksomhet med henblikk på sikker forvaltning av deres virksomhet,
q) signal: de fastsatte lyssignal, skilt, stolper, flagg, tegn og lyder som brukes ved togframføring og ved skifting,
r) signalanlegg: teknisk anlegg som blant annet kan inkludere sikringsanlegg, optiske signaler, linjeblokk, fjernstyring og automatisk hastighetsovervåkning,
s) sikringsanlegg: den del av signalanlegget som sikrer at kjørsignal bare gis dersom bestemte betingelser er oppfylt,
t) skift: kjøretøy som flyttes under skifting,
u) skifting: flytting av kjøretøy som ikke er tog,
v) tog: ett eller flere sammenkoblede kjøretøy som skal framføres fra et bestemt utgangssted til et bestemt ankomststed,
w) trafikkstyring: togledelse og andre funksjoner som koordinerer og ivaretar sikkerheten for framføringen,
x) trafikkutøver: den som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet.

KAPITTEL 2. OVERORDNEDE KRAV TIL SIKKERHETSSTYRING

§ 2-1. Overordnet ansvar for sikkerhet

Jernbanevirksomheten har ansvaret for en sikker drift og kontroll på risikoer der disse oppstår. Jernbanevirksomheten har plikt til å iverksette nødvendig risikohåndtering, og der det er relevant, samarbeide med de øvrige virksomheter.

§ 2-2. Krav om sikkerhetsstyring

Jernbanevirksomheten skal utøve sikkerhetsstyring av den virksomheten som drives med det formål at det etablerte sikkerhetsnivået på jernbanen opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres.

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

§ 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 begrense mulige skader og ulemper.

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.

KAPITTEL 3. SYSTEM FOR SIKKERHETSSTYRING

§ 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 annen 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 trafikkutøveres virksomhet og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle trafikkutøvere å drive i samsvar med krav i jernbanelovgivningen, samt krav i og vilkår fastsatt i deres tillatelse.

§ 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.

§ 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,
b) andre relevante regler og
c) enkeltvedtak truffet av myndighetene.

KAPITTEL 4. LEDELSENS ANSVAR

§ 4-1. Ledelsens ansvar

Den øverste ledelsen har ansvaret for at sikkerhetsstyringssystemet er vedtatt, dokumentert og etterlevd. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at sikkerhetsstyringssystemet kontinuerlig forbedres.

§ 4-2. Sikkerhetspolitikk

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide en dokumentert sikkerhetspolitikk. Sikkerhetspolitikken skal:

a) angi prinsipper for arbeidet med sikkerheten,
b) være formålstjenlig som et rammeverk for etablering og gjennomgåelse av sikkerhetsmål,
c) være innarbeidet på alle nivåer i jernbanevirksomheten og
d) være formidlet til alle som arbeider for eller på vegne av jernbanevirksomheten.

§ 4-3. Sikkerhetsmål

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal utarbeide 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.

§ 4-4. Risikoakseptkriterier

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

Risikoakseptkriteriene må være egnet som beslutningskriterier for de problemstillinger og det 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.

§ 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.

§ 4-6. Informasjonsoverføring

Den øverste ledelsen har ansvaret for at det er utformet et system for informasjonsoverføring mellom de ulike nivåer og funksjoner i virksomheten, samt med andre jernbanevirksomheter i den grad det er relevant, slik at kunnskap om forhold av betydning for arbeidet med sikkerheten formidles til og behandles på relevant nivå.

§ 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 ulykkessituasjoner 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 krisesituasjoner som sikrer at reisende og publikum får informasjon om hvordan de skal forholde seg.

Beredskapen skal være samordnet med relevante offentlig myndigheter.

Den som driver trafikkstyring har ansvaret for at egne beredskapsplaner og beredskapsplanene til andre jernbanevirksomheter er koordinert.

Den som driver trafikkstyring skal fastsette og formidle bestemmelser som er nødvendige for å opprettholde effektiv kommunikasjon med andre jernbanevirksomheter og andre relevante aktører i nødssituasjoner. Bestemmelsene skal utarbeides i samarbeid med de andre jernbanevirksomhetene.

§ 4-8. Ledelsens gjennomgåelse

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal ved behov og minst en gang per år, gjennomgå sikkerhetsstyringssystemet og resultater 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 oppfølging av disse og
g) oppfølgingstiltak etter ledelsens tidligere gjennomgåelser.

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

KAPITTEL 5. RESSURSSTYRING

§ 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.

§ 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.

§ 5-4. Sikkerhetsmessig tilrettelegging av arbeidsmiljøet

Jernbanevirksomheten skal tilrettelegge arbeidsmiljøet for mestring av arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten.

KAPITTEL 6. RISIKOVURDERINGER

§ 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 er lagt 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.

§ 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. Jernbanevirksomheten skal gjennomføre nødvendige tiltak for håndtering av risikoer identifisert i risikovurderinger, eventuelt i samarbeid med annen virksomhet.

Ved endringer i forutsetninger eller avgrensninger av risikovurderinger, eller når det foreligger annen ny kunnskap av betydning for vurderingene, skal risikovurderingene oppdateres.

Jernbanevirksomheten skal ha oversikt over utførte risikovurderinger, samt deres gyldighetsstatus, forutsetninger og avgrensninger. Det skal sikres samsvar mellom vurderinger som utfyller eller bygger på hverandre.

KAPITTEL 7. MÅLING, OPPFØLGING OG FORBEDRING

§ 7-1. Revisjoner

Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av sitt sikkerhetsstyringssystem for å vurdere om det er tilfredsstillende dokumentert og etterlevd og om det tilfredsstiller krav i jernbanelovgivningen.

Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av leverandører for å vurdere om leverandører overholder krav i eller i medhold av avtaler.

Revisjoner skal gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk, vedtatte revisjonsprogrammer og på en måte som ivaretar objektivitet og uavhengighet.

§ 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.

§ 7-3. Beredskapsøvelser

Jernbanevirksomheten skal regelmessig gjennomføre øvelser for å verifisere at beredskapen fungerer etter sin hensikt.

Jernbanevirksomhetene skal samordne slike øvelser i den grad det er nødvendig.

§ 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.

KAPITTEL 8. ÅRLIG RAPPORTERING TIL TILSYNET

§ 8-1. Årlig rapportering

Jernbanevirksomheten skal årlig rapportere foregående års jernbaneulykker og sikkerhetsindikatorer. Rapporteringen skal sendes Statens jernbanetilsyn innen 31. januar på den form Statens jernbanetilsyn bestemmer.

Jernbanevirksomheten skal utarbeide en årlig sikkerhetsrapport om foregående kalenderår. Sikkerhetsrapporten skal sendes Statens jernbanetilsyn innen 30. juni på den form Statens jernbanetilsyn bestemmer.

KAPITTEL 9. KRAV TIL FORVALTNING AV INFRASTRUKTUR

§ 9-1. Generelle krav til forvaltning av infrastruktur

Infrastrukturforvalter skal sikre at infrastrukturen til enhver tid er utformet og i en slik tilstand at det legges til rette for sikker drift. Det skal kun gis adgang til kjøretøy som er kompatibelt med infrastrukturen.

Infrastrukturforvalter skal drifte og vedlikeholde infrastrukturen i henhold til kravene i forskriften her, samt nasjonale og internasjonale standarder.

Forutsetninger og begrensninger knyttet til infrastrukturens utforming skal legges til grunn for prosedyrer for drift og vedlikehold av infrastrukturen.

§ 9-2. Prinsipper for trafikkavvikling (romblokkprinsippet)

Jernbanevirksomheten skal utforme og drifte infrastrukturen samt drive trafikkstyring, slik at kjøring av tog på en strekning eller på et spor kontrolleres på en måte som sikrer at et tog ikke kjører inn på en strekning eller et spor der det befinner seg kjøretøy (romblokkprinsippet).

På dobbeltsporede strekninger hvor hvert spor kun trafikkeres i en retning, kan tog kjøres på sikt dersom hastigheten begrenses slik at de til enhver tid kan stoppe på synlig strekning.

§ 9-3. Signalprinsipper

Infrastrukturforvalter skal ha prinsipper for tillatte signaler og deres plassering, nødvendige signalavstander og sikkerhetssoner samt bestemmelser for utforming av tegningsunderlag, sporplaner og forriglingstabeller.

§ 9-4. Kontroll og vedlikehold av infrastruktur

Infrastrukturforvalter skal føre kontroll med infrastrukturen. Infrastrukturforvalter skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Infrastrukturforvalter skal ha en vedlikeholdsplan for hver strekning. Vedlikeholdsplanen skal inneholde grenseverdier for alle systemer, deler og komponenter av sikkerhetsmessig betydning som angir når umiddelbare

tiltak skal iverksettes. Planen skal videre inneholde en beskrivelse av tiltak som skal gjennomføres når disse grensene er overskredet, samt intervaller for vedlikehold og tidspunkt for utskifting av sikkerhetskritiske komponenter. Ved fastsettelse av grenseverdiene skal det blant annet tas hensyn til kjøretøy som tillates brukt på strekningen og strekningens tillatte kjørehastigheter.

Infrastrukturforvalter skal dokumentere utført vedlikehold.

§ 9-5. Teknisk dokumentasjon

Infrastrukturforvalter skal ha teknisk dokumentasjon for alle systemer, deler og komponenter.

Dokumentasjonen skal bekrefte at systemer, deler og komponenter er i samsvar med de nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn for prosjektering og bygging av infrastruktur.

Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til infrastrukturens utforming.

§ 9-6. Register over infrastrukturen

Infrastrukturforvalter skal ha et register over systemer, deler og komponenter som inngår i infrastrukturen. Registeret skal identifisere systemer, deler og komponenter ved hjelp av en stedsangivelse.

§ 9-7. Kjøring av tog i forbindelse med drift av infrastruktur

Infrastrukturforvalter kan ved drift av infrastruktur kjøre tog i forbindelse med kontroll, arbeid, rydding av snø eller vegetasjon mv. på infrastrukturen. Ved slik kjøring stilles samme sikkerhetsmessige krav som til øvrig trafikkutøvelse.

§ 9-8. Trafikkstyring

All trafikk på infrastrukturen skal overvåkes og ledes på en slik måte at virksomheten drives innenfor akseptabel risiko.

Når framføring skjer etter romblokkprinsippet, skal trafikkstyringen bl.a. sikre at det til enhver tid er oversikt over de enkelte togs retning, posisjon og rekkefølge. På spor som ikke er bekreftet fri for tog, kan framføring skje på sikt dersom hastigheten begrenses slik at toget kan stoppe på halvparten av synlig strekning.

Trafikkstyrer skal ha velegnet utstyr for å drive trafikkstyring, herunder for å kunne kommunisere med togbetjening.

Kommunikasjon i forbindelse med trafikkstyringen skal lagres sikkert og i tilstrekkelig tid i forhold til behovet for eventuell undersøkelse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

§ 9-9. Bestemmelser for sikker trafikkavvikling

Infrastrukturforvalter skal ha bestemmelser for trafikkavvikling tilpasset banens sikringsstandard. Bestemmelsene skal gjenspeile systemet for trafikkavvikling og skal minst inneholde bestemmelser om signaler og deres betydning i trafikkavviklingen, og ansvarsforhold, ordrelinjer og kommunikasjonsprosedyrer i trafikkavviklingen for både ordinær drift og avvikssituasjoner.

Infrastrukturforvalter skal ha en beskrivelse av infrastrukturen. Beskrivelsen skal være på norsk.

§ 9-10. Tillatelse til kjøring av tog og skifting

Det skal innhentes tillatelse før tog kan kjøres på en strekning.
Det skal innhentes tillatelse før skifting kan starte.
Det skal til enhver tid være en oversikt over alle som har fått tillatelse til å kjøre på strekningen. Oversikten skal være tilgjengelig for relevant personell.

§ 9-11. Bestemmelser for sikring av arbeid i spor

Infrastrukturforvalter skal utarbeide bestemmelser for arbeid i spor som minimum skal inneholde:

a) retningslinjer for oppstart av arbeid,
b) hvordan man sikrer arbeidsstedet slik at tog ikke kommer utilsiktet inn på det angitte området og
c) retningslinjer for å sikre at personell og utstyr ikke kommer i konflikt med tog som kjøres på nabospor.

KAPITTEL 10. KRAV TIL TRAFIKKUTØVELSE

§ 10-1. Generelle krav til trafikkutøver

Trafikkutøver skal sikre at trafikken skjer innenfor akseptabel risiko, herunder at kjøretøyet som brukes til enhver tid driftes og vedlikeholdes i henhold til kravene i forskriften her, samt nasjonale og internasjonale standarder.

Forutsetninger og begrensninger knyttet til kjøretøyets utforming skal legges til grunn for prosedyrer for drift og vedlikehold av kjøretøyet.

§ 10-2. Kontroll og vedlikehold av kjøretøy

Trafikkutøver skal føre kontroll med kjøretøyet, og ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Trafikkutøver skal vedlikeholde kjøretøyet. Vedlikeholdet skal sikre at ingen systemer, deler eller komponenter forringes så mye at det fører til funksjonssvikt. Blant annet skal sikkerhetsmessige slitasjegrenser for slitasjeutsatte deler være angitt, og intervall for vedlikehold og utskifting for alle sikkerhetskritiske komponenter skal være angitt.

Trafikkutøver skal dokumentere utført vedlikehold.

§ 10-3. Teknisk dokumentasjon

Trafikkutøver skal ha tilgang til oppdatert teknisk dokumentasjon for alle systemer, deler og komponenter. Dokumentasjonen skal kunne bekrefte at systemer, deler og komponenter er i samsvar med de nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn for prosjektering og bygging av kjøretøyet.

Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til kjøretøyets utforming.

§ 10-4. Register over kjøretøy

Trafikkutøver skal ha et register over alle kjøretøy som virksomheten bruker. Registeret skal som et minimum identifisere kjøretøy individuelt.

§ 10-5. Bestemmelser for togframføring

Trafikkutøver skal ha utarbeidet nødvendige bestemmelser for togframføring. Bestemmelsene skal være tilpasset infrastrukturforvalters bestemmelser for sikker trafikkavvikling.

Trafikkutøver skal sikre at personell som har tilknytning til framføringen, har den nødvendige dokumentasjon som kreves for å utføre sine arbeidsoppgaver. Dokumentasjonen må omfatte alle bestemmelser og prosedyrer som er nødvendig for drift under normale forhold, ved uregelmessigheter og i nødsituasjoner.

Trafikkutøver skal på grunnlag av beskrivelsen av infrastrukturen utarbeide en strekningsbeskrivelse. Trafikkutøver skal sørge for at personellet til enhver tid har oppdatert dokumentasjon om strekningen som er relevant for den enkelte. Strekningsbeskrivelsen skal minst omfatte:

a) generelle driftsegenskaper,
b) detaljert strekningsinformasjon,
c) nødutganger for evakuering og
d) særskilte forhold med betydning for sikker framføring.

§ 10-6. Bestemmelser om kommunikasjon

Trafikkutøver skal ha bestemmelser om kommunikasjonsprosedyrer for trafikkavviklingen.

Ved muntlig kommunikasjon mellom fører og trafikkstyrer skal det bare brukes det kommunikasjonssystem som er fastsatt av infrastrukturforvalter. Meldinger av betydning for sikker framføring og skifting skal følge fastsatte rutiner og skal gjentas. For nødmeldinger kan gjentakelse sløyfes.

Ved muntlig kommunikasjon mellom fører og trafikkstyrer skal fører oppgi identifikasjon og stedsangivelse og trafikkstyrer skal oppgi navn på trafikkstyringssentral eller strekning.

Det er trafikkstyrers ansvar å forsikre seg om at vedkommende snakker med rette fører.

§ 10-7. Bestemmelser om skifting

Trafikkutøver skal ha bestemmelser om skifting av kjøretøyene som benyttes, herunder bruk av skiftebevegelser, ansvar og oppgaver for personell som deltar i skiftingen, kontroll av kjøretøyene og bruk av bremser.

Et skift skal til enhver tid ha tilstrekkelig bremsekraft til å kunne stoppes i største fall på skifteområdet.

§ 10-8. Beskrivelse av teknisk funksjonsdyktighet

Trafikkutøver skal ha bestemmelser om teknisk funksjonsdyktighet for kjøretøyene.

§ 10-9. Sammenkobling av kjøretøy

Trafikkutøver skal ha bestemmelser om sammenkobling av kjøretøy som ivaretar krav til funksjonsdyktige grensesnitt mellom kjøretøy som skal kobles sammen.

§ 10-10. Gjennomgående automatisk bremsesystem

Kjøretøyene i toget skal være koblet til det gjennomgående automatiske bremsesystemet.

Hvis toget utilsiktet deles, skal de atskilte delene automatisk bringes til stopp ved maksimal aktivering av bremsene.

§ 10-11. Krav om håndbrems eller parkeringsbrems

Toget skal være utstyrt med håndbrems eller parkeringsbrems slik at det kan fastholdes i største stigning eller fall på den banestrekningen toget skal kjøre. Bremsesko eller lignende kan nyttes i stedet for håndbrems eller parkeringsbrems.

10-12. Krav til fører

Føreren har ansvaret for at toget kjøres sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til hastighet, signaler og skilt, togets bremseevne m.m.

Fører skal sikre at avganger fra stasjon og holdeplass gjennomføres på en sikker måte.

Fører skal tilpasse hastigheten under skifting til forholdene på stedet.

§ 10-13. Spesielle bestemmelser om kjøring av tog

I forbindelse med føreropplæring kan en person under opplæring kjøre tog under oppsyn av fører.

Ved kjøring av tog for vedlikehold av infrastruktur, prøvekjøring og kjøring i forbindelse med berging, kan en annen enn føreren kjøre toget fra samme førerrom dersom føreren av toget ikke har kompetanse til å kjøre dette toget.

§ 10-14. Før kjøring av tog

Før kjøring av tog fra det stedet der toget er klargjort, skal føreren minst kontrollere at bremseprøve er utført, at system for årvåkenhetskontroll er koblet inn og prøvd, og at eventuelt utstyr for automatisk hastighetsovervåkning er koblet inn.

§ 10-15. Krav til tog i trafikk

Togets for- og bakende skal markeres med lys.
Toget skal kunne varsle med lydsignal.
Kjøretøyets identitetsnummer skal være godt synlig på kjøretøyet.

§ 10-16. Sikring av tog som står på strekningen

Trafikkutøver skal ha bestemmelser som sikrer at tog som står på strekningen ikke kommer utilsiktet i bevegelse.

KAPITTEL 11. KRAV TIL INFRASTRUKTUR

§ 11-1. Generelle krav til infrastruktur

Infrastrukturen skal utformes slik at virksomheten drives innenfor akseptabel risiko. Trasé, over- og underbygning, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonsanlegg skal være teknisk og funksjonelt harmonisert.

Infrastrukturen skal prosjekteres, bygges og testes i henhold til nasjonale og internasjonale standarder. Infrastrukturforvalter skal gjøre en sikkerhetsmessig vurdering av avvik fra valgte standarder. Vurderingen skal dokumenteres.

Infrastrukturforvalter skal benytte prosesstandarden EN 50126 ved bygging av ny infrastruktur og ved endring av programmerbare tekniske systemer. Ved andre endringer av infrastruktur skal infrastrukturforvalter vurdere om endringen er av en slik karakter at bruk av EN 50126 er hensiktsmessig. Vurderingen skal dokumenteres.

Infrastrukturforvalter skal benytte standardene EN 50128 og EN 50129 ved anskaffelse av nye signalanlegg og ved endring av elektroniske signalanlegg.

Der det ikke er oppgitt noe annet i denne forskriften er det den siste versjonen av standardene som gjelder.

§ 11-2. Trasé m.m.

Trasé, under- og overbygning samt sporgeometri skal utformes og vedlikeholdes slik at muligheten for avsporinger minimaliseres. Sikkerhetsmessige grenseverdier for sporfeil, herunder vindskjevhet, sporutvidelser, høyde- og sidefeil skal fastsettes i forhold til kjøretøy som tillates brukt på strekningen og strekningens tillatte kjørehastigheter.

For traseer som ligger i rasfarlige områder eller områder med ustabile grunnforhold, skal det iverksettes tiltak slik at virksomheten drives innenfor akseptabel risiko.

Spor for parkering skal sikres slik at kjøretøy ikke kommer i konflikt med spor der det kjøres tog.

§ 11-3. Plattformer m.m.

Plattformer og atkomst til disse skal være utformet og utstyrt, herunder skiltet og oppmerket, slik at ferdsel til plattform, opphold på plattform og av- og påstigning til tog kan foregå innenfor akseptabel risiko.

Plattformenes bredde skal være tilpasset antall reisende og hastighet på passerende tog.

Plattformenes lengde skal være tilpasset lengde og utrustning på tog som stopper for av- og påstigning. Høyde- og avstandsforskjeller mellom tog og plattform skal minimaliseres. Plattformen og plattformutrustningen skal være utformet slik at føreren har oversikt langs hele toget ved av- og påstigning.

Ved bygging av nye plattformer og ved vesentlige endringer av eksisterende plattformer skal infrastrukturforvalter sørge for universell utforming av plattformene og adkomsten til disse.

§ 11-4. Tunneler og broer m.m.

Tunneler og broer skal utformes og utstyres slik at det gir muligheter for evakuering og selvberging i tilfelle av brann og andre ulykker. Det skal legges til rette for at redningspersonell kan drive effektivt redningsarbeid, herunder av orienterings- og bevegelseshemmede.

Gangbaner på broer skal være skjermet med rekkverk. Gangbaner skal være fri for hindringer i høyden og bredden slik at evakuering kan foregå på en sikker måte.

Tunneler skal ikke inneholde lett antennelige materialer. Materialene som skal brukes skal i minst mulig grad avgi røyk og skadelige branngasser ved en eventuell brann.

§ 11-5. Planoverganger

Planoverganger skal være tilrettelagt for sikker passering for veifarende.

Det skal ikke bygges nye planoverganger der kjøretøy framføres på eget banelegeme. Det kan likevel bygges planoverganger på verksted- og depotområder som er stengt for alminnelig ferdsel, samt midlertidige planoverganger på anleggsområder.

§ 11-6. Signalanlegg

Signalanlegg skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand. Anleggets sikkerhetsfunksjoner skal være automatiske og uavhengige av den som betjener anlegget.

Signaler skal plasseres slik at det klart går fram hvilke spor signalene gjelder for, og signalbildet skal være synlig for togets fører i god tid før signalpassering.

Strekning med fjernstyrte signalanlegg skal være utbygd med automatisk hastighetsovervåkning.
På strekninger med fjernstyring skal signalbilder logges kontinuerlig og lagres sikkert og i tilstrekkelig tid i forhold til behovet ved eventuell undersøkelse av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser.

§ 11-7. Kommunikasjonssystem

Strekning med fjernstyrte signalanlegg skal være utbygd med radiosystem for kommunikasjon til bruk i togframføringen.

På all infrastruktur skal det være et system for nødkommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom fører og trafikkstyrer.

§ 11-8. Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur

Før infrastruktur settes i drift skal Statens jernbanetilsyn gi tillatelse til å ta infrastrukturen i bruk. Dersom det senere foretas endring av infrastrukturen, herunder signalprinsipper, skal dette meldes til Statens jernbanetilsyn som vil vurdere om endringen er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig.

§ 11-9. Melding om ny eller endret infrastruktur

Det skal sendes melding til Statens jernbanetilsyn om ny eller endret infrastruktur så tidlig som mulig.

Meldingen skal minst inneholde:

a) navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson,
b) planlagt fremdrift i prosjektet,
c) systembeskrivelse,
d) sikkerhetsplan,
e) oversikt over planlagt anvendte standarder og
f) risikovurdering.

§ 11-10. Søknad om tillatelse til å ta infrastruktur i bruk

Søknad om tillatelse til å ta infrastruktur i bruk skal minst inneholde:

a) beskrivelse av ferdig infrastruktur,
b) oversikt over verifikasjoner,
c) sikkerhetsrapport,
d) oppdatert liste over anvendte standarder med oversikt over avvik fra standarder og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av avvikene,
e) oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger fra

risikovurderingene samt beskrivelse av hvordan forutsetningene og anbefalingene er fulgt opp og
f) sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP).

Er assessor eller andre uavhengige parter benyttet, skal utarbeidete rapporter og oppfølgningen av disse, vedlegges.

Statens jernbanetilsyn kan kreve at det benyttes en assessor, og at Statens jernbanetilsyn får ha direkte kontakt med vedkommende. Assessoren skal aksepteres av Statens jernbanetilsyn. Statens jernbanetilsyn kan også kreve at det benyttes uavhengige parter til andre typer aktiviteter, herunder verifiseringer og granskninger.

KAPITTEL 12. KRAV TIL KJØRETØY

§ 12-1. Generelle krav til kjøretøy

Kjøretøy skal ha en teknisk utforming og driftsmessig tilstand som gjør at virksomheten drives innenfor akseptabel risiko.

Kjøretøy skal prosjekteres, konstrueres, testes, oppgraderes og fornyes i henhold til anerkjente, tidsmessige standarder. Valgte standarder skal opprettholde eller forbedre sikkerheten for det aktuelle kjøretøyet. Det skal gjøres en sikkerhetsmessig vurdering av avvik fra valgte standarder. Vurderingen skal dokumenteres.

For alle nye kjøretøy eller ved vesentlige oppgraderinger skal prosesstandard EN 50126 følges.

Der det ikke er oppgitt noe annet i denne forskriften er det den siste versjonen av standarden som gjelder.

Kjøretøy skal være konstruert slik at det tåler de driftsmessige og klimamessige belastninger det utsettes for under drift.

Kjøretøy skal være identitetsmerket samt teknisk og bruksmessig merket.

§ 12-2. Kompatibilitet med infrastrukturen

Kjøretøy skal være dokumentert kompatibelt med infrastrukturen det skal brukes på, herunder profil, over- og underbygning, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonsanlegg.

Kjøretøy skal ha fastmontert utstyr tilpasset infrastrukturens system for nødkommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom fører og trafikkstyrer.

Kjøretøy som benyttes på strekninger med automatisk hastighetsovervåkning skal ha utstyr som kan samvirke med dette.

§ 12-3. Bremser

Alle kjøretøy skal ha bremser. Bremsene skal under alle forhold kunne stanse kjøretøyet innenfor en maksimal bremseveilengde definert av trafikkutøver. Bremsesystemene skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand.

Kjøretøy skal ha parkeringsbrems eller annet utstyr for sikker parkering av kjøretøyet.

Kjøretøy beregnet for persontransport skal ha nødbremsutløser som kan betjenes fra alle vogner i toget. På nytt kjøretøy skal fører kunne utsette aktivering av nødbremsen.

Førerrom skal være utstyrt med et system for årvåkenhetskontroll som aktiverer bremsene om føreren faller i søvn eller mister bevisstheten.

§ 12-4. Dører, vinduer og innredning

Dører, vinduer og innredning i kjøretøy skal være utformet slik at sikkerheten for passasjerer og personell ivaretas.

Fjernstyrte dører skal være låst under fart, og fører skal fra førerplass kunne overvåke at dørene er lukket. Videre skal det finnes innretning til å åpne dørene i nødstilfelle, beskyttelse mot at passasjerer eller personell blir fastklemt og avstengingsmulighet for den enkelte dør.

§ 12-5. Materialer og brannsikkerhet

Kjøretøy skal ikke inneholde lett antennelige materialer. Materialene som brukes skal i minst mulig grad avgi røyk og skadelige branngasser ved en eventuell brann.

§ 12-6. Evakuering

Kjøretøy skal være utformet slik at evakuering og selvberging kan skje i tilfelle brann og andre ulykker. Det skal legges til rette for at redningspersonell kan drive effektivt redningsarbeid, herunder av orienterings- og bevegelseshemmede. Nødutganger og rømningsveier skal være plassert, dimensjonert og merket slik at evakuering kan foretas på en forsvarlig måte.

Kjøretøy skal ha nødutstyr om bord tilpasset kjøretøyets bruk. Nødutstyr og plassering av dette skal være merket.

Kjøretøy skal ha nødlys.

§ 12-7. Kontrollrutiner

Trafikkutøver skal ha bestemmelser for prøving av bremser, og kontrollrutiner som sikrer at kjøretøyet til enhver tid er i full driftssikker stand.

§ 12-8 Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Før kjøretøy tas i bruk på infrastrukturen, skal Statens jernbanetilsyn gi tillatelse til å ta kjøretøyet i bruk. Dersom det senere foretas endring av kjøretøyet, skal dette meldes til Statens jernbanetilsyn som vil vurdere om endringen er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk kjøretøyet, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig.

§ 12-9. Melding om nytt eller endret kjøretøy

Det skal sendes melding til Statens jernbanetilsyn om nytt eller endret kjøretøy så tidlig som mulig.

Meldingen skal minst inneholde:

a) navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson,
b) planlagt fremdrift i prosjektet,
c) systembeskrivelse,
d) sikkerhetsplan,
e) oversikt over planlagt anvendte standarder og
f) risikovurdering.

§ 12-10. Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Søknad om tillatelse til å ta kjøretøy i bruk skal minst inneholde:

a) oversiktstegninger og beskrivelser av kjøretøytypen,
b) oversikt over verifikasjoner,
c) sikkerhetsrapport,
d) oppdatert liste over anvendte standarder med oversikt over avvik og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av avvikene,
e) oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger fra risikovurderingene, samt beskrivelse av hvordan forutsetningene og anbefalingene er fulgt opp,
f) sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP),
g) kompatibilitetserklæring og
h) eventuell godkjenning fra andre land.

Er assessor eller andre uavhengige parter benyttet, skal utarbeidete rapporter og oppfølgningen av disse, vedlegges.

Statens jernbanetilsyn kan kreve at det benyttes assessor, og at Statens jernbanetilsyn har direkte kontakt med vedkommende. Assessoren skal aksepteres av Statens jernbanetilsyn. Statens jernbanetilsyn kan også kreve at det benyttes uavhengige parter til andre typer aktiviteter, herunder verifisering og granskninger.

KAPITTEL 13. AUTORISASJON AV FØRER

§ 13-1. Krav til alder og førerkort

Fører skal ha fylt 20 år. Fører av tog i blandet trafikk skal ha førerkort klasse B.

§ 13-2. Overordnede kompetansekrav

Førere skal ha overordnet forståelse for det trafikksystemet de opererer i.

Førere skal kunne kjøre tog på en sikker måte, og anvende bestemmelsene for framføring.

Førere skal kunne foreta nødvendig klargjøring av kjøretøy, herunder sikkerhetsmessig kontroll av tekniske overvåkingssystemer.

Førere skal kunne vurdere hvilken bremseevne et tog har, og hvilke konsekvenser dette har for kjøringen på den aktuelle strekningen.

Førere skal ha tilstrekkelige norskkunnskaper, slik at de kan kommunisere med trafikkstyrer.

Førere skal kunne anvende bestemmelsene for skifting og skal kunne framføre kjøretøy under skifting.

§ 13-3. Krav til teknisk kompetanse

Førere skal ha kjennskap til kjøretøyets oppbygging og konstruksjon, herunder mekanisk og elektrisk oppbygging, automatisk hastighetsovervåkning, kommunikasjonssystem og dørsystem, slik at vedkommende kan vurdere kjøretøyets tilstand i forhold til kravet om sikker framføring.

Førere skal ha forståelse for virkemåten til bremsesystemer på kjøretøyer og beherske bruk og behandling av disse.

§ 13-4. Krav til kompetanse om infrastruktur

Førere skal ha gode kunnskaper om og forståelse for den grunnleggende virkemåten til signalanlegg.

Førere skal videre ha kjennskap til hvordan spor- og strømforsyningsanlegg er bygget opp, og ha kjennskap til kommunikasjonssystemer.

§ 13-5. Krav til kompetanse om samspill mellom kjøretøy og spor

Førere skal forstå hvordan adhesjonsforholdet virker inn på trekkraft og bremsekraft, samt kjenne til hvilke krefter som oppstår mellom spor og kjøretøy ved kjøring.

Førere skal videre ha kjennskap til samspillet mellom kjøretøyets og infrastrukturens strømforsynings- og signalanlegg.

§ 13-6. Krav til kompetanse i forhold til beredskap og nødsituasjoner

Førere skal kunne håndtere nødsituasjoner, herunder nødprosedyrer og evakuering.

§ 13-7. Krav til strekningskunnskap

Førere skal være godt kjent på strekningen de kjører på.

§ 13-8. Krav om autorisasjon

Førere skal ha autorisasjon gitt av jernbanevirksomheten. Autorisasjon kan bare gis til personell som gjennom teoretiske og praktiske prøver har vist at de tilfredsstiller de kompetansekrav som stilles i forskriften her, tilfredsstiller krav til fysisk og psykisk helse og for øvrig er skikket til å utføre arbeidsoppgaver som er tillagt førere på en sikker måte. For førere som kjører i blandet trafikk er det krav om førerkort klasse B.

Det skal utstedes et autorisasjonsbevis som minst skal inneholde:

a) navn og adresse på jernbanevirksomheten som har gitt autorisasjonen,
b) navn på føreren,
c) utstedelsesdato og gyldighetstid,
d) hvilke typer kjøretøy føreren kan kjøre,
e) hvilke strekninger føreren kan kjøre og
f) eventuelle begrensninger i autorisasjonen.

§ 13-9. Tilbaketrekking av autorisasjon

Jernbanevirksomheten skal trekke tilbake autorisasjonen til førere som ikke tilfredsstiller kravene i § 13-8, og skal ha utfyllende bestemmelser for når autorisasjon skal tilbaketrekkes.

En eventuell ny autorisasjon gis i henhold til § 13-8 i forskriften her.

§ 13-10. Krav om førerregister

Den som driver jernbanevirksomhet skal ha et oppdatert register over autoriserte førere av kjøretøy som virksomheten benytter.

KAPITTEL 14. KRAV TIL HELSE

§ 14-1. Arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten

Bestemmelsene i dette kapitlet omfatter operativt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten, for eksempel fører, trafikkstyrer, sikkerhetsvakt mv. Slikt personell må ha gjennomført helseundersøkelse og oppfylle kravene til helse i dette kapitlet.

Personell som nevnt i første ledd skal informere jernbanevirksomheten om sin egen helsetilstand dersom vedkommende er kjent med eller mistenker at helsetilstanden er endret slik at kravene ikke lenger er oppfylt.

Dersom det er tvil om arbeidsoppgavene fortsatt kan utføres uten fare for trafikksikkerheten vises det til § 14-6.

§ 14-2. Helseundersøkelse

Den som skal utføre eller opplæres til å utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 14-1 skal gjennomgå en helseundersøkelse. Helseundersøkelsen skal utføres av en lege.

§ 14-3. Første gangs helseundersøkelse

Den som skal utføre eller opplæres til å utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 14-1 skal gjennomgå en helseundersøkelse som minst skal omfatte:

a) en generell undersøkelse,
b) undersøkelser av sansefunksjoner (syn, hørsel, fargesans),
c) en analyse av urin- eller blodprøve for eventuelt å avdekke diabetes og eventuelle andre forhold som måtte følge av den kliniske undersøkelsen, herunder bruk av narkotiske stoffer.

Det skal også gjennomføres en psykologisk undersøkelse som skal omfatte:

a) kognitive egenskaper,
b) psykomotoriske egenskaper,
c) atferdsmessige og personlige egenskaper.

§ 14-4. Periodiske undersøkelser

Det skal gjennomføres minst en helseundersøkelse:

a) hvert femte år for personale opp til 40 år,
b) hvert tredje år for personale mellom 41 og 62 år,
c) hvert år for personale over 62 år.

Legen skal gjennomføre hyppigere helseundersøkelser dersom helsetilstanden til den ansatte krever det.

§ 14-5. Minstekrav til den periodiske helseundersøkelsen

Periodisk helseundersøkelse skal minst inneholde:

a) en generell undersøkelse,
b) undersøkelser av sansefunksjoner (syn, hørsel og fargesans),
c) en analyse av urin- eller blodprøve for eventuelt å avdekke diabetes og eventuelle andre forhold som måtte følge av den kliniske undersøkelsen, herunder bruk av narkotiske stoffer.

§ 14-6. Supplerende helseundersøkelser og/eller psykologiske vurderinger

I tillegg til den regelmessige helseundersøkelsen skal det gjennomføres en særskilt supplerende helseundersøkelse og/eller psykologisk vurdering dersom det foreligger grunn til å tvile på den ansattes fysiske eller psykiske skikkethet, eller dersom det foreligger rimelig grunn til å mistenke misbruk av legemidler, bruk av narkotiske stoffer eller alkohol over de tillatte grensene. Det vil særlig være tilfelle etter en hendelse eller en ulykke.

Jernbanevirksomheten skal ha systemer for å sikre at slike supplerende undersøkelser og vurderinger blir gjennomført.

§ 14-7. Allmenne krav

Det skal foreligge fysisk og psykisk skikkethet til å utføre arbeidsoppgavene på en slik måte at det ikke innebærer en fare for trafikksikkerheten.

Det skal ikke foreligge sykdom, helseplager eller andre forhold som kan føre til:

a) plutselig bevisstløshet,
b) nedsatt oppmerksomhet eller konsentrasjon,
c) plutselig arbeidsudyktighet,
d) nedsatt balanse- eller koordineringsevne,
e) betydelig begrenset bevegelsesevne.

§ 14-8. Synskrav

Synsfunksjonen skal være så god at trafikksikkerhetsmessig informasjon kan oppfattes uten vanskelighet.

Følgende krav gjelder:

a) synsstyrke på avstand med eller uten korreksjon: 0,8 (høyre øye + venstre øye — målt hver for seg), minst 0,3 for det svakeste øyet,
b) største tillatte korreksjon: langsynthet + 5/nærsynthet – 8,
c) syn på kort og mellomlang avstand: tilstrekkelig med eller uten korreksjon,
d) kontaktlinser er tillatt,
e) normalt fargesyn: påvist gjennom bruk av en godkjent prøve, som f.eks. Ishihara, supplert ved en annen godkjent prøve dersom det er nødvendig,
f) synsfelt: normalt (ikke noe avvik som påvirker den oppgaven som skal utføres),
g) syn på begge øyne: effektivt,
h) binokulært syn: effektivt,
i) kontrastfølsomhet: god,
j) ingen progressiv øyensykdom,
k) øyeimplantater, keratotomi og keratektomi er bare tillatt dersom de kontrolleres årlig eller med en hyppighet som legen fastsetter.

Legen kan i særlige tilfeller tillate verdier som ligger utenfor ovennevnte krav etter å ha innhentet uttalelse fra en øyelege.

§ 14-9. Hørselskrav

Hørselsfunksjonen skal være så god at trafikksikkerhetsmessig informasjon kan oppfattes uten vanskelighet.

Tilfredsstillende hørsel som bekreftes av et toneaudiogram, det vil si tilstrekkelig god hørsel til å kunne føre en

telefonsamtale og høre varsellyder og radiomeldinger.

Bruk av høreapparat er tillatt.

§ 14-10. Rusmidler mv.

Det skal ikke foreligge misbruk av legemidler, bruk av narkotika eller avhengighet av eller misbruk av alkohol.

Legemidler som kan påvirke reaksjonsevne, konsentrasjonsevne eller vurderingsevne kan bare benyttes etter særskilt vurdering og anvisning av lege.

§ 14-11. Overgangsordning

For personell som omfattes av dette kapitlet og som ved ikrafttredelse oppfyller krav til helse etter forskrift av 18. desember 2002 nr. 1678, gjelder denne forskriftens krav fra og med neste periodiske helseundersøkelse, men senest fra 1. januar 2022.

Unntak fra krav til helse gitt i medhold av forskrift av 18. desember 2002 nr. 1678 før ikrafttredelse av denne forskriften, gjelder til de utløper, men ikke utover 1. januar 2022.

Jernbanevirksomhetene skal innen 1. april 2017 ha innarbeidet endringene som følge av dette kapittelet i sine sikkerhetsstyringssystemer.

KAPITTEL 15. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 15-1. Unntak

Statens jernbanetilsyn kan i det enkelte tilfellet gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige grunner tilsier det.

§ 15-2. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2015. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 6. desember 2006 nr. 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften).

KOMMENTARER TIL FORSKRIFT OM KRAV TIL SPORVEI, TUNNELBANE, FORSTADSBANE M.M. (KRAVFORSKRIFTEN)

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

Til § 1-1. Formål

Formuleringen "det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres" innebærer ikke at jernbanevirksomheten fritas for å arbeide med en kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Formuleringen innebærer at jernbanevirksomhetene kontinuerlig må vurdere på hvilke områder behovet for forbedring av sikkerheten er størst.

Til § 1-2. Virkeområde

Forskriften regulerer drift av sporvei, tunnelbane, forstadsbane m.m. Drift av slik jernbanevirksomhet krever etter tillatelsesforskriften to tillatelser: tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og tillatelse til å drive infrastruktur.

Dersom en virksomhet som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og/eller infrastruktur på sporvei, tunnelbane eller forstadsbane kjører museumsmateriell på infrastrukturen, vil forskriftens krav gjelde for slik framføring.

Til § 1-3. Definisjoner

Bokstav a:

Definisjonen av "alvorlig jernbanehendelse" er noe endret i forhold til jernbaneundersøkelsesloven § 5 bokstav c. Begrepet "begivenhet" er byttet ut med "hendelse" av språklige grunner. Endringen innebærer ingen realitetsendring.

Bokstav d:

Definisjonen av "infrastruktur" er noe endret i forhold til definisjonen av "kjørevei" jernbaneloven § 3 bokstav a. Endringen innebærer ingen realitetsendring, kun en presisering som tar hensyn til den teknologiske utviklingen.

Bokstav f:

Definisjonen av "jernbanehendelse" er noe endret i forhold til jernbaneundersøkelsesloven § 5 bokstav b, se kommentarene til bokstav a.

Bokstav g:

Definisjonen av "jernbaneulykke" er noe endret i forhold til definisjonen i jernbaneundersøkelsesloven § 5 bokstav a, se kommentaren til bokstav a.

Bokstav h:

Definisjonen av "jernbanevirksomhet" er noe endret i forhold til definisjonen i jernbaneloven § 3 bokstav d som omfatter drift av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet. I forskriften benyttes begrepet "jernbanevirksomhet" i to ulike betydninger. Begrepet kan for det første forstås som den aktivitetet som drives, altså drift av infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet. For det andre kan begrepet forstås som den bedriften som driver en aktivitet, altså den virksomheten som driver infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet.

Bokstav i:

Begrepet "kjøretøy" omfatter alle former for sporbundne kjøretøy, herunder arbeidsmaskiner/-traller og skinne-/veimaskin (f.eks. traktorgraver med styrehjul).

Bokstav k:

Risikoakseptkriterier er grenseverdien mellom akseptabel og uakseptabel risiko.

Bokstav m:

Definisjonen av "risikoevaluering" fremgår i NS 5814. Prosessen inkluderer også identifisering og dokumentasjon av risikoreduserende tiltak og anbefalinger.

KAPITTEL 2. OVERORDNEDE KRAV TIL SIKKERHETSSTYRING

Til § 2-1 Overordnet ansvar for sikkerhet

For å kunne ha oversikt over når det er relevant å samarbeide med de øvrige virksomhetene, må grensesnittet mot de øvrige virksomhetene kartlegges i risikovurderinger.

Til § 2-2. Krav om sikkerhetsstyring

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at akseptabel risiko og sikkerhetsmål oppnås gjennom styring av alle forhold i organisasjonen som kan ha betydning for sikkerheten. Sikkerhetsstyring omfatter systematiske aktiviteter for å oppnå og opprettholde et sikkerhetsnivå i overensstemmelse med de mål og krav en jernbanevirksomhet har etablert. I dette arbeidet inngår også arbeidet med å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået og i den grad det er nødvendig forbedre sikkerhetsnivået. Det vises i den forbindelse til kommentaren til § 1-1. Sikkerhetsstyring er en aktivitet som er integrert i øvrige aktiviteter i virksomheten. Risikobasert sikkerhetsstyring er proaktivt sikkerhetsarbeid som forutsetter at det iverksettes tiltak før en jernbaneulykke inntreffer. For en utdypende forklaring av begrepene "jernbaneulykke" vises det til tilsynets veiledning om presisering av begrepene jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse og jernbanehendelse på tilsynets hjemmeside.

Sikkerhetsstyringen omfatter eksempelvis:

- ledelse
- organisering
- roller og ansvar
- målstyring
- kompetansestyring
- opplæring
- interne rutiner og prosedyrer
- risikovurderinger
- oppfølging av myndighetskrav
- leverandørstyring
- avviksbehandling
- oppfølging av uønskede hendelser
- revisjoner

Annet ledd:

Bestemmelsen innebærer at sikkerhetsstyringen er en del av driften av jernbanevirksomheten og kan være integrert i jernbanevirksomhetens styring for øvrig. At en oppgave settes ut til leverandører, fritar ikke jernbanevirksomheten for ansvaret knyttet til sikkerhetsstyringen av oppgaven. Det vises i den forbindelse til tilsynets veiledning om leverandørbruk på tilsynets hjemmeside.

Til § 2-3. Enkeltfeilprinsippet og barrierer

Det skal om mulig være etablert barrierer for å hindre at en enkelt feil utvikler seg til en jernbaneulykke.

Etablering av barrierer skal forebygge at enkeltfeil utvikler seg, ved at det benyttes f.eks. redundante systemer, ekstra overvåking, dobbeltsjekk e.l. Der det er nødvendig med flere barrierer skal disse fungere uavhengig av hverandre slik at øvrige barrierer fungerer som planlagt selv om enkelte barrierer feiler. Det kan være nødvendig å etablere rutiner for å oppdage skjulte feil i barrierefunksjoner. Kravet om uavhengighet mellom barrierer skal øke systemets robusthet mot feil.

Barrierer skal være identifisert gjennom systematisk kartlegging av risiko, jf. § 6-1.

Det følger av forskriftens systematikk at barrierer som er etablert for å hindre at enkeltfeil utvikler seg til en ulykke skal følges opp og vedlikeholdes.

Bestemmelsen gjelder alle jernbaneulykker, jf. definisjon i jernbaneundersøkelsesloven § 5, men det forventes at barrierer mot større ulykker gis høy prioritet.

Selv om større ulykker gis særlig oppmerksomhet, innebærer ikke det at mindre risikoforhold kan neglisjeres, jf. bla bestemmelser i §§ 6-1 og 6-2.

Personellet skal vite hvilke barrierer (av relevans for eget arbeidsområde) som er etablert for å hindre ulykker, og de skal vite betydningen av disse og hvordan man skal forholde seg hvis barrierene skulle falle bort.

Viktige prinsipper for barrierer:

- Tekniske barrierer bør prioriteres framfor menneskelige/operasjonelle barrierer, fordi de normalt har større pålitelighet.
- Barrierer som reduserer sannsynligheten for at en jernbaneulykke skal inntreffe, bør søkes prioritert framfor konsekvensreduserende barrierer.
- Det bør tydeliggjøres hvilke risikoer barrierene skal ivareta, og det bør settes krav til personellet, utstyret og systemene som ivaretar en barriere for å sikre at den fungerer som forutsatt.

Det vises for øvrig til tilsynets veiledning om bruk av barrierer for jernbanevirksomheter på tilsynets hjemmeside.

KAPITTEL 3. SYSTEM FOR SIKKERHETSSTYRING

Til § 3-1. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Se tilsynets veiledning om sikkerhetsstyringssystem for mindre jernbanevirksomheter. Veiledningen finnes på tilsynets hjemmeside.

Første ledd:

Krav om sikkerhetsstyringssystem er ikke avgrenset til beskrivelser og dokumentasjon, men omfatter også etterlevelse og praktisering av bestemmelsene i sikkerhetsstyringssystemet.

Annet ledd:

Sikkerhetsstyringssystemet må omfatte alle forhold som er en del av sikkerhetsstyringen, jf. kommentaren til § 2-2 første ledd. For å sikre at sikkerhetsstyringssystemet er hensiktsmessig å forholde seg til, er det viktig at det begrenses til de aktivitetene som jernbanevirksomheten faktisk utfører. Videre skal sikkerhetsstyringssystemet også være tilpasset virksomhetens størrelse, kunnskapsnivå og kompleksitet. Dette innebærer at det må vises varsomhet med å kopiere andre virksomheters sikkerhetsstyringssystemer eller anskaffe beskrivelser av systemer i form av standardsystemer.

Fjerde ledd:

Jernbanevirksomheten skal sikre at leverandørene følger de samme styrings- og sikkerhetskrav som jernbanelovgivningen stiller til jernbanevirksomheten. Dette innebærer blant annet at jernbanevirksomheten må sikre at leverandøren arbeider i henhold til et sikkerhetsstyringssystem som sikrer en tilfredsstillende leveranse. Dette oppnås enten ved at leverandøren arbeider etter beskrivelsene i jernbanevirksomhetens styringssystem eller ved at jernbanevirksomheten har vurdert at leverandørens eget styringssystem er tilstrekkelig. Jernbanevirksomheten må sikre seg retten til å følge opp at styrings- og sikkerhetskravene blir fulgt i leverandørens arbeid, f.eks. gjennom avtaler. Dette innebærer f.eks. at leverandørens utførelse av

arbeidsoppgaver må bygge opp under virksomhetens mål. Videre må leverandøren også innrette seg etter de risikoakseptkriterier som jernbanevirksomheten har fastsatt. Jernbanevirksomheten må videre sikre seg retten til å iverksette hensiktsmessige reaksjoner dersom leverandøren ikke overholder de krav som er satt.

Til § 3-2. Dokumentasjon

Første ledd:

Dokumentasjonen i sikkerhetsstyringssystemet kan f.eks. struktureres som følger:

- overordnede krav og styringsbestemmelser (som f.eks. sikkerhetspolitikk, akseptkriterier og sikkerhetsmål),
- prosedyrer, planer og beskrivelser av tiltak og
- registreringer, rapporter, referater og avtaler.

Personellet må kjenne til hvilke dokumenter som er gyldige og nødvendige for å utføre arbeidsoppgaver de er pålagt. Dette gjelder også relevant personell hos leverandører.

Til § 3-3. Prosedyrer m.m.

Med bestemmelser menes her de utfyllende krav jernbanevirksomheten anser som nødvendig å utarbeide for å oppfylle kravene i jernbanelovgivningen. Med prosedyrer menes her fremgangsmåte for hvordan arbeidet faktisk skal utføres.

Som det fremgår av første ledd skal det utarbeides prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikkerheten.

KAPITTEL 4. LEDELSENS ANSVAR

Til § 4-1. Ledelsens ansvar

Den øverste ledelsen må ta eierskap også i forhold til sikkerhetsstyringssystemet uavhengig av hvem som faktisk utarbeider det. Det er til enhver tid den øverste ledelsens ansvar å sørge for at systemet er hensiktsmessig og gyldig.

Til § 4-2. Sikkerhetspolitikk

Sikkerhetspolitikken skal benyttes som grunnlag for fastlegging av sikkerhetsmål, jf. § 4-3 og risikoakseptkriterier, jf. § 4-4.

Bokstav a) og c) innebærer at sikkerhetspolitikken må utformes slik at den angir prinsipper og føringer som er anvendbare for og også kan kommuniseres til personell som utfører operativt arbeid.

Bokstav d) innebærer at sikkerhetspolitikken også skal formidles til personell hos leverandører som utfører arbeid av sikkerhetsmessig betydning.

Til § 4-3. Sikkerhetsmål

Første ledd:

Utgangspunktet ved fastsettelse av sikkerhetsmålene er sikkerhetspolitikken jf. § 4-2 og risikoakseptkriteriene jf. § 4-4. Målene skal benyttes for å rettlede sikkerhetsarbeidet og foreta prioriteringer i sikkerhetsarbeidet. Målene skal også benyttes i arbeidet med å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået og i den grad det er nødvendig til forbedring av sikkerheten, jf. § 2-2 og kommentaren til denne bestemmelsen.

Videre skal målene benyttes i arbeidet med kontinuerlig forbedring av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 3-1 tredje ledd.

Annet ledd:

Jernbanevirksomhetens planer for hvordan sikkerhetsmålene skal oppnås bør minimum inneholde opplysninger om måten målene skal oppnås på, ressurser og tidsplaner for oppnåelse. Det følger av forskriftens systematikk at oppfyllelse av slike planer regelmessig skal etterprøves og resultater fra etterprøvingen skal inngå som en del av underlaget for ledelsens gjennomgåelse av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-8.

Se for øvrig også tilsynets veiledning om målstyring på tilsynets hjemmeside.

Til § 4-4. Risikoakseptkriterier

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at den øverste ledelsen i jernbanevirksomheten har fastlagt et nivå for akseptabel risiko, tilpasset den jernbanevirksomheten som drives. Akseptkriteriene skal være forankret i jernbanevirksomhetens sikkerhetspolitikk, jf. § 4-2. Akseptkriterier benyttes for å måle resultater av risikoanalyser, dvs. som beslutningskriterier i forbindelse med valg av løsning. Akseptkriterier kan enten være kvalitative eller kvantitative. Dersom risikoen overstiger jernbanevirksomhetens akseptkriterier, må det iverksettes tiltak for å bringe risikoen innenfor akseptkriteriene. Akseptkriteriene skal også bidra til at jernbanevirksomheten opprettholder og i den grad det er nødvendig forbedrer sitt etablerte sikkerhetsnivå, jf. § 2-2 og kommentaren til bestemmelsen.

Eiendom omfatter blant annet kjøretøy, infrastruktur og eiendom utenfor jernbanen som bygninger, anlegg, buskap mv. Begrepet miljø omfatter forurensning, vilt mv.

Tredje ledd:

Risiko som virksomheten representerer samlet sett omfatter både risiko som virksomheten blir utsatt for og utgjør.

Individrisiko omfatter blant annet enkeltrisiko for passasjerer, personell, inkludert leverandørers personell, brukere av planoverganger og personer som befinner seg på jernbanens område ulovlig. Lokale forhold kan omfatte forhøyet risiko for personer, eiendom og lokalt miljø.

Selv om risikoen for den samlede virksomheten er akseptabel, må det likevel sikres at det ikke eksisterer lokale risikoforhold som er uakseptabelt høye.

Femte ledd:

Risikoakseptkriterier angir grensen mellom det virksomheten mener er uakseptabel risiko og den risiko virksomheten aksepterer. Kriteriene bør være basert på erfaring, teoretisk kunnskap mv. som legges til grunn for beslutning om akseptabel risiko. Det vises til kommentarene til § 4-2 hvor det fremgår at sikkerhetspolitikken skal benyttes som grunnlag for fastsettelse av risikoakseptkriterier.

Til § 4-5. Klare ansvarsforhold

Første ledd:

Jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal fastlegge og gjøre ansvar og myndighetsforhold kjent på overordnet nivå, eksempelvis gjennom organisasjonskart. Videre skal ledelsen fastlegge og gjøre ansvar og myndighetsforhold knyttet til den enkelte oppgave kjent, f.eks. gjennom stillings- eller funksjonsbeskrivelser, beskrivelser av roller i prosesser og prosjekter eller gjennom arbeidsavtaler og ansvarskart. Alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikkerheten skal kjenne omfanget av eget ansvar og myndighet. Kravet innebærer at også stedfortrederfunksjoner skal defineres slik at det går klart frem hvilken myndighet stedfortreder har. Det må gjøres avtaler med leverandører eller på annen måte sikres at ansvar og myndighet forankres hos den enkelte leverandør.

Annet ledd:

Den øverste ledelse skal sikre at alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikkerheten har tilgjengelig entydige og klare beskrivelser av hvordan pålagte oppgaver skal gjennomføres og hvem som har ansvar for utførelsen.

Tydelige ansvars- og myndighetsforhold må være definert også for beredskapssituasjoner. Nærhets- og likhetsprinsippet bør vektlegges.

Til § 4-6. Informasjonsoverføring

Formålet med bestemmelsen er å sikre informasjonsflyten i jernbanevirksomheten og mellom jernbanevirksomheter slik at forhold av betydning for sikkerheten blir identifisert og behandlet på riktig nivå og i relevant jernbanevirksomhet.

Til § 4-7. Beredskap

Første ledd:

Med nødsituasjoner menes minst alle jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser som jernbanevirksomheten kan utsettes for. Beredskapsanalyse er en analyse som omfatter identifisering av fare- og ulykkessituasjoner, etablering av dimensjonerende ulykkessituasjoner, etablering av funksjonskrav til beredskap og identifikasjon av tiltak for å dimensjonere beredskapen. Dersom det er hensiktsmessig kan beredskapsanalysen ta utgangspunkt i jernbanevirksomhetens eksisterende risikovurderinger.

Det er ofte en fordel å integrere beredskapen i jernbanevirksomhetens sikkerhetsstyringssystem.

Annet og fjerde ledd:

Når det gjelder nødvendige tiltak i faresituasjoner og samordning av beredskapen med relevante offentlige myndigheter, vises det også til tilsynets veiledning om beredskap på tilsynets hjemmeside, særlig om forventet håndtering av nødssituasjon frem til politi/redningsetat er på plass.

Fjerde og femte ledd:

Det skal foreligge prosedyrer for samordning/koordinering av beredskapen.

Se også tilsynets veiledning om beredskap på tilsynets hjemmeside.

Til § 4-8. Ledelsens gjennomgåelse

Første ledd:

Dersom det er hensiktsmessig kan ledelsens gjennomgåelse gjennomføres på forskjellige organisasjonsnivåer for ulike virksomhetsområder el. Resultatene fra ledelsens gjennomgåelse på lavere nivå i organisasjonen skal i så fall inngå som en del av underlaget for ledelsens gjennomgåelse på overordnet nivå.

Det er viktig at ledelsens gjennomgåelse inneholder en samlet gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet (eventuelt det overordnede sikkerhetsstyringssystemet) for å skaffe seg et helhetsblikk. Det bør unngås å splitte opp ledelsens gjennomgåelse i flere adskilte møter med ulike tema slik at en mister den samlede oversikten.

Annet ledd:

Resultatene fra ledelsens gjennomgåelse skal være dokumentert og inngå i grunnlaget for arbeidet med kontinuerlig forbedring av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-1.

Se for øvrig tilsynets veiledning om ledelsens gjennomgåelse på tilsynets hjemmeside.

KAPITTEL 5. RESSURSSTYRING

Det vises til tilsynets veiledning for kompetansestyring på tilsynets hjemmeside.

Til § 5-1. Kompetansekrav

Hensikten med bestemmelsen er at jernbanevirksomheten skal etablere kompetansekrav som kan brukes i praktisk kompetansestyring. Det innebærer at de må være på et tilstrekkelig detaljert nivå til å kunne benyttes:

- ved ansettelser,
- som underlag for å vurdere opplæringstiltak,
- som støtte ved valg av personell for utførelse av spesifikke arbeidsoperasjoner mv og

- som kriterier ved internrevisjoner for å måle overenstemmelse mellom faktisk kompetanse og krav.

Krav til kompetanse må omfatte krav til relevant teoretisk og praktisk utdanning, herunder spesialutdanning eller fagutdanning, kursing, arbeidserfaring, gjennomførte beredskapsøvelser, ferdigheter og personlige egenskaper osv. Kompetansekrav kan beskrives for stillinger eller funksjoner som omfatter flere arbeidsoppgaver som kan ha betydning for sikkerheten. Kravene skal i så fall omfatte alle arbeidsoppgavene og angi en naturlig sammenheng mellom krav knyttet til den enkelte arbeidsoppgave og kompetansekrav beskrevet for stillingen eller funksjonen som helhet. Kompetansekrav til stedfortreder i stillingen eller funksjonen kan begrenses i forhold til de arbeidsoppgaver stedfortreder faktisk får ansvaret for.

Bestemmelsen innebærer at virksomheten skal fastsette minimumskrav til kompetanse for personell hos leverandør. Alternativt kan virksomheten på annen måte forsikre seg om at leverandørens kompetansekrav som et minimum møter de krav virksomheten selv har satt eller funnet nødvendig. Kompetansekrav for personell hos leverandør skal forankres, f.eks. gjennom avtale med leverandør. Alternativt kan det gjøres en dokumentert vurdering av leverandørenes egne kompetansekrav.

Til § 5-2. Kompetanse

Første ledd:

For å sikre at nødvendig kompetanse er tilgjengelig må jernbanevirksomheten kartlegge behov for, og beskrive krav til kompetanse knyttet til gjennomføring av hver arbeidsoppgave som kan ha betydning for sikkerheten. Jernbanevirksomheten skal ha tilgang til den kompetanse som er nødvendig for å drive innenfor akseptabel risiko, enten internt eller gjennom en leverandør.

Annet ledd:

Dersom oppgaver av betydning for sikkerheten blir satt ut til leverandør fordi kompetansen ikke finnes internt i jernbanevirksomheten, må jernbanevirksomheten likevel ha tilstrekkelig kompetanse internt til å kunne stille krav til den innleide kompetansen og til å kontrollere at leveranser er i samsvar med disse kravene.

Tredje ledd:

Jernbanevirksomheten skal ha oversikt over personellets behov for kompetanse i forhold til de arbeidsoppgaver som skal utføres, og sørge for at personellets kompetanse er tilstrekkelig for de oppgavene som utføres. Dersom personell mangler kompetanse, må jernbanevirksomheten sørge for at den opplæring som er nødvendig blir planlagt og gjennomført, jf. § 5-3. Jernbanevirksomheten skal undersøke om personellet har den kompetanse som er nødvendig for å utføre arbeidsoppgavene, f.eks. gjennom regelmessig prøving eller kvalifisering.

Til § 5-3. Opplæring

Første ledd:

Det er jernbanevirksomhetens ansvar å sørge for at behovet for kompetanse oppfylles gjennom planmes-

sig opplæring tilpasset den enkelte stilling, funksjon eller oppgave. Videre skal jernbanevirksomheten sørge for at kompetansen vedlikeholdes gjennom en planmessig etteropplæring. Opplæringsprogrammer skal også omfatte regler for regelmessig undersøkelse av personellets kompetanse når dette er nødvendig. For enkelte arbeidsoppgaver med spesielt stor betydning for operativ sikkerhet er det fastsatt særskilte krav til opplæring i forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften).

Det vises til tilsynets veiledning om kompetansestyring på tilsynets hjemmeside.

Annet ledd:

Jernbanevirksomheten har behov for å sikre seg rett til å gjennomgå og følge opp leverandørers program for opplæring og etteropplæring, f.eks. gjennom avtale med leverandør. Jernbanevirksomheten skal også sikre seg rett til å undersøke kompetansen til personell fra leverandøren som utfører oppgaver av betydning for sikkerheten hos jernbanevirksomheten. Dersom personell fra leverandør utfører arbeidsoppgaver med spesielt stor operativ betydning for sikkerheten, gjelder opplæringsforskriften også for dette personellet.

Til § 5-4. Sikkerhetsmessig tilrettelegging av arbeidsmiljøet

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at alle forhold legges til rette for at personellet kan utføre arbeidsoppgaver som kan ha betydning for sikkerheten slik disse er besluttet. Dette sammenfaller ikke nødvendigvis med kravene i arbeidsmiljøloven, da arbeidsmiljøloven har en annen hensikt og virkeområde enn denne forskrift. Bestemmelsen innebærer at jernbanevirksomheten skal stille til rådighet de ressurser, eksempelvis utstyr, lokaler, informasjon, tid og økonomiske ressurser mv. som er nødvendig for å utføre arbeidsoppgaven sikkerhetsmessig forsvarlig.

KAPITTEL 6. RISIKOVURDERINGER

Til § 6-1. Risikovurderinger

Første ledd:

Jernbanevirksomheten skal gjennom risikovurderinger vise at den driver innenfor akseptabel risiko ved å vise at farene jernbanevirksomheten innebærer eller kan forventes å bli eksponert for, håndteres på en slik måte at risikoen ligger på et akseptabelt nivå. Det er jernbanevirksomheten som må vurdere hva som er å anse som et akseptabelt nivå, jf. kommentaren til § 4-4.

Risikovurderinger skal gjennomføres før jernbanevirksomheten settes i gang, og deretter ved hver endring som kan påvirke risikonivået. Risikovurderinger skal derfor planlegges og gjennomføres ved blant annet anskaffelser, utbygginger og modifikasjoner, samt ved endring av etablerte krav eller ved endring av organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for sikkerheten.

Tredje ledd:

Jernbanevirksomheten må velge en metode og et omfang av vurderingene som på en tilfredsstillende måte sikrer at nye eller endrede eksponeringer for farer identifiseres og vurderes, herunder deres sannsynlighet og konsekvens. Ved utføring og oppdatering av vurderingene skal det brukes anerkjente fremgangsmåter og de beste tilgjengelige data. NS 5814 – krav til risikovurderinger (sikkerhet) angir en anerkjent fremgangsmåte for risikovurdering.

Fjerde ledd:

Hensikten med og avgrensningen av risikovurderingen avgjør behovet for detaljeringsnivå i fareidentifiseringen. Dersom en risikovurdering omfatter kjøring av tog over en strekning, vil det eksempelvis forventes at punkter eller delstrekninger med svakere barrierer for sammenstøt eller lokale planoverganger med forhøyet risiko, identifiseres. Fareidentifisering på et slikt nivå vil være nødvendig dersom en slik analyse for eksempel skal kunne legges til grunn for strekningsopplæring av kjørende personale.

Femte ledd:

Dersom dataene som benyttes i risikovurderingen er beheftet med stor usikkerhet vil det være nødvendig å vurdere hvilke utslag små endringer i grunnlagsdata eller vurderinger vil bety (sensitivitetsvurdering). Dette vil være særlig nødvendig når risikoen ligger i grenseland mot uakseptabel risiko.

Til § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at risikovurderingenes gyldighetsområde og konklusjoner er fulgt opp, slik at beslutninger som fattes med støtte i risikovurderingene gir et sikkerhetsmessig akseptabelt resultat.

Jernbanevirksomheten må forsikre seg om at de risikovurderingene de baserer seg på, samt konklusjonene på disse er gyldige for de prosesser de inngår i.

Når det identifiseres tiltak for å redusere risiko som er identifisert som uakseptabel må det kunne påvises at risikoen er redusert til akseptabelt nivå etter at tiltak er gjennomført.

Annet ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at risikovurderinger som benyttes som beslutningsgrunnlag er gyldige. Beslutninger som er basert på risikovurderinger som er utdaterte eller har feilaktig grunnlag, kan bidra til å svekke sikkerheten til et uakseptabelt nivå.

Jernbanevirksomheten må vurdere om endringer som har skjedd siden risikovurderingen ble gjennomført påvirker gyldigheten til resultatene av vurderingen. Dersom det er tilfellet, må det gjøres en dokumentert evaluering av i hvilken utstrekning risikovurderingen fremdeles kan benyttes som beslutningsgrunnlag.

Tredje ledd:

Hensikten med en oversikt er blant annet å sikre at forutsetninger jevnlig kan gjennomgås på en hensiktsmessig måte for å kontrollere om disse fortsatt er gyldige. Videre er hensikten at personell med arbeidsoppgaver på et bestemt område raskt kan skaffe seg oversikt over hvilke risikovurderinger som er utarbeidet på området.

Risikovurderinger som ikke lenger er gyldige, bør oppbevares for å sikre sporbarheten.

KAPITTEL 7. MÅLING, OPPFØLGING OG FORBEDRING

Til § 7-1. Revisjoner

Første ledd:

Revisjoner må omfatte hele sikkerhetsstyringssystemet, herunder jernbanevirksomhetens bestemmelser med tilhørende prosedyrer og tiltak. Ledelsen må ta stilling til hvor ofte revisjoner skal gjennomføres i forhold til virksomhetens art og det enkelte del-elements betydning. Under revisjoner skal sikkerhetsarbeidets faktiske gjennomføring sammenlignes med de bestemmelser, prosedyrer og tiltak som er besluttet i jernbanevirksomheten. Manglende samsvar med krav i jernbanelovgivningen eller mellom utførelse og beslutninger skal behandles som avvik.

Resultater fra revisjoner skal inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-8.

Annet ledd:

Jernbanevirksomheten må sikre seg rett til å revidere leverandørers gjennomføring av arbeidsoppgaver f.eks. gjennom avtale med leverandøren.

Tilsynet har utarbeidet en egen veiledning om interne revisjoner som finnes på tilsynets hjemmeside.

Til § 7-2. Oppfølging av jernbaneulykker og jernbanehendelser

Tilsynet har utarbeidet en egen veiledning om presisering av begrepene jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse og jernbanehendelse som finnes på tilsynets hjemmeside.

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at nødvendig informasjon om jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser er tilgjengelig slik at disse kan håndteres og informasjonen brukes til arbeidet med å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået og i den grad det er nødvendig til å forbedre sikkerheten, jf. § 2-1 og kommentaren til bestemmelsen.

Det skal klart fremgå av systemet hvilke hendelser som skal rapporteres og registreres, samt hvordan rapportering og registrering skal gjennomføres.

Registreringene skal omfatte hendelser forårsaket av jernbanevirksomheten, samt hendelser forårsaket av andre og som kan ha betydning for sikkerheten i den virksomhet som drives. Jernbanevirksomheten skal sikre seg rett til informasjon om jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser som leverandør har vært utsatt for, f.eks. gjennom avtale med leverandør.

Annet ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at følger av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser begrenses så langt det med rimelighet er gjennomførbart og slik at hendelser ikke forårsakes på nytt.

Informasjon om jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser må gjennomgås. En slik gjennomgang bør også omfatte vurdering av eventuelle relaterte avvik, jf. § 7-4. Dette for blant annet å avdekke:

- behov for å justere akseptabelt risikonivå,
- svakheter i eller mangler ved risikovurderinger,
- feil eller mangler i prosedyrer eller
- feil eller behov for tiltak ved gjennomføringen av oppgaver

Ved behov må det iverksettes nødvendige tiltak for kompensering og korrigering, og virkningen av slike tiltak må følges opp over tid.

Oppsummering av resultater fra undersøkelser og analyser av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser skal inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-8.

Til § 7-3. Beredskapsøvelser

Første ledd:

Jernbanevirksomheten må selv vurdere hvilken regelmessighet som er tilstrekkelig for å kunne sikre at beredskapen virker etter hensikten. Vurderingene skal være dokumenterte, jf. § 3-2.

Annet ledd:

Jernbanevirksomheten skal samordne øvelser for å verifisere at grensesnitt til involverte aktører, herunder andre jernbanevirksomheter og redningsetater, fungerer etter sin hensikt, jf. § 4-7.

Se også tilsynets veiledning om beredskap, særlig 5.5 om beredskapsøvelser, på tilsynets hjemmeside.

Til § 7-4. Oppfølging av avvik

Det følger av forskriftens systematikk at jernbanevirksomheten må utarbeide prosedyrer for behandling av brudd på jernbanelovgivningen og jernbanevirksomhetens interne bestemmelser, jf. § 3-3.

Første ledd:

Kravet innebærer at jernbanevirksomheten må utarbeide prosedyrer som minst dekker:

- rapportering og registrering av avvik
- identifisering av årsak,
- iverksetting av strakstiltak for å kompensere for avvik,
- iverksetting av tiltak for permanent korrigering av avvik og
- oppfølging av tiltakenes virkning over tid.

Avviksbehandlingen skal omfatte avvik som kan ha betydning for sikkerheten både hos jernbanevirksomheten og hos leverandører, jf. § 3-1 fjerde ledd. Jernbanevirksomheten skal sikre seg rett til informasjon om leverandørers avviksbehandling, f.eks. gjennom avtale med leverandørene.

Avviksbehandling omfatter både retting/korrigering av avviket (det vil si å fjerne selve avviket) samt tiltak for å fjerne årsaken og hindre gjentakelse (også kalt korrigerende tiltak).

Det stilles ikke nærmere krav til evalueringen. Jernbanevirksomheten må selv vurdere hvordan evalueringen skal gjøres. Omfanget av evalueringen vil avhenge av kompleksiteten av tiltaket.

Tilsynet har utarbeidet en egen veiledning om avviksoppfølgning, som finnes på tilsynets hjemmeside.

Annet ledd:

Det vil være naturlig at resultatene fra avviksbehandlingen senest vurderes i første planlagte revisjon av de deler av jernbanevirksomheten der avviket ble forårsaket, samt av de deler avviket kan ha fått virkning for, jf. § 7-1.

Oppsummering av resultater fra avviksbehandling skal inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-8.

KAPITTEL 8. SIKKERHETSINDIKATORER OG ÅRLIG RAPPORTERING

Tilsynet har utarbeidet en egen veiledning om årlig sikkerhetsrapport som finnes på tilsynets hjemmeside.

KAPITTEL 9. KRAV TIL FORVALTNING AV INFRASTRUKTUR

Til § 9-1. Generelle krav til forvaltning av infrastruktur

Første ledd:

For utdypende forklaring av begrepet "sikker drift" vises det til kommentarene til § 2-1.

Kravet om at adgang kun skal gis til kjøretøy som er kompatibelt med infrastrukturen gjelder alle de tekniske systemer som inngår i infrastrukturen. Med kompatibilitet menes blant annet at kjøretøyet skal

være avstemt etter konstruksjonsprofil, under- og overbygning, plattformutrustning, kontaktledningsanlegg, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonsanlegg.

Annet ledd:

Begrepet "standarder" omfatter i denne sammenhengen både standarder og normer. Med internasjonale standarder menes her EN-standarder, herunder prosesstandarden EN 50126, og standarder fra blant annet BS, DIN, EIC, UIC og BOStrab. Standarder som blir benyttet, skal ikke være i strid med krav i jernbanelovgivningen.

Tredje ledd:

På grunn av forutsetninger knyttet til infrastrukturens utforming kan det f.eks. være nødvendig med en prosedyre for brøyting av plattformer uten varmekabler. Eksempel på begrensninger knyttet til infrastrukturens utforming kan være antall tog eller en spesiell hastighet på stedet.

Til § 9-2. Prinsipper for trafikkavvikling (romblokkprinsippet)

Romblokkprinsippet er et grunnprinsipp for sikkerheten på jernbanen og det er en forutsetning at romblokkprinsippet blir ivaretatt innenfor alle virksomhetsområder. Dette innebærer at prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur skal baseres på dette prinsippet. Ved prosjektering og bygging skal romblokkprinsippet være utgangspunkt for trasévalg, plassering og utforming av stasjoner, plassering og utforming av holdeplasser, plassering av signaler osv. I driften ivaretas romblokkprinsippet gjennom f.eks. ruteplanlegging, trafikkstyring, vedlikehold av utstyr i sporet, snørydding, vegetasjonskontroll osv.

Det legges til grunn at begrepet "romblokk" dekker både systemer med faste blokkstrekninger og dynamiske systemer hvor det dedikerte området følger toget. I enkelte tilfeller kan tog tillates å kjøre inn på et område reservert for et annet tog. I slike tilfeller må det gis tillatelse til dette enten med spesielle signaler, fra trafikkledelsen eller på annen måte i følge interne prosedyrer.

Til § 9-4. Kontroll og vedlikehold av infrastruktur

Første ledd:

Det følger av den generelle bestemmelsen i § 3-2 at det skal finnes interne bestemmelser om kontroll av infrastruktur.

Tredje ledd:

Dokumentasjonen skal minst vise tid, sted, vedlikeholdt objekt og hvem som har utført vedlikeholdet.

Til § 9-5. Teknisk dokumentasjon

Teknisk dokumentasjon er i utgangspunktet den dokumentasjon som ble overlevert sammen med anlegget (sluttdokumentasjon), inkludert senere endringer. Dette innebærer at dokumentasjonen som overleveres med et anlegg skal oppdateres med de endringer som skjer i driftsfasen. For nye anlegg og systemer skal en livsløpstilnærming legges til grunn i dokumentasjonen, jf. EN 50126. For eldre anlegg skal dokumentasjon

som lå til grunn når det ble tatt i bruk som et minimum vedlikeholdes på det opprinnelige nivået og reflektere dagens utforming og bruk. Ved større endringer på eldre anlegg, skal den dokumentasjonen som berøres av endringene oppdateres slik at nivået på dokumentasjonen tilsvarer det som er vanlig i dag.

Sluttdokumentasjonen skal være tilstrekkelig, sammenhengende og oppdatert, og skal klart vise hvordan infrastrukturen er og grunnlaget for hvorfor den er blitt slik. Den skal også være sporbar og transparent, noe som f.eks. kan sikres ved at dokumentasjonen inngår i et dokumentasjonssystem, der det enkelte dokument påføres identitetsbetegnelse, informasjon som viser hvor i systemet det hører hjemme, versjonsnummer, dato osv.

Til § 9-8. Trafikkstyring

Annet ledd:

Ved framføring etter romblokkprinsippet er det krav om å sikre at det til enhver tid er oversikt over det enkelte togs retning, posisjon og rekkefølge som f.eks. omfatter system for nummerering av togene, system for nummerering av signaler og spor, system for å endre rekkefølge, samt de manuelle og tekniske hjelpemidlene knyttet til å identifisere hvilken blokkstrekning toget befinner seg på.

Tredje ledd:

Med velegnet utstyr for å drive trafikkstyring menes her det utstyret som er formålstjenlig og nødvendig for å kunne ivareta at trafikkavviklingen skjer på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Hvilket utstyr som er nødvendig vil være avhengig av blant annet trafikkomfanget på strekningen og hvordan romblokkprinsippet ivaretas ved framføringen av tog på de enkelte strekninger.

Til § 9-10. Tillatelse til kjøring av tog og skifting

Tillatelse gis av trafikkstyrer.

KAPITTEL 10. KRAV TIL TRAFIKKUTØVELSE

Til § 10-1. Generelle krav til trafikkutøver

Første ledd:

For utdypende forklaring av begrepet "innenfor akseptabel risiko" vises det til kommentarene til § 4-4. Begrepet "standarder" omfatter i denne sammenhengen både standarder og normer. Med internasjonale standarder menes her EN-standarder, herunder prosesstandarden EN 50126 og standarder fra blant annet BS, DIN, IEC, UIC, AAR og BOStrab. Standarder som blir benyttet, skal ikke være i strid med krav i jernbanelovgivningen.

Annet ledd:

Eksempler på forutsetninger kan være at en bestemt del må kontrolleres etter et spesielt kontrollregime på grunn av f.eks. manglende redundans, at en del ikke har ubegrenset levetid og må skiftes etter et

bestemt antall kilometer eller timer, eller at grenseverdier ikke tilfredsstilles. Eksempler på begrensninger kan være at kjøretøytypen må overholde en lavere maksimalhastighet ved kjøring på nødfjærer, at kjøretøytypen ikke kan brukes på strekninger med største fall større enn en bestemt grenseverdi, eller at det er en øvre grense for hvor mange enheter/individer som kan kjøres i fellesstyring.

Til § 10-2. Kontroll og vedlikehold av kjøretøy

Det følger av den generelle bestemmelsen i § 3-2 at det skal finnes interne bestemmelser, herunder bestemmelser om kontroll av kjøretøy. Slike bestemmelser skal blant annet omfatte rutiner for uttak, innsetting og visitasjon, samt for preventivt, korrektivt og periodisk vedlikehold. Det skal være angitt terminer for når kontroller og vedlikehold skal gjennomføres, og det skal være etablert sikkerhetsmessige grenseverdier. Det skal også finnes rutiner eller bestemmelser relatert til spesielle klimatiske forhold.

Tredje ledd:

Dokumentasjonen skal minst vise tid, sted, vedlikeholdt objekt og hvem som har utført vedlikeholdet.

Til § 10-3. Teknisk dokumentasjon

Teknisk dokumentasjon er i utgangspunktet den dokumentasjon som ble overlevert sammen med kjøretøyet (sluttdokumentasjon), inkludert senere endringer. For nye kjøretøy skal en livsløpstilnærming legges til grunn, jf. EN 50126. For eldre kjøretøy skal den dokumentasjon som lå til grunn når det ble tatt i bruk som et minimum vedlikeholdes på det opprinnelige nivå og reflektere dagens utforming og bruk. Ved større endringer av eldre kjøretøy skal den dokumentasjonen som berøres av endringene oppdateres slik at nivået på dokumentasjonen tilsvarer det som er vanlig i dag.

Sluttdokumentasjonen skal være tilstrekkelig, sammenhengende og oppdatert, og skal klart vise hvordan kjøretøyet er, og grunnlaget for hvorfor det er blitt slik. Den skal være sporbar og transparent, noe som f.eks. kan sikres ved at dokumentasjonen inngår i et dokumentasjonssystem, der det enkelte dokument påføres identitetsbetegnelse, informasjon som viser hvor i systemet det hører hjemme, versjonsnummer, dato osv.

Til § 10-5. Bestemmelser for togframføring

Første ledd:

Det er i § 9-9 første ledd stilt krav om at infrastrukturforvalter skal ha bestemmelser for sikker trafkkavvikling.

Tredje ledd:

Det er i § 9-9 annet ledd stilt krav om at infrastrukturforvalter skal ha en beskrivelse av infrastrukturen. På grunnlag av infrastrukturforvalters beskrivelse av infrastrukturen skal trafikkutøver sammenstille en strekningsbeskrivelse.

Til § 10-6. Bestemmelser om kommunikasjon

Annet ledd:

Det er i § 11-7 første ledd stilt krav om at infrastrukturforvalter skal ha kommunikasjonssystem.

Til § 10-8. Beskrivelse av teknisk funksjonsdyktighet

Med "teknisk funksjonsdyktighet" menes under hvilke forutsetninger og begrensninger kjøretøyene kan benyttes.

Forutsetninger og begrensninger det kan være relevant å ha bestemmelser for er f.eks. aksellast, tomvekt, lengde over buffere, profil, bremsesystemer med inndeling, hastighet, begrensninger for hvor i toget kjøretøyene kan plasseres og begrensninger for hvilke strekninger kjøretøyene kan brukes på.

Til § 10-9. Sammenkobling av kjøretøy

Med "funksjonsdyktige grensesnitt" menes f.eks. signaler for automatisk virkende bremsesystemer, signaler for funksjonsprøving av bremser og andre sentralt styrte systemer, informasjoner om tilstand til sentralt styrte tekniske systemer og energi mellom enheter ved krav om dette.

Med signaler for automatisk virkende bremsesystemer menes signaler (både elektriske og pneumatiske) for styring og kontroll med systemets tilstand. Signaler omfatter signaler både til og fra systemene.

I sentralt styrte systemer inkluderes også de systemer som overvåkes sentralt. Signaler omfatter signaler både til og fra systemene. Signaler for funksjonsprøving av bremser omfatter også signaler for kontroll av bremsenes tilstand.

Til § 10-10. Gjennomgående automatisk bremsesystem

Alle kjøretøy som kan kobles sammen i tog har et gjennomgående automatisk bremsesystem. Systemet skal være automatisk i den forstand at dersom forbindelsen til styreenhetene eller energitilførselen til bremseenhetene brytes, skal bremsen automatisk tilsettes. På kjøretøy med trykkluftbrems vil dette si at bremsene tilsettes automatisk ved brudd i den gjennomgående hovedledningen (trykkluftledningen), f.eks. koblingsbrudd.

Til § 10-11. Krav om håndbrems eller parkeringsbrems

Toget skal kunne sikres dersom det stopper uforutsett på linjen som følge av f.eks. strømbrudd eller motorstopp.

Til § 10-12. Krav til fører

Begrepet "kjøring" skal tolkes vidt. "Kjøring" omfatter også når toget står i ro fordi det har stoppet, f. eks. ved av- og påstigning.

Verken klargjøring av tog eller oppgaver som fører har i henhold til § 10-14 er kjøring av tog.

Til § 10-13. Spesielle bestemmelser om kjøring av tog

Første ledd:

> Bestemmelsen tilrettelegger for hensiktsmessig kjøreopplæring ved at en person under opplæring kan kjøre trekkraftkjøretøyet. Det er likevel fører som har ansvaret for togets kjøring, jf. § 10-12.

Annet ledd:

Bestemmelsen tilrettelegger for at kjøretøy i andre tilfeller enn nevnt i første ledd unntaksvis kan kjøres av en annen enn føreren. Føreren skal være til stede i førerrommet og har ansvaret for kjøringen, jf. § 10-12. Opplistingen i bestemmelsen er uttømmende.

Med "prøvekjøring" menes uttesting av nytt eller ombygd kjøretøy.

Til § 10-16. Sikring av tog som står på strekningen

Toget skal sikres uavhengig av om føreren sitter i førerrommet eller må forlate førerrommet.

KAPITTEL 11. KRAV TIL INFRASTRUKTUR

Til § 11-1. Generelle krav til infrastruktur

Første ledd:

Ved utformingen av infrastruktur skal krav om drift innenfor akseptabel risiko legges til grunn for strukturell, teknisk og funksjonell utforming av anleggene.

Med at infrastrukturen skal være harmonisert menes at de forskjellige delene av infrastrukturen skal utformes slik at de samspiller teknisk og funksjonelt, og at de ikke har negativ innvirkning på hverandre, verken funksjonelt eller sikkerhetsmessig. Standardisering bør tilstrebes og vedlikeholdbarhet skal vektlegges.

Annet ledd:

Ved prosjektering og bygging av infrastruktur skal det velges standarder som opprettholder eller forbedrer sikkerheten for det aktuelle systemet.

Prosessen rundt valg av standarder må tilpasses det enkelte tilfellet. Avvik fra standarder, inklusiv bruk av deler av standarder, må være dokumentert og eventuelle konsekvenser for sikkerheten må være vurdert.

Til § 11-2. Trasé

Annet ledd:

Jernbanevirksomheten har ansvaret for at de tiltak som er nødvendig for å opprettholde sikkerheten knyttet til den valgte trasé iverksettes, f.eks. sikringstiltak eller vedlikeholdstiltak.

Til § 11-3. Plattformer m.m.

Tredje ledd:

Kravet om minimalisering av avstand mellom tog og plattform, samt kravet om oversikt langs togsiden innebærer at nye plattformer må ligge på tilnærmet rett strekning.

Til § 11-4. Tunneler og broer m.m.

Annet ledd:

Gangbaner er de områdene langs sporet i tunneler eller på broer som skal benyttes som rømningsvei. Gangbanene skal være tilrettelagt for bevegelses- og orienteringshemmede. På broer er det nødvendig med rekkverk langs ytterkanten.

Til § 11-5. Planoverganger

Første ledd:

Med "veifarende" menes alle som benytter seg av veien som krysser planovergangen, f.eks. motorvogn, syklende og gående. Med "sikker passering" menes først og fremst at de veifarende skal ha en reell mulighet til å undersøke om planovergangen er klar eller om det kommer et tog. Dette kan f.eks. sikres gjennom gode siktforhold og lyd- og lyssignaler For planoverganger med stor trafikk, vil kravet om tilrettelegging for sikker passering av veifarende kunne medføre krav om veisikringsanlegg.

Annet ledd:

Med "eget banelegeme" menes der traséen går helt uavhengig av vei med trafikk.

Til § 11-6. Signalanlegg

Første ledd:

At anlegget skal være automatisk og uavhengig av den som betjener anlegget, innebærer bl.a. at et signal automatisk stilles tilbake i stopp etter toget har passert. Det presiseres at kravet også gjelder midlertidige anlegg uansett hvor kort tid anlegget skal anvendes.

Annet ledd:

Plassering av og sikt til signaler skal være førende for utforming av alle typer jernbanetekniske anlegg, plassering av installasjoner, utforming av stasjoner og holdeplasser osv. Dette skal ligge til grunn for arkitektonisk utforming, plassering av informasjonstavler, plassering og omfang av reklameskilt osv. Snø og vegetasjon som kan hindre sikt til signaler skal fjernes.

Til § 11-7. Kommunikasjonssystem

Annet ledd:

Et system for nødkommunikasjon må ha full dekning på strekningen, også i tunneler. Systemet må også ha meget høy tilgjengelighet. Det må foretas en individuell vurdering av den enkelte virksomhet for å avgjøre om kravet til nødkommunikasjon er tilfredsstilt, der blant annet virksomhetens omfang og kompleksitet vil være momenter i vurderingen.

Til § 11-8. Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur

Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur skal foreligge før infrastrukturen tas i bruk. Å ta infrastrukturen i bruk innebærer at det kjøres trafikk på infrastrukturen. Dette gjelder ikke bare ordinær trafikk, men også visningsturer. Uttestings- og opplæringsaktiviteter kan utføres før infrastrukturen tas i bruk.

For nye plattformer skjer ibruktakelse ved at plattformen benyttes til av- og påstigning av reisende.

Det skilles mellom ny infrastruktur og endring av eksisterende infrastruktur. Hva som er ny infrastruktur og hva som er endring av eksisterende infrastruktur må vurderes konkret, f.eks. vil et helt nytt spor i en helt ny trasé regnes som ny infrastruktur. Det samme gjelder ombygging av eksisterende spor som f.eks. nytt dobbeltspor, nye kryssingsspor, nye plattformer, nye over-/underganger, samt nye signalanlegg og kommunikasjonsanlegg. Ny infrastruktur skal alltid ha tillatelse fra tilsynet før den blir tatt i bruk.

En endring av infrastruktur er ethvert tiltak som påvirker infrastrukturens strukturelle, funksjonelle og tekniske utforming mer enn ubetydelig. F.eks. er bytte av en sporveksel å betrakte som en endring dersom den nye vekselens egenskaper er endret i forhold til den gamle. En ren utskifting eller vedlikeholdsaktivitet er dermed ikke å betrakte som en endring. Dette gjelder f.eks. bytte av sviller, skifte av enkelte reléer i sikringsanlegg med reléer med tilsvarende egenskaper, skifte av kontaktledningsmaster osv. Endringer av vedlikeholdsprogram og opplæringsprogram vil normalt ikke bli betraktet som endring av infrastruktur dersom eventuelle forutsetninger fra design- og utbyggingsfasen fortsatt er ivaretatt.

Midlertidig flytting av holdeplasser for sporvogn for et tidsrom på inntil en måned har tilsynet ansett som en endring av en slik karakter at den ikke krever ny tillatelse til å tas i bruk. Det forutsettes at jernbanevirksomheten har gjennomført risikovurderinger i forhold til endringen jf. forskriften § 6-1.

Endring av infrastruktur skal meldes til Statens jernbanetilsyn.Det er Statens jernbanetilsyn som vurderer om en endring av infrastruktur er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig. Vurderingen tar utgangspunkt i meldingen jernbanevirksomheten skal sende inn ved endring av infrastrukturen i henhold til § 11-9. Omfanget av endringen, valg av tekniske løsninger og i hvilken grad endringen kan ha sikkerhetsmessig påvirkning på resten av infrastrukturen vil være momenter i denne vurderingen. Beslutningen om det må søkes om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur er en prosessuell avgjørelse og er ikke et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Beslutningen kan derfor ikke påklages.

Til § 11-9. Melding om ny eller endret infrastruktur

Første ledd:

> Melding er en opplysning om at det planlegges nybygging eller endring av infrastruktur. Tidspunktet for når melding skal sendes er angitt som "så tidlig som mulig". I dette ligger at melding skal sendes til tilsynet i en planleggingsfase der det fortsatt foreligger alternative løsninger. For prosjekter som er underlagt offentlig planprosess skal tilsynet gis mulighet til å uttale seg før planen er ferdigstilt slik at tilsynet kan vurdere viktige sikkerhetsmessige aspekter, som f.eks. valg av trasé eller stasjonsutforming. Dette innebærer også at tilsynet på et tidlig tidspunkt har mulighet til å tilkjennegi om det kreves ny tillatelse eller ikke, om et eller flere alternativer ikke vil kunne tilfredsstille kravene i jernbanelovgivningen, og derfor ikke vil kunne få tillatelse til å bli tatt i bruk.

Melding erstatter ikke søknad om tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen.

Annet ledd:

Det er ikke nødvendig at jernbanevirksomheten venter med å sende melding til alle opplysningene som kreves er tilgjengelige, men meldingen bør i så fall kompletteres så raskt som mulig. Komplett melding er normalt nødvendig for at tilsynet skal kunne ta stilling til om en endring krever ny tillatelse eller ikke.

Listen med krav til meldingens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende. I den grad det er nødvendig for vurderingen av prosjektet, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

Bokstav a – navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson

Det er opp til den enkelte virksomhet å avgjøre hvem som skal være kontaktperson. Hensikten med å ha en kontaktperson er å oppnå effektiv og koordinert informasjon mellom virksomheten og tilsynet. Kontaktpersonen må derfor ha inngående kjennskap til prosjektet.

Bokstav b – planlagt fremdrift i prosjektet

Hensikten med fremdriftsplanen er at tilsynet skal kunne planlegge sin egen ressursbruk og behandle saken fortløpende. Fremdriftsplanen trenger derfor ikke være spesielt detaljert på meldingstidspunktet. Vesentlige endringer i fremdriften skal meldes til tilsynet så raskt som mulig.

Bokstav c – systembeskrivelse

Med systembeskrivelse menes en beskrivelse av den nye eller endrede infrastrukturen. Systembeskrivelsen vil naturlig være et plandokument som inneholder beskrivelser av de ulike alternativene som foreligger for prosjektet.

Bokstav d – sikkerhetsplan

Med sikkerhetsplan menes en plan over sikkerhetsaktiviteter i prosjektet. Sikkerhetsplanen er en viktig del av meldingen. I sikkerhetsplanen skal det fremgå hvilken sikkerhetsdokumentasjon som er planlagt utarbeidet og hvilke sikkerhetsaktiviteter som er planlagt utført. Verifiserings- og valideringsaktiviteter skal også beskrives i planen. Videre skal planen inneholde en oversikt over hvordan sikkerheten skal styres i prosjektet. Beskrivelsen skal vise hvordan ledelsen har tilgang til nødvendig sikkerhetsfaglig kompetanse som kan påse at sikkerhetsrelaterte forhold blir ivaretatt og gitt nødvendig prioritet. Videre skal det fremgå hvordan dette arbeidet er organisert i hele prosjektet, samt hvordan krav til sikkerhetsfaglig kompetanse i stillinger med sikkerhetsfaglig betydning ivaretas. Det skal også beskrives hvordan tekniske og sikkerhetsfaglige vurderinger av avvik fra standarder og endringer i prosjektforutsetninger ivaretas på et tilstrekkelig høyt nivå i prosjektet. Prinsipp for kontroll med hvordan krav i jernbanelovgivningen blir oppfylt samt prinsipp for kontroll med hvordan egne etablerte sikkerhetsmål blir oppfylt skal også beskrives.

Bokstav e – oversikt over planlagt anvendte standarder

Listen over standarder som er planlagt brukt på et tidlig stadium, vil nødvendigvis måtte være et "levende" dokument. Det skal også beskrives hvordan man har valgt standardene og hvordan kompletterende standarder tenkes valgt. Selve teksten i standardene skal ikke oversendes med mindre tilsynet ber om det.

Bokstav f – risikovurdering

Før endelig valg av teknisk og funksjonell løsning skal det gjennomføres en risikovurdering. Dette gjøres for å sikre at den sikkerhetsmessige betydningen blir vurdert og at eventuelle sikkerhetsmessig uakseptable løsninger kan lukes ut så tidlig som mulig.

Risikovurderingen skal bygge på en konkret fareidentifisering for det enkelte anlegg, jf. EN 50126 (fase 3), og skal måle sikkerhetsnivået opp mot etablerte akseptkriterier og bidra til at disse overholdes. Omfanget av risikovurderingen skal reflektere størrelse og kompleksitet på anlegget, og de vurderinger som ligger til grunn for valg av nivået for risikovurderingen skal dokumenteres. Forutsetninger og begrensninger fra denne risikovurderingen skal dokumenteres og følges opp.
I en tidlig prosjektfase kan en risikovurdering i form av en grovvurdering være tilstrekkelig. Endringsvurderinger kan også benyttes ved mindre endringer i infrastruktur, men må uansett munne ut i en risikovurdering av det konkrete anlegget som er planlagt opp mot spesifikke akseptkriterier for anlegget. Vurderinger av hensiktsmessigheten ved valgt risikovurderingsmetode skal dokumenteres. Risikovurderinger i denne fasen skal senere utvikles til en komplett risikovurdering.

Til § 11-10. Søknad om tillatelse til å ta infrastruktur i bruk

Første ledd:

Dokumentasjon i søknaden skal presenteres på en oversiktlig måte og på et oversiktlig nivå. Det skal framlegges dokumentasjon som viser at krav i jernbanelovgivningen er ivaretatt. Dokumentasjonen skal være komplett, sammenhengende og oppdatert, og den skal være sporbar og transparent.

Prosessene og begrunnelsene som har ført fram til det ferdige resultatet skal dokumenteres. Dette gjelder blant annet vurderinger og beslutninger for forutsetninger og begrensninger som er lagt til grunn i prosjektet, og som skal være ivaretatt og ført videre gjennom driftsfasen.
Opplistingen over søknadens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende. I den grad det er nødvendig for vurderingen av søknaden, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

Dokumentasjonen i meldingen er en del av underlaget for søknaden og skal på søknadstidspunktet være komplett.

Bokstav a – beskrivelse av ferdig infrastruktur

Beskrivelsen av den ferdigstilte infrastrukturen skal gi en helhetlig fremstilling av anlegget som viser hvordan kravene i jernbanelovgivningen er ivaretatt i prosjektet. Det skal særlig legges vekt på grens-

esnitt mot tilgrensende anlegg og samspillet mellom de forskjellige komponentene i jernbanesystemet.

Bokstav b – oversikt over verifikasjoner

Oversikten over verifikasjoner skal omfatte samtlige prøver som er gjennomført for å verifisere at de sikkerhetsmessige kravene er ivaretatt. Videre skal den ha henvisninger til underliggende verifikasjonsrapporter samt vise koplingen mellom gjennomførte prøver og de sikkerhetskritiske forhold.

Bokstav c – sikkerhetsrapport

Med sikkerhetsrapport menes en rapport som viser hvordan sikkerhetsplanen er implementert. Sikkerhetsrapporten er toppdokumentet som skal vise at de sikkerhetsaktiviteter som ble beskrevet i sikkerhetsplanen er gjennomført med tilfredsstillende resultat. Den skal også dokumentere hvordan organiseringen av sikkerhetsarbeidet har vært gjennomført. Fareloggen (hazard log) skal vedlegges sikkerhetsrapporten, og det skal vises hvordan hvert enkelt element er behandlet, om det er lukket eller overført til sikkerhetsoppfølgingsplanen. Dokumentasjonen beskrevet under bokstav a, b, d, e og f kan inngå i sikkerhetsrapporten eller være separate dokumenter.

Når prosesstandarden EN 50126 er brukt, det vil si ved alle nyanlegg og vesentlige ombygginger, skal sikkerhetsrapporten vedlegges et sikkerhetsbevis (safety case). Sikkerhetsbevis skal alltid vedlegges når det søkes om tillatelser til å ta i bruk signalanlegg, uansett grad av ombygging. I en søknad om tillatelse til å ta i bruk signalanlegg skal strukturen beskrevet i EN 50129 benyttes. Denne strukturen anbefales også benyttet for andre typer anlegg.

Bokstav d – oppdatert liste over anvendte standarder med oversikt over avvik fra standarder og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av avvikene

Listen over anvendte standarder skal på søknadstidspunktet være komplett. Hvis det er gjort avvik fra standardene, skal disse avvikene dokumenteres sammen med virksomhetens behandling og vurdering av hvert enkelt avvik i henhold til virksomhetens interne rutiner.

Bokstav e - oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger fra risikovurderingene samt beskrivelse av hvordan forutsetningene og anbefalingene er fulgt opp

Det skal foreligge en komplett risikovurdering over den aktuelle infrastrukturen og denne skal vedlegges søknaden. Hvor omfattende den skal være, vil avhenge av prosjektets størrelse. Det er ikke gitt at risikovurderingen behøver være omfangsrik for å være komplett. Risikovurderingen skal blant annet dokumentere det samlede risikobildet sett opp mot etablerte akseptkriterier. I mange tilfelle er det utført et antall underliggende risikoanalyser. Det skal vedlegges en oversikt over disse. Alle anbefalinger fra alle risikoanalysene skal samles, og behandlingen av disse anbefalingene skal være synliggjort. Dersom enkelte anbefalinger ikke er fulgt opp, skal det gis en beskrivelse av bakgrunnen for dette samt en begrunnelse for at dette er sikkerhetsmessig akseptabelt.

Bokstav f – sikkerhetsoppfølgingsplan

Med sikkerhetsoppfølgingsplan menes plan som viser hvordan gjenstående risikoforhold skal følges opp i drift. Sikkerhetsoppfølgingsplanen skal vise hvilke forhold driftsorganisasjonen må ha fokus på etter at anleggene er overtatt av dem. Sammen med vedlikeholdsplanen skal denne danne grunnlaget for sikker drift og vedlikehold av infrastrukturen. Vedlikeholdsplanen skal normalt ikke vedlegges søknaden.

Annet ledd:

Denne bestemmelsen regulerer det forhold at virksomheten på eget initiativ benytter seg av en assessor eller tredjepart i forbindelse med prosjektet. Slike rapporter er sentrale dokumenter som underbygger søknadens øvrige elementer og er derfor relevante som underlag for tilsynets vurderinger også i de tilfeller der tilsynet ikke har stilt krav om bruk av assessor eller andre uavhengige parter.

Tredje ledd:

Tilsynet vil vurdere krav om bruk av assessor i den enkelte sak og krav om bruk av assessor vil særlig være aktuelt når nye systemer/teknologier skal tas i bruk.

Avgjørelsen om at assessor skal benyttes, eller krav om at en uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges er en prosessledende avgjørelse, og er ikke et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Krav om at assessor skal benyttes, eller at en uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges, kan derfor ikke påklages. Konsekvensen av at assessor ikke benyttes eller en uavhengig sikkerhetsvurdering ikke blir fremlagt når tilsynet krever det, vil være at tillatelse til å ta i bruk ikke gis. Et slikt avslag vil kunne påklages. En assessor er å anse som en type tredjepart.

En assessors oppgave er å evaluere om de som har spesifisert og validert systemet har fått et produkt som tilfredsstiller de gitte krav, at produktet er tilstrekkelig gransket og testet samt å bedømme om produktet oppfyller sin hensikt. En assessor skal ha en uavhengig posisjon i forhold til oppdragsgiver. Deres arbeid er derfor av særlig verdi for tilsynet ved vurdering av søknaden, og anses i enkelte tilfelle som nødvendig for at tilsynet skal ha tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere en søknad om tillatelse. Av samme grunn skal tilsynet akseptere valg av assessor og kunne ha direkte kontakt med vedkommende. Tilsynets aksept av assessor innebærer ikke aksept av resultatet av assessors arbeid. Dette arbeidet skal dokumenteres i en assessorrapport som tilsynet vurderer på fritt grunnlag. Også andre typer tredjepartsvurderinger vil kunne være nødvendige.

KAPITTEL 12. KRAV TIL KJØRETØY

Til § 12-1. Generelle krav til kjøretøy

Annet ledd:

Ved prosjektering og konstruksjon av kjøretøy skal det velges standarder som opprettholder eller forbedrer sikkerheten for det aktuelle kjøretøyet.

Prosessen rundt valg av standarder må tilpasses det enkelte tilfellet. Jernbanevirksomheten må ha utarbeidet kriterier for valg av standarder. Avvik fra standarder, inklusiv bruk av deler av standarder, må være dokumentert og eventuelle konsekvenser for sikkerheten må være vurdert.

Til § 12-2. Kompatibilitet med infrastrukturen

Første ledd:

Kjøretøy og infrastruktur skal virke sammen på ønsket måte, og skal så langt det er mulig ikke påvirke hverandre på en negativ eller uønsket måte. Fysisk utforming og valg av tekniske løsninger og systemer vil kunne være avgjørende for at kjøretøyet skal være kompatibelt med infrastrukturen.

Annet ledd:

At utstyret i kjøretøyet skal være fastmontert innebærer at det må være innmontert på en plass i førerrommet der det alltid er tilgjengelig og der det får fast tilførsel av strøm.

At utstyret skal være tilpasset infrastrukturens system innebærer at utstyret skal være tilpasset infrastrukturens teknologi, sende-/mottakseffekt, frekvensbånd mv.

Det følger av hensynet bak kravet til nødkommunikasjon at det skal være mulighet for rask kontakt mellom fører og trafikkstyrer på ethvert tidspunkt og i enhver nødssituasjon. Dette innebærer at det skal være mulig å opprette kontakt mellom fører og trafikkstyrer også i de tilfeller der fører er pålagt oppgaver som gjør at han må forlate førerrommet.

Til § 12-3. Bremser

Første ledd:

Ved fastsettelse av kjøretøyets korteste tillatte bremsevei er det kun nødbremsens/sikkerhetsbremsens effekt som skal legges til grunn, se kommentar til tredje ledd nedenfor. Eventuelle andre bremsesystemer kan være konstruert for å virke sammen med sikkerhetsbremsen, men skal ikke regnes med ved fastsettelse av korteste bremsevei. Tilleggssystemene kan likevel under visse vilkår gi en kortere bremsevei enn sikkerhetsbremsen alene.

Når bremsekraft kreves, skal all påført trekkraft automatisk koples ut. Unntak fra dette kan gjøres dersom lett bremsekraft benyttes som tiltak for å øke sannsynligheten for bedre friksjon under spesielle klimaforhold, og det skal da være separat betjening av denne funksjonen.

Annet ledd:

Parkering omfatter her både hensetting og igjensetting. Kjøretøy som parkeres skal alltid være sikret mot å komme i bevegelse uavhengig av hvor kjøretøyet skal parkeres. Parkeringsbremsen skal være dimensjonert slik at den kan holde kjøretøyet med maksimal last sikkert fast inntil den bevisst frigjøres.

Også andre hensiktsmessige måter å sikre at kjøretøyet ikke kommer i bevegelse på kan benyttes.

Tredje ledd:

Nødbremsen skal kunne utløses umiddelbart ved ethvert behov for å stanse kjøretøyet. Det er sikkerhetsbremsen som skal sikre at kjøretøyet alltid skal kunne stanse eller stanses.

Nødbremsen skal kunne utløses øyeblikkelig fra egne nødbremsutløsere på førerbord og på egnede steder i kjøretøyet.

Nødbremsen skal ikke kunne settes ut av drift. For nytt kjøretøy skal imidlertid føreren etter at nødbremsutløser er betjent alltid kunne gripe inn i prosessen fram mot aktivering av nødbremsen slik at toget kan stanses på egnet sted, og å starte igjen umiddelbart etter at toget har stanset. Opphevelse av nødbremsens stansing av et kjøretøy, må skje ved en aktiv handling.

Til § 12-6. Evakuering

Første ledd:

Utformingen av kjøretøyet med hensyn til evakuering skal være basert på risikovurderinger, jf. § 6-1. Risikovurderingene skal ta hensyn til alle scenarier som kan påregnes, herunder evakuering ved brann i eller utenfor kjøretøyet, og evakuering etter avsporinger.

Annet ledd:

Med nødutstyr menes utstyr som enkelt nødverktøy, brannslukkingsutstyr, førstehjelpsutstyr og lykt. Omfanget av nødutstyret skal være basert på risikovurderinger. Risikovurderingene skal omfatte alle scenarier som kan påregnes.

Tredje ledd:

Dimensjoneringen av nødlyset skal være basert på risikovurderinger, jf. § 6-1. Risikovurderingene skal omfatte alle scenarier som kan påregnes, herunder fastkjøring i snø på utilgjengelige steder.

Til § 12-8. Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Tillatelse skal foreligge før kjøretøyet skal tas i bruk. Dette gjelder enhver bruk av kjøretøy på infrastrukturen, uavhengig av om formålet med bruken er kommersiell drift, prøvekjøring av kjøretøyet, visning av kjøretøyet, transport av kjøretøyet eller lignende.

Alle med en berettiget interesse av utfallet av en søknad kan søke om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy. Det vil normalt være jernbanevirksomheter, produsenter og eiere av kjøretøy som søker om tillatelse.

En endring av kjøretøy er ethvert tiltak som kan påvirke kjøretøyets strukturelle, funksjonelle og tekniske utforming mer enn ubetydelig. Dette vil eksempelvis være endringer knyttet til ikke-redundante sikkerhetskritiske komponenter, endringer i programvare knyttet til bremsesystemer, overgang til andre bremsebelegg, nytt hjul- eller akselmateriale eller endret hjulkonstruksjon, økt maksimalhastighet eller annen endret bruk eller endret identitetsbetegnelse.

Aktiviteter som ikke faller inn under beskrivelsen av hva som er en endring krever ikke tillatelse. Rene vedlikeholdsaktiviteter betraktes ikke som endringer. Dette gjelder f.eks. bytte av hjul, lagre og aksler med nye av samme type. Så langt det ikke gjelder ikke-redundante sikkerhetskritiske komponenter og deler, gjelder det også skifte av komponenter og deler til andre med tilsvarende egenskaper. Endringer av virksomhetens vedlikeholdssystem og opplæringssystem vil normalt ikke bli betraktet som endring av kjøretøy dersom eventuelle forutsetninger fra design- og utbyggingsfasen fortsatt er ivaretatt.

Det er Statens jernbanetilsyn som vurderer om en endring av kjøretøyet er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk kjøretøyet, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig. Denne vurderingen tar utgangspunkt i meldingen jernbanevirksomheten skal sende inn ved endring av kjøretøy i henhold til § 12-9. Omfanget av endringen, valg av teknisk løsning og i hvilken grad endringen kan ha sikkerhetsmessig påvirkning på resten av kjøretøytypen, på annet kjøretøy eller på infrastrukturen, vil være momenter i denne vurderingen. Beslutningen om det må søkes om tillatelse er en prosessuell avgjørelse og er ikke et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Beslutningen kan derfor ikke påklages.

Tillatelse til å ta bruk kjøretøy kan omfatte bestemte individer eller til en bestemt type kjøretøy.
Alle med en berettiget interesse av utfallet av en søknad kan søke om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy. Det vil normalt være jernbanevirksomheter, produsenter og eiere av kjøretøy som søker om tillatelse.

Til § 12-9. Melding om anskaffelse eller endring av kjøretøy

Første ledd:

Melding er en opplysning om at det planlegges anskaffelse eller endring av kjøretøy. Dette gjelder også ved planlagt utvidelse av antall enheter/individer av en kjøretøytype som tidligere har fått tillatelse. Tidspunktet for når melding skal sendes er angitt som "så tidlig som mulig". I dette ligger at melding skal sendes til tilsynet i en planleggingsfase der det fortsatt foreligger alternativer slik at tilsynets eventuelle kommentarer kan tas med i vurderingen av det enkelte alternativ. Dette innebærer også at tilsynet på et tidlig tidspunkt har mulighet til å tilkjennegi om det kreves ny tillatelse eller ikke, og om ett eller flere alternativer ikke vil kunne tilfredsstille kravene i jernbanelovgivningen, og derfor ikke vil kunne få tillatelse til å bli tatt i bruk.

Melding erstatter ikke søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy.

Annet ledd:

Det er ikke nødvendig å vente med å sende melding til alle opplysningene som kreves er tilgjengelige, men meldingen bør i så fall kompletteres så raskt som mulig. Komplett melding er normalt nødvendig for at tilsynet skal kunne ta stilling til om en endring krever ny tillatelse eller ikke.

Listen med krav til meldingens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende, og i den grad det er nødvendig for vurderingen av prosjektet, vil tilsynet alltid kunne be om ytterligere opplysninger.

Bokstav a – navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson:

Det er opp til den enkelte søkeren å avgjøre hvem som skal være kontaktperson. Hensikten med å ha en kontaktperson er å oppnå effektiv og koordinert informasjon mellom søkeren og tilsynet. Kontaktpersonen må derfor ha inngående kjennskap til prosjektet.

Bokstav b – planlagt fremdrift i prosjektet

Hensikten med fremdriftsplanen er at tilsynet skal kunne planlegge sin egen ressursbruk og behandle saken fortløpende. Fremdriftsplanen trenger derfor ikke være spesielt detaljert på meldingstidspunktet. Vesentlige endringer i fremdriften av betydning for tilsynet skal meldes til tilsynet så raskt som mulig.

Bokstav c – systembeskrivelse

Med systembeskrivelse menes en beskrivelse av det nye eller endrede kjøretøyet. Systembeskrivelsen vil naturlig være et plandokument som inneholder beskrivelser av de ulike alternativene som foreligger for prosjektet, herunder grunnleggende funksjoner og bruksområder, varianter, antall og løpenummere.

Dersom meldingen gjelder endringer i antall kjøretøyindivider/-enheter av enkjøretøytype som tidligere har fått tillatelse, kan tilsynet vurdere å utvide eksisterende tillatelse til også å omfatte det utvidede antallet. Dette forutsetter at tilsynet finner det tilfredsstillende godtgjort at de nye kjøretøyindividene/-enhetene vil være identiske med dem som allerede omfattes av brukstillatelsen.

Tilsynet kan også vurdere å utvide en eksisterende tillatelse dersom de tekniske og bruksmessige endringene i det utvidede antallet kan sannsynliggjøres å ikke påvirke sikkerheten i mer enn ubetydelig grad.

Så langt teknisk dokumentasjon foreligger på meldingstidspunktet, skal det vedlegges skisser/tegninger av planløsninger, eksteriør og interiør, beskrivelse av tekniske løsninger som kan sies å representere ny teknikk eller uprøvde løsninger i Norge, redegjørelse for hvordan søkeren vil kvalifisere disse for norske forhold og grunnleggende sikkerhetsmål.

Bokstav d – sikkerhetsplan

Med sikkerhetsplan menes en plan over sikkerhetsaktiviteter i prosjektet. Sikkerhetsplanen er en viktig del av meldingen. I sikkerhetsplanen skal det fremgå hvilken sikkerhetsdokumentasjon som er planlagt utarbeidet, og hvilke sikkerhetsaktiviteter som er planlagt utført. Verifiserings- og valideringsaktiviteter skal også beskrives i planen.

Videre skal planen inneholde en oversikt over hvordan sikkerheten skal styres i prosjektet. Beskrivelsen skal vise hvordan ledelsen har tilgang til nødvendig sikkerhetsfaglig kompetanse som kan påse at sikkerhetsrelaterte forhold blir ivaretatt og gitt nødvendig prioritet. Videre skal det fremgå hvordan dette arbeidet er organisert i hele prosjektet, samt hvordan krav til sikkerhetsfaglig kompetanse i stillinger med sikkerhetsfaglig betydning ivaretas. Det skal også beskrives hvordan tekniske og sikkerhetsfaglige vurderinger av avvik fra standarder og endringer i prosjektforutsetninger ivaretas på et tilstrekkelig høyt

nivå i prosjektet. Prinsipp for kontroll med hvordan krav i jernbanelovgivningen blir oppfylt samt prinsipp for kontroll med hvordan egne etablerte sikkerhetsmål blir oppfylt skal også beskrives.

Bokstav e – oversikt over standarder som skal anvendes

En liste over standarder som er planlagt brukt på et tidlig stadium, vil nødvendigvis måtte være et levende dokument. Det skal også beskrives hvordan man skal velge og bruke standardene, herunder hvordan kompletterende standarder tenkes valgt. Selve teksten i standardene skal ikke oversendes med mindre tilsynet ber om det.

Bokstav f – risikovurdering

Det skal gjøres risikovurderinger før det endelige valget av teknisk og funksjonell løsning for det kjøretøyet tas, slik at sikkerheten blir en vesentlig parameter i vurderingen. Videre er det viktig å kunne bruke en slik risikovurdering til å luke ut sikkerhetsmessig uakseptable løsninger på et tidlig stadium. Risikovurderingen skal bygge på en konkret fareidentifisering for det enkelte anlegg, jf. EN 50126 (fase 3). Risikovurderingen skal måle sikkerhetsnivået opp mot etablerte akseptkriterier og bidra til at disse overholdes. Nivået på risikovurderingen skal reflektere størrelse og kompleksitet av systemet som vurderes, og de vurderinger som ligger til grunn for valg av nivå for risikovurderingen må dokumenteres. Det må sikres at forutsetninger og begrensninger fra denne risikovurderingen blir dokumentert og fulgt opp videre i utviklingen.

I en tidlig fase kan en grovanalyse være tilstrekkelig. Endringsanalyser kan benyttes ved mindre endringer på kjøretøy, men analysene må uansett munne ut i en vurdering av det konkrete kjøretøyet opp mot spesifikke akseptkriterier for kjøretøyet. Vurderinger rundt hensiktsmessigheten ved metoden som er valgt skal dokumenteres. Analyser i denne fasen skal senere utvikles til en komplett risikovurdering.

Til § 12-10. Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Første ledd:

Dokumentasjon i søknader skal presenteres på en oversiktlig måte og på et oversiktlig nivå. Det skal framlegges dokumentasjon som viser at krav i jernbanelovgivningen er ivaretatt. Dokumentasjonen skal være komplett, sammenhengende og oppdatert, og den skal være sporbar og transparent.

Prosessen og begrunnelsene som har ført frem til det ferdige resultatet skal dokumenteres. Dette gjelder blant annet vurderinger og beslutninger for forutsetninger og begrensninger som er lagt til grunn i prosjektet, og som skal være ivaretatt og ført videre gjennom driftsfasen.
Opplistingen over søknadens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende. I den grad det er nødvendig for vurderingen av søknaden, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

Dokumentasjonen i meldingen er en del av underlaget for søknaden, og meldingen skal på søknadstidspunktet være komplett.

Brukstillatelsen vil normalt kunne gis til en kjøretøytype, det vil si et definert antall kjøretøyenheter/-individer. Tillatelsen vil omfatte blant annet hvilken kjøretøytype og hvilke individnumre som omfattes.

Opplistingen over søknadens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende, og i den grad det er nødvendig for vurderingen av søknaden, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

Bokstav a – oversiktstegninger og beskrivelse av kjøretøytypen

Tegningene skal være store nok og ha nok detaljrikdom til at tilsynet kan vurdere søknaden. Oversiktstegninger for alle varianter av enheter/individer i kjøretøytypen, f.eks. grunnplaner, eksteriør- og interiørtegninger, plan over utstyr under gulv og over tak, og sammenstillingstegninger av boggier/løpeverk skal fremlegges. Tegningene skal være påført alle hovedmål.

Beskrivelsen av det ferdigstilte kjøretøyet skal gi en helhetlig fremstilling av kjøretøytypen og dens tiltenkte bruk, og det skal framgå typebetegnelse og individnummer. Beskrivelsen skal også vise hvordan krav i jernbanelovgivningen er oppfylt ved tiltenkt bruk av kjøretøytypen.

Bokstav b – oversikt over verifikasjoner

Oversikten over verifikasjoner skal omfatte samtlige prøver som er gjennomført for å verifisere at de sikkerhetsmessige kravene er ivaretatt. Videre skal den ha henvisninger til underliggende verifikasjonsrapporter samt vise koplingen mellom gjennomførte prøver og de sikkerhetskritiske forhold.

Bokstav c – sikkerhetsrapport

En sikkerhetsrapport er en rapport som viser hvordan sikkerhetsplanen er implementert. Sikkerhetsrapporten er toppdokumentet som skal vise at de sikkerhetsaktiviteter som ble beskrevet i sikkerhetsplanen er gjennomført med tilfredsstillende resultat. Den skal også dokumentere den endelige sikkerhetsorganisasjonen. Fareloggen (hazard log) skal vedlegges sikkerhetsrapporten og det skal vises hvordan hvert enkelt element er behandlet, lukket eller overført til sikkerhetsoppfølgingsplanen. Dokumentasjonen beskrevet under bokstav a, b, d, e og f kan inngå i sikkerhetsrapporten eller være separate dokumenter.

Når prosesstandarden EN 50126 er brukt, dvs. ved alle nyanskaffelser og vesentlige ombygginger, skal sikkerhetsrapporten vedlegges et sikkerhetsbevis (safety case). Strukturen som er beskrevet i standarden EN 50129 anbefales benyttet selv om den egentlig kun gjelder for signalanlegg.

Bokstav d – oppdatert liste over anvendte standarder med oversikt over avvik fra standarder og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av avvikene

Listen over anvendte standarder skal på søknadstidspunktet være komplett. Listen skal også angi hvilke standarder som er benyttet på det enkelte område, alle avvik fra krav i standardene, herunder også utelatte deler av standarder, i tillegg til referanse til beslutningsgrunnlaget for det enkelte avvik. Endringer i forhold til listen som ble gitt i meldingen skal også framgå.

Hvis det er gjort avvik fra standardene, skal disse avvikene dokumenteres sammen med jernbanevirksomhetens behandling og vurdering av hvert enkelt avvik i henhold til virksomhetens interne rutiner.

Bokstav e – oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger samt beskrivelse av hvordan forutsetningene og anbefalinger er fulgt opp

Det skal foreligge en komplett risikovurdering over det aktuelle kjøretøyet som vedlegges søknaden. Hvor omfattende den skal være, vil avhenge av prosjektets størrelse. Det er ikke gitt at risikovurderingen behøver å være omfangsrik for å være komplett. Risikovurderingen skal blant annet dokumentere det samlede risikobildet sett opp mot etablerte akseptkriterier. I mange tilfeller er det utført et antall underliggende risikovurderinger. Det skal vedlegges en oversikt over disse. Alle anbefalinger fra samtlige risikovurderinger skal samles, og behandlingen av disse anbefalingene skal være synliggjort. Dersom enkelte anbefalinger ikke er fulgt opp, skal det gis en beskrivelse av bakgrunnen for dette samt en begrunnelse for at dette er sikkerhetsmessig akseptabelt.

Bokstav f – sikkerhetsoppfølgingsplan

Sikkerhetsoppfølgingsplan er en plan som viser hvordan gjenstående risikoforhold skal følges opp i drift. Sikkerhetsoppfølgingsplanen skal vise hvilke forhold som driftsorganisasjonen skal ha fokus på etter at kjøretøyet er tatt i bruk. Sammen med opplæringsplanen og vedlikeholdsplanen skal denne danne grunnlaget for sikker drift og vedlikehold av kjøretøyet.

Bokstav g – kompatibilitetserklæring

Med kompatibilitetserklæring menes en erklæring fra infrastrukturforvalter om kompatibilitet med infrastrukturen. Søknad om tillatelse skal dokumentere at det er verifisert at kjøretøyet er kompatibelt med infrastrukturen.

Bokstav h – eventuell godkjenning fra andre land

Dersom kjøretøytypen det søkes om tillatelse for er godkjent i andre land, skal en kopi av godkjenninger vedlegges søknaden. I tillegg skal søkeren vedlegge sin redegjørelse for hvilke sikkerhetsrelevante områder som er dokumentert tilfredsstillende dekket også for norske forhold gjennom godkjenningen(e)s verifikasjonsgrunnlag og spesifikke henvisninger i sikkerhetsdokumentasjonen for kompletterende verifiseringer for norske forhold.

Annet ledd:

Denne bestemmelsen regulerer det forhold der jernbanevirksomheten på eget initiativ benytter seg av en assessor eller tredjepart i forbindelse med prosjektet. Slike rapporter er sentrale dokumenter som underbygger søknadens øvrige elementer og dokumentene er derfor relevante som underlag for tilsynets vurderinger også i de tilfeller der tilsynet ikke selv har stilt krav om bruk av assessor eller andre uavhengige parter.

Tredje ledd:

Tilsynet vil vurdere krav om bruk av assessor i den enkelte sak. Krav om bruk av assessor eller krav om

å fremlegge en uavhengig sikkerhetsvurdering vil særlig være aktuelt når nye systemer/teknologier skal tas i bruk.

Avgjørelsen om at assessor skal benyttes eller krav om en uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges er en prosessledende avgjørelse og er ikke et enkeltvedtak. Krav om at assessor skal benyttes eller at uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges kan derfor ikke påklages. Konsekvensen av at assessor ikke benyttes eller en uavhengig sikkerhetsvurdering ikke blir fremlagt når tilsynet krever det, vil være at tillatelse til å ta i bruk ikke gis. Et slikt avslag vil kunne påklages.

En assessor er å anse som en type tredjepart. En assessors oppgave er å evaluere om de som har spesifisert og validert systemet har fått et produkt som tilfredsstiller de gitte krav, at produktet er tilstrekkelig gransket og testet samt å bedømme om produktet oppfyller sin hensikt. En assessor skal ha en uavhengig posisjon i forhold til oppdragsgiver. Deres arbeid er derfor av særlig verdi for tilsynet ved vurdering av søknaden og anses i enkelte tilfelle som nødvendig for at tilsynet skal ha tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere en søknad om tillatelse. Av samme grunn skal tilsynet akseptere valg av assessor og kunne ha direkte kontakt med vedkommende. Tilsynets aksept av assessor innebærer likevel ingen automatisk aksept av resultatet av assessors arbeid. Dette arbeidet skal dokumenteres i en assessorrapport som tilsynet vurderer på fritt grunnlag. Også andre typer tredjepartsvurderinger vil kunne være nødvendige.

KAPITTEL 13. AUTORISASJON AV FØRER

Til § 13-1. Krav til alder og førerkort

Med blandet trafikk menes der skinnegående kjøretøy kjører i vegbanen sammen med andre trafikanter og der de kjører på egen trasé i nærheten av veg som brukes bare av skinnegående kjøretøy f.eks. trasé mellom to veger, trasé på siden av veg eller trasé mellom veg og gangområde.

Til § 13-2. Overordnede kompetansekrav

Annet, tredje og fjerde ledd:

Bestemmelsen beskriver de helt grunnleggende krav til kompetanse som kreves for å kunne framføre tog fra A til B.

Femte ledd:

Førere må ha så gode norskkunnskaper at de kan forstå og forholde seg til beskjeder og opplysninger fra trafikkstyrer. Det er trafikkutøver som fastsetter hva som er tilstrekkelige norskkunnskaper.

Til § 13-3. Krav til teknisk kompetanse

Bestemmelsen beskriver de helt grunnleggende krav til teknisk kompetanse som det kreves at førere av kjøretøy innehar. Den tekniske kompetansen skal være tilpasset jernbanevirksomhetens kjøretøy.

Til § 13-5. Krav til kompetanse om samspill mellom kjøretøy og spor

Det kreves både teoretisk og praktisk kompetanse. Dette omfatter krefter i spor og adhesjonskoeffisientens variasjon i forhold til værforhold og i forhold til relativ hastighet mellom hjul og skinne samt temperatur.

Til § 13-6. Krav til kompetanse i forhold til beredskap og nødssituasjoner

Førernes kompetanse skal være tilstrekkelig til at de kan utføre sine oppgaver i nødssituasjoner og foreta evakuering på en trygg måte.

Til § 13-7. Krav til strekningskunnskap

Bestemmelsen setter krav til førers kunnskap om den strekningen som det skal kjøres på. Dette gjelder for eksempel plassering av signaler, plattformer og geografiske forhold av betydning for framføringen. Videre skal fører kunne anvende eventuelle bestemmelser for særskilte forhold for den aktuelle strekningen.

Til § 13-8. Krav om autorisasjon

Den som driver jernbanevirksomhet skal autorisere alt personell som skal føre kjøretøy i eller på vegne av virksomheten. Dette betyr at også førere hos eventuelle underleverandører må autoriseres. Når det gjelder kravene til fysisk og psykisk helse, vises det til minimumskravene i forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften).

Til § 13-9. Tilbaketrekking av autorisasjon

Det er den enkelte jernbanevirksomhet som er ansvarlig for at førerne til enhver tid er skikket til å føre kjøretøy. Det er en forutsetning at autorisasjoner trekkes tilbake fra førere som ikke lenger anses som skikket.

KAPITTEL 14. KRAV TIL HELSE

Til § 14-1. Arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten

Første ledd:

Bestemmelsene i dette kapitlet omfatter både egne ansatte og innleid personell. Det er opp til den enkelte jernbanevirksomhet å identifisere hvilke funksjoner som utfører de forskjellige oppgavene som er av betydning for trafikksikkerheten. Det er oppgavenes art som avgjør om personell faller inn under bestemmelsen. Det er ikke avgjørende for vurderingen hvor oppgavene utføres, om det er på sporet, i verkstedområder eller i vognhall.

Kravene omfatter ikke personell med ukelukkende administrative oppgaver.

Annet ledd:

Det er opp til virksomheten selv å ta stilling til hvilke opplysninger man ønsker at den ansatte må oppgi til undersøkende lege.

Til § 14-2. Helseundersøkelse

Jernbanevirksomheten kan bestemme hvilke leger som skal benyttes. Det forutsettes imidlertid at legen har kjennskap til de arbeidsoppgaver den undersøkte har, på lik linje med den kunnskap en lege må tilegne seg om enhver pasients arbeidsoppgaver i forhold til sykemelding, uførhet osv.

Jernbanevirksomheten kan utarbeide skjema og/eller attest til bruk ved helseundersøkelse.

Til § 14-3. Første gangs helseundersøkelse

Målet med den psykologiske vurderingen er å støtte jernbanevirksomheten ved ansettelse og ledelse av personale slik at de har de kognitive, psykomotoriske, atferdsmessige og personlige egenskapene som kreves for å kunne utføre sine oppgaver på en sikker måte.

a) Kognitive egenskaper kan omfatte:
- oppmerksomhet og konsentrasjon,
- hukommelse,
- oppfatningsevne,
- dømmekraft,
- kommunikasjon.

b) Psykomotoriske egenskaper kan omfatte:
- reaksjonshastighet,
- koordinering av bevegelser.

c) Atferdsmessige og personlige egenskaper kan omfatte:
- evne til å kontrollere egne følelser,
- atferdsmessig pålitelighet,
- selvstendighet,
- ansvarsbevissthet.

Til § 14-4. Periodiske undersøkelser

Første ledd:

Bestemmelsen skal forstås slik at når aldersgrense 41 år passeres mellom to periodiske helseundersøkelser, skal neste undersøkelse foretas fem år etter forrige undersøkelse, men ikke senere enn tre år etter fylte 41 år. Når aldersgrense 62 år passeres mellom to periodiske helseundersøkelser, skal neste undersøkelse foretas tre år etter forrige undersøkelse, men ikke senere enn ett år etter fylte 62 år.

Til § 14-6. Supplerende helseundersøkelse og/eller psykologiske vurderinger

Første ledd:

Eksempelvis vil den generelle bestemmelsen om skikkethet kunne omfatte forhold som gjentatt korttidsfravær eller langtidssykemelding, samt eventuell påvirkning en person kan ha hatt ved å ha vært direkte involvert i en ulykke eller en nestenulykke, der påvirkningen er av en slik art at arbeidsoppgavene ikke kan gjennomføres uten fare for trafikksikkerheten.

Det vises for øvrig til bestemmelsen i jernbaneloven §§ 3a, 3b og 3c som gjelder pliktmessig avhold for førere.

Til § 14-7. Allmenne krav

Bestemmelsen henspeiler på sykdommer som innebærer en fare for trafikksikkerheten, for eksempel:

- hjertesykdom, forhøyet blodtrykk eller annen sykdom med risiko for bevissthetsforstyrrelser,
- diabetes,
- epilepsi eller andre nevrologiske tilstander som kan lede til bevissthetsforstyrrelser,
- svimmelhetssykdommer,
- alvorlige søvnforstyrrelser,
- psykiske lidelser som manifesterer seg med atferdsforstyrrelser eller vrangforestillinger,
- demens eller andre kognitive forstyrrelser som påvirker oppmerksomhet, konsentrasjon, dømmekraft eller hukommelse.

Til § 14-10. Synskrav

Annet ledd bokstav a)

Det stilles krav om at man skal teste synet separat og at man skal se minst 0,8 på ett øye og ikke kan se dårligere enn 0,3 på det dårligste øyet.

Til § 14-9. Hørselskrav

Her bør jernbanevirksomhetene utarbeide en praktisk høreprøve i samarbeid med lege/bedriftshelsetjeneste.

Til § 14-10. Rusmidler mv.

Her bør det rettes særskilt oppmerksomhet mot oppstart og nedtrapping av medikamentell behandling, bytte av medikamenter eller endring av dosering.

Virksomheten bør vurdere om det skal stilles krav til at lege skal undersøke for ulovlige legemidler, narkotiske stoffer og/eller alkohol i de forskriftsfestede helseundersøkelsene.

Nærmere regler om forbud mot alkoholpåvirkning mv. og pliktmessig avhold for visse typer jernbanepersonell følger av jernbaneloven § 3a og § 3b og fråhaldspliktforskrifta.

KAPITTEL 15. AVSLUTIENDE BESTEMMELSER

Til § 15-1. Unntak

Etter denne bestemmelsen kan Statens jernbanetilsyn "gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige grunner tilsier det". Statens jernbanetilsyn vil understreke at det ikke skal være enkelt å få unntak fra krav i forskriften, jf. ordlyden "særlige grunner". Ved avgjørelsenav en søknadom unntak vil det legges vekt på at søker har foretatt en risikoanalyse av den alternative løsningen som velges og at løsningen er innenfor virksomhetens akseptkriterier jf. kapittel 4 i forskriften.

FOR 2009-11-27-1414: FORSKRIFT OM SERTIFISERING AV FØRERE AV TREKKRAFTKJØRETØY PÅ DET NASJONALE JERNBANENETTET (FØRERFORSKRIFTEN)

Hjemmel: Fastsatt av Statens jernbanetilsyn 27. november 2009 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 3d, § 3e, § 3f, § 3g og § 6, jf. forskrift 16. desember 2005 nr. 1490 om lisens, sikkerhetssertifikat og om tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften) § 1-3.
Tilføyd hjemmel: Forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften) § 1-3 ellevte ledd, § 10-1.

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 42g (direktiv 2007/59/EF), nr. 42ga (vedtak 2010/17/EF), nr. 42gb (kommisjonsforordning (EU) nr. 36/2010) og nr. 42gc (vedtak 2011/765/EU).
Endringer: Endret ved forskrifter 13 okt 2011 nr. 1020, 28 okt 2011 nr. 1055, 15 feb 2012 nr. 149, 23 mars 2012 nr. 250, 19 juli 2012 nr. 760.

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1. Virkeområde

Denne forskriften gjelder sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet for en jernbanevirksomhet som har sikkerhetssertifikat eller sikkerhetsgodkjenning.
Forskriften gjelder ikke:

a) førere som utelukkende fører skinne-/veimaskin på anleggsområde eller strekning som er disponert for arbeid
b) førere som utelukkende fører kjøretøy for jernbanevedlikehold på anleggsområde.

§ 2. Definisjoner

Trekkraftkjøretøy: Kjøretøy med trekkraft, herunder lokomotiv, motorvognsett, skinnetraktor.

Skinne-/veimaskin: Kjøretøy som kan kjøre både på vei og skinner.

Det europeiske jernbanebyrå: Det europeiske jernbanebyrå omhandlet i forskrift om gjennomføring av forordning (EF) nr. 881/2004 av 29. april 2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå (ERA) (ERA-forskriften).

Kompetanse: Kunnskaper, ferdigheter og holdninger.

§ 3. Grunnkrav til førersertifisering

Førere skal være skikket og ha nødvendige kvalifikasjoner for å kunne utføre arbeidsoppgaver som er tillagt førere av trekkraftkjøretøy på en selvstendig, ansvarlig og sikker måte. Førere skal inneha et førerbevis og

et sertifikat. Førerbevis og sertifikat skal alltid medbringes under framføring og kunne fremvises Statens jernbanetilsyn på forespørsel.

Hvis en fører fra en tredjestat skal føre trekkraftkjøretøy utelukkende på grensekryssende strekninger av det nasjonale jernbanenettet, kan førerens sertifiseringsdokumenter godkjennes i samsvar med bilaterale avtaler med vedkommende tredjestat.

§ 3a. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 42gb (forordning (EU) nr. 36/2010 av 3. desember 2009 om fellesskapsmodeller for førerbevis, sertifikater, bekreftede kopier av sertifikater og søknadsskjemaer for førerbevis under direktiv 2007/59/EF) gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Tilpasninger til modellen for førerbevis, sertifikat, bekreftet kopi av sertifikat og søknadsskjema for førerbevis fremgår av vedlegg I til forskriften her.

§ 3b. Kommisjonsvedtak 2011/765/EU av 22. november 2011 om kriterier for godkjenning av opplæringssentra for opplæring av førere, om kriterier for godkjenning av sensorer og kriterier for organisering av prøver etter europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

§ 3c. Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2014/89/EU av 14. februar 2014 om et forsøksprosjekt for å gjennomføre forpliktelsene i forvaltningssamarbeidet fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF ved hjelp av informasjonssystemet for det indre marked (IMI) gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg X, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

KAPITTEL 2. FØRERBEVIS

§ 4. Førerbevisets innhold og utforming

Førerbeviset dokumenterer at innehaveren oppfyller minstekravene til fysisk og psykisk helse, grunnutdanning og generell yrkesmessig kompetanse. Førerbeviset skal være i overensstemmelse med kravene i vedlegg I.

§ 5. Utstedelse og gyldighet av førerbevis m.m.

Statens jernbanetilsyn utsteder førerbevis. Førerbeviset skal utstedes så snart som mulig og senest innen en måned etter at søknad med all nødvendig dokumentasjon er mottatt.

Et førerbevis er gyldig i hele EØS. Førere med førerbevis fra annen EØS-stat behøver ikke nytt førerbevis i Norge. Hvis en fører som har et gyldig førerbevis fra en annen EØS-stat søker om å få utstedt førerbevis i Norge må vedkommende oppfylle kravene i forskriften her.

Føreren må ha fylt 20 år for å få utstedt førerbevis.

Et førerbevis er gyldig i 10 år, såfremt føreren oppfyller kravene til periodiske undersøkelser og prøver i § 11 og § 19.

Førerbeviset eies av føreren det utstedes til. Førerbeviset utstedes i ett originaleksemplar. Ved endringer av opplysningene kan innehaveren søke om å få utstedt et oppdatert førerbevis. Ved ødelagt, tapt eller stjålet førerbevis kan innehaveren søke om å få utstedt et duplikat. All annen reproduksjon eller duplisering av førerbeviset er forbudt. Ved opphør av et ansettelsesforhold skal førerbeviset fortsatt være gyldig, forutsatt at vilkårene i § 11 og § 19 er oppfylt.

KAPITTEL 3. SERTIFIKAT

§ 6. Sertifikatets innhold og utforming

Et sertifikat angir den infrastrukturen innehaveren er godkjent av jernbanevirksomheten for å føre trekkraftkjøretøy på og det rullende materiellet som innehaveren er godkjent av jernbanevirksomheten for å kjøre. Sertifikatet er bare gyldig på den infrastrukturen og for det rullende materiellet som er angitt. Når føreren har fått ytterligere godkjenninger knyttet til infrastruktur eller rullende materiell skal sertifikatet oppdateres for at disse godkjenningene skal være gyldige. Alle sertifikatene skal oppfylle kravene i vedlegg I.

Sertifikatet godkjenner føring av trekkraftkjøretøy i en eller flere av følgende kategorier:

a) Kategori A: Skifting.
b) Kategori B: Kjøring av tog.

§ 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, suspendering 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.

§ 8. Unntak fra kravet til å inneha sertifikat

Det er ikke krav til å inneha sertifikat for en bestemt infrastruktur:

a) Når forstyrrelser av jernbanedriften eller vedlikehold nødvendiggjør avvik for tog etter nærmere angivelse av infrastrukturforvalter,

b) for unntaksvise engangstjenester som benytter historiske tog,

c) for unntaksvise engangstjenester for frakt av gods, forutsatt at infrastrukturforvalter samtykker,

d) for levering eller demonstrasjon av et nytt rullende materiell,

e) for opplæring av og prøver for førere.

En annen fører som innehar et gyldig sertifikat for vedkommende infrastruktur, og som kan kommunisere med den som fører trekkraftkjøretøyet, må likevel være med under framføringen. Avgjørelsen av om unntaksmuligheten etter første ledd skal benyttes, skal være opp til jernbaneforetaket og kan ikke pålegges av infrastrukturforvalter eller Statens jernbanetilsyn. Infrastrukturforvalter skal på forhånd underrettes om bruk av en ekstra fører som påkrevd.

KAPITTEL 4. HELSEKRAV OG HELSEUNDERSØKELSER M.M.

§ 9. Krav om medisinsk og yrkespsykologisk skikkethet

Førere skal være medisinsk og yrkespsykologisk skikket i henhold til vedlegg II punkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 og 1.5 for å kunne føre trekkraftkjøretøy på en sikker måte.

§ 10. Krav om undersøkelse av medisinsk og yrkespsykologisk skikkethet

Det skal foretas en undersøkelse av søkerens medisinske skikkethet. Denne undersøkelsen skal minst omfatte elementene i vedlegg II punkt 2.1. Undersøkelsen skal utføres av, eller under tilsyn av, en lege godkjent i samsvar med kapittel 6.

Det skal foretas en undersøkelse av søkerens yrkespsykologiske skikkethet. Denne undersøkelsen skal minst omfatte elementene i vedlegg II punkt 2.2. Undersøkelsen skal utføres av, eller under tilsyn av, en psykolog eller lege godkjent i samsvar med kapittel 6. Slik undersøkelse skal også gjennomføres ved fornyelse av førerbevis etter § 5 fjerde ledd.

§ 11. Krav om periodisk undersøkelse av medisinsk skikkethet

For at et førerbevis fortsatt skal være gyldig, skal det foretas periodiske undersøkelser av førerens medisinske skikkethet. De periodiske undersøkelsene skal minst omfatte elementene i vedlegg II punkt 3.1. Undersøkelsene skal utføres av, eller skje under tilsyn av, en lege som er godkjent i samsvar med kapittel 6.

Periodiske undersøkelser skal foretas minst hvert tredje år fram til fylte 55 år, og deretter hvert år. I tillegg skal en godkjent lege øke hyppigheten av undersøkelser dersom den medisinske skikketheten til en fører tilsier dette.

Når en periodisk undersøkelse er gjennomført, skal den ansvarlige legen umiddelbart underrette Statens jernbanetilsyn om resultatet av undersøkelsen på attest etter § 13.

§ 12. Krav om tilleggsundersøkelser av medisinsk og yrkespsykologisk skikkethet

Uten at det berører § 11 skal jernbanevirksomheten påse at det foretas en egnet undersøkelse av førerens skikkethet etter § 9 når:

a) det er grunn til å tvile på at føreren oppfyller kravene i § 9,
b) føreren har vært involvert i en arbeidsulykke,
c) føreren har hatt fraværsperiode etter en jernbaneulykke eller alvorlig jernbanehendelse som har medført personskade eller fare for personskade, eller
d) føreren er tatt ut av tjeneste av sikkerhetsgrunner.

Undersøkelsen skal utføres av, eller skje under tilsyn av, en lege eller psykolog som er godkjent i samsvar med kapittel 6.

Godkjent lege eller psykolog kan bestemme at det skal gjennomføres en egnet legeundersøkelse i tillegg til undersøkelsen i første ledd, særlig etter sykefravær på minst 30 dager.

Når en tilleggsundersøkelse etter første eller tredje ledd er gjennomført, skal den ansvarlige legen eller psykologen umiddelbart underrette Statens jernbanetilsyn om resultatet av undersøkelsen på attest etter § 13.

§ 13. Attest

Føreren skal dokumentere at kravene til medisinsk og yrkespsykologisk skikkethet er oppfylt ved å fremlegge attest fra lege eller psykolog som er godkjent i samsvar med § 22. Attest skal utstedes på skjema fastsatt av Statens jernbanetilsyn.

§ 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.

§ 15. Jernbanevirksomhetenes tilsyn med egne førere

Jernbanevirksomheten skal påse at førere ikke er under påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel som med sannsynlighet kan virke inn på deres konsentrasjon, oppmerksomhet eller atferd mens de er i tjeneste.

KAPITTEL 5. OPPLÆRING OG PRØVER

§ 16. Krav til opplæringsmetode

Det skal være en god balanse mellom teoretisk og praktisk opplæring. Dataassistert opplæring kan benyttes for individuell læring av driftsregler, signaleringssituasjoner osv.

§ 17. Krav til opplæring og prøving for førerbevis

Opplæringen til førerbevis må minst omfatte målene i vedlegg IV.

Etter opplæringen skal kandidatene bestå en prøve som viser deres generelle yrkeskompetanse. Opplæring og prøver skal gjennomføres i samsvar med kravene som følger av § 3b.

For førere som er borgere i en EØS-stat, og som har fått sitt opplæringssertifikat i en tredjestat, gjelder prinsippene for godkjenning av yrkeskvalifikasjoner i direktiv 2005/36/EF.

§ 18. Krav til opplæring og prøving for sertifikat

Opplæringen for sertifikat må minst omfatte målene i vedlegg V og VI.

Etter opplæringen skal førerne bestå en prøve som viser deres spesifikke yrkeskompetanse. Der det er relevant, skal føreren også prøves i språkkravene i vedlegg VI. Opplæring og prøver skal gjennomføres i samsvar med kravene som følger av § 3b.

§ 18a. Krav om opplæring i sikkerhetsstyringssystem

Jernbanevirksomheter skal gi førere opplæring i sitt sikkerhetsstyringssystem.

§ 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.

§ 20. Sensorer

Prøver i forbindelse med opplæring etter § 17 og § 18 skal overvåkes og evalueres av sensorer godkjent i samsvar

med kravene som følger av § 3b.

Opplæringssentre og Statens jernbanetilsyn kan godkjenne sensorer.

KAPITTEL 6. GODKJENNING AV OPPLÆRINGSSENTRE M.M.

§ 21. Godkjenning som opplæringssenter til førerbevis

Opplæringssentre som skal gi opplæring til førerbevis etter § 17, skal være godkjent som fagskole etter lov 20. juni 2003 nr. 56 om fagskoleutdanning (fagskoleloven). Kravene til opplæringssentre følger av § 3b.

§ 21a. Godkjenning som opplæringssenter til sertifikat

Alle som skal gi opplæring til sertifikat etter § 18, skal være godkjent som opplæringssenter. Kravene til opplæringssentre følger av § 3b.

Opplæringssentre kan være

a) fagskoler etter § 21

b) opplæringssentre med godkjenning fra Statens jernbanetilsyn

c) jernbanevirksomheter som lærer opp tilknyttede førere og har godkjenning gjennom sikkerhetssertifikat eller sikkerhetsgodkjenning

d) jernbanevirksomheter med godkjenning fra Statens jernbanetilsyn for å lære opp andre enn tilknyttede førere.

Alle som gir opplæring knyttet til vedlegg VI, må være godkjent som opplæringssenter i Norge.

§ 22. Leger og psykologer

Helseundersøkelser etter forskriften her kan bare gjennomføres av eller under oppsyn av autoriserte leger som i tillegg er godkjent av Statens jernbanetilsyn.

Yrkespsykologiske undersøkelser etter forskriften her kan bare gjennomføres av eller under oppsyn av leger som nevnt i første ledd eller autoriserte psykologer som i tillegg er godkjent av Statens jernbanetilsyn.

For å bli godkjent kreves det at legen eller psykologen har gjennomgått opplæring godkjent av Statens jernbanetilsyn.

Godkjenning gis for en periode på maksimalt fem år. For å fornye godkjenningen må vedkommende lege eller psykolog ha gjennomført eller hatt oppsyn med minst ti undersøkelser årlig. Videre må vedkommende lege eller psykolog ha gjennomført etterutdanning godkjent av Statens jernbanetilsyn.

§ 23. Tilbakekall av godkjenning

Godkjenning etter dette kapitlet kan tilbakekalles hvis vilkårene for godkjenning ikke lenger er oppfylt.

KAPITTEL 7. REGISTRE

§ 24. Register over opplæringssentre m.m.

Statens jernbanetilsyn skal føre et offentlig register over opplæringssentre og personer med godkjenning etter kapittel 5 og 6.

§ 25. Førerbevisregister

Statens jernbanetilsyn skal føre et oppdatert register over alle førerbevis. Registeret skal inneholde de opplysningene som fremgår av vedlegg VII. Opplysningene skal være tilgjengelige ved hjelp av det nasjonale nummeret som skal tildeles hver fører.

Statens jernbanetilsyn skal etter en begrunnet anmodning gi informasjon om status for slike førerbevis til vedkommende myndigheter i de andre EØS-statene, til Det europeiske jernbanebyrået eller til arbeidsgivere for førere.
Førere har rett til innsyn i opplysninger som gjelder dem selv og som er lagret i førerbevisregisteret, og skal på anmodning få en kopi av disse opplysningene.

§ 26. 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.

KAPITTEL 8. HÅNDHEVING

§ 27. Tilsyn og kontroll

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med at førere, jernbanevirksomheter, leger, psykologer, sensorer og opplæringssentre overholder bestemmelsene i denne forskriften. Enhver plikter å gi Statens jernbanetilsyn de opplysninger det krever for å utføre sine oppgaver, samt for samme formål å gi tilsynsmyndigheten adgang til anlegg, herunder lokaler, utstyr og annet materiell knyttet til jernbanevirksomheten.

Hvis Statens jernbanetilsyn anser at en bestemt fører utgjør en alvorlig trussel for sikkerheten ved jernbanen, skal Statens jernbanetilsyn umiddelbart treffe de nødvendige tiltak, herunder stanse trekkraftkjøretøyet og forby føreren å føre trekkraftkjøretøy så lenge det er nødvendig. Statens jernbanetilsyn skal underrette EFTAs overvåkingsorgan og andre vedkommende myndigheter om slike beslutninger.

Førere som kjører tog eller skift uten å inneha førerbevis eller som ikke er sertifisert for vedkommende materiell eller strekning skal nektes videre kjøring. Statens jernbanetilsyn kan inndra førerbeviset på stedet. § 29 første ledd gjelder tilsvarende.

En uavhengig vurdering av fremgangsmåtene for tilegning og vurdering av yrkesmessig kompetanse, samt av systemet for utstedelse av førerbeviser, skal utføres hvert femte år. Dette kravet gjelder ikke jernbaneforetak med sikkerhetssertifikat eller infrastrukturforvalter med sikkerhetsgodkjenning. Vurderingen skal utføres av kvalifiserte personer som ikke selv er involvert i de berørte virksomhetene.

§ 28. Tilbakekall av førerbevis

Hvis en fører ikke lenger oppfyller ett eller flere vilkår for å inneha førerbevis, skal Statens jernbanetilsyn kalle tilbake førerbeviset midlertidig eller permanent. Føreren og jernbanevirksomheten som vedkommende fører er tilknyttet skal underrettes om vedtaket umiddelbart.

Vedkommende myndighet i en annen EØS-stat kan anmode Statens jernbanetilsyn om å gjennomføre nærmere undersøkelser eller kalle tilbake førerbeviset der en fører med førerbevis utstedt i Norge ikke lenger oppfyller ett eller flere vilkår for å inneha førerbevis. Statens jernbanetilsyn skal se nærmere på anmodningen innen fire uker og underrette den andre myndigheten, EFTAs overvåkingsorgan og andre vedkommende myndigheter om sin beslutning.

For førerbevis utstedt i en annen EØS-stat, skal Statens jernbanetilsyn henvende seg til vedkommende myndighet og gi en begrunnet anmodning om at det enten utføres en ytterligere inspeksjon eller at førerbeviset blir suspendert. Statens jernbanetilsyn skal underrette EFTAs overvåkingsorgan og andre vedkommende myndigheter om sin anmodning. Statens jernbanetilsyn kan forby førere å framføre trekkraftkjøretøy i Norge i påvente av en meddelelse om utstedende myndighets beslutning.

Hvis Statens jernbanetilsyn finner at en beslutning etter tredje ledd ikke er i overensstemmelse med de relevante kriteriene, skal prosedyren angitt i direktiv 2007/59/EF artikkel 29 nummer 5 få anvendelse. I påvente av en endelig avgjørelse kan et ilagt forbud mot å framføre trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet opprettholdes.

§ 29. Tilbakekall av sertifikat

Jernbanevirksomhet som har utstedt sertifikat til en fører kan kalle tilbake sertifikatet hvis føreren ikke oppfyller kriteriene for å inneha sertifikat.

Hvis Statens jernbanetilsyn finner at en fører ikke lenger oppfyller ett eller flere nødvendige vilkår for å in-

neha sertifikat, skal Statens jernbanetilsyn henvende seg til utstederen av sertifikatet og anmode om at en ytterligere inspeksjon blir utført eller at sertifikatet blir kalt tilbake midlertidig eller permanent. Utstederen av sertifikatet skal treffe egnede tiltak og rapportere tilbake til Statens jernbanetilsyn innen fire uker. Statens jernbanetilsyn kan forby førere å føre trekkraftkjøretøy i påvente av rapporten, og skal underrette EFTAs overvåkingsorgan og andre vedkommende myndigheter om dette.

Vedkommende myndighet i en annen EØS-stat kan anmode en jernbanevirksomhet i Norge som har utstedt et sertifikat om at en ytterligere inspeksjon blir utført eller at sertifikatet blir kalt tilbake midlertidig eller permanent. Jernbanevirksomheten skal se nærmere på anmodningen innen fire uker og underrette den anmodende myndigheten, Statens jernbanetilsyn, EFTAs overvåkingsorgan og andre vedkommende myndigheter om sin beslutning.

KAPITTEL 9. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 30. Myndighet

Statens jernbanetilsyn kan i særlige tilfeller gjøre unntak fra forskriften når dette ikke er i strid med internasjonale avtaler Norge har inngått.

Statens jernbanetilsyn behandler klager i tilfelle uenighet om beslutninger angående utstedelse, oppdatering, suspendering eller tilbakekalling av sertifikater mellom jernbanevirksomheten og den involverte føreren. Både føreren og jernbanevirksomheten kan bringe en slik sak inn for Statens jernbanetilsyn.

Nasjonalt organ for kvalitet i utdanningen (NOKUT) godkjenner de enkelte fagskoleutdanningene ved opplæringssentre etter § 21 første ledd.

§ 31. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft straks.

Registrene nevnt i § 25 og § 26 skal opprettes innen og tas i bruk fra 29. oktober 2011.

§ 32. Overgangsordninger

Utenlandske førere må inneha førerbevis og sertifikat ved framføring av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet senest innen de fristene som er angitt i direktiv 2007/59/EF artikkel 37. Inntil da skal de kunne fremvise gyldig autorisasjonsbevis.

§ 33. Ivaretakelse 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.

§ 34. Endringer i andre forskrifter

Forskrift 18. desember 2002 nr. 1678 om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (helsekravforskriften) endres som følger: – – –

Forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften) endres som følger: – – –

VEDLEGG I. KRAV TIL UTFORMING AV FØRERBEVIS OG SERTIFIKATER MV.

1. Førerbevis
   Førerbeviset skal være i henhold til vedlegg I til forordning (EU) nr. 36/2010 av 3. desember 2009 om fellesskapsmodeller for førerbevis, sertifikater, bekreftede kopier av sertifikater og søknadsskjemaer for førerbevis under direktiv 2007/59/EF, med følgende tilpasninger:
   - « N: Norge » skal legges til i listen i nr. 3 bokstav c) mellom MA: Malta og NL: Nederland
   - I nr. 3 syvende ledd skal det vises til « EØS-modell » på norsk og nynorsk, og ordene « førerbevis » på språkene til de øvrige avtalepartene. I oversikten skal det tas inn på egnet sted « Norsk: Førerbevis ».
   - I nr. 6 skal « EF-modell » erstattes med « EØS-modell », og istedenfor EU-flagget med medlemsstatens nasjonalitetsbokstaver skal bokstaven N være trykket i svart omgitt av en svart ellipse.
2. Sertifikat
   Sertifikatet skal være i henhold til vedlegg II til forordning (EU) nr. 36/2010 av 3. desember 2009 om fellesskapsmodeller for førerbevis, sertifikater, bekreftede kopier av sertifikater og søknadsskjemaer for førerbevis under direktiv 2007/59/EF, med følgende tilpasning:
   - ordene « Fellesskapsmodell » eller tilsvarende erstattes med « EØS-modell », og istedenfor EU-flagget med medlemsstatens nasjonalitetsbokstaver skal bokstaven N være trykket i svart omgitt av en svart ellipse.
3. Bekreftet kopi av sertifikat
   Bekreftet kopi av sertifikatet skal være i henhold til vedlegg III til forordning (EU) nr. 36/2010 av 3. desember 2009 om fellesskapsmodeller for førerbevis, sertifikater, bekreftede kopier av sertifikater og søknadsskjemaer for førerbevis under direktiv 2007/59/EF, med følgende tilpasning:
   - ordene « Fellesskapsmodell » eller tilsvarende erstattes med « EØS-modell », og istedenfor EU-flagget med medlemsstatens nasjonalitetsbokstaver skal bokstaven N være trykket i svart omgitt av en svart ellipse.
4. Søknadsskjema for førerbevis

Søknadsskjema for førerbevis bør utformes i henhold til vedlegg IV til forordning (EU) nr. 36/2010 av 3. desember 2009 om fellesskapsmodeller for førerbevis, sertifikater, bekreftede kopier av sertifikater og søknadsskjemaer for førerbevis under direktiv 2007/59/EF, med følgende tilpasning:

» ordene « Fellesskapsmodell » eller tilsvarende erstattes med « EØS-modell », og istedenfor EU-flagget med medlemsstatens nasjonalitetsbokstaver skal bokstaven N være trykket i svart omgitt av en svart ellipse.

VEDLEGG II. KRAV TIL HELSE OG HELSEUNDERSØKELSER MV.

1. Generelle krav

1.1. Førere skal ikke ha noen helseproblemer eller ta medisiner, legemidler eller stoffer som kan forårsake

- plutselig bevissthetstap,
- en reduksjon i oppmerksomhet eller konsentrasjon,
- plutselig tap av arbeidsevne,
- tap av balanse eller koordineringsevne,
- betydelig begrensning av mobilitet.

1.2. Krav til syn

Førere skal ha syn som tilfredsstiller følgende krav:

- Synsevne på avstand (visus) med eller uten korreksjon: 1,0; minst 0,5 for dårligste øye.
- Største korreksjon: Langsynthet +5/nærsynthet -8. Godkjent lege kan tillate avvik fra dette i unntakstilfeller og etter uttalelse fra en øyelege.
- Syn på kort og mellomlang avstand: Tilstrekkelig, enten med eller uten korreksjon.
- Syn på begge øyne: Dette er ikke påkrevd når føreren har mistet det binokulære synet etter å ha begynt som fører og føreren har fyllestgjørende tilpasning og tilstrekkelig kompenseringserfaring.
- Synsfelt: Fullstendig (ingen synsfeltutfall).
- Binokulært synsfelt: Effektivt (ingen synsfeltutfall).
- Fargesyn: Normalt.
- Gjenkjenning av fargesignaler: Prøvingen skal være basert på gjenkjenning av enkeltfarger og ikke på relative forskjeller.
- Kontrastfølsomhet: God.
- Ingen progressive øyesykdommer.
- Evne til å motstå blending.

For øvrig gjelder følgende:

- Kontaktlinser og briller er tillatt når disse jevnlig kontrolleres av en øyelege eller optiker.
- Fargede kontaktlinser og fotokromatiske linser er ikke tillatt. Linser med UV-filter er tillatt.
- Øyenimplantater, keratotomi og keratektomi er bare tillatt på betingelse av at dette blir kontrollert årlig eller med jevne mellomrom fastsatt av legen.

1.3. Krav til hørsel og tale

Førere skal ha hørsel som er god nok til å gjennomføre en telefonsamtale og til å kunne høre varselsignaler og radiomeldinger. Tilstrekkelig hørsel skal være bekreftet med et audiogram.

Følgende gjelder som retningslinjer:

- Hørselssvikten må ikke være større enn 40 dB ved 500 og 1000 Hz.
- Hørselssvikten må ikke være større enn 45 dB ved 2000 Hz for det øret der hørsel ved luftledning er dårligst.
- Det må ikke være uregelmessigheter i det vestibulære system.
- Bruk av høreapparat er tillatt i særlige tilfeller.
- Førere skal ikke ha noen kroniske taleforstyrrelser.

1.4. Graviditet

Fører som er gravid må ikke ha dårlig toleranse eller en patologisk tilstand som følge av graviditeten.

1.5. Krav til yrkespsykologisk skikkethet

Førere skal ikke ha noen yrkespsykologiske mangler som vil kunne virke inn på en sikker utførelse av førerens arbeidsoppgaver, særlig når det gjelder driftsmessig egnethet eller relevant personlighetsfaktor.

2. Minstekrav til undersøkelser ved utstedelse av førerbevis

2.1. Undersøkelse av medisinsk skikkethet

Undersøkelse av medisinsk skikkethet skal minst omfatte:

- en generell legeundersøkelse,
- undersøkelse av sensoriske funksjoner (syn, hørsel, fargeoppfattelse). Fargesyn skal kontrolleres ved bruk av en godkjent prøve, som for eksempel Ishihara, samt en annen godkjent prøve dersom dette er nødvendig,
- blod- eller urinprøver. Slike prøver skal foretas i den utstrekning det er nødvendig for å bedømme søkerens medisinske skikkethet, blant annet tester for sukkersyke (diabetes) og tester for psykotrope stoffer som ulovlige legemidler eller psykotrop medisinering og misbruk av alkohol,
- et elektrokardiogram (EKG) ved hvile,
- kognitive prøver: oppmerksomhet og konsentrasjon, hukommelse, oppfatningsevne og dømmekraft,
- undersøkelse av kommunikasjonsevne,
- undersøkelse av psykomotorikk: reaksjonstid, koordinering av håndbevegelser.

2.2. Undersøkelse av yrkespsykologisk skikkethet

De yrkespsykologiske undersøkelsene er ment å være til hjelp ved ansettelse og ledelse av personale.

Innholdet i den yrkespsykologiske undersøkelsen skal fastsettes slik at den avdekker om føreren har noen yrkespsykologiske mangler som vil kunne virke inn på en sikker utøvelse av førerens arbeidsoppgaver, særlig når det gjelder driftsmessig egnethet eller relevant personlighetsfaktor.

3. Minstekrav til periodiske undersøkelser av medisinsk skikkethet

3.1 Periodisk undersøkelse av medisinsk skikkethet

De periodiske undersøkelsene skal minst omfatte:

- en generell legeundersøkelse,
- en undersøkelse av sensoriske funksjoner (syn, hørsel, fargeoppfattelse),
- blod- eller urinprøver for å oppdage sukkersyke og andre forhold som indikeres av den kliniske undersøkelsen, herunder prøvinger for narkotika.

I tillegg kreves det også EKG ved hvile for førere over 40 år.

VEDLEGG III. (OPPHEVET)

Opphevet ved forskrift 19 juli 2012 nr. 760.

VEDLEGG IV. GENERELL YRKESMESSIG KOMPETANSE OG KRAV VEDRØRENDE FØRERBEVISET

Den generelle opplæringen har følgende mål:

- Tilegnelse av kunnskaper og framgangsmåter vedrørende jernbaneteknologi, herunder sikkerhetsprinsipper og filosofien bak driftsbestemmelser/trafikkregler,
- tilegnelse av kunnskap og framgangsmåter vedrørende risiko knyttet til jernbanedrift og de ulike metodene som benyttes til å kontrollere slik risiko,
- tilegnelse av kunnskap og framgangsmåter vedrørende de prinsipper som styrer en eller flere driftsformer,
- tilegnelse av kunnskap og framgangsmåter vedrørende tog, togsammensetting og tekniske krav når det gjelder trekkraftkjøretøy, godsvogner, personvogner og annet rullende materiell.

Førere må særlig kunne

- forstå de særlige kravene for arbeidet i yrket som fører, betydningen av dette og de yrkesmessige og personlige kravene ved dette (lange arbeidsperioder, være borte fra hjemmet osv.),
- anvende sikkerhetsregler for personalet,
- identifisere rullende materiell,
- kjenne og anvende en arbeidsmetode på en presis måte,
- identifisere referanse- og bruksdokumenter (førers regelbok, strekningsbok, ruter, feilsøkingshåndbok osv.),
- lære seg atferd som er forenlig med sikkerhetskritiske ansvarsområder,
- identifisere de framgangsmåter som anvendes ved ulykker med personskade,
- skille mellom de ulike farer som generelt kan forekomme i jernbanedrift,

- kjenne prinsippene som styrer trafikksikkerhet,
- anvende de grunnleggende prinsippene innen elektroteknikk.

VEDLEGG V. YRKESMESSIG KOMPETANSE OM RULLENDE MATERIELL OG KRAV VEDRØRENDE SERTIFIKATET

Etter å ha fullført den særlige opplæringen for rullende materiell, må førere kunne følgende:

1. Prøvinger og kontroller før avgang

Førere må kunne:

- skaffe den dokumentasjonen og det utstyr som er nødvendig,
- kontrollere trekkraftkjøretøyets kapasitet,
- kontrollere de opplysningene som er ført inn i dokumentene om bord,
- påse, ved å utføre de angitte kontroller og prøvinger, at trekkraftkjøretøyet er i stand til å gi nødvendig trekkraft, og at sikkerhetsutstyret virker,
- kontrollere tilgjengeligheten av og funksjonaliteten til det foreskrevne verne- og sikkerhetsutstyret ved overtakelse av et trekkraftkjøretøy eller ved starten av en tur,
- utføre alle rutinemessige forebyggende vedlikeholdsoperasjoner.

2. Kunnskap om rullende materiell

For å kunne føre et trekkraftkjøretøy må førere være kjent med de betjeningshendler og indikatorer de har til disposisjon, særlig slike som gjelder:

- trekkraft,
- bremsing,
- trafikksikkerhetstilknyttede elementer.

For å kunne oppdage og lokalisere uregelmessigheter i rullende materiell, rapportere disse og avgjøre hva som kreves for å reparere disse, og i visse tilfeller å kunne treffe praktiske tiltak, må førere være kjent med:

- mekaniske strukturer,
- fjærings- og sammenkoblingsutstyr,
- hjul og boggier,
- sikkerhetsutstyr,
- drivstofftanker, drivstofftilførselssystem, eksosanlegg,
- betydningen av merker inne i og utenpå det rullende materiellet, særlig de symboler som benyttes for transport av farlige gods,
- ferdregistreringssystemer,
- elektriske systemer og trykkluftsystemer,
- systemer for strømavtaking og høyspenningssystemer,
- kommunikasjonsutstyr (togradio osv.),
- organisering av turer,

- de hoveddelene det rullende materiellet består av, deres formål samt de innretninger som er spesifikke for vogner, særlig nødbremseinnretninger (Systemet for å stanse toget ved utlufting av hovedledningen.),
- bremsesystem,
- de deler som er spesifikke for motorvogner,
- motorer og transmisjon.

3. Prøving av bremsene

Førere må kunne:

- før avgang kontrollere og beregne at togets bremsekraft tilsvarer den bremsekraften som kreves for linjen, slik det er angitt i togets dokumenter,
- kontrollere funksjonen til de ulike bestanddelene av bremsesystemet for trekkraftkjøretøyet og eventuelt for hele toget, før avgang, ved oppstart og underveis.

4. Kjøremåte og togets høyeste hastighet i forhold til linjens egenskaper

Førere må kunne

- merke seg informasjon de har fått før avgang,
- avgjøre type kjøring og fartsgrense for toget på grunnlag av variabler som fartsbegrensninger, værforhold eller signaleringsendringer.

5. Føring av toget på en måte som ikke skader installasjoner eller kjøretøyer

Førere må kunne

- benytte alle tilgjengelige kontrollsystemer i samsvar med gjeldende regler,
- starte toget under hensyn til adhesjons- og kraftbegrensninger,
- anvende bremsene for å minske farten og stanse, idet det tas hensyn til det rullende materiellet og installasjonene.

6. Uregelmessigheter

Førere må

- kunne være oppmerksomme med hensyn til uvanlige hendelser under framføring av toget,
- kunne inspisere toget og identifisere tegn på uregelmessigheter, skille mellom disse, treffe tiltak i samsvar med deres relative betydning og forsøke å avhjelpe dem, men alltid slik at sikkerheten til jernbanetrafikken og til personer blir prioritert,
- kjenne til tilgjengelige midler for vern og kommunikasjon.

7. Driftshendelser og ulykker, brann og personulykker

Førere må

- kunne treffe tiltak for å beskytte toget og tilkalle assistanse i tilfelle av en ulykke som involverer personer om bord i toget,
- kunne slå fast om toget transporterer farlig gods og identifisere dette på grunnlag av togets dokumenter og vognlister,

- kjenne framgangsmåtene for evakuering av et tog i nødsfall.

8. Vilkår for å fortsette kjøringen etter en hendelse som involverer rullende materiell

Etter en hendelse må førere kunne vurdere om kjøretøyet kan fortsette å kjøre og under hvilke vilkår dette kan skje, for å underrette infrastrukturforvaltningen om disse vilkårene så snart som mulig.

Førere må kunne avgjøre om en sakkyndig evaluering er nødvendig før toget kan fortsette.

9. Blokkering av toget

Førere må kunne treffe tiltak for å sikre at toget, eller deler av toget, ikke starter eller beveger seg uventet, selv under de mest vanskelige forhold.

Videre må førere ha kunnskap om tiltak som kan stanse et tog eller deler av et tog dersom dette uventet har begynt å bevege seg.

VEDLEGG VI. YRKESMESSIG KOMPETANSE OM INFRASTRUKTUR OG KRAV VEDRØRENDE SERTIFIKATET

Infrastrukturkompetanse

1. Prøving av bremsene

Førere må før avgang kunne kontrollere og beregne at togets bremsekraft tilsvarer den bremsekraften som kreves for linjen, slik det er angitt i togets dokumenter.

2. Type drift og høyeste hastighet for toget i forhold til linjens egenskaper

Førere må kunne merke seg informasjon de har fått, som fartsgrenser eller eventuelle signaleringsendringer, avgjøre typen kjøring og fartsgrense for toget på grunnlag av linjens egenskaper.

3. Kunnskap om linjen

Førere må kunne forvente problemer og reagere på egnet måte med hensyn til sikkerhet og andre aspekter, som punktlighet og økonomiske aspekter. De må derfor ha grundig kunnskap om jernbanelinjene og installasjoner på deres rute og om eventuelle avtalte alternative ruter.
Følgende spørsmål er viktige:

- driftsmessige forhold (sporendringer, enkeltsporet drift osv.),
- utføring av en strekningskontroll og rådføring med relevante dokumenter,
- identifisering av spor som kan benyttes til en gitt type kjøring,
- gjeldende trafikkregler og betydningen av signaleringssystemet,
- driftsformer,
- linjeblokkeringssystem og tilknyttede bestemmelser,
- stasjonsnavn og -plassering, samt avstandsidentifisering av stasjoner, blokkposter mv.,

- overgangssignalering mellom ulike drifts- eller krafttilførselssystemer,
- fartsgrenser for de ulike togkategoriene som føres på linjen,
- topografiske profiler,
- særlige bremseforhold, for eksempel på linjer med sterkt fall,
- særlige driftsmessige trekk, som spesialsignaler, skilting, avgangsforhold osv.

4. Sikkerhetsbestemmelser

Førere må kunne

- starte togene bare etter at alle fastsatte vilkår er oppfylt (rute, signal for avgang, eventuell omstilling av signaler osv.)
- observere signaler ved sporet og i førerhuset, tolke disse umiddelbart og feilfritt og handle i henhold til disse signalene,
- føre toget sikkert og i overensstemmelse med de særlige driftsmetodene som kreves, anvende særlige metoder dersom det foreligger instrukser om dette, midlertidige fartsrestriksjoner, togkjøring i motsatt retning, tillatelse til å passere faresignaler, sporskifte, snuing, kjøring gjennom byggeområder osv.,
- respektere planlagte eller ekstra stopp, og om nødvendig utføre ekstra operasjoner for passasjerer i løpet av disse stoppene som å åpne og lukke dørene.

5. Føre toget

Førere må kunne

- til enhver tid kjenne togets posisjon på linjen,
- anvende bremsene for å minske farten og stanse, idet det tas hensyn til det rullende materiellet og installasjonene,
- tilpasse føringen av toget i samsvar med tidstabellen og andre ordrer som er gitt for å spare energi, idet det tas hensyn til egenskapene til motorvognen, toget, linjen og miljøet.

6. Uregelmessigheter

Førere må

- være oppmerksomme, i den utstrekning togdriften tillater dette, på uvanlige hendelser vedrørende infrastruktur og miljø, som signaler, spor, energitilførsel, jernbaneoverganger, sporets omgivelser, annen trafikk,
- kjenne de særlige avstandene til tydelige hindringer,
- informere infrastrukturforvaltningen så snart som mulig om sted for og art av uregelmessigheter som blir observert, samt forsikre seg om at opplysningene er forstått,
- ta hensyn til infrastrukturen, sikre eller treffe tiltak for å sikre sikkerheten til trafikk og personer der dette er nødvendig.

7. Driftshendelser og ulykker, brann og personulykker

Førere må

- kunne treffe tiltak for å beskytte toget og tilkalle assistanse i tilfelle av en ulykke som involverer personer,
- avgjøre hvor toget skal stanse i tilfelle av brann og om nødvendig legge forholdene til rette for evakuering av passasjerer,
- gi nyttig informasjon om brannen så snart som mulig dersom brannen ikke kan bringes under kontroll av føreren på egenhånd,
- underrette infrastrukturforvaltningen om disse forholdene så snart som mulig,
- vurdere om infrastrukturen tillater at toget fortsetter og under hvilke forhold.

Språklig kompetanse

Førere som skal kommunisere med infrastrukturforvaltningen om kritiske sikkerhetsspørsmål, må inneha språkferdigheter for det språket som angis av vedkommende infrastrukturforvaltning. Førernes språkferdigheter må være slik at de kan kommunisere aktivt og effektivt i rutinesituasjoner, i vanskelig situasjoner og i nødssituasjoner.

Førere må kunne benytte de meldinger og den kommunikasjonsmetode som er angitt i TSI-drift og trafikkstyring. Førere må kunne kommunisere i overensstemmelse med nivå 3 i tabellen nedenfor:

Språk- og kommunikasjonsnivå

Den muntlige kvalifikasjonen i et språk kan deles i fem nivåer:

Nivå Beskrivelse

5. Kan tilpasse måten vedkommende snakker på til alle samtalepartnere,
   - » kan gi uttrykk for en mening,
   - » kan forhandle,
   - » kan overtale,
   - » kan gi råd.
4. Kan takle helt uforutsette situasjoner,
   - » kan gjøre antakelser,
   - » kan uttrykke sin mening.
3. Kan takle praktiske situasjoner som medfører et uforutsett element,
   - » kan beskrive,
   - » kan føre en enkel konversasjon.
2. Kan takle enkle uforutsette situasjoner,
   - » kan stille spørsmål,
   - » kan besvare spørsmål.
1. Kan samtale ved hjelp av memorerte setninger.

VEDLEGG VII. GRUNNLEGGENDE PARAMETRE FOR DET NASJONALE FØRERBEVISREGISTERET

Det nasjonale førerbevisregisteret skal være i henhold til vedlegg I til vedtak 2010/17/EF av 29. oktober 2009 om vedtagelse av grunnleggende parametre for registre over førerbevis og supplerende sertifikater til lokomotivførere, jf. Europaparlament- og rådsdirektiv 2007/59/EF.

VEDLEGG VIII. GRUNNLEGGENDE PARAMETRE FOR VIRKSOMHETENES SERTIFIKATREGISTER

Virksomhetenes sertifikatregister skal være i henhold til vedlegg II til vedtak 2010/17/EF av 29. oktober 2009 om vedtagelse av grunnleggende parametre for registre over førerbevis og supplerende sertifikater til lokomotivførere, jf. Europaparlament- og rådsdirektiv 2007/59/EF.

FOR 2015-07-01-848: FORSKRIFT OM SIKRING PÅ JERNBANE (SIKRINGSFORSKRIFTEN)

Hjemmel: Fastsatt av Statens jernbanetilsyn 1. juli 2015 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven)§ 6a, jf. Samferdselsdepartementets delegeringsvedtak 30. juni 2015.

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1-1. Formål

Formålet med denne forskriften er at jernbanevirksomheten skal arbeide systematisk og proaktivt for å unngå tilsiktede uønskede handlinger og begrense konsekvensene av dem.

§ 1-2. Virkeområde

Forskriften gjelder for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet og for jernbanevirksomheter som driver tunnelbane.

Forskriften gjelder for arbeid rettet mot terror og sabotasje og trussel om dette samt hærverk og tyveri med særlig stort skadepotensiale.

§ 1-3. Definisjoner

I forskriften her forstås med:

a) beredskap: forberedt evne til på kort varsel å kunne øke sikkerhetsnivå, håndtere en uønsket hendelse eller tilstand, eller evne til å gjenopprette tilfredsstillende tilstand etter en uønsket hendelse eller tilstand,

b) jernbanevirksomhet: drift av infrastruktur, trafikkstyring og/eller gods- og/eller persontransport, eller den som driver infrastruktur, trafikkstyring og/eller gods- og/eller persontransport,

c) risiko: uttrykk for forholdet mellom trusselen mot en gitt verdi og denne verdiens sårbarhet overfor den spesifiserte trusselen,

d) risikovurdering: helhetsvurdering basert på verdivurdering (eller konsekvensvurdering), trusselvurdering og sårbarhetsvurdering, med mål om å angi en entitets risiko i en definert sikringsmessig kontekst,

e) sikkerhet: reell eller oppfattet tilstand som innebærer fravær av uønskede hendelser, frykt eller fare,

f) styringssystem for sikring: organisasjon og systemer opprettet av en jernbanevirksomhet med henblikk på håndtering av risiko forbundet med tilsiktede uønskede handlinger,

g) sikring: bruk av sikringstiltak ved håndtering av risiko forbundet med tilsiktede uønskede handlinger,

h) sikringstiltak: tiltak for å redusere risiko forbundet med tilsiktede uønskede handlinger,

i) sårbarhet: manglende evne til å motstå en uønsket hendelse eller opprette ny stabil tilstand dersom en verdi er utsatt for uønsket påvirkning,

j) tilsiktet uønsket handling: uønsket hendelse som forårsakes av en aktør som handler med

hensikt, begrenset til terror og sabotasje og trussel om dette samt hærverk og tyveri med særlig stort skadepotensiale

k) trussel: mulig uønsket handling som kan gi en negativ konsekvens for en entitets sikkerhet,

l) trusselvurdering: beskrivelse av en entitets trusselbilde og en vurdering av trusselaktørenes intensjon og kapasitet,

m) uønsket hendelse: hendelse som kan utsette en verdi for uønsket påvirkning,

n) verdi: ressurs som hvis den blir utsatt for uønsket påvirkning vil medføre en negativ konsekvens for den som eier, forvalter eller drar fordel av ressursen.

KAPITTEL 2. OVERORDNEDE KRAV OM STYRING AV SIKRING

§ 2-1. Overordnet ansvar for sikring

Jernbanevirksomheten har ansvaret for sikker drift.

§ 2-2. Krav om styring av sikring

Jernbanevirksomheten skal utøve styring av sikring i den virksomheten som drives.

Styring av sikring skal utøves på alle nivåer i organisasjonen. Jernbanevirksomheten skal også sikre at styringen utøves i oppgaver som utføres av leverandør.

§ 2-3. Sikringsutvalg for jernbane og tunnelbane

Infrastrukturforvalter skal etablere et sikringsutvalg for jernbane og tunnelbane. Sikringsutvalget er ansvarlig for samordning og evaluering av sikringstiltak ved jernbane og tunnelbane og koordinering av planlegging og gjennomføring av beredskapsøvelser.

Sikringsutvalget skal bestå av representanter fra utvalgte jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet og jernbanevirksomheter som driver tunnelbane. Representantene har plikt til å delta i sikringsutvalget. Politiet har rett til å delta i sikringsutvalget.

KAPITTEL 3. SYSTEM FOR STYRING AV SIKRING

§ 3-1. Krav til styringssystem for sikring

Jernbanevirksomheten skal ha et styringssystem som dekker sikring.

Styringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten, og andre forhold ved denne. Styringssystemet skal videre sikre håndtering av risikoer som følge av tilsiktede uønskede handlinger forbundet med virksomheten.

Styringssystemet skal ta hensyn til alle relevante risikoer som kan oppstå som følge av tilsiktede uønskede handlinger. Styringssystemet 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 styringssystemet sikres.

Jernbanevirksomheten skal gjennom avtale stille de samme styrings- og sikringskrav til aktiviteter utført av leverandører, som til aktiviteter utført av egen virksomhet.

Infrastrukturforvalters styringssystem skal ta hensyn til virkningene av annen virksomhet, og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle jernbanevirksomheter å drive sikringsarbeid i samsvar med krav i jernbanelovgivningen.

§ 3-2. Dokumentasjon

Styringssystemet for sikring 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 styringssystemet 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 styringssystemet.

§ 3-3. Informasjon

Jernbanevirksomheten skal sikre at personell får nødvendig og korrekt informasjon for å utføre sine arbeidsoppgaver. Informasjon som det er nødvendig å skjerme, skal være identifisert og underlagt nødvendig kontroll.

§ 3-4. Taushetsplikt

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for den som driver jernbanevirksomhet, for tilsynsmyndigheten eller for overordnet myndighet, har taushetsplikt om det vedkommende får vite om informasjon jernbanevirksomheten har funnet det nødvendig å skjerme etter § 3-3. Det samme gjelder informasjon vedkommende får vite om i tjenesten eller arbeidet som det er nødvendig å skjerme etter § 3-3.

Taushetsplikten etter første ledd er ikke til hinder for at slik informasjon gis til andre når det er nødvendig for å oppfylle forskriftens formål.

Hvis informasjon gis med hjemmel i annet ledd, til noen som ikke selv har like streng eller tilsvarende taushetsplikt etter annen lov, gjelder taushetsplikten etter første ledd tilsvarende for den som får informasjonen. Den som gir informasjonen skal samtidig gjøre oppmerksom på dette, og kan kreve skriftlig erklæring om at den som får informasjonen kjenner og vil overholde taushetsplikten. Informasjonen kan bare brukes til det formål som begrunnet at den ble gitt.

Taushetsplikten gjelder også etter at vedkommende har avsluttet arbeidet eller oppdraget.

§ 3-5. Prosedyrer m.m.

Jernbanevirksomheten skal utarbeide prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle forhold av betydning for sikring, herunder behandling av trusselvurderinger.

KAPITTEL 4. LEDELSENS ANSVAR

§ 4-1. Ledelsens ansvar

Den øverste ledelsen har ansvaret for at styringssystemet for sikring er vedtatt, dokumentert og etterlevd. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at styringssystemet kontinuerlig forbedres.

§ 4-2. 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 sikring er identifisert. Videre har den øverste ledelsen ansvaret for at ansvar og myndighet knyttet til arbeidsoppgavene er klart beskrevet.

§ 4-3. Beredskap

Den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten har beredskap for nødssituasjoner som følge av tilsiktede uønskede handlinger. Beredskapen skal være dimensjonert på grunnlag av resultatene fra beredskapsanalyser og trusselvurderinger og være beskrevet i beredskapsplaner.

Jernbanevirksomheten skal sikre at nødvendige tiltak blir satt i verk raskest mulig slik at faresituasjoner ikke utvikler seg til ulykkessituasjoner 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 krisesituasjoner 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 relevante jernbanevirksomheter er koordinert.

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

§ 4-4. Ledelsens gjennomgåelse

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

a) endrede forutsetninger,
b) nye og oppdaterte risikovurderinger,
c) avvik og oppfølging av disse,
d) resultater og gjennomføring av tiltak etter interne revisjoner og revisjoner av leverandører, samt vurdering av samsvar med lovgivningens krav og interne krav,
e) analyser av tilsiktede uønskede handlinger og
f) oppfølgingstiltak etter ledelsens tidligere gjennomgåelser.

Ledelsens gjennomgåelse skal avdekke eventuelle behov for endring i handlingsplaner og andre deler av styringssystemet.

KAPITTEL 5. RESSURSSTYRING

§ 5-1. Kompetansekrav

Jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir nødvendig minimumskompetanse for utførelse av alle oppgaver og funksjoner av betydning for sikringsarbeidet. 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 nødvendig kompetanse for å drive innenfor den risiko jernbanevirksomheten aksepterer.

Dersom oppgavene av betydning for sikringsarbeidet 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 sikring, skal ha tilstrekkelig kompetanse i forhold til oppgavene.

§ 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 sikring 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 sikring som vedkommende skal utføre.

KAPITTEL 6. RISIKOVURDERINGER

§ 6-1. Risikovurderinger

Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre de nødvendige risikovurderinger for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor den risiko jernbanevirksomheten aksepterer. Risikovurderingene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte.

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

Risikovurderinger skal gjennomføres i henhold til anerkjente og hensiktsmessige metoder.

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

§ 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. Jernbanevirksomheten skal gjennomføre nødvendige tiltak for håndtering av risikoer identifisert i risikovurderinger, eventuelt i samarbeid med andre jernbanevirksomheter og/eller tredjeparter.

Ved endringer i forutsetninger eller avgrensninger av risikovurderinger, eller når det foreligger annen ny kunnskap av betydning for vurderingene, skal risikovurderingene oppdateres.

Jernbanevirksomheten skal ha oversikt over utførte risikovurderinger, samt deres gyldighetsstatus, forutsetninger og avgrensninger. Det skal sikres samsvar mellom vurderinger som utfyller eller bygger på hverandre.

Jernbanevirksomheten skal ha sikringstiltak som hindrer eller forsinker uønsket adgang til verdier og som er dimensjonert i forhold til trusselbildet.

Sikringstiltak skal være identifisert, og det skal være kjent for relevant personell hvilke sikringstiltak som er etablert og hvilke funksjoner de skal ivareta. Der det er nødvendig med flere sikringstiltak, skal det være tilstrekkelig uavhengighet mellom dem.

KAPITTEL 7. MÅLING, OPPFØLGING OG FORBEDRING

§ 7-1. Revisjoner

Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av sitt styringssystem for sikring for å kontrollere om det er tilfredsstillende dokumentert og etterlevd og om det tilfredsstiller krav i jernbanelovgivningen.

Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av leverandører for å kontrollere om leverandører overholder krav i eller i medhold av avtaler.

Revisjoner skal gjennomføres i henhold til anerkjent metodikk, vedtatte revisjonsprogrammer og på en måte som ivaretar objektivitet og uavhengighet.

§ 7-2. Oppfølging av uønskede hendelser

Jernbanevirksomheten skal ha system for intern rapportering, registrering, granskning og analyse av uønskede hendelser.

Jernbanevirksomheten skal registrere, undersøke, analysere og følge opp uønskede hendelser. 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.

§ 7-3. Beredskapsøvelser

Jernbanevirksomheten skal regelmessig gjennomføre øvelser for å verifisere at beredskapen fungerer etter sin hensikt.

Jernbanevirksomhetene skal samordne slike øvelser i den grad det er nødvendig.

§ 7-4. Oppfølging av avvik

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

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

KAPITTEL 8. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 8-1. Unntak fra forskriften

Statens jernbanetilsyn kan i det enkelte tilfellet gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige grunner tilsier det.

§ 8-2. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. juli 2015.

KOMMENTARER TIL FORSKRIFT OM SIKRING PÅ JERNBANE (SIKRINGSFORSKRIFTEN)

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

Til § 1-1 Formål

Sikringsbestemmelsene har i utgangspunktet ikke som mål å sikre opprettholdelse av drift.

Til § 1-2. Virkeområde

Terror og trusler om terror er hovedfokusområder i forskriften, men også ødeleggelser med store konsekvenser som følge av hærverk, bevisst sabotasje og utilsiktet skade ved tyveri. Hensikten er ikke å regulere kriminalitet som vold mot passasjerer og personale. Tiltak for å beskytte passasjerene mot annen kriminalitet enn terror og sabotasje og trusler om dette må skje innenfor rammene av andre lover og forskrifter.

Til § 1-3. Definisjoner

Med mindre noe annet er angitt er aktuelle definisjoner i NS 5830:2012 Samfunnssikkerhet. Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger. Terminologi benyttet. Denne standarden inneholder også ytterligere definisjoner som forklarer enkelte av begrepene som inngår i definisjonene i § 1-3.

Siden sikringsforskriften gjelder sikring mot tilsiktede handlinger vil definisjonene kunne avvike fra definisjonene i sikkerhetsstyringsforskriften som gjelder sikkerhet mot utilsiktede handlinger.

Bokstav a: "beredskap"

Tilfredsstillende tilstand er ikke nødvendigvis samme tilstand som før den uønskede hendelsen. "Gjenopprette tilfredsstillende tilstand" innebærer først og fremst å gjenopprette tilfredsstillende sikkerhetsmessig tilstand og ikke nødvendigvis driftsmessig tilstand.

Bokstav j: "tilsiktet uønsket handling":

Definisjonen av tilsiktet uønsket handling avviker fra den vide definisjonen "tilsiktet uønsket handling" i NS 5830:2012. Se kommentarer til § 1-2 annet ledd.

Bokstav d:"risikovurdering

Med "sårbarhetsvurdering" menes vurdering av en entitets sårbarhet overfor identifiserte trusler.

Bokstav d, k "trussel" og l:

Begrepet "entitet" er benyttet som et forenklende samlebegrep. En entitet kan for eksempel være et fysisk objekt, et individ, en organisasjon, en stat, en gruppering, en virksomhet eller en annen enhet som hensiktsmessig passer inn i den aktuelle sammenhengen.

Bokstav l: "trusselvurdering"

Med intensjon menes vilje og hensikt til å utføre en handling.

Med kapasitet menes evne, herunder ressurser, kunnskap og ferdighet, til å utføre en handling

KAPITTEL 2. OVERORDNEDE KRAV OM STYRING AV SIKRING

Til § 2-1 Overordnet ansvar for sikring

Med sikker drift menes her drift som er sikker i forhold til tilsiktede uønskede handlinger, jf. §§ 1-1 og 1-2 og kommentaren til § 1-1.

Til § 2-2. Krav om styring av sikring

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at tilfredsstillende sikkerhet oppnås gjennom systematisk styring av alle forhold i organisasjonen som kan ha betydning for sikring. Styring av sikring omfatter systematiske aktiviteter for å oppnå og opprettholde et sikkerhetsnivå i overensstemmelse med de krav en jernbanevirksomhet har etablert.

Risikobasert styring av sikring er proaktivt sikkerhetsarbeid som forutsetter at det iverksettes tiltak før en uønsket hendelse inntreffer.

Styringen av sikring omfatter eksempelvis:

- ledelse
- organisering
- roller og ansvar
- kompetansestyring og opplæring
- interne rutiner og prosedyrer
- risikovurderinger
- oppfølging av myndighetskrav
- anskaffelser av sikringsmessig betydning
- interne revisjoner
- avviksbehandling
- oppfølging av uønskede hendelser
- revisjoner

Annet ledd:

Bestemmelsen innebærer at styringen av sikring er en del av driften av jernbanevirksomheten og kan være integrert i jernbanevirksomhetens styring for øvrig. At en oppgave settes ut til leverandører, fritar ikke jernbanevirksomheten for ansvaret knyttet til styringen av oppgaven. Det vises i den forbindelse til tilsynets veiledning om sikkerhetsstyring av anskaffelser på tilsynets hjemmeside. Selv om den er

utarbeidet som en veiledning for sikkerhetsstyringsforskriften vil den i det vesentlige også være relevant for sikring.

Til § 2-3. Sikringsutvalg for jernbane og tunnelbane

Infrastrukturforvalter skal ha en samordningsrolle for sikring på jernbane og tunnelbanen i Oslo. Infrastrukturforvalter har plikt til å etablere et sikringsutvalg. De jernbanevirksomheter som er valgt ut som representanter i sikringsutvalget har plikt til å delta i utvalget.

KAPITTEL 3. SYSTEM FOR STYRING AV SIKRING

Til § 3-1. Krav til styringssystem for sikring

Første ledd:

Krav om system for styring av sikring er ikke avgrenset til beskrivelser og dokumentasjon, men omfatter også etterlevelse og praktisering av bestemmelsene i systemet.

Annet ledd:

Systemet må omfatte alle forhold som er en del av styringen av sikring, jf. kommentaren til § 2-2 første ledd. For å sikre at systemet er hensiktsmessig å forholde seg til, er det viktig at det begrenses til de aktivitetene som jernbanevirksomheten faktisk utfører. Videre skal systemet også være tilpasset virksomhetens størrelse, kunnskapsnivå og kompleksitet. Dette innebærer at det må vises varsomhet med å kopiere andre virksomheters styringssystemer for sikring eller anskaffe beskrivelser av systemer i form av standardsystemer.

Fjerde ledd:

Jernbanevirksomheten skal sikre at leverandørene følger de samme styrings- og sikringskrav som jernbanelovgivningen stiller til jernbanevirksomheten. Dette innebærer blant annet at jernbanevirksomheten må sikre at leverandøren arbeider i henhold til et styringssystem som sikrer en tilfredsstillende ivaretakelse av sikring. Dette oppnås enten ved at leverandøren arbeider etter beskrivelsene i jernbanevirksomhetens styringssystem eller ved at jernbanevirksomheten har vurdert at leverandørens eget styringssystem er tilstrekkelig. Jernbanevirksomheten må sikre seg retten til å følge opp at styrings- og sikringskravene blir fulgt i leverandørens arbeid, f.eks. gjennom kontrakter. Jernbanevirksomheten må videre sikre seg retten til å iverksette hensiktsmessige reaksjoner dersom leverandøren ikke overholder de krav som er satt.

Kontrakter av betydning for sikring må utover de nødvendige særskilte sikringskrav virksomheten selv identifiserer i den konkrete leveransen, omfatte dekkende taushetspliktbestemmelse etter § 3-4 og dekkende prosedyrer for håndtering av informasjon som er eller skal skjermes etter sikringsforskriften § 3-3, se også kommentarer til disse bestemmelsene.

Femte ledd:

Infrastrukturforvalterens sikringsarbeid må ta hensyn til andre jernbanevirksomheters risikobidrag og styring av sikring, slik at den samlede jernbanevirksomhet drives med tilfredsstillende nivå på sikrings-arbeidet. At infrastrukturforvalters styringssystem for sikring skal omfatte bestemmelser som gjør det mulig for alle jernbanevirksomheter å drive i samsvar med krav i jernbanelovgivningen, innebærer blant annet at jernbanevirksomhetene må få den faktainformasjon som er nødvendig for å kunne oppfylle kravene i jernbanelovgivningen. Infrastrukturforvalters styringssystem må sikre at faktainformasjonen gjøres tilgjengelig på en hensiktsmessig måte for operatørene. Som eksempel nevnes at infrastrukturforvalter vil være forpliktet til å gi jernbanevirksomhetene faktainformasjon om mistenkelig adferd på enkelte områder eller relevante trusler.

Til § 3-2. Dokumentasjon

Første ledd:

Dokumentasjonen i styringssystemet for sikring kan for eksempel struktureres som følger:

- Overordnede krav og styringsbestemmelser,
- Prosedyrer, planer og beskrivelser av tiltak,
- Registreringer, rapporter, referater og kontrakter.

Personellet må kjenne til hvilke dokumenter som er gyldige og nødvendige for å utføre arbeidsoppgaver de er pålagt. Dette gjelder også relevant personell hos leverandører.

Til 3-3. Informasjon

Med informasjon som det er nødvendig å skjerme menes i denne bestemmelse informasjon som er kritisk i forbindelse med sikring mot tilsiktede uønskede handlinger.Det siktes til informasjon som beskriver sårbarheter som lar seg utnytte til uønskede hendelser.

Nødvendig kontroll av slik informasjon vil blant annet omfatte systemer og rutiner for nødvendig avskjerming, beskyttelse og tilgangskontroll, herunder tiltak mot avlytting og manipulering. Videre omfattes systemer og prosedyrer for merking, oppbevaring, bruk, distribusjon og tilintetgjøring.

Taushetsplikten etter første ledd er ikke til hinder for at slik informasjon gis til andre når det er nødvendig for å oppfylle forskriftens formål.

Hvis informasjon gis med hjemmel i annet ledd, til noen som ikke selv har like streng eller tilsvarende taushetsplikt etter annen lov, gjelder taushetsplikten etter første ledd tilsvarende for den som får informasjonen. Den som gir informasjonen skal samtidig gjøre oppmerksom på dette, og kan kreve skriftlig erklæring om at den som får informasjonen kjenner og vil overholde taushetsplikten. Informasjonen kan bare brukes til det formål som begrunnet at den ble gitt.

Informasjon som håndteres av leverandører skal være underlagt tilsvarende kontroll. Det vises også til kommentarene til § 3-4.

Til § 3-4. Taushetsplikt

Som nevnt ovenfor gjelder § 3-3 informasjon som beskriver sårbarheter som lar seg utnytte til uønskede hendelser. Det er derfor avgjørende for oppfyllelse av forskriftens formål å sikre at slik informasjon ikke blir gjort tilgjengelig for uvedkommende.

Taushetsplikten gjelder informasjon uavhengig av i hvilken form den befinner seg i. Den gjelder blant annet muntlig, skriftlig og elektronisk informasjon. Den gjelder også kompromitterende informasjon som svakheter og sammenstillinger av informasjon fra et eller flere jernbanevirksomheter og/eller etater som faller inn under § 3-3, som det vil være nødvendig å beskytte.

Bestemmelser og erklæringer om taushetsplikt etter § 3-4 må være dekkende for taushetsplikten i § 3-4. Det innebærer blant annet at de må inneholde begge alternativene som fremgår av første ledd første og annet punktum, og at de ikke kan inneholde unntak. Taushetsplikten må gjelde også etter at vedkommende har avsluttet arbeidet eller oppdraget, herunder etter kontraktens opphør. Bestemmelsen og erklæringen om taushetsplikt bør vise til § 3-4.

Taushetsplikten innebærer både en passiv plikt til å tie og en aktiv plikt til å hindre at uvedkommende får tilgang til taushetsbelagt informasjon. Det er i utgangspunktet forbudt å gi informasjon som det er nødvendig å skjerme etter sikringsforskriften, til personer som ikke er underlagt taushetsplikt etter § 3-4 første ledd.

Første ledd

Også enhver leverandør av varer og tjenester som har oppdrag for jernbanevirksomheten, har taushetsplikt etter første ledd. Jernbanevirksomheten må gjøre leverandøren kjent med taushetsplikten, for eksempel gjennom kontrakt og kan kreve taushetserklæring. Taushetsplikten for leverandører må være dekkende for taushetsplikten etter § 3-4.

Informasjon som skal skjermes etter § 3-3 annet punktum skal i tillegg underlegges nødvendig kontroll, se kommentarer til § 3-3. Jernbanevirksomheten må derfor også sikre at leverandøren oppfyller kravet på en tilfredsstillende måte. Det kan gjennomføres ved at leverandøren forplikter seg til å følge jernbanevirksomhetens egne skjermingsrutiner m.v. eller ved at jernbanevirksomheten forsikrer seg om at leverandøren har tilstrekkelige skjermingsrutiner m.v., se § 2-2 annet og § 3-1 fjerde ledd med kommentarer.

Leverandørens taushetsplikt og skjermingsrutiner mv. må være minst like streng som for jernbanevirksomhetens egne ansatte.

Annet ledd

Det er som allerede nevnt i utgangspunktet forbudt å gi informasjon som det er nødvendig å skjerme etter sikringsforskriften, til personer som ikke er underlagt taushetsplikt etter § 3-4 første ledd.

Sikringsforskriften inneholder imidlertid bestemmelser som kan nødvendiggjøre dialog eller samarbeid mellom for eksempel jernbanevirksomheter og tredjeparter. For å overholde disse bestemmelsene kan det være aktuelt og nødvendig å dele skjermet informasjon med noen som i utgangspunktet ikke er underlagt taushetsplikt etter første ledd.

Ifølge annet ledd kan taushetsbelagt informasjon etter første ledd gis til andre «når det er nødvendig for å oppfylle sikringsforskriftens formål.» Det er med andre ord et vilkår at formidlingen er nødvendig i arbeidet for å unngå tilsiktede uønskede handlinger og begrense konsekvensene av dem.

For jernbanevirksomheten vil det typisk gjelde oppfyllelse av konkrete plikter etter sikringsforskriften. Tilsynet har identifisert tre aktuelle bestemmelser i den forbindelse. Sikringsutvalget skal etter § 2-3 bestå av representanter fra utvalgte jernbanevirksomheter, og politiet kan delta. Politiet har ikke taushetsplikt etter første ledd. Det følger av sikringsutvalgets ansvarsområde § 2-3 første ledd at det kan være aktuelt for medlemmene å gi eller motta informasjon som er taushetsbelagt etter § 3-4 første ledd. Det kan med andre ord være nødvendig å gi taushetsbelagt informasjon til politiet for å kunne utføre sikringsutvalgets oppgaver. Videre kan det bli aktuelt for jernbanevirksomheten å dele skjermet informasjon med Nasjonal sikkerhetsmyndighet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Norges vassdrags- og energidirektorat, Nasjonal kommunikasjonsmyndiget og Etterretningstjenesten. Det gjelder bestemmelsene om samordning av beredskapen med andre offentlige myndigheter (§ 4-3 fjerde ledd), og gjennomføring av nødvendige tiltak for håndtering av risikoer eventuelt i samarbeid med tredjeparter (§ 6-2 første ledd annet punktum). Det kan også bli nødvendig for jernbanevirksomheten å avgi informasjon om blant annet sikringstiltak til andre tredjeparter.

For tilsynet kan det bli nødvendig å avgi taushetsbelagt informasjon til de samme myndighetene i forbindelse med oppfølgning av jernbanevirksomhetens oppfyllelse av sikringsforskriften, se blant annet jernbaneloven § 11 siste ledd.

Vilkåret «*når det er nødvendig for å oppfylle forskriften formål*» innebærer imidlertid også en sikkerhetsventil for eventuelle andre spesielle tilfeller, hvor det er nødvendig for jernbanevirksomhetene å gi taushetspliktbelagt informasjon til andre og for å oppfylle andre bestemmelser i forskriften. Det samme gjelder for tilsynet i forbindelse med tilsyn med forskriften.

Det er viktig at taushetsplikten ikke uthules ved anvendelse av unntaksbestemmelsen i annet ledd. Det må foretas en konkret vurdering av nødvendigheten i det enkelte tilfelle. Avgivelse av skjermet informasjon skal uansett ikke skje i større utstrekning enn det som er strengt nødvendig for å ivareta oppfyllelse av vedkommende bestemmelse(r) i sikringsforskriften. Det gjelder vurderingen av om det er nødvendig å gi slik informasjon overhodet, hvilke opplysninger, for eksempel i et dokument eller en fil, avgivelsen skal begrenses til og til hvem opplysningene skal gis.

Avgiver skal dokumentere begrunnelsen for å formidle informasjonen, f.eks. i et oversendelsesbrev eller i et notat.

Tredje ledd

Ifølge tredje ledd gjelder taushetsplikten etter første ledd tilsvarende for den som mottar informasjon i medhold av annet ledd, dersom vedkommende ikke selv har like streng eller tilsvarende taushetsplikt etter annen lov. Den som gir informasjonen skal før eller ved overlevering gjøre mottakeren oppmerksom på dette.

Det kan kreves at mottakeren signerer en taushetserklæring. For å sikre at informasjonen er underlagt «nødvendig kontroll» etter § 3-3 annet punktum også etter overlevering, må avgiveren gjøre mottakeren kjent med sine prosedyrer for dette. De kan vedlegges taushetserklæringen.

Den som gir informasjonen skal følge følgende rutine ved avgivelse av taushetsbelagt informasjon:

- dersom noen anmoder om avgivelse av informasjon: kreve at anmoder begrunner hvorfor avgivelse av informasjon anses nødvendig
- dokumentere sin egen begrunnelse for avgivelse
- forsikre seg om at informasjon som er skjermet eller skal skjermes etter sikrf. § 3-3 jf. § 3-4 er merket før overlevering og
- gjøre mottakeren oppmerksom på at informasjonen er skjermet, taushetsbelagt etter sikrf. § 3-4, på avgivers rutiner for slik skjerming etter § 3-3 og at informasjonen ikke kan brukes til andre formål.

Ved at denne informasjonen er merket og vedkommende gjøres oppmerksom på bestemmelsene i § 3-4 og prosedyrene, gjøres mottaker oppmerksom på at informasjonen er sensitiv.

Til § 3-5. Prosedyrer m.m.

Med bestemmelser menes her de utfyllende krav jernbanevirksomheten anser som nødvendig å utarbeide for å oppfylle kravene i jernbanelovgivningen. Med prosedyrer menes her fremgangsmåte for hvordan arbeidet faktisk skal utføres.

Som det fremgår av første ledd skal det utarbeides prosedyrer og/eller bestemmelser som dekker alle relevante forhold av betydning for sikring. Prosedyrene skal derfor i nødvendig grad også omfatte prosedyrer for å fange opp endringer i trusselbildet, herunder etablering av rutiner for behandling av relevante tilgjengelige eksterne trusselvurderinger. De må videre omfatte systemer, rutiner og tiltak som iverksettes avhengig av beredskapsnivå. Når det gjelder begrepet trusselvurdering vises det til kommentarene til § 4-3.

KAPITTEL 4. LEDELSENS ANSVAR

Til § 4-1. Ledelsens ansvar

Den øverste ledelsen må ta eierskap også i forhold til styringssystemet for sikring uavhengig av hvem som faktisk utarbeider det. Det er til enhver tid den øverste ledelsens ansvar å sørge for at systemet er hensiktsmessig og gyldig.

Til § 4-2. Klare ansvarsforhold

Bestemmelsen innebærer at jernbanevirksomhetens øverste ledelse skal fastlegge og gjøre ansvar og myndighetsforhold kjent på overordnet nivå, eksempelvis gjennom organisasjonskart. Videre skal ledelsen fastlegge og gjøre ansvar og myndighetsforhold knyttet til den enkelte oppgave kjent, f.eks. gjennom stillings- eller funksjonsbeskrivelser, beskrivelser av roller i prosesser og prosjekter eller gjennom arbeidskontrakter og ansvarskart. Alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikring skal kjenne omfanget av eget ansvar og myndighet. Kravet innebærer at også stedfortrederfunksjoner skal defineres slik at det går klart frem hvilken myndighet stedfortreder har. Det må gjøres avtaler med leverandører eller på annen måte sikres at ansvar og myndighet forankres hos den enkelte leverandør.

Den øverste ledelse skal sikre at alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikring har tilgjengelig entydige og klare beskrivelser av hvordan pålagte oppgaver skal gjennomføres og hvem som har ansvar for utførelsen.

Tydelige ansvars- og myndighetsforhold må være definert også for beredskapssituasjoner. Nærhets- og likhetsprinsippet bør vektlegges.

Til § 4-3. Beredskap

Se tilsynets veiledning om beredskap på tilsynets hjemmeside. Selv om den er utarbeidet som en veiledning for sikkerhetsstyringsforskriften vil den i det vesentlige også være relevant for sikring.

Første ledd:

Beredskapsanalyse er en analyse som omfatter identifisering av faresituasjoner, etablering av dimensjonerende situasjoner, etablering av funksjonskrav til beredskap og identifikasjon av tiltak for å dimensjonere beredskapen. Dersom det er hensiktsmessig kan beredskapsanalysen ta utgangspunkt i jernbanevirksomhetens eksisterende risikovurderinger.

Iverksettelse av ulike beredskapsnivåer skal være tilpasset trusselnivået. Trusselnivået vil være bestemt av tilgjengelige trusselvurderinger fra myndighetene og egne vurderinger av trusselnivået tilpasset virksomheten. Videre omfatter beredskap rutiner for mottak av trusselvurderinger.

Annet og fjerde ledd:

Når det gjelder nødvendige tiltak i faresituasjoner og samordning av beredskapen med relevante offentlige myndigheter, vises det også til tilsynets veiledning om beredskap på tilsynets hjemmeside, særlig om forventet håndtering av nødssituasjon frem til politi/redningsetat er på plass.

Fjerde og femte ledd:

Det skal foreligge prosedyrer for samordning/koordinering av beredskapen.

Til § 4-4. Ledelsens gjennomgåelse

Første ledd:

Dersom det er hensiktsmessig kan ledelsens gjennomgåelse gjennomføres på forskjellige organisasjonsnivåer for ulike virksomhetsområder el. Resultatene fra ledelsens gjennomgåelse på lavere nivå i organisasjonen skal i så fall inngå som en del av underlaget for ledelsens gjennomgåelse på overordnet nivå.

Det er viktig at ledelsens gjennomgåelse inneholder en samlet gjennomgang av styringssystemet for sikring for å skaffe seg et helhetsblikk. Det bør unngås å splitte opp ledelsens gjennomgåelse i flere adskilte møter med ulike tema for å hindre at en mister den samlede oversikten.

Annet ledd:

Resultatene fra ledelsens gjennomgåelse skal være dokumentert og inngå i grunnlaget for arbeidet med kontinuerlig forbedring av styringssystemet for sikring, jf. § 4-1.

Se for øvrig tilsynets veiledning om ledelsens gjennomgåelse på tilsynets hjemmeside. Selv om den er utarbeidet som en veiledning for sikkerhetsstyringsforskriften vil den i det vesentlige også være relevant for sikring.

KAPITTEL 5. RESSURSSTYRING

Se tilsynets veiledning for kompetansestyring på tilsynets hjemmeside. Selv om den er utarbeidet som en veiledning for sikkerhetsstyringsforskriften vil den i det vesentlige også være relevant for sikring.

Til § 5-1. Kompetansekrav

Hensikten med bestemmelsen er at jernbanevirksomheten skal etablere kompetansekrav som kan brukes i praktisk kompetansestyring. Det innebærer at de må være på et tilstrekkelig detaljert nivå til å kunne benyttes

- ved ansettelser,
- som underlag for å vurdere opplæringstiltak,
- som støtte ved valg av personell for utførelse av spesifikke arbeidsoperasjoner mv og
- som kriterier ved internrevisjoner for å måle overenstemmelse mellom faktisk kompetanse og krav.

Krav til kompetanse må omfatte krav til relevant teoretisk og praktisk utdanning, herunder spesialutdanning eller fagutdanning, kursing, arbeidserfaring, gjennomførte beredskapsøvelser, ferdigheter og personlige egenskaper osv. Kompetansekrav kan beskrives for stillinger eller funksjoner som omfatter flere arbeidsoppgaver som kan ha betydning for sikringsarbeidet. Kravene skal i så fall omfatte alle arbeidsoppgavene og angi en naturlig sammenheng mellom krav knyttet til den enkelte arbeidsoppgave og kompetansekrav beskrevet for stillingen eller funksjonen som helhet. Kompetansekrav til stedfortreder i stillingen eller funksjonen kan begrenses i forhold til de arbeidsoppgaver stedfortreder faktisk får ansvaret for.

Bestemmelsen innebærer at virksomheten skal fastsette minimumskrav til kompetanse for personell hos leverandør. Alternativt kan virksomheten på annen måte forsikre seg om at leverandørens kompetansekrav som et minimum møter de krav virksomheten selv har satt eller funnet nødvendig. Kompetansekrav for personell hos leverandør skal forankres, f.eks. gjennom kontrakt med leverandør. Alternativt kan det gjøres en dokumentert vurdering av leverandørenes egne kompetansekrav.

Til § 5-2. Kompetanse

Første ledd:

For å sikre at nødvendig kompetanse er tilgjengelig må jernbanevirksomheten kartlegge behov for, og beskrive krav til kompetanse knyttet til gjennomføring av hver arbeidsoppgave som kan ha betydning for sikringsarbeidet. Jernbanevirksomheten skal ha tilgang til den kompetanse som er nødvendig for å drive innenfor den risiko virksomheten aksepterer, enten internt eller gjennom en leverandør.

Annet ledd:

Dersom oppgaver av betydning for sikringsarbeidet blir satt ut til leverandør fordi kompetansen ikke finnes internt i jernbanevirksomheten, må jernbanevirksomheten likevel ha tilstrekkelig kompetanse internt til å kunne stille krav til den innleide kompetansen og til å kontrollere at leveranser er i samsvar med disse kravene.

Tredje ledd:

Jernbanevirksomheten skal ha oversikt over personellets behov for kompetanse i forhold til de arbeidsoppgaver som skal utføres, og sørge for at personellets kompetanse er tilstrekkelig for de oppgavene som utføres. Dersom personell mangler kompetanse, må jernbanevirksomheten sørge for at den opplæring som er nødvendig blir planlagt og gjennomført, jf. § 5-3. Jernbanevirksomheten skal undersøke om personellet har den kompetanse som er nødvendig for å utføre arbeidsoppgavene.

Til § 5-3. Opplæring

Første ledd:

Det er jernbanevirksomhetens ansvar å sørge for at behovet for kompetanse oppfylles gjennom planmessig opplæring tilpasset den enkelte stilling, funksjon eller oppgave. Videre skal jernbanevirksomheten sørge for at kompetansen vedlikeholdes gjennom en planmessig etteropplæring. Opplæringsprogrammer skal også omfatte regler for regelmessig undersøkelse av personellets kompetanse når dette er nødvendig.

Annet ledd:

Jernbanevirksomheten har behov for å sikre seg rett til å gjennomgå og følge opp leverandørers program for opplæring og etteropplæring, f.eks. gjennom kontrakt med leverandør. Jernbanevirksomheten skal også sikre seg rett til å undersøke kompetansen til personell fra leverandøren som utfører oppgaver av betydning for sikringsarbeidet hos jernbanevirksomheten.

KAPITTEL 6. RISIKOVURDERINGER

Til § 6-1. Risikovurderinger

Første ledd:

Jernbanevirksomheten skal gjennom risikovurderinger vise at den driver innenfor den risiko virksomheten aksepterer ved å vise at farene jernbanevirksomheten forventes å bli eksponert for, håndteres. Nasjonal sikkerhetsmyndighets håndbok for «Risikovurdering for sikringbestemmelser om sikring» (2016) angir i punkt 4.4 hvordan virksomheten i fastsettelse av sine sikringsmål bestemmer hva som aksepteres av skade og bortfall av kritiske verdier. Det samme omtales i punkt 2.3.2 i «Fastsettelse av sikringsmål» i «Terrorsikring – En veiledning i sikrings- og beredskapstiltak mot tilsiktede uønskede handlinger», (2015) utgitt av Nasjonal sikkerhetsmyndighet, Politidirektoratet og Politiets sikkerhetstjeneste. Risikovurderinger skal gjennomføres før jernbanevirksomheten settes i gang, og deretter ved hver endring som kan påvirke risikonivået. Risikovurderinger skal derfor planlegges og gjennomføres ved blant annet anskaffelser, utbygginger og modifikasjoner, samt ved endring av etablerte krav eller ved endring av organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for sikringsarbeidet.

Tredje ledd:

Jernbanevirksomheten må velge en metode og et omfang av vurderingene som på en tilfredsstillende måte sikrer at nye eller endrede eksponeringer for farer identifiseres og vurderes. Metodevalget må begrunnes.

Ved utføring og oppdatering av vurderingene skal det brukes anerkjente fremgangsmåter og de beste tilgjengelige data. NS 5831:2014 Samfunnssikkerhet – Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger – Krav til risikostyring og NS 5832:2014 Samfunnssikkerhet – Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger – Krav til sikringsrisikoanalyse angir en anerkjent fremgangsmåte for risikovurdering. Risikovurderinger skal være basert på verdivurdering (kartlegging og rangering av en entitets verdier) (eller konsekvensvurdering), trusselvurdering og sårbarhetsvurdering, se NS 5830:2012 "Samfunnssikkerhet. Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger. Terminologi".

Fjerde ledd:

Hensikten med og avgrensningen av risikovurderingen avgjør behovet for detaljeringsnivå i fareidentifiseringen. Se også tilsynets veiledning for fareidentifisering på tilsynets hjemmeside. Selv om den er utarbeidet som en veiledning for sikkerhetsstyringsforskriften vil den i det vesentlige også være relevant for sikring.

Til § 6-2. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at risikovurderingenes gyldighetsområde og konklusjoner er fulgt opp, slik at beslutninger som fattes med støtte i risikovurderingene gir et akseptabelt resultat.

Jernbanevirksomheten må forsikre seg om at de risikovurderingene de baserer seg på, samt konklusjonene på disse er gyldige for de prosesser de inngår i.

Ved behov må tiltak iverksettes for overvåking av og adgangskontroll til objekter, systemer og områder. Det må også være mulig å kunne kontrollere hvem som har vært pålogget systemer som kan brukes for å volde skade.

Annet ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at risikovurderinger som benyttes som beslutningsgrunnlag er gyldige. Beslutninger som er basert på risikovurderinger som er utdaterte eller har feilaktig grunnlag, kan bidra til å svekke sikkerheten.

Jernbanevirksomheten må vurdere om endringer som har skjedd siden risikovurderingen ble gjennomført påvirker gyldigheten til resultatene av vurderingen. Dersom det er tilfellet, må det gjøres en dokumentert evaluering av i hvilken utstrekning risikovurderingen fremdeles kan benyttes som beslutningsgrunnlag.

Tredje ledd:

Hensikten med en oversikt er blant annet å sikre at forutsetninger jevnlig kan gjennomgås på en hensiktsmessig måte for å kontrollere om disse fortsatt er gyldige. Videre er hensikten at personell med arbeidsoppgaver på et bestemt område raskt kan skaffe seg oversikt over hvilke risikovurderinger som er utarbeidet på området.

Risikovurderinger som ikke lenger er gyldige, bør oppbevares for å sikre sporbarheten.

Fjerde ledd:

Sikringstiltak som hindrer eller forsinker uønsket adgang til verdier vil typisk være overvåknings- og adgangskontrollsystemer som knyttes opp mot verdiene. Valg av sikringstiltak må tilpasses trusselbildet, men bør balanseres mot hensynet til trafikkavviklingen.

Bestemmelsen innebærer at virksomheten må vurdere å etablere eller forsterke sikringstiltak ved endring i trusselbildet. Dersom trusselbildet tilsier at det er spesifikke anlegg eller aktiviteter som trues kan for eksempel forsterket adgangskontroll knyttet til spesifikke anlegg iverksettes.

Femte ledd:

Sikringstiltak skal være identifisert gjennom systematisk kartlegging av risiko, jf. § 6-1. Kravet om uavhengighet mellom sikringstiltak skal øke systemets robusthet mot trusler.

Personellet skal vite hvilke sikringstiltak (av relevans for eget arbeidsområde) som er etablert og de skal vite betydningen av disse og hvordan man skal forholde seg hvis sikringstiltakene skulle falle bort.

Viktige prinsipper for sikringstiltak:

- Tekniske sikringstiltak bør prioriteres framfor menneskelige/operasjonelle sikringstiltak, fordi de normalt har større pålitelighet.
- Sikringstiltak som reduserer sannsynligheten for en uønsket hendelse skal søkes prioritert framfor konsekvensreduserende sikringstiltak.
- Det bør tydeliggjøres hvilke risikoer sikringstiltakene skal ivareta, og det bør settes krav til personellet, utstyret og systemene som ivaretar et sikringstiltak for å sikre at det fungerer som forutsatt.

KAPITTEL 7. MÅLING, OPPFØLGING OG FORBEDRING

Til § 7-1. Revisjoner

Første ledd:

Revisjoner må omfatte hele styringssystemet for sikring herunder jernbanevirksomhetens bestemmelser med tilhørende prosedyrer og tiltak. Ledelsen må ta stilling til hvor ofte revisjoner skal gjennomføres i forhold til virksomhetens art og det enkelte del-elements betydning. Under revisjoner skal sikringsarbeidets faktiske gjennomføring sammenlignes med de bestemmelser, prosedyrer og tiltak som er besluttet i jernbanevirksomheten. Manglende samsvar med krav gitt i jernbanelovgivningen eller mellom utførelse og beslutninger skal behandles som avvik.

Resultater fra revisjoner skal inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av styringssystemet for sikring, jf. § 4-4.

Annet ledd:

Jernbanevirksomheten må sikre seg rett til å revidere leverandørers gjennomføring av arbeidsoppgaver f.eks. gjennom kontrakt med leverandøren.

Se også tilsynets veiledning om interne revisjoner på tilsynets hjemmeside. Selv om den er utarbeidet som en veiledning for sikkerhetsstyringsforskriften vil den i det vesentlige også være relevant for sikring.

Til § 7-2. Oppfølging av uønskede hendelser

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at nødvendig informasjon om uønskede hendelser er tilgjengelig for relevant personell slik at hendelsene kan håndteres og brukes til arbeidet med å opprettholde det etablerte sikkerhetsnivået og i den grad det er nødvendig til å forbedre sikkerheten, jf. § 2-1 og kommentaren til bestemmelsen.

Det skal klart fremgå av systemet hvilke hendelser som skal rapporteres og registreres, samt hvordan rapportering og registrering skal gjennomføres.

Annet ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at følger av uønskede hendelser begrenses så langt det med rimelighet er gjennomførbart samt å identifisere tiltak for å unngå lignende hendelser.

Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp trusler, mistenkelig atferd, sårbarhet i programvare og nettverk, forsøk på inntrengning og manipulasjon av viktige systemer eller situasjoner hvor informasjon som det er nødvendig å skjerme er blitt kjent for andre enn rettmessige brukere.

Informasjon om uønskede hendelser må gjennomgås. En slik gjennomgang bør også omfatte vurdering av eventuelle relaterte avvik, jf. § 7-4. Dette for blant annet å avdekke

- svakheter i eller mangler ved risikovurderinger,
- feil eller mangler i prosedyrer eller
- feil eller behov for tiltak ved gjennomføringen av oppgaver

Virkningene av nødvendige tiltak skal følges opp over tid.

Oppsummering av resultater fra undersøkelser og analyser av uønskede hendelser skal inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-4.

Til § 7-3. Beredskapsøvelser

Første ledd:

Jernbanevirksomheten må selv vurdere hvilken regelmessighet som er tilstrekkelig for å kunne sikre at beredskapen virker etter hensikten. Vurderingene skal dokumenteres, jf. § 3-2.

Annet ledd:

Jernbanevirksomheten skal samordne øvelser for å verifisere at grensesnitt til involverte aktører, herunder andre jernbanevirksomheter og redningsetater, fungerer etter sin hensikt, jf. § 4-3.

Se også tilsynets veiledning om beredskap, særlig 5.5 om beredskapsøvelser, på tilsynets hjemmeside. Selv om den er utarbeidet som en veiledning for sikkerhetsstyringsforskriften vil den i det vesentlige også være relevant for sikring.

Til § 7-4. Oppfølging av avvik

Det følger av forskriftens systematikk at jernbanevirksomheten må utarbeide prosedyrer for behandling av brudd på jernbanelovgivningen og jernbanevirksomhetens interne bestemmelser, jf. § 3-5.

Første ledd:

Kravet innebærer at jernbanevirksomheten må utarbeide prosedyrer som minst dekker:

- rapportering og registrering av avvik
- identifisering av årsak,
- iverksetting av strakstiltak for å kompensere for avvik,

- iverksetting av tiltak for permanent korrigering av avvik og
- oppfølging av tiltakenes virkning over tid.

Avviksbehandlingen skal omfatte avvik som kan ha betydning for sikkerheten både hos jernbanevirksomheten og hos leverandører, jf. § 3-1 fjerde ledd. Jernbanevirksomheten skal sikre seg rett til informasjon om leverandørers avviksbehandling, f.eks. gjennom kontrakt med leverandørene.

Avviksbehandling omfatter både retting/korrigering av avviket (det vil si å fjerne selve avviket) samt tiltak for å fjerne årsaken og hindre gjentakelse (også kalt korrigerende tiltak).

Det stilles ikke nærmere krav til evalueringen. Jernbanevirksomheten må selv vurdere hvordan evalueringen skal gjøres. Omfanget av evalueringen vil avhenge av kompleksiteten av tiltaket.

Se også tilsynets veiledning om avviksoppfølgning på tilsynets hjemmeside. Selv om den er utarbeidet som en veiledning for sikkerhetsstyringsforskriften vil den i det vesentlige også være relevant for sikring.

Annet ledd:

Det vil være naturlig at tiltakene som er iverksatt blir evaluert så snart tiltakene forventes å ha gitt effekt. Evaluering kan eksempelvis skje ved gjennomføring av interne revisjoner, statistiske målinger eller intervju av personell som er berørt av tiltakene.

Veiledning om avviksoppfølgning (som nevnt under første ledd over) på tilsynets hjemmeside inneholder et eget avsnitt om evaluering av effekt som også kan være relevant for sikring.
Oppsummering av resultater fra avviksbehandling skal inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av styringssystemet for sikring, jf. § 4-4.

FOR 2002-12-18 NR 1679: FORSKRIFT OM OPPLÆRING AV PERSONELL MED ARBEIDSOPPGAVER AV BETYDNING FOR TRAFIKKSIKKERHETEN VED JERNBANE, HERUNDER SPORVEI, TUNNELBANE OG FORSTADSBANE M.M. (OPPLÆRINGSFORSKRIFTEN)

Hjemmel: Fastsatt av Statens jernbanetilsyn 18. desember 2002 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 3d og § 6, jf. forskrift 16. desember 2005 nr. 1490 om lisens, sikkerhetssertifikat og om tilgang til å trafikkere det nasjonale jernbanenettet, samt om sikkerhetsgodkjenning for å drive infrastruktur (lisensforskriften) § 1-3 og forskrift 16. desember 2005 nr. 1489 om tillatelse til å drive sporvei, tunnelbane og forstadsbane, samt sidespor m.m. (tillatelsesforskriften) § 1-3.

§ 1. Virkeområde

Forskriften gjelder den som driver jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.

Kravene i forskriften omfatter personell som utfører følgende arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten:

a) utfører trafikkstyring,
b) framfører rullende materiell,
c) utfører eller leder skifting,
d) utfører trafikksikkerhetsoppgaver om bord i tog, herunder beredskapsoppgaver,
e) har sikkerhetsansvar ved arbeid og aktivitet i og ved spor,
f) bedømmer den trafikksikkerhetsmessige tilstanden til rullende materiell i operativ drift og kjørevei i forhold til tekniske funksjoner.

Forskriften her gjelder ikke førere på det nasjonale jernbanenettet som har førerbevis etter forskrift 27. november 2009 nr. 1414 om sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (førerforskriften).

§ 2. Krav om opplæring

Den som driver jernbanevirksomhet skal sørge for at arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 kun utføres av personell som har gjennomgått den opplæring virksomheten krever.

Gjennomført opplæring skal sikre at arbeidsoppgavene utføres på en slik måte at det ikke innebærer en fare for trafikksikkerheten.

§ 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.

§ 6. Endringer av arbeidsoppgaver

Den som driver jernbanevirksomhet skal iverksette etteropplæring eller eventuelt ny opplæring av personell som nevnt i § 1 dersom en arbeidsoppgave blir vesentlig endret. Opplæringen skal være tilpasset endringene.

§ 7. Opplæring for den som har hatt arbeidsavbrudd

Den som driver jernbanevirksomhet skal iverksette repetisjon av opplæring eller tilleggsopplæring dersom personellet ikke lenger innehar nødvendige kunnskaper på grunn av arbeidsavbrudd.

§ 8. Dokumentasjon av opplæringen

Den som driver jernbanevirksomhet skal kunne dokumentere hvordan opplæringen gjennomføres, herunder hvilken opplæring hver enkelt som utfører arbeidsoppgaver som nevnt i § 1 har gjennomgått.

§ 9. Unntak

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

§ 10. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. juli 2003.

KOMMENTARER TIL OPPLÆRINGSFORSKRIFTEN

Kommentarer til forskrift 18. desember 2002 nr. 1679 om opplæring av personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (opplæringsforskriften)

Til § 1 (Virkeområde)

Første ledd:

Forskriften gjelder for jernbanevirksomheter som har lisens/sikkerhetssertifikat eller sikkerhetsgodkjenning i medhold av forskrift 10. desember 2010 nr. 1568 om jernbanevirksomhet mv. på det nasjonale jernbanenettet (jernbaneforskriften) eller tillatelse i medhold av forskrift 10. desember 2010 nr. 1569 om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane forstadsbane og godsbane, samt sidespor, havnespor m.m. (tillatelsesforskriften).

Forskriften retter seg mot den enkelte jernbanevirksomhet som pliktsubjekt. Forskriften inneholder kun minimumskrav til opplæring i jernbanevirksomhet. Det er derfor opp til den enkelte jernbanevirksomhet om det skal stilles strengere krav til personellets opplæring enn det som fremgår av denne forskriften eller om det skal stilles krav til personell som utfører andre arbeidsoppgaver enn de forskriften omfatter.

Annet ledd:

Forskriften omfatter både ansatt og innleid personell som utfører de nevnte arbeidsoppgaver. Det er opp til den enkelte virksomhet å identifisere hvilke funksjoner som utfører de forskjellige oppgavene. Forskriften omfatter ikke administrativt personell.

Annet ledd bokstav a:

Dette omfatter den som utfører styring og overvåking av all trafikk på sporet, herunder arbeid i og ved sporet, gjennom tekniske systemer og/eller manuelle rutiner. Togleder og togekspeditør vil omfattes her.

Annet ledd bokstav b:

Dette omfatter alle førere av rullende materiell, også via fjernkontroll. Lokomotivfører, vognfører og fører av skinnetraktor vil omfattes her. Den som bistår fører omfattes også dersom bistanden er vesentlig for framføringen, for eksempel ved utkikk i kjøreretningen. Flytting av (skinnegående) arbeidsmaskin i arbeid under svært lav hastighet anses i utgangspunktet ikke som framføring.

Bestemmelsen gjelder imidlertid ikke for førere på det nasjonale jernbanenettet som omfattes av § 1 tredje ledd.

Annet ledd bokstav c:

Sporskifter, skifter, signalgiver og skifteleder vil omfattes her.

Annet ledd bokstav d:

Dette omfatter personell som om bord i tog utveksler sikkerhetsmessig viktig informasjon med trafikkledelse eller fører av tog, samt gjennom signaler kommuniserer med fører i forbindelse med på- og avstigning. I tillegg omfattes personell som utfører beredskapsoppgaver om bord i tog. Ombordansvarlig, servicemedarbeider og brann/beredskapsvakt vil omfattes her i den grad de utfører oppgaver som nevnt.

Annet ledd bokstav e:

Dette omfatter den som på operativt nivå sikrer at arbeid og aktivitet i og ved spor ikke forårsaker konflikt av sikkerhetsmessig betydning mellom arbeid/arbeidsmaskiner og den ordinære trafikken. Arbeidsoppgaven innebærer som regel å kommunisere med trafikkledelsen om aktivitenes samspill med den ordinære trafikken. Sikkerhetsmann og sikkerhetsvakt vil omfattes her.

Annet ledd bokstav f:

Dette omfatter for eksempel den som utfører driftsprøving, visitasjoner, bremseprøving,kontroll av last m.m. Personell som kun utfører vedlikehold i et verkstedmiljø omfattes ikke, selv om arbeidsoppgavene kan inneholde et visst innslag av vurderinger. Dersom det derimot er arbeidsoppgaver som hovedsaklig består av trafikksikkerhetsmessige vurderinger, omfattes disse selv om de utføres innenfor en vedlikeholdsvirksomhet.

Tredje ledd:

Forskriften gjelder ikke for førere på det nasjonale jernbanenettet som har førerbevis etter forskrift 27. november 2009 nr. 1414 om sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet (førerforskriften). Disse førerne skal ha opplæring i tråd med førerforskriftens bestemmelser.

Til § 2 (Krav om opplæring)

Med gjennomgått opplæring forutsettes at eksamen er bestått.

Viktige trafikksikkerhetsmessige deler av en arbeidsoppgave kan i mange tilfeller være en del av en komplett yrkesutdannelse, og inngå i læreplanen for denne.

Til § 3 (Krav om plan for opplæring)

For å utarbeide en læreplan bør det klarlegges hva slags opplæring som er nødvendig i forhold til de enkelte arbeidsoppgaver. Arbeidsoppgavenes sikkerhetskritiske deler bør være klarlagt, slik at disse får tilstrekkelig fokus i opplæringen.

Annet ledd bokstav b:

Som forkunnskaper menes også eventuell formell utdanning.

Annet ledd bokstav c–e:

Her menes innlæringsmål for kunnskaper, ferdigheter og holdninger. For å nå ferdighetsmål er det viktig med tilstrekkelig praktisk trening med veiledning, noe som bør framgå av læreplanen.

Annet ledd bokstav f:

Deltakerantall for den enkelte etappe/modul angis.

Annet ledd bokstav g:

Her omfattes både faglige og eventuelle pedagogiske krav.

Annet ledd bokstav h:

Bestemmelsen viser til prinsipper for gjennomføring av prøve etter § 4.

Til § 4 (Prøving)

Her menes vurdering av den enkelte underveis og ved avslutning av opplæringen.

Det bør framgå hvordan eksaminasjon gjennomføres på de enkelte etapper/moduler, og krav til sensorer. Det bør også framgå hvordan personellet testes i å håndtere avvikssituasjoner. Hver enkelt etappe/ modul i opplæringen bør avsluttes med en prøve som viser om målene er nådd.

Dersom prøven ikke er bestått, skal en ny prøve ikke kun inneholde kontroll av det som foranlediget at den første prøven ikke ble bestått.

Til § 5 (Repetisjon av opplæring)

Det er viktig at man ved repetisjonsopplæring belyser avvikssituasjoner, dvs. kunnskaper som ikke benyttes regelmessig og ferdigheter som ikke utføres regelmessig. Et eksempel på det er situasjoner når tekniske systemer settes ut av bruk, eller ikke fungerer. For å forebygge ulykker bør personalet kontinuerlig informeres om uønskede hendelser som skjer innenfor virksomheten. Den periodiske repetisjonen av opplæring kan være et hensiktsmessig forum for slik informasjon.

Til § 6 (Endring av arbeidsoppgaver)

Det er i utgangspunktet kun endringer av vesentlig betydning som krever etteropplæring/ny opplæring. Hva som anses som vesentlig og vurderingen av om det skal iverksettes etteropplæring eller ny opplæring, vil være basert på skjønn. Det er klart at ikke en hvilken som helst endring vil nødvendiggjøre etteropplæring/ ny opplæring

Til § 7 (Opplæring for den som har hatt arbeidsavbrudd)

Repetisjonsopplæring/tilleggsopplæring vil også kunne være aktuelt for personell som ikke tjenestegjør regelmessig, eller har sesongarbeid.

LOV 2005-06-03 NR 34: LOV OM VARSLING, RAPPORTERING OG UNDERSØKELSE AV JERNBANEULYKKER OG JERNBANEHENDELSER M.M. (JERNBANEUNDERSØKELSESLOVEN).

Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 42e (direktiv 2004/49/EF).

KAPITTEL I. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1. Lovens formål

Lovens formål er gjennom undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser å forbedre sikkerheten og forebygge jernbaneulykker.

§ 2. Lovens saklige virkeområde og unntak

Loven gjelder jernbane, herunder sporvei, tunnelbane, forstadsbane og lignende sporbundne transportmiddel som omfattes av jernbaneloven.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hvilke jernbaner som omfattes av loven her, herunder gjøre unntak fra lovens anvendelsesområde for visse typer jernbaner.

§ 3. Undersøkelsesmyndighetens oppgaver og uavhengighet

Undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser skal skje ved den myndighet departementet bestemmer.

Undersøkelsesmyndigheten skal klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge jernbaneulykker og avgi undersøkelsesrapport som nevnt i § 19.

Undersøkelsesmyndigheten skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Undersøkelsen skal foregå uavhengig av annen etterforskning eller undersøkelse som helt eller delvis har slikt formål.

Undersøkelsesmyndigheten skal hvert år offentliggjøre en rapport om de undersøkelser som er gjennomført året før, inkludert sikkerhetstilrådinger og tiltak som er truffet i samsvar med disse.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om undersøkelsesmyndighetens arbeid, herunder om samarbeid og utveksling av opplysninger med andre land og internasjonale organisasjoner i den grad det følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått.

§ 4. Tilsynsmyndighetens oppgaver

Tilsynsmyndigheten som nevnt i jernbaneloven § 11 skal vurdere rapportene som undersøkelsesmyndigheten avgir, med tanke på å identifisere og iverksette tiltak som kan bedre jernbanesikkerheten. Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om oppfølging av sikkerhetstilrådinger til den som driver jernbanevirksomhet etter jernbaneloven.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om tilsynsmyndighetens arbeid etter loven her, herunder om samarbeid og utveksling av opplysninger med andre land og internasjonale organisasjoner i den grad det følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått.

§ 5. Definisjoner

I loven her forstås med:

a) Jernbaneulykke: en uønsket eller utilsiktet plutselig begivenhet eller en bestemt rekke slike begivenheter som har skadelige følger, herunder som medfører at noen dør eller blir alvorlig skadet, som medfører betydelig skade på jernbanemateriell, på kjørevei, på eiendom utenfor jernbanen eller på miljø, og alle andre lignende ulykker.

b) Jernbanehendelse: enhver annen uønsket begivenhet enn en jernbaneulykke, som har sammenheng med jernbanedriften, og som innvirker på driftssikkerheten.

c) Alvorlig jernbanehendelse: en uønsket begivenhet som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en jernbaneulykke.

d) Jernbanevirksomhet: drift av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet.

Departementet kan gi forskrifter som presiserer og utfyller definisjonene i første ledd, herunder gi utfyllende bestemmelser om hva som menes med kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet i bokstav d.

KAPITTEL II. VARSLING AV JERNBANEULYKKER OG JERNBANEHENDELSER MV.

§ 6. Varslingsplikt av jernbaneulykker

Ansatte i jernbanevirksomhet som blir involvert i en jernbaneulykke, skal straks varsle nærmeste trafikkstyringsenhet, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen om ulykken. Dette gjelder likevel ikke dersom den ansatte er kjent med at varsel allerede er gitt.

Varslingsplikt etter første ledd har også enhver som blir vitne til jernbaneulykke, dersom vitnet etter omstendighetene ikke har grunn til å anta at slik varsling er unødvendig.

Når nærmeste trafikkstyringsenhet, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen mottar varsel om en jernbaneulykke, skal vedkommende instans straks varsle de andre instansene som er nevnt, samt gi varsel til undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten. Dette gjelder likevel ikke dersom instansen er kjent med at varsel allerede er gitt.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om varslingsplikt etter første ledd og videreformidling av varsel etter tredje ledd.

§ 7. Varslingsplikt av alvorlige jernbanehendelser

Inntreffer det en alvorlig jernbanehendelse, skal den som driver jernbanevirksomhet straks varsle under-

søkelsesmyndigheten om hendelsen. Undersøkelsesmyndigheten varsler tilsynsmyndigheten.

Departementet kan i forskrifter bestemme at også følgende personer skal ha en særskilt varslingsplikt etter første ledd:

a) den som utfører trafikkstyring,
b) den som fremfører rullende materiell,
c) den som utfører eller leder skifting på eller ved stasjon eller innen et sidespors område,
d) den som utfører trafikksikkerhetsoppgaver om bord i tog, herunder beredskapsoppgaver,
e) den som har sikkerhetsansvar ved arbeid og aktivitet i og ved spor, og
f) den som utfører vedlikehold av rullende materiell eller kjørevei.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om varslingsplikt og videreformidling av varsel etter denne paragrafen.

KAPITTEL III. RAPPORTERING OG INNSAMLING AV OPPLYSNINGER OM JERNBANEULYKKER OG JERNBANEHENDELSER MV.

§ 8. Rapportering av opplysninger

Den som driver jernbanevirksomhet plikter å rapportere opplysninger om jernbaneulykker og jernbanehendelser til undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten.

Departementet kan i forskrifter bestemme at også følgende personer skal ha en særskilt rapporteringsplikt etter første ledd:

a) den som utfører trafikkstyring,
b) den som fremfører rullende materiell,
c) den som utfører eller leder skifting på eller ved stasjon eller innen et sidespors område,
d) den som utfører trafikksikkerhetsoppgaver om bord i tog, herunder beredskapsoppgaver,
e) den som har sikkerhetsansvar ved arbeid og aktivitet i og ved spor,
f) den som utfører vedlikehold av rullende materiell eller kjørevei, og andre som har befatning med jernbanevirksomhet, herunder produsent av jernbanemateriell.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om rapporteringsplikten etter første og annet ledd, herunder hvilke opplysninger som skal rapporteres, hvilke myndigheter det skal rapporteres til og måten det skal skje på.

§ 8 a. Taushetsplikt

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for den som driver jernbanevirksomhet, har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det de får kjennskap til i forbindelse med undersøkelser og rapportering av ulykker og hendelser etter loven her.

Personer som nevnt i første ledd, har i tillegg taushetsplikt om alle opplysninger som er innrapportert i medhold av § 8 og om opplysninger som er fremkommet under forklaring for undersøkelsesmyndigheten etter § 14. Dette gjelder ikke dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en jernbaneulykke eller jernbanehendelse.

Taushetsplikt som nevnt i annet ledd, er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre i den grad den som har krav på taushet samtykker forutsatt at opplysningene har statistisk form eller de er alminnelig tilgjengelig andre steder.

§ 9. Bruk av data fra systemer som registrerer lyd og bilde

Undersøkelsesmyndigheten skal ha tilgang til data fra ethvert system for vedvarende eller regelmessig registrering av lyd og bilde fra førerrom i tog, men har ikke anledning til å utlevere slikt materiale til andre. Utskrift av registrert lyd eller kopi av bilder kan likevel utleveres til bruk som bevis i en straffesak eller sivil sak for domstolene etter rettens kjennelse. Retten kan bare godkjenne utlevering etter annet punktum dersom behovet for utlevering i den konkrete saken veier tyngre enn faren for at man ved slik utlevering vanskeliggjør undersøkelsesmyndighetens arbeid med den aktuelle saken eller fremtidige nasjonale eller internasjonale undersøkelser.

Departementet kan ved forskrift bestemme hvilke registreringssystemer for lyd og bilde som omfattes av første ledd.

KAPITTEL IV. UNDERSØKELSE AV ULYKKER OG HENDELSER MV.

§ 10. Undersøkelsesplikt

Undersøkelsesmyndigheten skal undersøke jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser.

Departementet kan i forskrift fastsette at undersøkelsesmyndigheten skal undersøke andre jernbanehendelser enn de som er nevnt i første ledd.

§ 11. Iverksetting av undersøkelse og undersøkelsens omfang

Når undersøkelsesmyndigheten har mottatt varsel om jernbaneulykke etter § 6 eller om alvorlig jernbanehendelse etter § 7, skal den straks avgjøre om det er behov for å iverksette umiddelbar undersøkelse. Når undersøkelsesmyndigheten mottar rapport etter § 8 skal den uten ugrunnet opphold avgjøre om og når det skal iverksettes undersøkelse.

Undersøkelsesmyndigheten avgjør selv omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres. Ved avgjørelsen skal undersøkelsesmyndigheten blant annet ta hensyn til hvilken lærdom undersøkelsen forventes å gi med tanke på å forbedre sikkerheten, ulykken eller hendelsens alvorlighetsgrad, dens innvirkning på jernbanesikkerheten generelt og om den inngår i en serie av ulykker eller hendelser.

Undersøkelsesmyndigheten kan uten hensyn til tidligere avgjørelser beslutte å undersøke forhold ved en eller

flere jernbaneulykker eller jernbanehendelser.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om undersøkelsesmyndighetens oppgaver og kompetanse etter paragrafen her.

§ 12. Forbud mot å fjerne vrakrester mv. samt behov for å gjenopprette trafikken

Jernbanemateriell og kjørevei som er skadet i jernbaneulykke, vrakrester eller andre ting fra slikt materiell og spor etter ulykken må ikke fjernes eller røres uten samtykke fra undersøkelsesmyndigheten og politiet, med mindre det er nødvendig for å redde eller avverge fare for liv eller eiendom eller for å hindre at noe som kan ha betydning for undersøkelsen, ødelegges eller forsvinner.

Undersøkelsesmyndigheten skal avslutte sine undersøkelser på ulykkesstedet så snart som mulig slik at den som driver kjøreveien kan bli i stand til å gjenopprette trafikken.

§ 13. Tiltak for å fremskaffe opplysninger

Undersøkelsesmyndigheten har rett til å benytte privat grunn og kan kreve å få undersøke og ta i besittelse jernbanemateriell og kjørevei, vrakrester, dokumenter og andre ting i den utstrekning den trenger det for å kunne utøve sitt verv. Herunder skal undersøkelsesmyndigheten gis tilgang til resultater fra undersøkelser av personer som har vært involvert i ulykken eller hendelsen, og obduksjon av dødsofre. Den kan påby legeundersøkelse etter reglene i luftfartsloven § 6-11 tredje ledd. Om nødvendig kan undersøkelsesmyndigheten kreve hjelp av politiet.

§ 14. Forklaringsplikt til undersøkelsesmyndigheten mv.

Enhver plikter på forlangende, og uten hensyn til taushetsplikt, å gi undersøkelsesmyndigheten de opplysninger han eller hun sitter inne med om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen. Enhver som forklarer seg har rett til å la seg bistå av advokat eller annen person under forklaringen.

§ 15. Bevissikring

Undersøkelsesmyndigheten kan kreve bevissikring utenfor rettssak etter reglene i tvisteloven § 28-3 tredje ledd og § 28-4. Krav om bevissikring fremmes for den tingrett hvor de som skal avhøres, bor eller oppholder seg eller realbevis skal undersøkes.

§ 16. Rettigheter for dem saken angår

Når undersøkelsesmyndigheten iverksetter undersøkelse, skal den så vidt mulig underrette den som driver den aktuelle jernbanevirksomhet, ofrene og deres familie, eiere av skadede ting, produsenter, berørte beredskapstjenester, representanter for personalet og for brukerne, samt andre som saken angår, om dette. Slik underretning skal gis så snart som mulig, og skal opplyse om rettighetene etter annet ledd i paragrafen her og etter § 20 første ledd.

Innen undersøkelsene avsluttes, skal de som er nevnt i første ledd gis adgang til å fremkomme med opplysninger og synspunkter om jernbaneulykken eller jernbanehendelsen og dens årsaksfaktorer. De skal også underrettes

jevnlig om fremdriften av undersøkelsen og gis adgang til å fremkomme med sine synspunkter på undersøkelsen i den grad det er praktisk mulig. Videre bør de også gis adgang til å være til stede under undersøkelsen og ha rett til å gjøre seg kjent med dokumentene, i den utstrekning undersøkelsesmyndigheten finner at dette kan skje uten hinder for undersøkelsen. Tredje punktum gjelder med de begrensninger som følger av taushetsplikten, jf. § 17.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter til paragrafen her.

§ 17. Taushetsplikt

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det som de får kjennskap til under utførelsen av sitt arbeid. Forvaltningsloven § 13b første ledd nr. 6 gjelder likevel ikke.

Når personer som nevnt i første ledd mottar opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde, med mindre tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til jernbaneulykken eller jernbanehendelsen.

Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om alle opplysninger som er innrapportert i medhold av § 8, og opplysninger som er fremkommet under forklaring for undersøkelsesmyndigheten etter § 14. Dette gjelder ikke dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en jernbaneulykke eller jernbanehendelse.

Taushetsplikt som nevnt i annet og tredje ledd er ikke til hinder for at opplysningene bringes videre i den grad den som har krav på taushet samtykker, dersom opplysningene har statistisk form, eller dersom de er alminnelig tilgjengelig andre steder.

Opplysninger som er taushetsbelagt etter tredje ledd kan gis videre til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner når dette følger av internasjonale avtaler som Norge har inngått.

§ 18. Informasjon til tilsynsmyndigheten

Undersøkelsesmyndigheten skal fortløpende holde tilsynsmyndigheten underrettet om forhold som avdekkes i løpet av undersøkelsen, og sine egne foreløpige vurderinger av disse, i den grad dette anses nødvendig for jernbanesikkerheten.

§ 19. Undersøkelsesrapport

Når undersøkelsesmyndigheten har undersøkt en jernbaneulykke eller alvorlige jernbanehendelser, skal den utarbeide en rapport som redegjør for hendelsesforløpet og inneholder undersøkelsesmyndighetens uttalelse om årsaksforholdene. Rapporten skal opplyse om formålet med undersøkelsen, jf. § 1. Rapporten skal også så langt det er formålstjenlig, inneholde undersøkelsesmyndighetens eventuelle tilrådinger om tiltak som bør treffes eller

vurderes med henblikk på å hindre lignende ulykker eller alvorlige hendelser i fremtiden.

Rapporten skal ikke inneholde referanser til enkeltpersoners navn eller adresse.

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelse etter denne paragrafen kan ikke påklages.

§ 20. Behandling av utkast til undersøkelsesrapport

Før undersøkelsesmyndigheten sluttbehandler rapporten, skal et utkast til rapport etter anmodning forelegges for personer som nevnt i § 16 første ledd, med en rimelig frist for vedkommende til å gi uttalelse, med mindre særlige forhold tilsier at dette ikke gjøres. Statens jernbanetilsyn skal forelegges utkastet til rapport, med rimelig frist til å uttale seg. Retten etter første punktum gjelder bare de delene av utkastet til rapport som vedkommende på grunn av sin tilknytning til saken eller undersøkelsen har særlige forutsetninger for å uttale seg om.

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelse etter denne paragrafen kan ikke påklages.

§ 21. Unntatt dokumentoffentlighet for utkast til undersøkelsesrapport

Undersøkelsesmyndighetens utkast til rapport er ikke offentlig.

§ 22. Forbud mot bruk som bevis i straffesak

Opplysninger undersøkelsesmyndigheten mottar i medhold av §§ 8 eller 14 kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene.

KAPITTEL V. TILSYNSMYNDIGHETENS BRUK AV OPPLYSNINGER MV.

§ 23. Taushetsplikt

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for tilsynsmyndigheten har taushetsplikt etter reglene i § 17 så langt de passer.

§ 24. Forbud mot bruk som bevis i straffesak

Opplysninger tilsynsmyndigheten mottar i medhold av §§ 8 og 18 kan ikke brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene.

KAPITTEL VI. FORBUD MOT SANKSJONER FRA ARBEIDSGIVER

§ 25. Forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver

En arbeidstaker som avgir rapport etter § 8 eller forklaring etter § 14 skal ikke som følge av dette utsettes for noen form for sanksjoner fra arbeidsgiverens side. Første punktum gjelder ikke tiltak som arbeidsgiveren iverksetter med hovedformål å forbedre arbeidstakerens kvalifikasjoner.

Første ledd gjelder ikke dersom de mottatte opplysningene viser at arbeidstakeren ikke oppfyller helsemessige krav til å inneha sin stilling, eller at arbeidstakeren selv har opptrådt grovt uaktsomt i forbindelse med den rapporterte ulykken eller hendelsen. Første ledd gjelder heller ikke omstendigheter knyttet til arbeidstakeren eller dennes handlinger og unnlatelser som er blitt kjent på annen måte enn gjennom arbeidstakerens rapportering eller forklaring som nevnt i første ledd.

KAPITTEL VII. FJERNING AV VRAKRESTER UTENFOR KJØREVEIEN

§ 26. Fjerning av vrakrester utenfor kjøreveien mv.

Dersom jernbanemateriell eller deler av kjørevei er havnet utenfor kjøreveien, eller vrakrester eller andre ting fra slikt materiell er til hinder for den alminnelige ferdsel eller på annen måte til fare eller ulempe, kan politiet sette en frist for at eieren, eller brukeren, skal rette forholdet. Oversittes fristen, kan politiet iverksette nødvendige tiltak på eierens eller brukerens bekostning. Dersom det av hensyn til ferdselen eller av annen grunn er nødvendig å gjøre noe straks, kan politiet sette i verk tiltak som nevnt uten at det gis noen frist.

KAPITTEL VIII. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 27. Straff

Den som uaktsomt eller forsettlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 6, 7, 8, 12 første ledd, 14, 17, 23, 25 og 26 i loven, eller som medvirker til slik overtredelse, straffes med bøter dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebestemmelse.

§ 28. Endringer i andre lover

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) gjøres følgende endringer: – – –

Kapittel V oppheves

§ 29. Ikrafttredelse

Loven trer i kraft straks.

§ 30. Overgangsordning

Forskrifter fastsatt med hjemmel i jernbaneloven kapittel V gjelder også etter at loven her har trådt i kraft.

FOR 2006-03-31 NR 379: FORSKRIFT OM VARSLINGS- OG RAPPORTERINGSPLIKT I FORBINDELSE MED JERNBANEULYKKER OG JERNBANEHENDELSER (VARSLINGS- OG RAPPORTERINGSFORSKRIFTEN).

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 31. mars 2006 med hjemmel i lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven) 3. juni 2005 nr. 34 § 2, § 6, § 7 og § 8. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 42e (direktiv 2004/49/EF).

§ 1. Virkeområde

Forskriften gjelder varsling og rapportering av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser med jernbane som omfattes av jernbaneloven.

Kabelbane anses ikke som jernbane etter jernbaneundersøkelsesloven.

§ 2. Myndighetene

Statens havarikommisjon for transport er undersøkelsesmyndighet etter forskriften her.

Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndighet etter forskriften her.

§ 3. Varsling av jernbaneulykke

Personell i jernbanevirksomheten som blir involvert i jernbaneulykke, skal straks varsle nærmeste trafikkstyringsenhet, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen om ulykken. Den som mottar varsel skal straks varsle de andre instansene som nevnt i første punktum, samt varsle undersøkelsesmyndigheten. Varsel skal skje muntlig.

Jernbanevirksomheten har et eget ansvar for å påse at varsel etter første ledd blir gitt.

§ 4. Varsling av alvorlig jernbanehendelse

Jernbanevirksomheten skal straks sørge for varsling av alvorlig jernbanehendelse til undersøkelsesmyndigheten. Dersom hendelsens art gir grunnlag for å varsle andre myndigheter, sørger jernbanevirksomheten for dette. Varsel skal skje muntlig.

§ 5. 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.

Rapportering skal skje på skjema fastsatt av tilsynsmyndigheten og undersøkelsesmyndigheten i fellesskap.

§ 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.

§ 7. Nærmere om varslings- og rapporteringsplikten

Dersom jernbanevirksomheten er i tvil om det aktuelle forholdet er å anse som en jernbaneulykke, alvorlig hendelse eller jernbanehendelse, skal det varsles og/eller rapporteres i henhold til den paragraf i forskriften som er den mest omfattende.

Undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten har rett til å omklassifisere enhver mottatt rapport og kan til enhver tid forlange utdypende opplysninger om et innrapportert forhold.

§ 8. Implementering i sikkerhetsstyringssystemet

Den som har tillatelse til å drive jernbanevirksomhet eller som har lisens eller sikkerhetssertifikat fastsatt med hjemmel i jernbaneloven skal innarbeide innholdet i denne forskrift i sitt sikkerhetsstyringssystem.

§ 9. Unntak

Undersøkelsesmyndigheten og tilsynsmyndigheten kan innenfor sitt ansvarsområde gjøre unntak fra bestemmelsene i denne forskrift, dersom dette vil føre til en mer hensiktsmessig rapportering eller dersom særlige forhold tilsier det.

§ 10. Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 30. april 2006. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 29. januar 2002 nr. 123 om varslings- og rapporteringsplikt i forbindelse med jernbaneulykker og jernbanehendelser.

VEILEDNING TIL VARSLINGS- OG RAPPORTERINGSFORSKRIFTEN

Hensikten med varslings- og rapporteringsplikten

Varsling av jernbaneulykke eller alvorlig jernbanehendelse

Hensikten med varsling til Statens havarikommisjon for transport (havarikommisjonen) er at det kan igangsettes en undersøkelse med minimum tap av tid. Dette er viktig for at havarikommisjonen raskt kan sikre bevis på hendelsesstedet.

Rapportering av jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser

Rapporteringen av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser til havarikommisjonen kan være med på å danne et mer fullstendig bilde av den aktuelle hendelsen, i tillegg til varselet.

Statens jernbanetilsyn bruker opplysningene i sitt arbeid. Rapporteringen er med på å gjøre tilsynet oppmerksom på farlige forhold slik at eventuelle tiltak kan iverksettes for å forhindre at det skjer en jernbaneulykke. Tilsynet leverer også statistikk til andre etater og myndigheter, både nasjonalt og internasjonalt. Alle hendelser som rapporteres til tilsynet registreres i en database for uønskede hendelser. Her kan tilsynet søke etter enkelthendelser, trender, utarbeide statistikk og informasjon til publikum og presse.

Nærmere om forskriften

Forskriften er stort sett en videreføring av den tidligere varslings- og rapporteringsforskriften, med noen mindre endringer. Blant annet er det ikke lenger bestemmelser om hva et varsel skal inneholde, fordi dette vil avklares i forbindelse med det muntlige varsel som personellet eller jernbanevirksomheten gjør. I den forbindelse kan myndigheten som blir varslet selv spørre om det den trenger.

Nedenfor gjennomgås enkelte av paragrafene i forskriften.

Til § 1 Virkeområde

Forskriften gjelder for de som driver jernbanevirksomhet i Norge. Dette innebærer at også utenlandske jernbaneforetak som trafikkerer på norsk område omfattes. Jernbanebegrepet omfatter i tillegg til jernbane i tradisjonell forstand, sporvei, tunnelbane og forstadsbane og lignende. Kabalbaner er unntatt fra undersøkelseslovens virkeområde.

Departementet vil presisere at den varsling og rapportering som følger av forskriften her ikke gjør innskrenking i den varslings- og rapporteringsplikt som følger av eller som er gitt med hjemmel i jernbanelovgivningen. Videre kan det i øvrig lovgivning være pålagt varsling- og rapporteringplikt ved jernbaneulykker og jernbanehendelser, bl.a. i forhold til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), Arbeidstilsynet m.fl., og som kommer i tillegg til varslings- og rapporteringsplikten gitt med hjemmel i jernbanelovgivningen.

Til § 3 Varsling av jernbaneulykke

Varslingsbestemmelsene er splittet opp i to bestemmelser, én som gjelder jernbaneulykker og én som gjelder

alvorlige jernbanehendelser. Dette har sin bakgrunn i at varslingsrutinene i de to tilfellene er forskjellige.

Første ledd angir varslingsplikten etter jernbaneundersøkelsesloven § 6, og pålegger personell i jernbanevirksomheten som blir involvert i jernbaneulykker å varsle nærmeste trafikkstyringsenhet, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen. Det presiseres at varslingen skal skje umiddelbart.

Det er tilstrekkelig for involvert personell å varsle en av disse instansene. Imidlertid bør varsel normalt først gis til trafikkstyringsenheten som videreformidler denne. Denne kan i så fall varsle politiet, Hovedredningssentralen og havarikommisjonen. Varsel til Hovedredningssentralen antas bare å være aktuelt i de tilfeller hvor denne vil ha oppgaver i forbindelse med ulykken.

I jernbaneundersøkelsesforskriften § 7 fremgår det at det er havarikommisjonen som skal varsle tilsynsmyndigheten om ulykker og alvorlige hendelser.

Annet ledd gir jernbanevirksomheten et selvstendig ansvar å påse at varsel etter første ledd blir gitt. Dette gir jernbanevirksomheten bl.a. mulighet til for eksempel å fastsette retningslinjer for hvordan varsling internt skal foregå, samtidig som det tas høyde for tilfeller hvor personellet ikke har mulighet for å varsle trafikkstyringsenheten, eller de øvrige instanser selv.

Til § 4 Varsling av alvorlig jernbanehendelse

Ved en alvorlig jernbanehendelse har det ikke skjedd en jernbaneulykke og det er derfor normalt ikke behov for å koble inn politiet eller hovedredningssentralen. Det legges derfor opp til, som i dag, at det er jernbanevirksomheten som skal varsle havarikommisjonen. Det presiseres at varslingen skal skje umiddelbart. Når det gjelder varsel til Statens jernbanetilsyn påligger dette havarikommisjonen, jf. jernbaneundersøkelsesforskriften § 7.

I visse tilfeller kan det også være behov å varsle andre myndigheter, f.eks. politiet ved brudd på avholdspliktbestemmelsene.

Hvis jernbanevirksomheten er i tvil om hvorvidt det har skjedd en alvorlig jernbanehendelse eller en jernbanehendelse, skal havarikommisjonen primært varsles, jf. merknadene til § 7.

Til § 5 Rapportering av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse

Det fremgår av bestemmelsen at jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse skal rapporteres både til havarikommisjonen og Statens jernbanetilsyn innen 72 timer. Rapporteringen kan skje elektronisk.
Det er lagt opp til at det skal være et felles rapporteringsskjema slik at virksomhetene ikke skal være nødt til å fylle ut to forskjellige skjemaer for den samme ulykken eller alvorlige hendelsen.

Den enkelte virksomhet vil kunne ta opp med Havarikommisjonen og tilsynet om å få tilpasset skjemaet til sitt system, dersom dette ikke skaper problemer for myndighetene, jf. unntaksregelen i § 9.

Til § 6 Rapportering av jernbanehendelse

Jernbanehendelse skal rapporteres til Statens jernbanetilsyn. Fristen for å rapportere er satt til 8 dager. Tilsynet fastsetter rapporteringsskjema og innholdet i dette. Jernbanevirksomheten kan som nevnt under merknadene til § 5, ta opp spørsmålet om å få tilpasset skjemaet til sitt system, jf. unntaksregelen i § 9.

Til § 7 Nærmere om varslings- og rapporteringsplikten

Det er lagt opp til at jernbanevirksomheten selv vurderer om det aktuelle tilfellet er en jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse eller en jernbanehendelse som skal varsles/rapporteres. Er virksomheten i tvil, skal det varsles/rapporteres etter den bestemmelse som er mest omfattende. Dette betyr at dersom virksomheten er i tvil om for eksempel et tilfelle kan karakteriseres som en jernbanehendelse eller alvorlig jernbanehendelse, skal det varsles/rapporteres som en alvorlig jernbanehendelse. Dette er ikke til hinder for at jernbanevirksomheten eventuelt tar kontakt med havarikommisjonen eller Statens jernbanetilsyn for å få avklart hvordan det bør varsles/rapporteres i det enkelte tilfellet.

Både havarikommisjonen og tilsynet har rett til å omklassifisere en rapport og til å innhente ytterligere informasjon om innrapporterte forhold.

Til § 9 Unntak

Bestemmelsen gir havarikommisjonen og Statens jernbanetilsyn innenfor sine respektive myndighetsområder anledning til å gjøre unntak fra forskriftene, bl.a. når det gjelder rapportering og for øvrig hvis andre særlige forhold tilsier det, jf. også merknadene til §§ 5 og 6.

FOR 2006-03-31 NR 378: FORSKRIFT OM OFFENTLIGE UNDERSØKELSER AV JERNBANE-ULYKKER OG ALVORLIGE JERNBANEHENDELSER M.M. (JERNBANEUNDERSØKELSESFORSKRIFTEN).

Fastsatt av Samferdselsdepartementet 31. mars 2006 med hjemmel i lov 3. juni 2005 nr. 34 om varsling, rapportering og undersøkelse av jernbaneulykker og jernbanehendelser m.m. (jernbaneundersøkelsesloven) § 2, § 3, § 4, § 5, § 6, § 7, § 10, § 11, § 16, § 19, § 20 og § 21. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 42e (direktiv 2004/49/EF).

KAPITTEL I. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1. Virkeområde

Forskriften gjelder jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser med jernbane som omfattes av jernbaneloven.

Kabelbane anses ikke som jernbane etter jernbaneundersøkelsesloven.

§ 2. Myndighetene

Følgende instanser er tillagt myndighet/oppgaver i henhold til denne forskriften:

a) Statens havarikommisjon for transport er undersøkelsesmyndigheten.

b) Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndigheten.

c) Samferdselsdepartementet er departementet.

§ 3. Definisjoner

I denne forskriften menes med:

a) *Undersøkelse*: Framgangsmåte etter en jernbaneulykke eller alvorlig jernbanehendelse med henblikk på å forebygge slike ulykker eller hendelser, og som omfatter innsamling og analyse av opplysninger, utarbeidelse av konklusjoner, herunder bestemmelse av årsaker, samt formulering av eventuelle sikkerhetstilrådinger.

b) *Årsaker*: Handlinger, unnlatelser, hendelser eller omstendigheter, eller en kombinasjon av disse, som fører til jernbaneulykken eller jernbanehendelsen.

§ 4. Begrepet jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse

I begrepet jernbaneulykke etter jernbaneundersøkelsesloven § 5 inngår definisjonene i direktiv 2004/49/EF artikkel 3 bokstavene k og l.

I begrepet alvorlig jernbanehendelse etter jernbaneundersøkelsesloven § 5 inngår også tekniske feil i de strukturelle delsystemene eller i samtrafikkomponenter i de transeuropeiske jernbanesystemene for høyhastighetstog og konvensjonelle tog.

§ 5. Undersøkelsesmyndighetens oppgave og formål

Undersøkelsesmyndighetens oppgave er å undersøke jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser, med formål å forbedre jernbanesikkerheten og forebygge jernbaneulykker.

§ 6. Undersøkelsesplikt og undersøkelsens omfang

Undersøkelsesmyndigheten skal undersøke jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser.

Undersøkelsesmyndigheten fastsetter selv omfanget av undersøkelsene og framgangsmåten som skal følges ved gjennomføringen av slike undersøkelser. Ved vurderingen skal det bl.a. tas hensyn til prinsippene og målene som er gitt i jernbaneundersøkelsesloven og i denne forskrift, og hvilken lærdom undersøkelsen forventes å gi med tanke på å forbedre sikkerheten.

I beslutningen om det skal gjennomføres en fullstendig undersøkelse skal undersøkelsesmyndigheten bl.a. ta hensyn til:

a) hvor alvorlig jernbaneulykken eller jernbanehendelsen er,

b) om jernbaneulykken eller jernbanehendelsen inngår i en serie av ulykker eller hendelser av betydning for jernbanesystemet som helhet,

c) jernbaneulykkens eller jernbanehendelsens innvirkning på jernbanesikkerheten i EØS-området,

d) anmodninger fra infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak, øvrige jernbanevirksomheter, samt tilsyns- og sikkerhetsmyndigheter eller EØS-stater.

KAPITTEL II. VARSLING OG IGANGSETTING AV UNDERSØKELSE AV JERNBANEULYKKER OG ALVORLIGE JERNBANEHENDELSER

§ 7. Varsling av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse til undersøkelsesmyndigheten

Undersøkelsesmyndigheten mottar varsel om jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse i henhold til varslings- og rapporteringsforskriften. Undersøkelsesmyndigheten varsler tilsynsmyndigheten.

§ 8. Igangsetting av undersøkelser

Når varsel om jernbaneulykke eller alvorlig jernbanehendelse er mottatt av undersøkelsesmyndigheten, skal den treffe de tiltak som er nødvendige for å starte undersøkelsen umiddelbart og ikke senere enn én uke etter at den har mottatt varselet.

KAPITTEL III. UNDERRETNING OG VARSEL TIL PARTER OG MYNDIGHETER MV.

§ 9. Rettigheter for dem saken angår

Undersøkelsesmyndigheten fastsetter nærmere hvordan underretning om undersøkelse etter jernbaneun-

dersøkelsesloven § 16 skal gjennomføres. Berørte nevnt i jernbaneundersøkelsesloven § 16 skal gjøres kjent med sine rettigheter og at de kan anmode om å få utkast til rapport til uttalelse i henhold til jernbaneundersøkelsesloven § 20.

§ 10. Varsling til tilsynsmyndigheten

Undersøkelsesmyndigheten varsler tilsynsmyndigheten når den igangsetter undersøkelse av jernbaneulykker eller alvorlige jernbanehendelser.

§ 11. Underretning til Det europeiske jernbanebyrået (ERA)

Innen en uke etter at det er truffet beslutning om å innlede en undersøkelse, skal undersøkelsesmyndigheten underrette Det europeiske jernbanebyrået (ERA) om dette. Underretningen skal angi dag, tidspunkt og sted for jernbaneulykken eller jernbanehendelsen samt dens art og konsekvenser med hensyn til drepte, skadede og materielle skader.

KAPITTEL IV. RAPPORTER

§ 12. Undersøkelsesrapport

Når undersøkelsesmyndigheten har undersøkt en jernbaneulykke eller alvorlig jernbanehendelse, skal den utarbeide en rapport som redegjør for hendelsesforløpet og inneholder undersøkelsesmyndighetens uttalelse om årsaksforholdene. Rapporten skal opplyse om formålet med undersøkelsen, jf. § 5, og inneholde så langt det er formålstjenelig sikkerhetstilrådinger i henhold til jernbaneundersøkelsesloven § 19 første ledd.

Rapporten skal ha en hensiktsmessig form i forhold til jernbaneulykken eller jernbanehendelsens art og alvorlighetsgrad, og for betydningen av resultatene av undersøkelsen. Rapportens struktur skal i størst mulig grad følge opplegget i vedlegg 1 til denne forskriften.

Rapporten skal ikke inneholde referanser til enkeltpersoners navn eller adresse.

§ 13. Sikkerhetstilrådinger

En sikkerhetstilrådning utarbeidet av undersøkelsesmyndigheten skal ikke i noe tilfelle utgjøre en formodning om skyld eller ansvar for en jernbaneulykke eller alvorlig jernbanehendelse.

Sikkerhetstilrådinger skal rettes til tilsynsmyndigheten og, dersom det er nødvendig på grunn av tilrådingens art, til andre organer eller myndigheter i Norge eller til andre EØS-stater.

§ 14. Behandling av utkast til undersøkelsesrapport som er unntatt fra offentlighet

Før undersøkelsesmyndigheten sluttbehandler rapporten, skal et utkast til rapport forelegges for de berørte nevnt i jernbaneundersøkelsesloven § 16 første ledd med en rimelig frist til å gi uttalelse, med mindre særlige forhold tilsier at dette ikke gjøres. Videre skal tilsynsmyndigheten forelegges utkastet til rapport,

med rimelig frist til å uttale seg. Retten etter første punktum gjelder bare de delene av utkastet til rapport som vedkommende på grunn av sin tilknytning til saken eller undersøkelsen har særlige forutsetninger for å uttale seg om.

Undersøkelsesmyndighetens utkast til rapport er ikke offentlig, jf. jernbaneundersøkelsesloven § 21.

§ 15. Offentliggjøring av rapport

Undersøkelsesmyndigheten skal offentliggjøre den endelige rapporten så raskt som mulig og vanligvis ikke senere enn 12 måneder etter at jernbaneulykken eller den alvorlige jernbanehendelsen fant sted. Rapporten, med eventuelle sikkerhetstilrådinger, skal oversendes berørte parter, herunder berørte parter og organer i andre EØS-stater.

Dersom rapporten ikke er ferdig innen 12 måneder, skal undersøkelsesmyndigheten avgi en foreløpig rapport som angir utviklingen av undersøkelsen og de sikkerhetsspørsmål som er aktuelle i forbindelse med saken. Undersøkelsesmyndigheten avgjør selv i hvilken form den ønsker å avgi en slik foreløpig rapport, og hvordan den skal publiseres.

§ 16. Oppfølging av rapporter og sikkerhetstilrådinger

Undersøkelsesmyndigheten sender rapportene til departementet, som treffer de nødvendige tiltak for å sikre at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene.

Tilsynsmyndigheten skal vurdere rapportene med tanke på å identifisere og iverksette tiltak som kan bedre jernbanesikkerheten. Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om oppfølging av sikkerhetstilrådingene til den som driver jernbanevirksomhet etter jernbaneloven.

Tilsynsmyndigheten og andre myndigheter eller organer eller eventuelt andre EØS-stater som sikkerhetstilrådingene er rettet til, skal minst to ganger i året gi tilbakemelding til undersøkelsesmyndigheten om vedtatte og planlagte tiltak som følge av tilrådingene. Departementet kan gi tilsynsmyndigheten i oppgave å koordinere slike tilbakemeldinger. Tilbakemeldingene sendes via departementet som sender disse til undersøkelsesmyndigheten.

§ 17. Årlige rapporter

Undersøkelsesmyndighetene skal hvert år innen 30. september offentliggjøre en rapport som redegjør for de undersøkelser som er gjennomført året før, inkludert sikkerhetstilrådinger og tiltak som er truffet i samsvar med tidligere sikkerhetstilrådinger.

§ 18. Oversendelse av rapporter til ERA

Undersøkelsesmyndigheten skal sende ERA en kopi av den endelige rapporten nevnt i § 15 og av den årlige rapporten nevnt i § 17.

KAPITTEL V. ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

§ 19. Gjennomføring av undersøkelser i EØS-området – bistand mv.

Dersom det ikke er mulig å fastslå hvilken EØS-stat en jernbaneulykke eller en alvorlig jernbanehendelse er oppstått i, eller dersom den inntraff på eller nær grensen mellom Norge og Sverige, avgjør de aktuelle undersøkelsesmyndigheter sammen hvem av dem som skal gjennomføre undersøkelsen, eller de kan beslutte å gjennomføre den i fellesskap. I det første tilfellet skal den andre undersøkelsesmyndigheten få mulighet til å delta i undersøkelsen og få tilgang til alle resultatene av denne.

Når et jernbaneforetak som er etablert og lisensiert i en annen EØS-stat er involvert i en jernbaneulykke eller alvorlig jernbanehendelse i Norge, skal undersøkelsesmyndigheten fra den aktuelle EØS-staten inviteres til å delta i undersøkelsen.

Undersøkelsesmyndigheten kan gjennomføre undersøkelser i samarbeid med tilsvarende myndigheter i andre EØS-stater, også i andre tilfeller enn de som er nevnt i første og annet ledd.

Når undersøkelsesmyndigheten er ansvarlig for undersøkelsen, skal den sørge for at de nødvendige midler stilles til rådighet, herunder den driftsmessige og tekniske sakkunnskap som er nødvendig for gjennomføringen av undersøkelsen.

§ 20. Bruk av eksperter og annen fagkunnskap

Undersøkelsesmyndigheten kan i forbindelse med undersøkelser anmode om opplysninger og bistand fra andre offentlige myndigheter, samt benytte nødvendig sakkyndig bistand i forbindelse med utredningen av den enkelte sak.

Undersøkelsesmyndigheten kan også anmode undersøkelsesmyndigheter fra andre EØS-stater eller ERA om bistand med fagkunnskap eller med gjennomføringen av tekniske undersøkelser, analyser og vurderinger.

§ 21. Utveksling av fagkunnskap mv.

Undersøkelsesmyndigheten skal aktivt utveksle synspunkter og erfaringer med tilsvarende undersøkelsesmyndigheter i andre EØS-stater med henblikk på å utarbeide felles undersøkelsesmetoder og felles prinsipper for oppfølging av sikkerhetstilrådinger og med henblikk på å tilpasse seg den tekniske og vitenskapelige utviklingen.

§ 22. Saksbehandlingsregler

Forvaltningslovens regler, herunder habilitetsreglene i kapittel II, gjelder for undersøkelsesmyndighetens virksomhet, i den grad det ikke er gjort unntak i jernbaneundersøkelsesloven.

KAPITTEL VI. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 23. Andre oppgaver

Departementet kan etter samråd med undersøkelsesmyndigheten, gi undersøkelsesmyndigheten spesielle oppgaver som har jernbanesikkerhetsmessig målsetting.

§ 24. Ikrafttredelse mv.

Denne forskriften trer i kraft 30. april 2006. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 29. januar 2002 nr. 122 om offentlige undersøkelser av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser.

VEDLEGG 1. HOVEDINNHOLDET I UNDERSØKELSESRAPPORTER OM JERNBANEULYKKER OG ALVORLIGE JERNBANEHENDELSER

1. Oppsummering

Oppsummeringen skal inneholde en kort beskrivelse av ulykken eller hendelsen, tid og sted og konsekvensene av denne. Det skal opplyses om direkte årsaker og om medvirkende faktorer og underliggende årsaker som er fastslått gjennom undersøkelsen. Hovedtilrådingene skal gjentas, og det skal opplyses om hvem disse er rettet til.

2. Direkte fakta om ulykken eller hendelsen

1. Ulykken eller hendelsen:

- dato, nøyaktig tid og sted for ulykken eller hendelsen,
- beskrivelse av omstendighetene og ulykkesstedet, herunder arbeidet til redningstjenester og beredskapstjenester,
- beslutningen om å innlede en undersøkelse, sammensetning av undersøkelsesgruppen og gjennomføring av undersøkelsen.

2. Bakgrunnen for ulykken eller hendelsen:

- involvert personale og involverte entreprenører samt andre parter og vitner,
- togene og deres sammensetning, herunder registreringsnummer på deler av rullende materiell som er involvert,
- beskrivelse av infrastrukturen og systemet for signalgiving – sportyper, sporskiftere, tilkoplere, signaler, driftssikring,
- kommunikasjonsmidler,
- arbeider utført på eller i nærheten av ulykkesstedet,
- den utløsende faktor for jernbaneberedskapsplanen og planens hendelsesforløp,
- den utløsende faktor for de offentlige redningstjenesters, politiets og helsevesenets beredskapsplaner og planenes hendelsesforløp.

3. Drepte, skadede og materielle skader:
- passasjerer og tredjemenn, personale, herunder entreprenører,
- cargo, reisegods og annen eiendom,
- rullende materiell, infrastruktur og miljøet.

4. Eksterne omstendigheter:
- værforhold og geografiske opplysninger.

3. Referater fra undersøkelser og avhør

1. Oppsummering av vitneutsagn (med beskyttelse av personenes identitet):
- jernbanepersonale, herunder entreprenører,
- andre vitner.

2. Sikkerhetsstyringssystemet:
- rammeorganisasjonen og hvordan ordre gis og utføres,
- krav til personalet og hvordan oppfyllelsen av disse sikres,
- rutiner for internkontroll og internrevisjon og resultatene av disse,
- grensesnitt mellom forskjellige aktører i infrastrukturen.

3. Regler og forskrifter:
- gjeldende regler og forskrifter i EØS og på nasjonalt plan,
- andre regler, f.eks. driftsregler, lokale instrukser, personalkrav, vedlikeholdskrav og gjeldende standarder.

4. Virkemåten til rullende materiell og tekniske anlegg:
- systemet for signalgiving og styring, herunder registreringer fra ferdskrivere,
- infrastruktur,
- kommunikasjonsutstyr,
- rullende materiell, herunder registreringer fra ferdskrivere.

5. Dokumentasjon for driftssystemet:
- tiltak truffet av personalet med hensyn til trafikkstyring og signalgiving,
- utveksling av talemeldinger i forbindelse med ulykken eller hendelsen, herunder dokumentasjon fra opptak,
- tiltak truffet for å beskytte og verne ulykkesstedet.

6. Grensesnittet mellom menneske, maskin og organisasjon:
- faktisk arbeidstid hos involvert personale,
- medisinske og personlige forhold av betydning for ulykken eller hendelsen, herunder fysisk eller psykisk stress, utformingen av utstyr av betydning for grensesnittet mellom menneske og maskin.

7. Tidligere ulykker og hendelser av tilsvarende art.

4. Analyser og konklusjoner

1. *Avsluttende redegjørelse for hendelsesforløpet*:

- utarbeidelse av konklusjoner om ulykken eller hendelsen på grunnlag av de fakta som er fastslått i punkt 3.

2. *Drøftelse*:

- analyse av de fakta som er fastslått i punkt 3, med henblikk på å trekke konklusjoner om årsakene til ulykken eller hendelsen og redningstjenestens innsats.

3. *Konklusjoner*:

- direkte og umiddelbare årsaker til ulykken eller hendelsen, herunder medvirkende faktorer som har sammenheng med tiltak truffet av involverte personer eller tilstanden til rullende materiell eller tekniske anlegg,
- underliggende årsaker som har sammenheng med kvalifikasjoner, framgangsmåter og vedlikehold,
- grunnleggende årsaker som har sammenheng med vilkår i rammeregler og gjennomføringen av sikkerhetsstyringssystemet.

4. *Tilleggsmerknader*:

- feil og mangler som er avdekket under undersøkelsen, men som ikke har relevans for konklusjonene eller årsakene.

5. Tiltak som er truffet:

- oppsummering av tiltak som allerede er truffet eller vedtatt som følge av ulykken eller hendelsen.

6. Tilrådinger

VEILEDNING TIL JERNBANEUNDERSØKELSESFORSKRIFTEN

Forskriften retter seg først og fremst til undersøkelsesmyndigheten, dvs. Statens havarikommisjon for transport (havarikommisjonen).

Forskriften må ses i sammenheng med jernbaneundersøkelsesloven av 3. juni 2005, da bestemmelser som er inntatt i loven stort sett ikke er gjentatt i forskriften. Dette gjelder bl.a. definisjoner av jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse og jernbanehendelse, tiltak for å fremskaffe opplysninger, bruk av data fra systemer som registrerer lyd og bilde, forbud mot å fjerne vrakrester, gjenopprettelse av trafikken, informasjon til tilsynsmyndigheten, forklaringsplikt for undersøkelsesmyndigheten mv., bevisopptak, forbud mot bruk av opplysninger som bevis i straffesak, forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver og taushetspliktreglene. Det er derfor viktig å ta utgangspunkt i loven for å finne fram til hvilke bestemmelser som gjelder på området. Havarikommisjonen vil i henhold til forvaltningsloven ha en veiledningsplikt bl.a. overfor berørte og vitner, og skal opplyse om de rettigheter de har i forbindelse med saken.

Forskriften er i stor grad en supplering til loven. Nedenfor gjennomgås enkelte av bestemmelsene i forskriften.

Til § 1 Virkeområde

Paragrafen avgrenser forskriftens virkeområde til jernbanelykke og alvorlige jernbanehendelse for virksomhet som er regulert med hjemmel i jernbaneloven, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane.
Kabelbaner unntas fra jernbaneundersøkelsesloven, og følgelig undersøkelsesregimet.

Til § 3 Definisjoner

I henhold til jernbanesikkerhetsdirektivet er det inntatt definisjon av "undersøkelse" og "årsaker". Utover dette er det ikke ansett hensiktsmessig å ta inn definisjoner som følger av jernbaneundersøkelsesloven eller sikkerhetsdirektivet. Når det gjelder jernbanesikkerhetsdirektivets definisjoner av "jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og hendelser" retter disse seg i første rekke til myndighetene, og er derfor ikke tatt inn i definisjonsbestemmelsen, jf. imidlertid § 4.

Til § 4 Begrepet jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse

Definisjonene av jernbaneulykke og alvorlig jernbaneulykke i jernbanesikkerhetsdirektivet anses å kunne ha betydning i forbindelse med havarikommisjonens innrapportering til ERA. Bestemmelsen henviser derfor til definisjonene som følger av jernbanesikkerhetsdirektivet (direktiv 2004/49/EF), og gjengis ikke i teksten. Den engelske versjonen av direktivet finnes på: http://verden.abcsok.no/index.html?q=2004/49/EC&cs=latin1

Til § 5 Undersøkelsesmyndighetens oppgave og formål

Havarikommisjonens oppgaver og uavhengighet fremgår av jernbaneundersøkelsesloven § 3 og ved den måten havarikommisjonen er organisert på. Dessuten er de som jobber for kommisjonen underlagt forvaltningslovens regler om bl.a. habilitet, jf. forskriften § 22. Dette skal sikre at kommisjonens personell inklusive eventuelt innleide personer, har nødvendig uavhengighet i de undersøkelsene de skal foreta.

Havarikommisjonens oppgave er avgrenset til å undersøke jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser, dvs. at øvrige hendelser ikke hører inn under kommisjonens ansvarsområde. Departementet kan etter samråd med havarikommisjonen, likevel gi kommisjonen spesielle oppgaver som har en jernbanesikkerhetsmessig målsetting, jf. forskriften § 23.

Formålet med undersøkelsene fremgår av jernbaneundersøkelsesloven § 1 og 3 og er å forebygge framtidige jernbaneulykker og forbedre jernbanesikkerheten. Det er presisert i loven at undersøkelsene ikke har som formål å fordele skyld og ansvar.

En eventuell strafferettslig etterforskning hører inn under politi og påtalemyndighet. Havarikommisjonens undersøkelse skal være uavhengig av en slik undersøkelse eller etterforskning.

Til § 6 Undersøkelsesplikt og undersøkelsens omfang

Når undersøkelse skal foretas, er regulert i jernbaneundersøkelsesloven § 10. Det vises også til forskriften § 5 hvor det fremgår at det er ulykker og alvorlige hendelser som skal undersøkes. Omfanget av undersøkelsen må imidlertid tilpasses den enkelte ulykke eller hendelse. I visse tilfelle vil en forundersøkelse avdekke hvorvidt det skal gjennomføres en undersøkelse. Formen på forundersøkelsen avgjør kommisjonen selv. Det vises også til Ot.prp. nr. 50 (2004-2005) pkt. 8.2.3.4 til jernbaneundersøkelsesloven hvor dette er nærmere omtalt. Proposisjonen finnes på: http://odin.dep.no/sd/norsk/dok/regpubl/otprp/

Til § 7 Varsling av jernbaneulykke og alvorlig jernbanehendelse til undersøkelsesmyndigheten

Varsling av jernbaneulykker og alvorlige jernbanehendelser til havarikommisjonen fremgår av jernbaneundersøkelsesloven og varslings- og rapporteringsforskriften. Bestemmelsen angir at det er havarikommisjonen som skal varsle Statens jernbanetilsyn.

Til § 8 Igangsetting av undersøkelser

Det følger av jernbanesikkerhetsdirektivet at undersøkelser ikke skal starte senere enn en uke etter at varsel er mottatt. Bestemmelsen må ses i sammenheng med § 7.
Som nevnt vil en "forundersøkelse" avdekke behovet for å igangsette en videre undersøkelse av saken.

Til § 9 Rettigheter for dem saken angår

Bestemmelsen tar utgangspunkt i § 16 i jernbaneundersøkelsesloven og det overlates til havarikommisjonen hvordan underretning om undersøkelse etter paragrafen skal gjennomføres. Samtidig er det presisert at berørte skal gjøres kjent med at de kan be om å få utkast til rapport til uttalelse i henhold til jernbaneundersøkelsesloven § 20. I tillegg vil det som tidligere være opp til havarikommisjonen i henhold til god forvaltningsskikk å forelegge utkastet til rapport for å få kvalitetssikret opplysninger mv. som er inntatt i utkastet fra de berørte dette gjelder, uavhengig av om de har anmodet om det.

Til § 10 Varsling til tilsynsmyndigheten

Det fremgår her at havarikommisjonen skal varsle Statens jernbanetilsyn når den igangsetter undersøkelser. Departementet anser at det er tilstrekkelig at tilsynet blir varslet når havarikommisjonen på grunnlag av en forundersøkelse, beslutter å foreta en nærmere undersøkelse av ulykken eller den alvorlige hendelsen.
For øvrig skal havarikommisjonen etter jernbaneundersøkelsesloven § 18 fortløpende holde tilsynsmyndigheten underrettet om forhold som avdekkes i løpet av undersøkelsen og sine egne foreløpige vurderinger av disse, i den utstrekning dette anses nødvendig av hensyn til jernbanesikkerheten.

Det vises for øvrig til forskriften § 7 der det fremgår at kommisjonen også skal varsle tilsynet om selve ulykken eller den alvorlige hendelsen.

Til § 11 Underretning til Det europeiske jernbanebyrået (ERA)

Bestemmelsen følger av jernbanesikkerhetsdirektivet. Departementet forutsetter at havarikommisjonen avklarer med ERA om hvordan underretning skal foregå i praksis.

KAPITTEL IV RAPPORTER

Dette kapitlet gir nærmere bestemmelser om innholdet og behandling av havarikommisjonens rapporter, og det vises i den sammenheng til jernbaneundersøkelsesloven §§ 19-21. Når det gjelder strukturen på rapporten skal den i størst mulig grad følge opplegget i vedlegget til forskriften. Havarikommisjonen må imidlertid kunne foreta nødvendige tilpasninger ut fra ulykken eller den alvorlige hendelsens art, da opplegget i vedlegget ikke nødvendigvis er tilpasset enhver form for ulykke eller hendelse.

Oppfølgingen av rapporten vil som i dag bli distribuert gjennom Samferdselsdepartementet som sender den videre for oppfølging til Statens jernbanetilsyn. I den grad tilrådinger er rettet til andre myndigheter eller organer, vil departementet eventuelt kunne be tilsynet om å koordinere tilbakemeldingene om oppfølging av disse. På bakgrunn av tilbakemeldingene skal havarikommisjonen utarbeide en årlig rapport innen 30. september med en redegjørelse for de undersøkelser som den har gjort året før, samt sikkerhetstilrådinger som er gitt og opplysninger om hvordan disse er fulgt opp. Det er i den sammenheng en oppsummering havarikommisjonen skal gjøre, og ikke en vurdering av hvorvidt oppfølgingen er tilfredsstillende. Havarikommisjonens arbeid anses avsluttet når endelig rapport er avgitt. Det er departementets ansvar å påse at de nødvendige tiltak treffes for at det tas behørig hensyn til sikkerhetstilrådingene.

Uavhengig av dette har de enkelte jernbanevirksomheter et selvstendig ansvar for å igangsette tiltak for å ivareta sikkerheten ved driften.

Både de enkelte rapporter og den årlige rapporten skal sendes ERA i kopi når de blir offentliggjort.

KAPITTEL V ADMINISTRATIVE BESTEMMELSER

Bestemmelsene om bl.a. samarbeid om undersøkelse i EØS-området følger av jernbanesikkerhetsdirektivet. For øvrig er det lagt opp til at havarikommisjonen slik som i dag kan benytte innleid fagekspertise i forbindelse med sine undersøkelser.

Det er videre tatt inn en bestemmelse om at forvaltningslovens bestemmelser gjelder i den utstrekning det ikke er gjort unntak i jernbaneundersøkelsesloven. Det er viktig at havarikommisjonen er oppmerksom på habilitetsreglene i forvaltningsloven. Disse angir bl.a. at de som utfører arbeid for havarikommisjonen må påse at de ikke har en slik tilknytning til de virksomheter mv. som de undersøker, at det gjør dem inhabile.

FOR-2014-12-10-1573: FORSKRIFT OM KRAV TIL PRIVAT SIDESPOR OG GODSBANE (SIDESPORFORSKRIFTEN)

Fastsatt av Statens jernbanetilsyn 10. desember 2014 med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 4, § 5 og § 6, jf. forskrift 10. desember 2010 nr. 1569 om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og godsbane, samt sidespor, havnespor m.m. (tillatelsesforskriften) § 1-6.

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1. Formål

Formålet med denne forskriften er å fastsette minimumskrav for å sikre at virksomhetene arbeider systematisk og proaktivt slik at det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres, samt at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser unngås.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder for drift av privat sidespor og godsbane.

§ 3. Definisjoner

I forskriften her forstås med:

a) alvorlig jernbanehendelse: en uønsket hendelse som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en jernbaneulykke,

b) godsbane: jernbanevirksomhet på privateid infrastruktur som brukes bare av eierne til egen godstransport,

c) infrastruktur: trasé, over- og underbygning, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonssystem,

d) jernbanehendelse: enhver annen hendelse enn en jernbaneulykke, som har sammenheng med jernbanedriften, og som innvirker på sikkerheten,

e) jernbaneulykke: en uønsket eller utilsiktet plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser som har skadelige følger, herunder som medfører at noen dør eller blir alvorlig skadet, som medfører betydelig skade på jernbanemateriell, på infrastruktur, på eiendom utenfor jernbanen eller på miljø, og alle andre lignende ulykker,

f) jernbanevirksomhet: drift av infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet eller den som driver infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet,

g) kjøretøy: et kjøretøy som kjører på egne hjul på jernbane med eller uten egen trekkraft,

h) sidespor: spor som ikke brukes til kjøring av tog, men til hensetting, opp- og avlasting av vogner m.m., herunder terminalspor og havnespor,

i) sikkerhetsstyring: systematiske tiltak en organisasjon iverksetter for å oppnå, opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivå i overensstemmelse med fastlagte mål,

j) sikkerhetsstyringssystem: organisasjon og systemer opprettet av en jernbanevirksomhet med henblikk

på sikker forvaltning av deres virksomhet,

k) skift: kjøretøy som flyttes under skifting,

l) skifting: flytting av kjøretøy som ikke er tog,

m) tog: trekkraftkjøretøy med eller uten vogner som skal framføres fra et bestemt utgangssted til et bestemt ankomststed,

n) trafikkstyring: togledelse og andre funksjoner som koordinerer og ivaretar sikkerheten for togframføringen.

KAPITTEL 2. SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM

§ 4. Krav om sikkerhetsstyringssystem

Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem. Formålet med sikkerhetsstyringssystemet skal være å etablere en helhetlig styring av virksomheten for å kunne drive sikkert.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av virksomheten og skal inneholde bestemmelser som er nødvendige for å ha kontroll med alle vesentlige risikoer forbundet med virksomheten.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være dokumentert, og tilstrekkelig kjent av alle som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten.

§ 5. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Sikkerhetsstyringssystemet skal minst omfatte:

a) bestemmelser om hvordan sikkerhetsmessig risiko forbundet med driften av virksomheten skal identifiseres og følges opp,

b) bestemmelser om drift og vedlikehold som ivaretar tilfredsstillende sikkerhet,

c) krav til kompetanse for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten,

d) beskrivelse av hvordan ansvar og myndighet er fordelt i virksomhetens organisasjon, herunder instrukser for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten,

e) beredskapsplan og beredskapsøvelser,

f) rutiner for oppfølging av jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse, jernbanehendelse og avvik fra jernbanelovgivningen og interne bestemmelser. Rutinene skal omfatte umiddelbare tiltak for å redusere virkningene av ulykken, hendelsen eller avviket, undersøkelse av årsak og fastsettelse av tiltak for å hindre gjentagelse og

g) årlig oppsummering av foregående års sikkerhetsarbeid.

h) bestemmelser som sikrer at de medisinske, psykologiske og helsemessige kravene i kapittel 7 oppfylles.

KAPITTEL 3. KRAV TIL FORVALTNING AV INFRASTRUKTUR

§ 6. Generelle krav til forvaltning av infrastruktur

Jernbanevirksomheten skal sikre at infrastrukturen til enhver tid er utformet og i en slik tilstand at det legges til rette for sikker drift. Det skal kun gis adgang til kjøretøy som er kompatibelt med infrastrukturen.

§ 7. Prinsipper for trafikkavvikling (romblokkprinsippet)

Jernbanevirksomheten skal utforme og drifte infrastrukturen samt drive trafikkstyring, slik at kjøring av tog på en strekning eller på et spor kontrolleres på en måte som sikrer at et tog ikke kjører inn på en strekning eller et spor der det befinner seg kjøretøy (romblokkprinsippet).

§ 8. Signalprinsipper

Jernbanevirksomheten skal ha prinsipper for tillatte signaler og deres plassering.

§ 9. Kontroll og vedlikehold av infrastruktur

Jernbanevirksomheten skal føre kontroll med infrastrukturen, og utføre nødvendig vedlikehold. Jernbanevirksomheten skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Jernbanevirksomheten skal ha kontroll på utført vedlikehold.

§ 10. Teknisk dokumentasjon

Jernbanevirksomheten skal ha teknisk dokumentasjon for alle systemer, deler og komponenter. Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til infrastrukturens utforming.

§ 11. Oversikt over infrastrukturen

Jernbanevirksomheten skal ha en dokumentert oversikt over systemer, deler og komponenter som inngår i infrastrukturen. Oversikten skal identifisere systemer, deler og komponenter ved hjelp av en stedsangivelse.

§ 12. Kjøring i forbindelse med drift av infrastruktur

Ved kjøring i forbindelse med kontroll, arbeid, rydding av snø eller vegetasjon mv. på infrastrukturen stilles samme sikkerhetsmessige krav som til øvrig trafikkutøvelse.

§ 13. Trafikkstyring

All trafikk på infrastrukturen skal overvåkes og ledes slik at virksomheten drives sikkert.

Når framføring skjer etter romblokkprinsippet, skal trafikkstyringen bl.a. sikre at det til enhver tid er oversikt over de enkelte togs retning, posisjon og rekkefølge. På spor som ikke er bekreftet fri for tog, kan framføring skje på sikt dersom hastigheten begrenses slik at toget kan stoppe på halvparten av synlig strekning.

Den som driver trafikkstyring skal ha velegnet utstyr for å drive trafikkstyring, herunder for å kunne kom-

munisere med togbetjening.

§ 14. Bestemmelser for sikker trafikkavvikling for godsbane

Jernbanevirksomheter som driver godsbane skal ha bestemmelser for trafikkavvikling tilpasset banens sikringsstandard. Bestemmelsene skal ivareta en sikker trafikkavvikling under alle driftssituasjoner.

Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser om skifting.

Bestemmelsene skal gjenspeile systemet for trafikkavvikling og skal minst inneholde bestemmelser om signaler og deres betydning i trafikkavviklingen, ansvarsforhold, ordrelinjer og kommunikasjonsprosedyrer.

KAPITTEL 4. KRAV TIL TRAFIKKVIRKSOMHET

§ 15. Generelle krav til trafikkvirksomhet

Jernbanevirksomheten skal sørge for at trafikken foregår sikkert.

Forutsetninger og begrensninger knyttet til kjøretøyets utforming skal legges til grunn for prosedyrer for drift og vedlikehold av kjøretøy.

§ 16. Kontroll og vedlikehold av kjøretøy

Jernbanevirksomheten skal føre kontroll med kjøretøyet. Jernbanevirksomheten skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Kjøretøy skal vedlikeholdes i henhold til nasjonale og internasjonale standarder. Jernbanevirksomheten skal dokumentere utført vedlikehold.

§ 17. Teknisk dokumentasjon

Jernbanevirksomheten skal ha oppdatert teknisk dokumentasjon for kjøretøy, herunder alle systemer, deler, komponenter og krav til vedlikehold. Dokumentasjonen skal kunne bekrefte at systemer, deler og komponenter er i samsvar med de nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn for prosjektering og bygging. Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til kjøretøyets utforming.

§ 18. Oversikt over kjøretøy

Jernbanevirksomheten skal ha en dokumentert oversikt over alle kjøretøy som virksomheten bruker. Oversikten skal som et minimum identifisere kjøretøy individuelt.

§ 19. Kommunikasjonssystem

Kjøretøy skal ha utstyr for nødkommunikasjon tilpasset infrastrukturens system for kommunikasjon, slik at

det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom fører og den som driver trafikkstyring.

§ 20. Bestemmelser for togframføring for godsbane

Jernbanevirksomheter som driver godsbane skal ha utarbeidet nødvendige bestemmelser for togframføring. Bestemmelsene skal være avstemt med gjeldende regler for den aktuelle infrastruktur og skal minst inneholde bestemmelser om sammensetting av tog, bremsekraft, aksellast, lasteprofil, metervekter, tillatte hastigheter, sikring av last m.m.

§ 21. Kontrollrutiner for godsbane

Jernbanevirksomheter som driver godsbane skal ha bestemmelser for prøving av togenes bremser samt kontrollrutiner som sikrer at kjøretøy til enhver tid er i full driftssikker stand.

KAPITTEL 5. KRAV TIL INFRASTRUKTUR

§ 22. Generelle krav til infrastruktur

Infrastrukturen skal utformes slik at virksomheten drives sikkert.

Infrastrukturen skal prosjekteres, bygges og testes i henhold til nasjonale og internasjonale standarder. Jernbanevirksomheten skal gjøre en sikkerhetsmessig vurdering av avvik fra valgte standarder. Vurderingen skal dokumenteres.

Jernbanevirksomheten skal benytte prosesstandarden EN 50126 ved bygging av ny infrastruktur og ved endring av programmerbare tekniske systemer. Ved andre endringer av infrastruktur skal jernbanevirksomheten vurdere om endringen er av en slik karakter at bruk av EN 50126 er hensiktsmessig. Vurderingen skal dokumenteres.

§ 23. Trasé m.m.

Trasé, under- og overbygning samt sporgeometri skal utformes og vedlikeholdes slik at muligheten for avsporinger minimaliseres. Sikkerhetsmessige grenseverdier for sporfeil, herunder vindskjevhet, sporutvidelser, høyde- og sidefeil skal fastsettes i forhold til kjøretøy som tillates brukt på strekningen og strekningens tillatte kjørehastigheter.

Spor for hensetting skal sikres slik at kjøretøy ikke utilsiktet kommer ut i spor der det kjøres tog.

§ 24. Tunneler, broer m.m.

Tunneler og broer skal utformes og utstyres slik at det gir muligheter for evakuering og selvberging i tilfelle av brann og andre ulykker.

Gangbaner på broer skal være skjermet med rekkverk. Gangbaner skal være fri for hindringer i høyden og bredden slik at evakuering kan foregå på en sikker måte.

§ 25. Planoverganger

Planoverganger skal være tilrettelagt for sikker passering for veifarende.

Det skal ikke bygges nye planoverganger. Det kan likevel bygges planoverganger på områder som er stengt for alminnelig ferdsel, samt midlertidige planoverganger på anleggsområder.

§ 26. Signalanlegg

Signalanlegg skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand.

Signaler skal plasseres slik at det klart går fram hvilke spor signalene gjelder for, og signalbildet skal være synlig for togets fører i god tid før signalpassering.

§ 27. Kommunikasjonssystem

På all infrastruktur skal det være system for nødkommunikasjon, slik at det til enhver tid er gjensidig mulighet for rask kontakt mellom fører og den som driver trafikkstyring.

§ 28. Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur

Før infrastruktur settes i drift skal Statens jernbanetilsyn gi tillatelse til å ta infrastrukturen i bruk. Dersom det senere foretas endring av infrastrukturen, herunder signalprinsipper, skal dette meldes til Statens jernbanetilsyn som vil vurdere om endringen er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig.

§ 29. Melding om ny eller endret infrastruktur

Det skal sendes melding til Statens jernbanetilsyn om ny eller endret infrastruktur så tidlig som mulig.

Meldingen skal minst inneholde:

a) navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson,
b) planlagt fremdrift i prosjektet,
c) systembeskrivelse,
d) sikkerhetsplan,
e) oversikt over planlagt anvendte standarder og
f) risikovurdering.

§ 30. Søknad om tillatelse til å ta infrastruktur i bruk

Søknad om tillatelse til å ta infrastruktur i bruk skal minst inneholde:

a) beskrivelse av ferdig infrastruktur,
b) oversikt over verifikasjoner,

c) sikkerhetsrapport,
d) oppdatert liste over anvendte standarder med oversikt over avvik fra standarder og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av avvikene,
e) oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger fra risikovurderingene samt beskrivelse av hvordan forutsetningene og anbefalingene er fulgt opp og
f) sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP).

Er assessor eller andre uavhengige parter benyttet, skal rapporter og oppfølging av disse vedlegges. Statens jernbanetilsyn kan kreve at det benyttes assessor, og at Statens jernbanetilsyn har direkte kontakt med vedkommende. Assessoren skal aksepteres av Statens jernbanetilsyn. Statens jernbanetilsyn kan også kreve at det benyttes uavhengige parter til andre typer aktiviteter.

KAPITTEL 6. KRAV TIL KJØRETØY

§ 31. Generelle krav til kjøretøy

Kjøretøy skal ha en teknisk utforming og driftsmessig tilstand som gjør at virksomheten drives sikkert.

Kjøretøy skal være identitetsmerket samt teknisk og bruksmessig merket.

§ 32. Kompatibilitet med infrastrukturen

Kjøretøy skal være dokumentert kompatibelt med infrastrukturen det skal brukes på, herunder profil, over- og underbygning, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonssystem.

§ 33. Bremser

Alle kjøretøy skal ha bremser. Bremsene skal under alle forhold kunne stanse kjøretøyet innenfor en maksimal bremseveilengde definert av jernbanevirksomheten. Bremsesystemene skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand.

Kjøretøy skal ha parkeringsbrems eller annet utstyr for sikker parkering av kjøretøyet.

Førerrom skal være utstyrt med et system for årvåkenhetskontroll som aktiverer bremsene om føreren faller i søvn eller mister bevisstheten.

§ 34. Evakuering

Kjøretøy skal være tilrettelagt slik at evakuering og selvberging kan skje i tilfelle brann og andre ulykker.

Kjøretøy skal ha nødutstyr om bord tilpasset kjøretøyets bruk. Nødutstyr og plassering av dette skal være merket.

Kjøretøy skal ha nødlys.

§ 35. Krav til nye eller endrede kjøretøy

Kjøretøy skal prosjekteres, konstrueres, testes, oppgraderes og fornyes i henhold til nasjonale og internasjonale standarder. Valgte standarder skal opprettholde eller forbedre sikkerheten for det aktuelle kjøretøyet. Jernbanevirksomheten skal gjøre en sikkerhetsmessig vurdering av avvik fra valgte standarder. Vurderingen skal dokumenteres.
For alle nye kjøretøy eller ved vesentlige oppgraderinger skal prosesstandard EN 50126 følges.

Kjøretøy skal være konstruert slik at det tåler de driftsmessige og klimamessige belastninger det utsettes for under drift.

§ 36. Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Før kjøretøy tas i bruk på infrastrukturen, skal Statens jernbanetilsyn gi tillatelse til å ta kjøretøyet i bruk. Dersom det senere foretas endring av kjøretøyet, skal dette meldes til Statens jernbanetilsyn som vil vurdere om endringen er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk kjøretøyet, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig.

§ 37. Melding om nytt eller endret kjøretøy

Det skal sendes melding til Statens jernbanetilsyn om nytt eller endret kjøretøy så tidlig som mulig.

Meldingen skal minst inneholde:

a) navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson,
b) planlagt fremdrift i prosjektet,
c) systembeskrivelse,
d) sikkerhetsplan,
e) oversikt over planlagt anvendte standarder og
f) risikovurdering.

§ 38. Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy skal minst inneholde:

a) oversiktstegninger og beskrivelser av kjøretøytypen,
b) oversikt over verifikasjoner,
c) sikkerhetsrapport,
d) oppdatert liste over anvendte standarder med oversikt over avvik og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av avvikene,
e) oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger fra risikovurderingene, samt beskrivelse av hvordan forutsetningene og anbefalingene er fulgt opp og
f) sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP).

Er assessor eller andre uavhengige parter benyttet, skal rapporter vedlegges.

Statens jernbanetilsyn kan kreve at det benyttes assessor, og at Statens jernbanetilsyn har direkte kontakt med vedkommende. Assessoren skal aksepteres av Statens jernbanetilsyn. Statens jernbanetilsyn kan også kreve at det benyttes uavhengige parter til andre typer aktiviteter.

KAPITTEL 7. KRAV TIL HELSE

§ 39. Arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten

Bestemmelsene i dette kapitlet omfatter operativt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten, for eksempel fører, trafikkstyrer, sikkerhetsvakt mv. Slikt personell må ha gjennomført helseundersøkelse og oppfylle kravene til helse i dette kapitlet.

Personell som nevnt i første ledd skal informere jernbanevirksomheten om sin egen helsetilstand dersom vedkommende er kjent med eller mistenker at helsetilstanden er endret slik at kravene ikke lenger er oppfylt.

Dersom det er tvil om arbeidsoppgavene fortsatt kan utføres uten fare for trafikksikkerheten vises det til § 44.

§ 40. Helseundersøkelse

Den som skal utføre eller opplæres til å utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 39 skal gjennomgå en helseundersøkelse. Helseundersøkelsen skal utføres av en lege.

§ 41. Første gangs helseundersøkelse

Den som skal utføre eller opplæres til arbeidsoppgaver som nevnt i § 39 skal gjennomgå en helseundersøkelse som minst skal omfatte:

a) en generell undersøkelse,
b) undersøkelser av sansefunksjoner (syn, hørsel, fargesans),
c) en analyse av urin- eller blodprøve for eventuelt å avdekke diabetes og eventuelle andre forhold som måtte følge av den kliniske undersøkelsen, herunder bruk av narkotiske stoffer.

Det skal også gjennomføres en psykologisk undersøkelse som skal omfatte:

a) kognitive egenskaper,
b) psykomotoriske egenskaper,
c) atferdsmessige og personlige egenskaper.

§ 42. Periodiske undersøkelser

Det skal gjennomføres minst en helseundersøkelse:

a) hvert femte år for personale opp til 40 år,

b) hvert tredje år for personale mellom 41 og 62 år,

c) hvert år for personale over 62 år.

Legen skal gjennomføre hyppigere helseundersøkelser dersom helsetilstanden til den ansatte krever det.

§ 43. Minstekrav til den periodiske helseundersøkelsen

Periodisk helseundersøkelse skal minst inneholde:

a) en generell undersøkelse,

b) undersøkelser av sansefunksjoner (syn, hørsel og fargesans),

c) en analyse av urin- eller blodprøve for eventuelt å avdekke diabetes og eventuelle andre forhold som måtte følge av den kliniske undersøkelsen, herunder bruk av narkotiske stoffer.

§ 44. Supplerende helseundersøkelser og/eller psykologiske vurderinger

I tillegg til den regelmessige helseundersøkelsen skal det gjennomføres en særskilt supplerende helseundersøkelse og/eller psykologisk vurdering dersom det foreligger grunn til å tvile på den ansattes fysiske eller psykiske skikkethet, eller dersom det foreligger rimelig grunn til å mistenke misbruk av legemidler, bruk av narkotiske stoffer eller alkohol over de tillatte grensene. Det vil særlig være tilfelle etter en hendelse eller en ulykke.

Jernbanevirksomhetene skal ha systemer for å sikre at slike supplerende undersøkelser og vurderinger blir gjennomført.

§ 45. Allmenne krav

Det skal foreligge fysisk og psykisk skikkethet til å utføre arbeidsoppgavene på en slik måte at det ikke innebærer en fare for trafikksikkerheten.

Det skal ikke foreligge sykdom, helseplager eller andre forhold som kan føre til:

a) plutselig bevisstløshet,

b) nedsatt oppmerksomhet eller konsentrasjon,

c) plutselig arbeidsudyktighet,

d) nedsatt balanse- eller koordineringsevne,

e) betydelig begrenset bevegelsesevne.

§ 46. Synskrav

Synsfunksjonen skal være så god at trafikksikkerhetsmessig informasjon kan oppfattes uten vanskelighet.

Følgende krav gjelder:

a) synsstyrke på avstand med eller uten korreksjon: 0,8 (høyre øye + venstre øye — målt hver for seg), minst 0,3 for det svakeste øyet,

b) største tillatte korreksjon: langsynthet + 5/nærsynthet – 8,

c) syn på kort og mellomlang avstand: tilstrekkelig med eller uten korreksjon,

d) kontaktlinser er tillatt,
e) normalt fargesyn: påvist gjennom bruk av en godkjent prøve, som f.eks. Ishihara, supplert ved en annen godkjent prøve dersom det er nødvendig,
f) synsfelt: normalt (ikke noe avvik som påvirker den oppgaven som skal utføres),
g) syn på begge øyne: effektivt,
h) binokulært syn: effektivt,
i) kontrastfølsomhet: god,
j) ingen progressiv øyensykdom,
k) øyeimplantater, keratotomi og keratektomi er bare tillatt dersom de kontrolleres årlig eller med en hyppighet som legen fastsetter.

Legen kan i særlige tilfeller tillate verdier som ligger utenfor ovennevnte krav etter å ha innhentet uttalelse fra en øyelege.

§ 47. Hørselskrav

Hørselsfunksjonen skal være så god at trafikksikkerhetsmessig informasjon kan oppfattes uten vanskelighet.

Tilfredsstillende hørsel som bekreftes av et toneaudiogram, det vil si tilstrekkelig god hørsel til å kunne føre en telefonsamtale og høre varsellyder og radiomeldinger.

Bruk av høreapparat er tillatt.

§ 48. Rusmidler mv.

Det skal ikke foreligge misbruk av legemidler, bruk av narkotika eller avhengighet av eller misbruk av alkohol.

Legemidler som kan påvirke reaksjonsevne, konsentrasjonsevne eller vurderingsevne kan bare benyttes etter særskilt vurdering og anvisning av lege.

§ 49. Overgangsordninger

For personell som omfattes av dette kapitlet og som ved ikrafttredelse oppfyller krav til helse etter forskrift av 18. desember 2002 nr. 1678, gjelder denne forskriftens krav fra og med neste periodiske helseundersøkelse, men senest fra 1. januar 2022.

Unntak fra krav til helse gitt i medhold av forskrift av 18. desember 2002 nr. 1678 før ikrafttredelse av denne forskriften, gjelder til de utløper, men ikke utover 1. januar 2022.

Kravet i § 5 h må være oppfylt innen 1. april 2017.

KAPITTEL 8. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 50. Unntak

Statens jernbanetilsyn kan i det enkelte tilfellet gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige grunner tilsier det.

§ 51. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2015. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 6. desember 2006 nr.1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften).

KOMMENTARER TIL FORSKRIFT OM KRAV TIL PRIVAT SIDESPOR OG GODSBANE (SIDESPORFORSKRIFTEN)

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

Til § 1. Formål

Formuleringen "det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres" innebærer ikke at jernbanevirksomheten fritas for å arbeide med en kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Formuleringen innebærer at jernbanevirksomhetene kontinuerlig må vurdere på hvilke områder behovet for forbedring av sikkerheten er størst.

Til § 2. Virkeområde

Forskriften regulerer drift av privat sidespor og godsbane. Forskriften gjelder dermed for jernbanevirksomheter som har tillatelse etter tillatelsesforskriften til å drive godsbane og for jernbanevirksomheter som har tillatelse etter tillatelsesforskriften til å drive sidespor, herunder havnespor, terminalspor og lignende. I tillegg omfattes sidespor som Jernbaneverket påtar seg ansvaret for å drive gjennom avtale med sidesporeierne.

Til § 3. Definisjoner

Bokstav a:

Definisjonen av "alvorlig jernbanehendelse" er noe endret i forhold til jernbaneundersøkelsesloven § 5 bokstav c. Begrepet "begivenhet" er byttet ut med "hendelse" av språklige grunner. Endringen innebærer ingen realitetsendring.

Bokstav c:

Definisjonen av "infrastruktur" er noe endret i forhold til definisjonen av "kjørevei" jernbaneloven § 3 bokstav a. Endringen innebærer ingen realitetsendring, kun en presisering som tar hensyn til den teknologiske utviklingen.

Bokstav d:

Definisjonen av "jernbanehendelse" er noe endret i forhold til jernbaneundersøkelsesloven § 5 bokstav b, se kommentaren til bokstav a.

Bokstav e:

Definisjonen av "jernbaneulykke" er noe endret i forhold til definisjonen i jernbaneundersøkelsesloven § 5 bokstav a, se kommentaren til bokstav a.

Bokstav f:

Definisjonen av "jernbanevirksomhet" er noe endret i forhold til definisjonen i jernbaneloven § 3 bokstav d som omfatter drift av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet. I forskriften benyttes begrepet

"jernbanevirksomhet" i to ulike betydninger. Begrepet kan for det første forstås som den aktivitetet som drives, altså drift av infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet. For det andre kan begrepet forstås som den bedriften som driver en aktivitet, altså den virksomheten som driver infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet.

Bokstav g:

Begrepet kjøretøy omfatter alle former for sporbundne kjøretøy.

Bokstav l:

På sidespor er det kun skifting som foregår. På godsbane må jernbanevirksomheten bestemme hvor det eventuelt er tillatt å skifte.

Bokstav m:

Med trekkraftkjøretøy regnes kjøretøy med egen trekkraft, herunder lokomotiv, motorvogn, motorvognsett, skinnetraktor og arbeidsmaskin.

KAPITTEL 2. SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM

Til § 4. Krav om sikkerhetsstyringssystem

Sikkerhetsstyringen skal omfatte forhold som kan ha betydning for sikkerheten. Sikkerhetsstyringen skal derfor omfatte prosedyrer og tiltak som gjennomføres for å redusere risikoen for jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser til et akseptabelt nivå.

Formålet er å stille krav til at alle aktiviteter i virksomheten som kan påvirke sikkerheten gjennomføres på en slik måte at jernbaneulykker unngås. Jernbaneulykker kan unngås ved å fastlegge hvordan arbeidsoppgaver skal utføres sikkert og ved å føre kontroll med at de interne bestemmelser følges. Personell som utfører oppgaver med betydning for sikkerheten skal kjenne til hvilke dokumenter som er gyldige og nødvendige for å utføre arbeidsoppgavene de er pålagt.

Sikkerhetsstyringssystemet må beskrive hvordan virksomheten kartlegger og håndterer alle forhold som direkte eller indirekte kan påvirke sikkerheten.

Det er opp til jernbanevirksomheten å avgjøre hva som vil være tilstrekkelig omfang på det dokumenterte sikkerhetsstyringssystemet.

Alle forhold i virksomheten som kan påvirke sikkerheten skal identifiseres som en del av sikkerhetsstyringssystemet.

Vesentlige risikoer forbundet med virksomheten kan for eksempel være avsporing og at vogner på sidespor

ruller ut i hovedsporet.

Veiledning om sikkerhetsstyringssystem er tilgjengelig på tilsynets nettside.

Til § 5. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Bokstav a:

Jernbanevirksomhetens sikkerhetsstyringssystem skal omfatte bestemmelser om hvordan sikkerhetsmessig risiko forbundet med driften av virksomheten skal identifiseres og følges opp. Det stilles således krav til at jernbanevirksomheten må identifisere og vurdere farene virksomheten til enhver tid innebærer eller kan forventes å bli eksponert for, samt at risikoen håndteres på en slik måte at den ligger på et akseptabelt nivå. Det er virksomhetene selv som må vurdere hva som er å anse som et akseptabelt nivå.

Bokstav b:

Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bestemmelser om drift og vedlikehold som sørge for tilfredsstillende sikkerhet. Det er jernbanevirksomheten som har ansvaret for at virksomheten drives sikkert, og som må identifisere hvilke bestemmelser som er nødvendige for å sikre dette.

Bokstav c:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at jernbanevirksomhetene har tilstrekkelig kompetanse internt i virksomheten til å håndtere den risiko virksomheten innebærer, herunder kompetanse til å vurdere sikkerhetsmessige risikoer, utforme nødvendige prosedyrer, etablere nødvendige tiltak og fastsette krav til eventuelt innkjøp av leveranser.

Personell hos leverandører som gjennomfører arbeidsoppgaver som kan ha betydning for sikkerheten skal ha nødvendig kompetanse til å gjennomføre arbeidsoppgavene slik jernbanevirksomheten beslutter.

Bokstav d:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikkerheten kjenner omfanget av eget ansvar, hvilken myndighet man har og hvordan pålagte oppgaver skal gjennomføres. Ansvar og myndighet knyttet til forhold som kan ha betydning for sikkerheten skal klart fremgå og være klart kommunisert til de personer som skal gjennomføre arbeidsoppgavene.

Fordeling av ansvar og myndighet til personell hos leverandør skal også forankres, f.eks. gjennom avtale med leverandøren.

Bokstav e:

Jernbanevirksomheten skal ha beredskap for de nødssituasjoner som kan oppstå. Beredskapen skal være beskrevet i en egen beredskapsplan.

Beredskapsplanen bør inneholde intern og ekstern varslingsliste, oversikt over utstyr for førstehjelp og

redning samt kommunikasjonsutstyr.

Beredskapsøvelser skal gjennomføres, dels for å undersøke om beredskapsplanen er kjent i virksomheten og virker hensiktsmessig, og dels for å gi personellet erfaring med å opptre i beredskapssituasjoner. Jernbanevirksomheten skal vurdere hvilken regelmessighet som er tilstrekkelig for å sikre at beredskapen virker etter hensikten.

Veiledning om beredskap er tilgjengelig på tilsynets nettside.

Bokstav f:

Jernbanevirksomheten plikter å varsle og rapportere jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser i henhold til varslings- og rapporteringsforskriften, som er fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Jernbanevirksomheten må ha interne bestemmelser for håndteringen av hendelsene fra første rapportering til gjennomføring av forebyggende tiltak.

Disse bestemmelser må også omfatte håndtering av avvik fra myndighetskrav og interne bestemmelser.

Veiledning om ulykkes- og hendelsesbegrepene er tilgjengelig på tilsynets nettside.

Bokstav g:

Formålet med bestemmelsen er at virksomheten skal gjøre opp status over sikkerhetsarbeidet ved å evaluere og beslutte tiltak der det er nødvendig. Oppsummeringen bør, der det er relevant for den enkelte virksomheten, omfatte beskrivelse av ulykker og hendelser, de besluttede tiltakene og om gjennomførte tiltak har ført til den forventede forbedring. Nye eller endrede risikoer bør beskrives.

Det bør også gjøres en oppsummering av om bestemmelsene for drift og vedlikehold fortsatt er dekkende eller om de trenger oppdatering. Såfremt det er interne bestemmelser eller eksterne krav som virksomheten ikke oppfyller bør den årlige oppsummering angi status for jobben med å rette disse avvikene.

Resultater av eventuelle interne eller eksterne sikkerhetskontroller, inspeksjoner eller revisjoner kan beskrives i oppsummeringen. Det er viktig at virksomheten tar stilling til om sikkerhetsaktivitetene samlet sett er tilfredsstillende eller om det må igangsettes nye tiltak.

Bokstav h:

Bestemmelsene bør som et minimum omfatte følgende:

- hvor i organisasjonen ansvaret for at helseundersøkelser gjennomføres er plassert,
- hvem som benyttes til å utføre helseundersøkelser,
- rutiner for å følge opp helseundersøkelse.

Virksomheten kan utarbeide skjema og/eller attest til bruk ved helseundersøkelse.

KAPITTEL 3. FORVALTNING AV INFRASTRUKTUR

Til § 6. Generelle krav til forvaltning av infrastruktur

Kravet om at adgang kun skal gis til kjøretøy som er kompatibelt med infrastrukturen, gjelder alle de tekniske systemer som inngår i infrastrukturen. Med kompatibilitet menes blant annet at kjøretøyet skal være avstemt etter konstruksjonsprofil, under- og overbygning, lasteramper, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonsanlegg.

Til § 7. Prinsipper for trafikkavvikling (romblokkprinsippet)

Romblokkprinsippet er et grunnprinsipp for sikkerheten på jernbanen og det er en forutsetning at romblokkprinsippet blir ivaretatt innenfor alle virksomhetsområder. Dette innebærer at prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastruktur skal baseres på dette prinsippet. Ved prosjektering og bygging skal romblokkprinsippet være utgangspunkt for trasévalg, plassering av signaler osv.

Statens jernbanetilsyn legger til grunn at begrepet "romblokk" dekker både systemer med fikserte blokkstrekninger og systemer der området som er dedikert for det enkelte tog er dynamisk og følger toget. I enkelte tilfelle kan tog tillates å kjøre inn på et område reservert for et annet tog. I slike tilfelle må det gis tillatelse til dette, enten med spesielle signaler, fra trafikkledelsen eller på annen måte i følge interne prosedyrer.

Dette kravet gjelder kjøring av tog, og er dermed kun relevant for godsbane.

Til § 9. Kontroll og vedlikehold av infrastruktur

Første ledd:

> Det skal finnes interne bestemmelser om kontroll av infrastruktur. Slike bestemmelser skal blant annet omfatte rutiner for visitasjon og inspeksjon samt korrektivt og periodisk vedlikehold. Det skal også finnes rutiner eller bestemmelser relatert til spesielle værmessige forhold.

Annet ledd:

> Med "kontroll på utført vedlikehold" menes at det minst skal finnes dokumentasjon som viser tid, sted, vedlikeholdt objekt, samt hvem som har utført vedlikeholdet.

Til § 10. Teknisk dokumentasjon

Teknisk dokumentasjon er i utgangspunktet den dokumentasjon som ble overlevert sammen med anlegget (sluttdokumentasjon), inkludert senere oppdateringer. Dette innebærer at dokumentasjonen som overleveres med et anlegg skal oppdateres med de endringer som skjer i driftsfasen. For nye anlegg og systemer skal en livsløpstilnærming legges til grunn i dokumentasjonen, jf. EN 50126. For eldre anlegg skal dokumentasjon som lå til grunn når det ble tatt i bruk som et minimum vedlikeholdes på det opprinnelige nivået og reflektere

dagens utforming og bruk. Ved større endringer på eldre anlegg, skal den dokumentasjonen som berøres av endringene oppdateres slik at nivået på dokumentasjonen tilsvarer det som er vanlig i dag.

Sluttdokumentasjonen skal være tilstrekkelig, sammenhengende og oppdatert, og skal klart vise hvordan infrastrukturen er og grunnlaget for hvorfor den er blitt slik. Den skal også være sporbar og transparent, noe som f.eks. kan sikres ved at dokumentasjonen inngår i et dokumentasjonssystem, der det enkelte dokument påføres identitetsbetegnelse, informasjon som viser hvor i systemet det hører hjemme, versjonsnummer, dato e.l.

Til § 12. Kjøring i forbindelse med drift av infrastruktur

Kravet gjelder den som driver infrastruktur.

Til § 13. Trafikkstyring

Første ledd:

Bestemmelsen i første punktum gjelder både for sidespor og godsbane. Bestemmelsene i annet og tredje punktum om framføring etter romblokkprinsippet gjelder kun for godsbane.

Tredje ledd:

Med velegnet utstyr for å drive trafikkstyring menes her det utstyret som er formålstjenlig og nødvendig for å kunne ivareta at trafikkavviklingen skjer på en sikker måte. Hvilket utstyr som er nødvendig vil være avhengig av blant annet trafikkomfanget på strekningen og hvordan romblokkprinsippet ivaretas ved framføringen av tog på de enkelte strekninger.

Til § 14. Bestemmelser for sikker trafikkavvikling

Bestemmelsen gjelder kun for godsbane.

For sidespor gjelder kravene i forskrift 29. februar 2008 nr. 240 om togframføring på det nasjonale jernbanenettet (togframføringsforskriften).

KAPITTEL 4. KRAV TIL TRAFIKKVIRKSOMHET

Bestemmelsene i kapittel 4 gjelder for den som driver trafikkvirksomhet.

Til § 16. Generelle krav til jernbanevirksomheten

Annet ledd:

Eksempler på forutsetninger kan være at en bestemt del må kontrolleres etter et spesielt kontrollregime på grunn av f.eks. manglende redundans, at en del ikke har ubegrenset levetid og må skiftes etter et bestemt antall km eller timer, eller når grenseverdiene ikke tilfredsstilles. Eksempler på begrensninger kan være at kjøretøy må overholde en lavere maksimalhastighet ved kjøring på nødfjærer, at kjøretøy ikke

kan brukes på strekninger med største fall større enn en bestemt grenseverdi, eller at det er en øvre grense for hvor mange enheter/individer som kan kjøres i fellesstyring.

Til § 17. Kontroll og vedlikehold av kjøretøy

Første ledd:

Det skal finnes interne bestemmelser om kontroll av kjøretøy. Bestemmelser skal blant annet omfatte rutiner for uttak, innsetting og visitasjon, samt for preventivt, korrektivt og periodisk vedlikehold. Det skal være angitt terminer for når kontroller og vedlikehold skal gjennomføres, og det skal være etablert sikkerhetsmessige grenseverdier. Det skal også finnes rutiner eller bestemmelser relatert til spesielle klimatiske forhold.

Annet ledd:

Dokumentasjonen skal vise tid, sted, vedlikeholdt objekt samt hvem som har utført vedlikeholdet.

§ 18. Teknisk dokumentasjon

Teknisk dokumentasjon er som regel den dokumentasjon som ble overlevert sammen med det kjøretøyet (sluttdokumentasjon), inkludert senere endringer. For nytt kjøretøy skal en livsløpstilnærming legges til grunn, jf. EN 50126. For eldre kjøretøy skal den dokumentasjon som lå til grunn når det ble tatt i bruk som et minimum vedlikeholdes på det opprinnelige nivå og reflektere dagens utforming og bruk. Ved større endringer av eldre kjøretøy skal den dokumentasjonen som berøres av endringene oppdateres slik at nivået på dokumentasjonen tilsvarer det som er vanlig i dag.

Sluttdokumentasjonen skal være tilstrekkelig, sammenhengende og oppdatert, og skal klart vise hvordan det kjøretøyet er, og grunnlaget for hvorfor det er blitt slik. Den skal være sporbar og transparent, noe som f.eks. kan sikres ved at dokumentasjonen inngår i et dokumentasjonssystem, der det enkelte dokument påføres identitetsbetegnelse, informasjon som viser hvor i systemet det hører hjemme, versjonsnummer, dato osv.

Til § 20. Kommunikasjonssystem

At utstyret skal være tilpasset infrastrukturens system innebærer at utstyret skal være tilpasset infrastrukturens teknologi, sende-/mottakseffekt, frekvensbånd mv.

Ved vurderingen av om kravet til nødkommunikasjon er oppfylt skal det i tillegg blant annet legges vekt på at telefonens grensesnitt er lett tilgjengelig for føreren, at det er brukervennlig og at utstyret er virksomt dersom en nødssituasjon skulle oppstå.

Det følger av hensynet bak kravet til nødkommunikasjon at det skal være mulighet for rask kontakt mellom fører og den som driver trafikkstyring på ethvert tidspunkt og i enhver nødssituasjon. Dette innebærer at det skal være mulig å opprette kontakt mellom fører og den som driver trafikkstyring også i de tilfeller der fører er pålagt oppgaver som gjør at han må forlate førerrommet.

Til § 21. Bestemmelser for togframføring for godsbane

Bestemmelser om sammensetting av tog skal blant annet sikre at alle vogner kan kjøre på den aktuelle infrastrukturen, at de kan kjøre i fastsatt maksimal hastighet for toget, at vognene er innenfor sine vedlikeholdsterminer under hele framføringen og at toget har den nødvendige bremsekraft innenfor de grenser som kan aksepteres for krefter i togets lengderetning på den aktuelle infrastrukturen.

Bestemmelser om lasting av vogner skal blant annet sikre at lasten ligger korrekt på vognen, at den ikke forskyver seg underveis samt at akseltrykk, lasteprofil og tillatt metervekt ikke overskrides.

KAPITTEL 5. KRAV TIL INFRASTRUKTUR

Til § 23. Generelle krav til infrastruktur

Annet ledd:

Ved prosjektering og bygging av infrastruktur skal det velges standarder som opprettholder eller forbedrer sikkerheten for det aktuelle systemet.

Begrepet "standarder" omfatter i denne sammenhengen både standarder og normer. Med internasjonale standarder menes her EN-standarder, herunder prosesstandarden EN 50126, og standarder fra blant annet BS, DIN, IEC, UIC og BOStrab. Jernbanevirksomheten skal forsikre seg om at standarder som blir benyttet, ikke er i strid med krav i jernbanelovgivningen. Jernbaneverkets tekniske regelverk regnes som en nasjonal standard.

Prosessen rundt valg av standarder må tilpasses det enkelte tilfellet. Jernbanevirksomheten må ha utarbeidet kriterier for valg av standarder.

Eksempel på standarder er standarder i NS EN-seriene og NEK EN-seriene. Ved anskaffelse av signalanlegg kan normene NEK EN 50128 og 50129 benyttes.

Til § 24. Tunneler og broer m.m.

Annet ledd:

Gangbaner er de områdene langs sporet i tunneler eller på broer som skal benyttes som rømningsvei.

Til § 25. Planoverganger

Med "veifarende" menes alle som benytter seg av veien som krysser planovergangen, f.eks. motorvogn, syklende og gående. Med "sikker passering" menes først og fremst at de veifarende skal ha en reell mulighet til å undersøke om planovergangen er klar eller om det kommer et tog eller skift. Dette kan f.eks. sikres gjennom gode siktforhold, lyd- og lyssignaler osv.

Til § 26. Signalanlegg

Annet ledd:

> Plassering av og sikt til signaler skal være førende for utforming av alle typer jernbanetekniske anlegg, plassering av installasjoner osv. Snø og vegetasjon som kan hindre sikt til signaler skal fjernes.

Til § 27. Kommunikasjonssystem

Den enkelte virksomhet må foreta en individuell vurdering for å avgjøre om kravet til nødkommunikasjon er tilfredsstilt, der blant annet virksomhetens omfang og kompleksitet vil være momenter i vurderingen.

Til § 28. Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur

Å ta infrastrukturen i bruk innebærer at det kjøres tog eller skift på infrastrukturen, herunder prøvekjøring og beredskapsøvelser med markører.

Det skilles mellom ny infrastruktur og endring av eksisterende infrastruktur. Hva som er ny infrastruktur og hva som er endring av eksisterende infrastruktur må vurderes konkret, for eksempel vil et helt nytt spor i en helt ny trasé regnes som ny infrastruktur. Det samme gjelder ombygging av eksisterende spor som f.eks. nytt dobbeltspor, nye kryssingsspor, nye over-/underganger, samt nye signalanlegg og kommunikasjonsanlegg. Ny infrastruktur skal alltid ha tillatelse fra tilsynet før den blir tatt i bruk.

En endring av infrastruktur er ethvert tiltak som påvirker infrastrukturens strukturelle, funksjonelle og tekniske utforming mer enn ubetydelig. F.eks. er bytte av en sporveksel å betrakte som en endring dersom den nye vekselens egenskaper er endret i forhold til den gamle. En ren utskifting eller vedlikeholdsaktivitet er dermed ikke å betrakte som en endring. Dette gjelder f.eks. bytte av sviller, skifte av enkelte reléer i sikringsanlegg med reléer med tilsvarende egenskaper, skifte av kontaktledningsmaster osv. Endringer av vedlikeholdsprogram og opplæringsprogram vil normalt ikke bli betraktet som endring av infrastruktur dersom eventuelle forutsetninger fra design- og utbyggingsfasen fortsatt er ivaretatt.

Endring av infrastruktur skal meldes til Statens jernbanetilsyn. Det er Statens jernbanetilsyn som vurderer om en endring av infrastruktur er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig. Vurderingen tar utgangspunkt i meldingen jernbanevirksomheten skal sende inn ved endring av infrastrukturen i henhold til § 30. Omfanget av endringen, valg av tekniske løsninger og i hvilken grad endringen kan ha sikkerhetsmessig påvirkning på resten av infrastrukturen vil være momenter i denne vurderingen. Beslutningen om det må søkes om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur er en prosessuell avgjørelse og er ikke et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Beslutningen kan derfor ikke påklages.

En tillatelse til å ta i bruk infrastruktur gitt av tilsynet omfatter ikke forhold som reguleres av andre myndigheter. Dette gjelder blant annet strømforsyningsanlegg (inkludert selve kontaktledningsanlegget) som hører inn under ansvarsområdet til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), og frekvens og sendestyrke på radioutstyr som hører inn under ansvarsområdet til Post- og teletilsynet (PT). Det er

jernbanevirksomhetens ansvar å sørge for at krav fra andre myndigheter er tilfredsstilt, samt at nødvendige godkjenninger og tillatelser fra andre myndigheter foreligger.

Minimumskrav til hva en søknad om tillatelse skal inneholde er beskrevet i § 31.

Til § 29. Melding om ny eller endret infrastruktur

Første ledd:

Melding er en opplysning om at det planlegges nybygging eller endring av infrastruktur. Tidspunktet for når melding skal sendes er angitt som "så tidlig som mulig". I dette ligger at melding skal sendes til tilsynet i en planleggingsfase der det fortsatt foreligger alternative løsninger. For prosjekter som er underlagt offentlig planprosess skal tilsynet gis mulighet til å uttale seg før planen er ferdigstilt slik at tilsynet kan vurdere viktige sikkerhetsmessige aspekter, som f.eks. valg av trasé. Dette innebærer også at tilsynet på et tidlig tidspunkt har mulighet til å tilkjennegi om det kreves ny tillatelse eller ikke, om et eller flere alternativer ikke vil kunne tilfredsstille kravene i jernbanelovgivningen, og derfor ikke vil kunne få tillatelse til å bli tatt i bruk.

Melding erstatter ikke søknad om tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen.

Annet ledd:

Det er ikke nødvendig at jernbanevirksomheten venter med å sende melding til alle opplysningene som kreves er tilgjengelige, men meldingen bør i så fall kompletteres så raskt som mulig. Komplett melding er normalt nødvendig for at tilsynet skal kunne ta stilling til om en endring krever ny tillatelse eller ikke.

Listen med krav til meldingens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende. I den grad det er nødvendig for vurderingen av prosjektet, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

Bokstav a – navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson

Det er opp til den enkelte virksomhet å avgjøre hvem som skal være kontaktperson. Hensikten med å ha en kontaktperson er å oppnå effektiv og koordinert informasjon mellom virksomheten og tilsynet. Kontaktpersonen må derfor ha inngående kjennskap til prosjektet.

Bokstav b – planlagt fremdrift i prosjektet

Hensikten med fremdriftsplanen er at tilsynet skal kunne planlegge sin egen ressursbruk og behandle saken fortløpende. Fremdriftsplanen trenger derfor ikke være spesielt detaljert på meldingstidspunktet. Vesentlige endringer i fremdriften skal meldes til tilsynet så raskt som mulig.

Bokstav c – systembeskrivelse

Systembeskrivelsen vil naturlig være et plandokument som inneholder beskrivelser av de ulike alternativene som foreligger for prosjektet.

Bokstav d – sikkerhetsplan

Sikkerhetsplanen er en viktig del av meldingen. I sikkerhetsplanen skal det fremgå hvilken sikkerhetsdokumentasjon som er planlagt utarbeidet og hvilke sikkerhetsaktiviteter som er planlagt utført. Verifiserings- og valideringsaktiviteter skal også beskrives i planen.

Videre skal planen inneholde en oversikt over hvordan sikkerheten skal styres i prosjektet. Beskrivelsen skal vise hvordan ledelsen har tilgang til nødvendig sikkerhetsfaglig kompetanse som kan påse at sikkerhetsrelaterte forhold blir ivaretatt og gitt nødvendig prioritet. Videre skal det fremgå hvordan dette arbeidet er organisert i hele prosjektet, samt hvordan krav til sikkerhetsfaglig kompetanse i stillinger med sikkerhetsfaglig betydning ivaretas. Det skal også beskrives hvordan tekniske og sikkerhetsfaglige vurderinger av avvik fra standarder og endringer i prosjektforutsetninger ivaretas på et tilstrekkelig høyt nivå i prosjektet. Prinsipp for kontroll med hvordan krav i jernbanelovgivningen blir oppfylt samt prinsipp for kontroll med hvordan egne etablerte sikkerhetsmål blir oppfylt skal også beskrives.

Bokstav e – oversikt over planlagt anvendte standarder

Listen over standarder som er planlagt brukt på et tidlig stadium, vil nødvendigvis måtte være et "levende" dokument. Det skal også beskrives hvordan man har valgt standardene og hvordan kompletterende standarder tenkes valgt. Selve teksten i standardene skal ikke oversendes med mindre tilsynet ber om det.

Bokstav f – risikovurdering

Det skal gjøres risikovurderinger før det endelige valget av teknisk og funksjonell løsning for infrastrukturen tas, slik at sikkerheten blir en vesentlig parameter i vurderingen. Videre er det viktig å kunne bruke en slik vurdering til å luke ut sikkerhetsmessig uakseptable løsninger på et tidlig stadium. Vurderingen skal bygge på en konkret fareidentifisering for det enkelte anlegg, jf. EN 50126 (fase 3). Nivået på vurderingen skal reflektere størrelse og kompleksitet på anlegget, og de vurderinger som ligger til grunn for valg av nivået for vurderingen skal dokumenteres. Det skal sikres at forutsetninger og begrensninger fra denne vurderingen blir dokumentert og fulgt opp videre i utviklingen.

I en tidlig prosjektfase kan en grovanalyse være tilstrekkelig. Endringsanalyser kan benyttes ved mindre endringer i infrastruktur, men må uansett munne ut i en vurdering av det konkrete anlegget som er planlagt opp mot spesifikke akseptkriterier for anlegget. Vurderinger rundt hensiktsmessigheten ved metoden som er valgt skal dokumenteres. Vurderingen i denne fasen skal senere utvikles til en komplett risikovurdering.

Til § 30. Søknad om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur

Første ledd:

Dokumentasjon i søknaden skal presenteres på en oversiktlig måte og på et oversiktlig nivå. Det skal framlegges dokumentasjon som viser at krav i jernbanelovgivningen er ivaretatt. Dokumentasjonen skal være komplett, sammenhengende og oppdatert, og den skal være sporbar og transparent.

Prosessene og begrunnelsene som har ført fram til det ferdige resultatet skal dokumenteres. Dette gjelder blant annet vurderinger og beslutninger for forutsetninger og begrensninger som er lagt til grunn i prosjektet, og som skal være ivaretatt og ført videre gjennom driftsfasen.

Opplistingen over søknadens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende. I den grad det er nødvendig for vurderingen av søknaden, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

Dokumentasjonen i meldingen er en del av underlaget for søknaden og skal på søknadstidspunktet være komplett.

Bokstav a – beskrivelse av ferdig infrastruktur

Beskrivelsen av den ferdigstilte infrastrukturen skal gi en helhetlig fremstilling av anlegget som viser hvordan kravene i jernbanelovgivningen er ivaretatt i prosjektet. Det skal særlig legges vekt på grensesnitt mot tilgrensende anlegg og samspillet mellom de forskjellige komponentene i jernbanesystemet.

Bokstav b – oversikt over verifikasjoner

Oversikten over verifikasjoner skal omfatte samtlige prøver som er gjennomført for å verifisere at de sikkerhetsmessige kravene er ivaretatt. Videre skal den ha henvisninger til underliggende verifikasjonsrapporter samt vise koplingen mellom gjennomførte prøver og de sikkerhetskritiske forhold.

Bokstav c – sikkerhetsrapport

Med sikkerhetsrapport menes en rapport som viser hvordan sikkerhetsplanen er implementert. Sikkerhetsrapporten er toppdokumentet som skal vise at de sikkerhetsaktiviteter som ble beskrevet i sikkerhetsplanen er gjennomført med tilfredsstillende resultat. Den skal også dokumentere hvordan organiseringen av sikkerhetsarbeidet har vært gjennomført. Fareloggen (hazard log) skal vedlegges sikkerhetsrapporten, og det skal vises hvordan hvert enkelt element er behandlet, om det er lukket eller overført til sikkerhetsoppfølgingsplanen. Dokumentasjonen beskrevet under bokstav), b, d, e og f kan inngå i sikkerhetsrapporten eller være separate dokumenter.

Når prosesstandarden EN 50126 er brukt, det vil si ved alle nyanlegg og vesentlige ombygginger, skal sikkerhetsrapporten vedlegges et sikkerhetsbevis (safety case). Sikkerhetsbevis skal alltid vedlegges når det søkes om tillatelser til å ta i bruk signalanlegg, uansett grad av ombygging. I en søknad om tillatelse til å ta i bruk signalanlegg skal strukturen beskrevet i EN 50129 benyttes. Denne strukturen anbefales også benyttet for andre typer anlegg.

Bokstav d – oppdatert liste over anvendte standarder med oversikt over avvik fra standarder og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av avvikene

Listen over anvendte standarder skal på søknadstidspunktet være komplett. Hvis det er gjort avvik fra standardene, skal disse avvikene dokumenteres sammen med virksomhetens behandling og vurdering av hvert enkelt avvik i henhold til virksomhetens interne rutiner.

Bokstav e – oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger fra risikovurderingene samt beskrivelse av hvordan forutsetninger og anbefalinger er fulgt opp

Det skal foreligge en komplett risikovurdering over den aktuelle infrastrukturen og denne skal vedlegges søknaden. Hvor omfattende den skal være, vil avhenge av prosjektets størrelse. Det er ikke gitt at vurderingen behøver være omfangsrik for å være komplett. Vurderingen skal blant annet dokumentere det samlede risikobildet. I mange tilfelle er det utført et antall underliggende vurderinger. Det skal vedlegges en oversikt over disse. Alle anbefalinger fra alle vurderingene skal samles, og behandlingen av disse anbefalingene skal være synliggjort. Dersom enkelte anbefalinger ikke er fulgt opp, skal det gis en beskrivelse av bakgrunnen for dette samt en begrunnelse for at dette er sikkerhetsmessig akseptabelt.

Bokstav f – sikkerhetsoppfølgingsplan

Med sikkerhetsoppfølgingsplan menes en plan som viser hvordan gjenstående risikoforhold skal følges opp i drift. Sikkerhetsoppfølgingsplanen skal vise hvilke forhold driftsorganisasjonen må ha fokus på etter at anleggene er overtatt av dem. Sammen med vedlikeholdsplanen skal denne danne grunnlaget for sikker drift og vedlikehold av infrastrukturen. Vedlikeholdsplanen skal normalt ikke vedlegges søknaden.

Annet ledd:

Denne bestemmelsen regulerer det forhold at virksomheten på eget initiativ benytter seg av en assessor eller tredjepart i forbindelse med prosjektet. Slike rapporter er sentrale dokumenter som underbygger søknadens øvrige elementer og er derfor relevante som underlag for tilsynets vurderinger også i de tilfeller der tilsynet ikke har stilt krav om bruk av assessor eller andre uavhengige parter.

Tredje ledd:

Tilsynet vil vurdere krav om bruk av assessor i den enkelte sak og krav om bruk av assessor vil særlig være aktuelt når nye systemer/teknologier skal tas i bruk.

Avgjørelsen om at assessor skal benyttes, eller krav om at en uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges er en prosessledende avgjørelse, og er ikke et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Krav om at assessor skal benyttes, eller at en uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges, kan derfor ikke påklages. Konsekvensen av at assessor ikke benyttes eller en uavhengig sikkerhetsvurdering ikke blir fremlagt når tilsynet krever det, vil være at tillatelse til å ta i bruk ikke gis. Et slikt avslag vil kunne påklages. En assessor er å anse som en type tredjepart.

En assessors oppgave er å evaluere om de som har spesifisert og validert systemet har fått et produkt som tilfredsstiller de gitte krav, at produktet er tilstrekkelig gransket og testet samt å bedømme om produktet oppfyller sin hensikt. En assessor skal ha en uavhengig posisjon i forhold til oppdragsgiver. Deres arbeid er derfor av særlig verdi for tilsynet ved vurdering av søknaden, og anses i enkelte tilfelle som nødvendig for at tilsynet skal ha tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere en søknad om tillatelse. Av samme grunn skal tilsynet akseptere valg av assessor og kunne ha direkte kontakt med vedkom-

mende. Tilsynets aksept av assessor innebærer ikke aksept av resultatet av assessors arbeid. Dette arbeidet skal dokumenteres i en assessorrapport som tilsynet vurderer på fritt grunnlag. Også andre typer tredjepartsvurderinger vil kunne være nødvendige.

KAPITTEL 6. KRAV TIL KJØRETØY

For kjøretøy med tillatelse til ibruktaking etter samtrafikkforskriften er det ikke nødvendig med tillatelse etter sidesporforskriften for at kjøretøyet skal kunne framføres på privat sidespor.

Til § 31. Generelle krav til kjøretøy

Første ledd:

Norske driftsbetingelser kan avvike fra det som er lagt til grunn ved utarbeidelsen av internasjonale standarder og det må tas hensyn til dette ved konstruksjon av kjøretøy. Eksempler på områder der dette kan være tilfelle, er påkjenninger på hjul og aksler som følge av forhold ved den norske infrastrukturen, påkjenninger som følge av norske klimatiske forhold (lave vintertemperaturer, vekslende temperatur og fuktighet mellom luft inne i tunneler og utenfor, fokksnø, m.m.), fare for påkjørsel av store dyr, og infrastrukturforhold for øvrig som kurvefordeling og topografi.

Til § 32. Kompatibilitet med infrastrukturen

Kjøretøy og infrastruktur skal virke sammen på ønsket måte, og skal så langt det er mulig ikke påvirke hverandre på en negativ eller uønsket måte. Fysisk utforming og valg av tekniske løsninger og systemer vil kunne være avgjørende for at kjøretøyet skal være kompatibelt med infrastrukturen.

Til § 33. Bremser

Krav til bremser fremgår av f.eks. UIC-standarder, men bremser er et typisk område der særnorske forhold, herunder traséforhold og klimatiske forhold, tilsier at det i hvert enkelt tilfelle må vurderes om disse kravene er tilstrekkelig for å ivareta sikkerheten ved bruken av det kjøretøyet.

Første ledd:

Ved fastsettelse av kjøretøyets korteste tillatte bremsevei er det kun nødbremsens/sikkerhetsbremsens effekt som skal legges til grunn, se kommentar til tredje ledd nedenfor. Eventuelle andre bremsesystemer kan være konstruert for å virke sammen med sikkerhetsbremsen, men skal ikke regnes med ved fastsettelse av korteste bremsevei. Tilleggssystemene kan likevel under visse vilkår gi en kortere bremsevei enn sikkerhetsbremsen alene.

Når bremsekraft kreves, skal all påført trekkraft automatisk koples ut. Unntak fra dette kan gjøres dersom lett bremsekraft benyttes som tiltak for å øke sannsynligheten for bedre friksjon under spesielle klimaforhold, og det skal da være separat betjening av denne funksjonen.

Annet ledd:

Parkering omfatter her både hensetting og igjensetting. Kjøretøy som parkeres skal alltid være sikret mot å komme i bevegelse uavhengig av hvor kjøretøyet skal parkeres. Parkeringsbremsen skal være dimensjonert slik at den kan holde kjøretøyet med maksimal last sikkert fast inntil den bevisst frigjøres. Også andre hensiktsmessige måter å sikre at kjøretøyet ikke kommer i bevegelse på kan benyttes.

Til § 35. Krav til nye eller endrede kjøretøy

Første ledd:

Begrepet "standarder" omfatter i denne sammenhengen både standarder og normer. Med internasjonale standarder menes her EN-standarder, herunder prosesstandarden EN 50126, og standarder fra blant annet BS, DIN, IEC og UIC. Jernbanevirksomheten skal forsikre seg om at standarder som blir benyttet, ikke er i strid med krav i jernbanelovgivningen. Jernbaneverkets tekniske regelverk regnes som en nasjonal standard.

Prosessen rundt valg av standarder må tilpasses det enkelte tilfellet. Jernbanevirksomheten må ha utarbeidet kriterier for valg av standarder.

Eksempel på standarder er standarder i NS EN-seriene og NEK EN-seriene. Ved anskaffelse av signalanlegg kan normene NEK EN 50128 og 50129 benyttes.

Ved avvik fra standarder skal det dokumenteres at risikovurdering og identifisering av eventuelt nødvendige risikokompenserende tiltak er ivaretatt.

Til § 36. Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Tillatelse skal foreligge før det kjøretøyet skal tas i bruk. Dette gjelder enhver bruk av kjøretøy på infrastrukturen, uavhengig av om formålet med bruken er kommersiell drift, prøvekjøring av kjøretøyet, visning av kjøretøyet, transport av kjøretøyet eller lignende.

Det vil normalt være jernbanevirksomheter, produsenter og eiere av kjøretøy som søker om tillatelse. Alle med en berettiget interesse av utfallet av en søknad kan imidlertid søke om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy.

En endring av kjøretøy er ethvert tiltak som kan påvirke kjøretøyets strukturelle, funksjonelle og tekniske utforming. Dette vil eksempelvis være endringer knyttet til ikke-redundante sikkerhetskritiske komponenter, endringer i programvare knyttet til bremsesystemer, overgang til andre bremsebelegg, nytt hjul- eller akselmateriale eller endret hjulkonstruksjon, økt maksimalhastighet eller annen endret bruk eller endret identitetsbetegnelse.

Rene vedlikeholdsaktiviteter betraktes ikke som endringer. Dette gjelder f.eks. bytte av hjul, lagre og aksler med nye av samme type.

Det er Statens jernbanetilsyn som vurderer om en endring av kjøretøyet er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk kjøretøyet, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig. Denne vurderingen tar utgangspunkt i meldingen jernbanevirksomheten skal sende inn ved endring av kjøretøy i henhold til § 38. Omfanget av endringen, valg av teknisk løsning og i hvilken grad endringen kan ha sikkerhetsmessig påvirkning på resten av kjøretøytypen, på annet kjøretøy eller på infrastrukturen, vil være momenter i denne vurderingen. Beslutningen om det må søkes om tillatelse er en prosessuell avgjørelse og er ikke et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Beslutningen kan derfor ikke påklages.

En tillatelse til å ta i bruk kjøretøy gitt av tilsynet omfatter ikke forhold som reguleres av andre myndigheter. Dette gjelder blant annet arbeidsforhold som hører inn under Arbeidstilsynets myndighetsområde, forhold omkring elektriske anlegg eller trykkbeholdere som hører inn under Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), eller frekvens eller sendestyrke på radioutstyr som reguleres av Post- og teletilsynet (PT). Det er jernbanevirksomhetens ansvar å sørge for at slike andre krav er tilfredsstilt samt at eventuelle godkjenninger og tillatelser fra andre myndigheter foreligger.

Til § 37. Melding om anskaffelse eller endring av kjøretøy

Første ledd:

Melding er en opplysning om at det planlegges anskaffelse eller endring av kjøretøy. Dette gjelder også ved planlagt utvidelse av antall enheter/individer av en kjøretøytype som tidligere har fått tillatelse. Tidspunktet for når melding skal sendes er angitt som "så tidlig som mulig". I dette ligger at melding skal sendes til tilsynet i en planleggingsfase der det fortsatt foreligger alternativer slik at tilsynets eventuelle kommentarer kan tas med i vurderingen av det enkelte alternativ. Dette innebærer også at tilsynet på et tidlig tidspunkt har mulighet til å tilkjennegi om det kreves ny tillatelse eller ikke, og om ett eller flere alternativer ikke vil kunne tilfredsstille kravene i jernbanelovgivningen, og derfor ikke vil kunne få tillatelse til å bli tatt i bruk.

Melding erstatter ikke søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy.

Annet ledd:

Det er ikke nødvendig å vente med å sende melding til alle opplysningene som kreves er tilgjengelige, men meldingen bør i så fall kompletteres så raskt som mulig.

Listen med krav til meldingens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende, og i den grad det er nødvendig for vurderingen av prosjektet, vil tilsynet alltid kunne be om ytterligere opplysninger.

Bokstav a – navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson:

Det er opp til den enkelte søkeren å avgjøre hvem som skal være kontaktperson Hensikten med å ha en kontaktperson er å oppnå effektiv og koordinert informasjon mellom søkeren og tilsynet. Kontaktpersonen må derfor ha inngående kjennskap til prosjektet.

Bokstav b – planlagt fremdrift i prosjektet

Hensikten med fremdriftsplanen er at tilsynet skal kunne planlegge sin egen ressursbruk og behandle saken fortløpende. Fremdriftsplanen trenger derfor ikke være spesielt detaljert på meldingstidspunktet. Vesentlige endringer i fremdriften av betydning for tilsynet skal meldes til tilsynet så raskt som mulig.

Bokstav c – beskrivelse av kjøretøyet (systembeskrivelse)

Systembeskrivelsen vil naturlig være et plandokument som inneholder beskrivelser av de ulike alternativene som foreligger for prosjektet, herunder grunnleggende funksjoner og bruksområder, varianter, antall, litraer og løpenummere, og på hvilke strekninger kjøretøyet er tenkt benyttet og til hvilket formål.

Dersom meldingen gjelder endringer i antall kjøretøyindivider/-enheter i en kjøretøytype som tidligere har fått tillatelse, kan tilsynet vurdere å utvide eksisterende tillatelse til også å omfatte det utvidede antallet, forutsatt at tilsynet finner det tilfredsstillende godtgjort at de nye kjøretøyindividene/-enhetene vil være identiske med dem som allerede omfattes av brukstillatelsen.

Så langt teknisk dokumentasjon foreligger på dette tidspunktet, skal det vedlegges meldingen skisser/tegninger av planløsninger, eksteriør og interiør, beskrivelse av tekniske løsninger som kan sies å representere ny teknikk eller uprøvde løsninger i Norge, redegjørelse for hvordan søkeren vil kvalifisere disse for norske forhold.

Bokstav d – sikkerhetsplan

Sikkerhetsplan er en viktig del av meldingen. I sikkerhetsplanen skal det fremgå hvilken sikkerhetsdokumentasjon som er planlagt utarbeidet, og hvilke sikkerhetsaktiviteter som er planlagt utført. Verifiserings- og valideringsaktiviteter skal også beskrives i planen.

Videre skal planen inneholde en oversikt over hvordan sikkerheten skal styres i prosjektet. Beskrivelsen skal vise hvordan ledelsen har tilgang til nødvendig sikkerhetsfaglig kompetanse som kan påse at sikkerhetsrelaterte forhold blir ivaretatt og gitt nødvendig prioritet. Videre skal det fremgå hvordan dette arbeidet er organisert i hele prosjektet, samt hvordan krav til sikkerhetsfaglig kompetanse i stillinger med sikkerhetsfaglig betydning ivaretas. Det skal også beskrives hvordan tekniske og sikkerhetsfaglige vurderinger av avvik fra standarder og endringer i prosjektforutsetninger ivaretas på et tilstrekkelig høyt nivå i prosjektet. Prinsipp for kontroll med hvordan krav i jernbanelovgivningen blir oppfylt samt prinsipp for kontroll med hvordan egne etablerte sikkerhetsmål blir oppfylt skal også beskrives.

Bokstav e – oversikt over planlagt anvendte standarder

En liste over standarder som er planlagt brukt på et tidlig stadium, vil nødvendigvis måtte være et levende dokument. Det skal også beskrives hvordan man skal velge og bruke standardene, herunder hvordan kompletterende standarder tenkes valgt. Selve teksten i standardene skal ikke oversendes med mindre tilsynet ber om det.

Bokstav f – risikovurdering

Det skal gjøres risikovurderinger før det endelige valget av teknisk og funksjonell løsning for kjøretøyet

tas, slik at sikkerheten blir en vesentlig parameter i vurderingen. Videre er det viktig å kunne bruke en slik vurdering til å luke ut sikkerhetsmessig uakseptable løsninger på et tidlig stadium. Vurderingen skal bygge på en konkret fareidentifisering for det enkelte anlegg, jf. EN 50126 (fase 3). Nivået på vurderingen skal reflektere størrelse og kompleksitet av systemet som vurderes, og de vurderinger som ligger til grunn for valg av nivå for vurderingen må dokumenteres. Det må sikres at forutsetninger og begrensninger fra denne vurderingen blir dokumentert og fulgt opp videre i utviklingen.

I en tidlig fase kan en grovanalyse være tilstrekkelig. Endringsanalyser kan benyttes ved mindre endringer på kjøretøy. Vurderinger rundt hensiktsmessigheten ved metoden som er valgt skal dokumenteres. Analyser i denne fasen skal senere utvikles til en komplett risikovurdering.

Til § 38. Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Første ledd:

Dokumentasjon i søknader skal presenteres på en oversiktlig måte og på et oversiktlig nivå. Det skal framlegges dokumentasjon som viser at krav i jernbanelovgivningen er ivaretatt. Dokumentasjonen skal være komplett, sammenhengende og oppdatert, og den skal være sporbar og transparent.

Prosessen og begrunnelsene som har ført frem til det ferdige resultatet skal dokumenteres. Dette gjelder blant annet vurderinger og beslutninger for forutsetninger og begrensninger som er lagt til grunn i prosjektet, og som skal være ivaretatt og ført videre gjennom driftsfasen.

Dokumentasjonen i meldingen er en del av underlaget for søknaden, og meldingen skal på søknadstidspunktet være komplett.

Brukstillatelsen vil normalt kunne gis til en kjøretøytype, det vil si et definert antall kjøretøyenheter/-individer. Tillatelsen vil omfatte blant annet hvilken kjøretøytype og hvilke litraer og individnumre som omfattes, hvilke strekninger tillatelsen gjelder for og hvilken bruk kjøretøyet er tiltenkt og verifisert for.

Opplistingen over søknadens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende, og i den grad det er nødvendig for vurderingen av søknaden, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

Bokstav a – oversiktstegninger og beskrivelse av kjøretøytypen

Tegningene skal være store nok og ha nok detaljrikdom til at tilsynet kan vurdere søknaden. Oversiktstegninger for alle varianter av enheter/individer i kjøretøytypen, f.eks. grunnplaner, eksteriør- og interiørtegninger, plan over utstyr under gulv og over tak, og sammenstillingstegninger av boggier/løpeverk skal fremlegges. Tegningene skal være påført viktige mål.

Beskrivelsen av det ferdigstilte kjøretøyet skal gi en helhetlig fremstilling av kjøretøytypen og dens tiltenkte bruk, og det skal framgå typebetegnelse, litra og individnummer. Videre skal det angis hvilke togkonfigurasjoner som er tillatt. Beskrivelsen skal også vise hvordan krav i jernbanelovgivningen er oppfylt ved tiltenkt bruk av kjøretøytypen.

Bokstav b – oversikt over verifikasjoner

Oversikten over verifikasjoner skal omfatte samtlige prøver som er gjennomført for å verifisere at de sikkerhetsmessige kravene er ivaretatt. Videre skal den ha henvisninger til underliggende verifikasjonsrapporter samt vise koplingen mellom gjennomførte prøver og de sikkerhetskritiske forhold.

Bokstav c – sikkerhetsrapport

Sikkerhetsrapport er en rapport som viser hvordan sikkerhetsplanen er implementert. Sikkerhetsrapporten er toppdokumentet som skal vise at de sikkerhetsaktiviteter som ble beskrevet i sikkerhetsplanen er gjennomført med tilfredsstillende resultat. Den skal også dokumentere den endelige sikkerhetsorganisasjonen. Fareloggen (hazard log) skal vedlegges sikkerhetsrapporten og det skal vises hvordan hvert enkelt element er behandlet, lukket eller overført til sikkerhetsoppfølgingsplanen. Dokumentasjonen beskrevet under bokstav a), b), d), e) og f) kan inngå i sikkerhetsrapporten eller være separate dokumenter.

Når prosesstandarden EN 50126 er brukt, dvs. ved alle nyanskaffelser og vesentlige ombygginger, skal sikkerhetsrapporten vedlegges et sikkerhetsbevis (safety case). Strukturen som er beskrevet i standarden EN 50129 anbefales benyttet selv om den egentlig kun gjelder for signalanlegg.

Bokstav d – oppdatert liste over anvendte standarder med oversikt over avvik fra standarder og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av avvikene

Listen over anvendte standarder skal på søknadstidspunktet være komplett. Listen skal også angi hvilke standarder som er benyttet på det enkelte område, alle avvik fra krav i standardene, herunder også utelatte deler av standarder, i tillegg til referanse til beslutningsgrunnlaget for det enkelte avvik. Endringer i forhold til listen som ble gitt i meldingen skal også framgå.

Hvis det er gjort avvik fra standardene, skal disse avvikene dokumenteres sammen med jernbanevirksomhetens behandling og vurdering av hvert enkelt avvik i henhold til virksomhetens interne rutiner.

Bokstav e – oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger samt beskrivelse av hvordan forutsetningene og anbefalinger er fulgt opp

Det skal foreligge en komplett risikovurdering over det aktuelle kjøretøyet som vedlegges søknaden. Hvor omfattende den skal være, vil avhenge av prosjektets størrelse. Det er ikke gitt at vurderingen behøver å være omfangsrik for å være komplett. I mange tilfeller er det utført et antall underliggende vurderinger. Det skal vedlegges en oversikt over disse. Alle anbefalinger fra samtlige vurderinger skal samles, og behandlingen av disse anbefalingene skal være synliggjort. Dersom enkelte anbefalinger ikke er fulgt opp, skal det gis en beskrivelse av bakgrunnen for dette samt en begrunnelse for at dette er sikkerhetsmessig akseptabelt.

Bokstav f – sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP)

Sikkerhetsoppfølgingsplan er en plan som viser hvordan gjenstående risikoforhold skal følges opp i drift. Sikkerhetsoppfølgingsplanen skal vise hvilke forhold som driftsorganisasjonen skal ha fokus på etter at

kjøretøyet er tatt i bruk. Sammen med opplæringsplanen og vedlikeholdsplanen skal denne danne grunnlaget for sikker drift og vedlikehold av kjøretøyet.

Annet ledd:

Denne bestemmelsen regulerer det forhold der jernbanevirksomheten på eget initiativ benytter seg av en assessor eller tredjepart i forbindelse med prosjektet. Slike rapporter er sentrale dokumenter som underbygger søknadens øvrige elementer og dokumentene er derfor relevante som underlag for tilsynets vurderinger også i de tilfeller der tilsynet ikke selv har stilt krav om bruk av assessor eller andre uavhengige parter.

Tredje ledd:

Tilsynet vil vurdere krav om bruk av assessor i den enkelte sak. Krav om bruk av assessor eller krav om å fremlegge en uavhengig sikkerhetsvurdering vil særlig være aktuelt når nye systemer/teknologier skal tas i bruk.

Avgjørelsen om at assessor skal benyttes eller krav om en uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges er en prosessledende avgjørelse og er ikke et enkeltvedtak. Krav om at assessor skal benyttes eller at uavhengig sikkerhetsvurdering skal fremlegges kan derfor ikke påklages. Konsekvensen av at assessor ikke benyttes eller en uavhengig sikkerhetsvurdering ikke blir fremlagt når tilsynet krever det, vil være at tillatelse til å ta i bruk ikke gis. Et slikt avslag vil kunne påklages.

En assessor er å anse som en type tredje part. En assessors oppgave er å evaluere om de som har spesifisert og validert systemet har fått et produkt som tilfredsstiller de gitte krav, at produktet er tilstrekkelig gransket og testet samt å bedømme om produktet oppfyller sin hensikt. En assessor skal ha en uavhengig posisjon i forhold til oppdragsgiver. Deres arbeid er derfor av særlig verdi for tilsynet ved vurdering av søknaden og anses i enkelte tilfelle som nødvendig for at tilsynet skal ha tilstrekkelig grunnlag for å kunne vurdere en søknad om tillatelse. Av samme grunn skal tilsynet akseptere valg av assessor og kunne ha direkte kontakt med vedkommende. Tilsynets aksept av assessor innebærer likevel ingen automatisk aksept av resultatet av assessors arbeid. Dette arbeidet skal dokumenteres i en assessorrapport som tilsynet vurderer på fritt grunnlag. Også andre typer tredjepartsvurderinger vil kunne være nødvendige.

KAPITTEL 7. KRAV TIL HELSE

Til § 39. Arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten

Første ledd:

Bestemmelsene i dette kapitlet omfatter både egne ansatte og innleid personell. Det er opp til den enkelte virksomhet å identifisere hvilke funksjoner som utfører de forskjellige oppgavene som er av betydning for trafikksikkerheten. Det er oppgavenes art som avgjør om personell faller inn under bestemmelsen. Det er ikke avgjørende for vurderingen hvor oppgavene utføres, om det er på sporet, i verkstedområder eller i vognhall.

Kravene omfatter ikke personell med utelukkende administrative oppgaver.

Annet ledd:

Det er opp til virksomheten selv å ta stilling til hvilke opplysninger man ønsker at den ansatte må oppgi til undersøkende lege.

Til § 40. Helseundersøkelse

Jernbanevirksomheten kan bestemme hvilke leger som skal benyttes. Det forutsettes imidlertid at legen har kjennskap til de arbeidsoppgaver den undersøkte har, på lik linje med den kunnskap en lege må tilegne seg om enhver pasients arbeidsoppgaver i forhold til sykemelding, uførhet osv.

For personell som har gjennomført helseundersøkelse i regi av annen virksomhet, kan resultatet av denne legges til grunn dersom arbeidsoppgavene og kravene til disse er sammenfallende. Rutiner for dette må i så tilfelle fremgå av sikkerhetsstyringssystemet.

Til § 41. Førstegangs helseundersøkelse

Annet ledd:

a) Kognitive egenskaper kan omfatte:
- oppmerksomhet og konsentrasjon,
- hukommelse,
- oppfatningsevne,
- dømmekraft,
- kommunikasjon.

b) Psykomotoriske egenskaper kan omfatte:
- reaksjonshastighet,
- koordinering av bevegelser.

c) Atferdsmessige og personlige egenskaper kan omfatte:
- evne til å kontrollere egne følelser,
- atferdsmessig pålitelighet,
- selvstendighet,
- ansvarsbevissthet.

Til § 42. Periodiske undersøkelser

Første ledd:

Bestemmelsen skal forstås slik at når aldersgrense 41 år passeres mellom to periodiske helseundersøkelser, skal neste undersøkelse foretas fem år etter forrige undersøkelse, men ikke senere enn tre år etter fylte 41 år. Når aldersgrense 62 år passeres mellom to periodiske helseundersøkelser, skal neste undersøkelse foretas tre år etter forrige undersøkelse, men ikke senere enn ett år etter fylte 62 år.

Til § 44. Supplerende helseundersøkelser og/eller psykologiske vurderinger

Første ledd:

Eksempelvis vil den generelle bestemmelsen om skikkethet kunne omfatte forhold som gjentatt korttidsfravær eller langtidssykemelding. Samt eventuell påvirkning en person kan ha hatt ved å ha vært direkte involvert i en ulykke eller en nestenulykke, der påvirkningen er av en slik art at arbeidsoppgavene ikke kan gjennomføres uten fare for trafikksikkerheten.

Det vises for øvrig til bestemmelsen i jernbaneloven §§ 3a, 3b og 3c som gjelder pliktmessig avhold for førere.

Til § 45. Allmenne krav

Bestemmelsen henspeiler på sykdommer som innebærer en fare for trafikksikkerheten for eksempel:

- hjertesykdom, forhøyet blodtrykk eller annen sykdom med risiko for bevissthetsforstyrrelser,
- diabetes,
- epilepsi eller andre nevrologiske tilstander som kan lede til bevissthetsforstyrrelser,
- svimmelhetssykdommer,
- alvorlige søvnforstyrrelser,
- psykiske lidelser som manifesterer seg med atferdsforstyrrelser eller vrangforestillinger,
- demens eller andre kognitive forstyrrelser som påvirker oppmerksomhet, konsentrasjon, dømmekraft eller hukommelse.

Til § 46. Synskrav

Annet ledd bokstav a)

Det stilles krav om at man skal teste synet separat og at man skal se minst 0,8 på ett øye og ikke kan se dårligere enn 0,3 på det dårligste øyet.

Til § 47. Hørselskrav

Her bør jernbanevirksomhetene utarbeide en praktisk høreprøve i samarbeid med lege/bedriftshelsetjeneste.

Til § 48. Rusmidler mv.

Her bør det rettes særskilt oppmerksomhet mot oppstart og nedtrapping av medikamentell behandling, bytte av medikamenter eller endring av dosering.

Virksomheten bør vurdere om det skal stilles krav til at lege skal undersøke for ulovlige legemidler, narkotiske stoffer og/eller alkohol i de forskriftsfestede helseundersøkelsene.

Nærmere regler om forbud mot alkoholpåvirkning mv. og pliktmessig avhold for visse typer jernbanepersonell følger av jernbaneloven § 3a og § 3b og fråhaldspliktforskrifta.

KAPITTEL 8. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

Til § 50. Unntak

Forskriften gjelder for jernbanevirksomheter av ulik art og omfang. Dermed vil kravene være på et passende nivå for noen av virksomhetene, mens kravene vil kunne være for strenge og omfattende for andre. Etter denne bestemmelsen kan Statens jernbanetilsyn gjøre unntak fra forskriften. Ved avgjørelsen av en søknad om unntak vil det legges vekt på at søker har foretatt en risikovurdering av den alternative løsningen som velges.

FOR-2014-12-10-1574: FORSKRIFT OM KRAV TIL MUSEUMSBANE (MUSEUMSBANEFORSKRIFTEN)

Fastsatt av Statens jernbanetilsyn 10. desember 2014 med hjemmel i lov 11. juni 2013 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 4, § 5 og § 6, jf. forskrift 10. desember 2010 nr. 1569 om tillatelse til å drive trafikkvirksomhet og infrastruktur for sporvei, tunnelbane, forstadsbane og godsbane, samt sidespor, havnespor m.m. (tillatelsesforskriften) § 1-6.

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

§ 1. Formål

Formålet med denne forskriften er å fastsette minimumskrav for å sikre at virksomhetene arbeider systematisk og proaktivt slik at det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres, samt at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser unngås.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder for drift av museumsbane.

§ 3. Definisjoner

I forskriften her forstås med:

a) alvorlig jernbanehendelse: en uønsket hendelse som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en jernbaneulykke,

b) infrastruktur: trasé, over- og underbygning, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonssystem,

c) jernbanehendelse: enhver annen hendelse enn en jernbaneulykke, som har sammenheng med jernbanedriften, og som innvirker på sikkerheten,

d) jernbaneulykke: en uønsket eller utilsiktet plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser som har skadelige følger, herunder som medfører at noen dør eller blir alvorlig skadet, som medfører betydelig skade på jernbanemateriell, på infrastruktur, på eiendom utenfor jernbanen eller på miljø, og alle andre lignende ulykker,

e) jernbanevirksomhet: drift av infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet eller den som driver infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet,

f) kjøretøy: et kjøretøy som kjører på egne hjul på jernbane med eller uten egen trekkraft,

g) museumsbane: jernbane hvor formålet ikke er gods- eller persontransport, men en demonstrasjon av jernbane, kjøretøy eller lignende fra en gitt tidsperiode. Demonstrasjonen av virksomheten kan foregå ved at det transporteres gods eller personer,

h) sikkerhetsstyring: systematiske tiltak en organisasjon iverksetter for å oppnå, opprettholde og videreutvikle sikkerhetsnivå i overensstemmelse med fastlagte mål,

i) sikkerhetsstyringssystem: organisasjon og systemer opprettet av en jernbanevirksomhet med henblikk

på sikker forvaltning av deres virksomhet,

j) skift: kjøretøy som flyttes under skifting,

k) skifting: flytting av kjøretøy som ikke er tog,

l) tog: trekkraftkjøretøy med eller uten vogner som skal framføres fra et bestemt utgangssted til et bestemt ankomststed,

m) trafikkstyring: togledelse og andre funksjoner som koordinerer og ivaretar sikkerheten for togframføringen.

KAPITTEL 2. SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM

§ 4. Krav om sikkerhetsstyringssystem

Jernbanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem. Formålet med sikkerhetsstyringssystemet skal være å etablere en helhetlig styring av virksomheten for å kunne drive sikkert.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av virksomheten og skal inneholde bestemmelser som er nødvendige for å ha kontroll med alle vesentlige risikoer forbundet med virksomheten.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være dokumentert, og tilstrekkelig kjent av alle som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten.

§ 5. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Sikkerhetsstyringssystemet skal minst omfatte:

a) bestemmelser om hvordan sikkerhetsmessig risiko forbundet med driften av virksomheten skal identifiseres og følges opp,

b) bestemmelser om drift og vedlikehold som ivaretar tilfredsstillende sikkerhet,

c) krav til kompetanse for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten,

d) beskrivelse av hvordan ansvar og myndighet er fordelt i virksomhetens organisasjon, herunder instrukser for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten,

e) beredskapsplan og beredskapsøvelser,

f) rutiner for oppfølging av jernbaneulykke, alvorlig jernbanehendelse, jernbanehendelse og avvik fra jernbanelovgivningen og interne bestemmelser. Rutinene skal omfatte umiddelbare tiltak for å redusere virkningene av ulykken, hendelsen eller avviket, undersøkelse av årsak og fastsettelse av tiltak for å hindre gjentagelse og

g) årlig oppsummering av foregående års sikkerhetsarbeid.

h) bestemmelser som sikrer at de medisinske, psykologiske og helsemessige kravene i kapittel 7 oppfylles.

KAPITTEL 3. KRAV TIL FORVALTNING AV INFRASTRUKTUR

§ 6. Generelle krav til forvaltning av infrastruktur

Jernbanevirksomheten skal sikre at infrastrukturen til enhver tid er utformet og i en slik tilstand at det legges til rette for sikker drift. Det skal kun gis adgang til kjøretøy som er kompatibelt med infrastrukturen.

§ 7. Prinsipper for trafikkavvikling (romblokkprinsippet)

Jernbanevirksomheten skal utforme og drifte infrastrukturen samt drive trafikkstyring, slik at kjøring av tog på en strekning eller på et spor kontrolleres på en måte som sikrer at et tog ikke kjører inn på en strekning eller et spor der det befinner seg kjøretøy (romblokkprinsippet).

§ 8. Signalprinsipper

Jernbanevirksomheten skal ha prinsipper for tillatte signaler og deres plassering.

§ 9. Kontroll og vedlikehold av infrastruktur

Jernbanevirksomheten skal føre kontroll med infrastrukturen, og utføre nødvendig vedlikehold. Jernbanevirksomheten skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Jernbanevirksomheten skal ha kontroll på utført vedlikehold.

§ 10. Teknisk dokumentasjon

Jernbanevirksomheten skal ha teknisk dokumentasjon for alle systemer, deler og komponenter. Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til infrastrukturens utforming.

For infrastruktur der dokumentasjonen i henhold til første ledd ikke er fullstendig, skal jernbanevirksomheten ha tilgjengelig tilstrekkelig kompetanse om infrastrukturen, herunder teknisk utforming, vedlikeholdsbehov, bruksmessige forutsetninger og begrensninger m.m.

§ 11. Register over infrastrukturen

Jernbanevirksomheten skal ha et register over systemer, deler og komponenter som inngår i infrastrukturen. Registeret skal identifisere systemer, deler og komponenter ved hjelp av en stedsangivelse.

§ 12. Trafikkstyring

All trafikk på infrastrukturen skal overvåkes og ledes slik at virksomheten drives sikkert.

Når framføring skjer etter romblokkprinsippet, skal trafikkstyringen bl.a. sikre at det til enhver tid er oversikt over de enkelte togs retning, posisjon og rekkefølge. På spor som ikke er bekreftet fri for tog, kan framføring skje på sikt dersom hastigheten begrenses slik at toget kan stoppe på halvparten av synlig strekning.

Den som driver trafikkstyring skal ha velegnet utstyr for å drive trafikkstyring, herunder for å kunne kom-

munisere med togbetjening.

§ 13. Bestemmelser for sikker trafikkavvikling

Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser for trafikkavvikling tilpasset banens sikringsstandard. Bestemmelsene skal ivareta en sikker trafikkavvikling under alle driftssituasjoner.

Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser om skifting.

Bestemmelsene skal gjenspeile systemet for trafikkavvikling og skal minst inneholde bestemmelser om signaler og deres betydning i trafikkavviklingen, ansvarsforhold, ordrelinjer og kommunikasjonsprosedyrer.

KAPITTEL 4. KRAV TIL TRAFIKKVIRKSOMHET

§ 14. Generelle krav til trafikkvirksomhet

Jernbanevirksomheten skal sørge for at trafikken foregår sikkert.

Forutsetninger og begrensninger knyttet til kjøretøyets utforming skal legges til grunn for prosedyrer for drift og vedlikehold av kjøretøy.

§ 15. Kontroll og vedlikehold av kjøretøy

Jernbanevirksomheten skal føre kontroll med kjøretøy og utføre nødvendig vedlikehold. Jernbanevirksomheten skal ha sikkerhetsmessige minimumskrav til systemer, deler og komponenter.

Jernbanevirksomheten skal dokumentere utført vedlikehold.

§ 16. Teknisk dokumentasjon

Jernbanevirksomheten skal ha oppdatert teknisk dokumentasjon for kjøretøy, herunder alle systemer, deler og komponenter. Dokumentasjonen skal kunne bekrefte at systemer, deler og komponenter er i samsvar med de nasjonale og internasjonale standarder som er lagt til grunn for prosjektering og bygging av kjøretøy. Dokumentasjonen skal beskrive de forutsetninger og begrensninger som er knyttet til kjøretøyets utforming.

For museumsmateriell der dokumentasjonen i henhold til første ledd ikke er fullstendig skal jernbanevirksomheten ha tilgjengelig tilstrekkelig kompetanse om kjøretøy, herunder teknisk utforming, vedlikeholdsbehov, bruksmessige forutsetninger og begrensninger m.m.

§ 17. Register over kjøretøy

Jernbanevirksomheten skal ha et register over alle kjøretøy som virksomheten bruker. Registeret skal som et minimum identifisere kjøretøy individuelt.

§ 18. Nødkommunikasjon

I tog skal det være utstyr for nødkommunikasjon, slik at det er gjensidig mulighet for kontakt mellom ansvarlig i toget og den som driver trafikkstyring.

§ 19. Bestemmelser for togframføring

Jernbanevirksomheten skal ha utarbeidet nødvendige bestemmelser for togframføring. Bestemmelsene skal være avstemt med gjeldende regler for den aktuelle infrastruktur og skal minst inneholde bestemmelser om sammensetting av tog, bremsekraft, aksellast, lasteprofil, metervekter, tillatte hastigheter, sikring av last m.m.

Jernbanevirksomheten skal ha utarbeidet nødvendige bestemmelser for evakuering og selvberging i tilfelle brann og andre ulykker.

§ 20. Kontrollrutiner

Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser for prøving av togenes bremser samt kontrollrutiner som sikrer at kjøretøy til enhver tid er i full driftssikker stand.

KAPITTEL 5. KRAV TIL INFRASTRUKTUR

§ 21. Generelle krav til infrastruktur

Infrastrukturen skal utformes slik at virksomheten drives sikkert.

§ 22. Trasé m.m.

Trasé, under- og overbygning samt sporgeometri skal utformes og vedlikeholdes slik at muligheten for avsporinger minimaliseres. Sikkerhetsmessige grenseverdier for sporfeil, herunder vindskjevhet, sporutvidelser, høyde- og sidefeil skal fastsettes i forhold til kjøretøy som tillates brukt på strekningen og strekningens tillatte kjørehastigheter.

Ved parkering skal kjøretøy sikres slik at det ikke utilsiktet kommer ut i spor der det kjøres tog.

§ 23. Plattformer m.m.

Plattformer og atkomst til disse skal være utformet og utstyrt, herunder skiltet og oppmerket, slik at ferdsel til plattform, opphold på plattform og av- og påstigning til tog kan foregå på en sikker måte.

§ 24. Tunneler og broer m.m.

Tunneler og broer skal utformes og utstyres slik at det gir muligheter for evakuering og selvberging i tilfelle av brann og andre ulykker.

Gangbaner på broer skal være skjermet med rekkverk. Gangbaner skal være fri for hindringer i høyden og bredden slik at evakuering kan foregå på en sikker måte.

§ 25. Planoverganger

Planoverganger skal være tilrettelagt for sikker passering for veifarende.

Det skal ikke bygges nye planoverganger. Det kan likevel bygges planoverganger på områder som er stengt for alminnelig ferdsel, samt midlertidige planoverganger på anleggsområder.

§ 26. Signalanlegg

Signalanlegg skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand.

Signaler skal plasseres slik at det klart går fram hvilke spor signalene gjelder for, og signalbildet skal være synlig for togets fører i god tid før signalpassering.

§ 27. Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur

Før infrastruktur settes i drift skal Statens jernbanetilsyn gi tillatelse til å ta infrastrukturen i bruk. Dersom det senere foretas endring av infrastrukturen, herunder signalprinsipper, skal dette meldes til Statens jernbanetilsyn som vil vurdere om endringen er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig.

§ 28. Melding om ny eller endret infrastruktur

Det skal sendes melding til Statens jernbanetilsyn om ny eller endret infrastruktur så tidlig som mulig.

Meldingen skal minst inneholde:

a) navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson,
b) planlagt fremdrift i prosjektet,
c) systembeskrivelse,
d) sikkerhetsplan,
e) oversikt over planlagt anvendte standarder og
f) risikovurdering.

§ 29. Søknad om tillatelse til å ta infrastruktur i bruk

Søknad om tillatelse til å ta infrastruktur i bruk skal minst inneholde:

a) beskrivelse av ferdig infrastruktur,
b) oversikt over verifikasjoner,
c) sikkerhetsrapport,
d) oppdatert liste over anvendte standarder med oversikt over avvik fra standarder og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av avvikene,
e) oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger fra risikovurderingene samt beskrivelse av hvordan forutsetningene og anbefalingene er fulgt opp og
f) sikkerhetsoppfølgingsplan (SOP).

Er assessor eller andre uavhengige parter benyttet, skal rapporter og oppfølging av disse vedlegges.

KAPITTEL 6. KRAV TIL KJØRETØY

§ 30. Generelle krav til kjøretøy

Kjøretøy skal ha en teknisk utforming og driftsmessig tilstand som gjør at virksomheten drives sikkert.

Kjøretøy skal være identitetsmerket samt teknisk og bruksmessig merket.

§ 31. Kompatibilitet med infrastrukturen

Kjøretøy skal være dokumentert kompatibelt med infrastrukturen det skal brukes på, herunder profil, over- og underbygning, strømforsyningsanlegg, signalanlegg og kommunikasjonssystem.

§ 32. Bremser

Alle kjøretøy skal ha bremser. Bremsene skal under alle forhold kunne stanse kjøretøyet innenfor en maksimal bremseveilengde definert av jernbanevirksomheten. Bremsesystemene skal være konstruert slik at de feiler til sikker tilstand. Dersom bremsesystemene ikke er konstruert slik at de feiler til sikker tilstand, skal jernbanevirksomheten ha bestemmelser som ivaretar at bremser tilsettes ved feil.

Kjøretøy skal ha parkeringsbrems eller annet utstyr for sikker parkering av kjøretøyet.

Enmannsbetjent trekkraftkjøretøy skal være utstyrt med et system for årvåkenhetskontroll som aktiverer bremsene om føreren faller i søvn eller mister bevisstheten.

§ 33. Nødutstyr

Kjøretøy skal ha nødutstyr om bord tilpasset kjøretøyets bruk. Nødutstyr og plassering av dette skal være merket.

Kjøretøy som benyttes når det ikke er dagslys skal ha nødlys.

§ 34. Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Før kjøretøy tas i bruk på infrastrukturen, skal Statens jernbanetilsyn gi tillatelse til å ta kjøretøyet i bruk. Dersom det senere foretas en endring av kjøretøyet, skal dette meldes til Statens jernbanetilsyn som vil vurdere om endringen er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk kjøretøyet, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig.

§ 35. Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy skal minst inneholde:

a) navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson,

b) systembeskrivelse,

c) oversikt over relevante standarder som kjøretøy er bygget etter, samt eventuelle avvik fra disse standardene og
d) sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering mellom kjøretøy og infrastruktur.

KAPITTEL 7. KRAV TIL HELSE

§ 36. Arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten

Bestemmelsene i dette kapitlet omfatter operativt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten, for eksempel fører, trafikkstyrer, sikkerhetsvakt mv. Slikt personell må ha gjennomført helseundersøkelse og oppfylle kravene til helse i dette kapitlet.

Personell som nevnt i første ledd skal informere jernbanevirksomheten om sin egen helsetilstand dersom vedkommende er kjent med eller mistenker at helsetilstanden er endret slik at kravene ikke lenger er oppfylt.

Dersom det er tvil om arbeidsoppgavene fortsatt kan utføres uten fare for trafikksikkerheten vises det til § 41.

§ 37. Helseundersøkelse

Den som skal utføre eller opplæres til å utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 36 skal gjennomgå en helseundersøkelse. Helseundersøkelsen skal utføres av en lege.

§ 38. Første gangs helseundersøkelse

Den som skal utføre eller opplæres til å utføre arbeidsoppgaver som nevnt i § 36 skal gjennomgå en helseundersøkelse som minst skal omfatte:

a) en generell undersøkelse,
b) undersøkelser av sansefunksjoner (syn, hørsel, fargesans),
c) en analyse av urin- eller blodprøve for eventuelt å avdekke diabetes og eventuelle andre forhold som måtte følge av den kliniske undersøkelsen, herunder bruk av narkotiske stoffer.

Det skal også gjennomføres en psykologisk undersøkelse som skal omfatte:

a) kognitive egenskaper,
b) psykomotoriske egenskaper,
c) atferdsmessige og personlige egenskaper.

§ 39. Periodiske undersøkelser

Det skal gjennomføres minst en helseundersøkelse:

a) hvert femte år for personale opp til 40 år,
b) hvert tredje år for personale mellom 41 og 62 år,
c) hvert år for personale over 62 år.

Legen skal gjennomføre hyppigere helseundersøkelser dersom helsetilstanden til den ansatte krever det.

§ 40. Minstekrav til den periodiske helseundersøkelsen

Periodisk helseundersøkelse skal minst inneholde:

a) en generell undersøkelse,
b) undersøkelser av sansefunksjoner (syn, hørsel og fargesans),
c) en analyse av urin- eller blodprøve for eventuelt å avdekke diabetes og eventuelle andre forhold som måtte følge av den kliniske undersøkelsen, herunder bruk av narkotiske stoffer.

§ 41. Supplerende helseundersøkelser og/eller psykologiske vurderinger

I tillegg til den regelmessige helseundersøkelsen skal det gjennomføres en særskilt supplerende helseundersøkelse og/eller psykologisk vurdering dersom det foreligger rimelig grunn til å tvile på den ansattes fysiske eller psykiske skikkethet, eller dersom det foreligger rimelig grunn til å mistenke misbruk av legemidler, bruk av narkotiske stoffer eller alkohol over de tillatte grensene. Det vil særlig være tilfelle etter en hendelse eller en ulykke.

Jernbanevirksomhetene skal ha systemer for å sikre at slike supplerende undersøkelser og vurderinger blir gjennomført.

§ 42. Allmenne krav

Det skal foreligge fysisk og psykisk skikkethet til å utføre arbeidsoppgavene på en slik måte at det ikke innebærer en fare for trafikksikkerheten.

Det skal ikke foreligge sykdom, helseplager eller andre forhold som kan føre til:

a) plutselig bevisstløshet,
b) nedsatt oppmerksomhet eller konsentrasjon,
c) plutselig arbeidsudyktighet,
d) nedsatt balanse- eller koordineringsevne,
e) betydelig begrenset bevegelsesevne.

§ 43. Synskrav

Synsfunksjonen skal være så god at trafikksikkerhetsmessig informasjon kan oppfattes uten vanskelighet.

Følgende krav gjelder:

a) synsstyrke på avstand med eller uten korreksjon: 0,8 (høyre øye + venstre øye — målt hver for seg), minst 0,3 for det svakeste øyet,
b) største tillatte korreksjon: langsynthet + 5/nærsynthet – 8,
c) syn på kort og mellomlang avstand: tilstrekkelig med eller uten korreksjon,
d) kontaktlinser er tillatt,
e) normalt fargesyn: påvist gjennom bruk av en godkjent prøve, som f.eks. Ishihara, supplert ved en annen

godkjent prøve dersom det er nødvendig,

f) synsfelt: normalt (ikke noe avvik som påvirker den oppgaven som skal utføres),

g) syn på begge øyne: effektivt,

h) binokulært syn: effektivt,

i) kontrastfølsomhet: god,

j) ingen progressiv øyensykdom,

k) øyeimplantater, keratotomi og keratektomi er bare tillatt dersom de kontrolleres årlig eller med en hyppighet som legen fastsetter.

Legen kan i særlige tilfeller tillate verdier som ligger utenfor ovennevnte krav etter å ha innhentet uttalelse fra en øyelege.

§ 44. Hørselskrav

Hørselsfunksjonen skal være så god at trafikksikkerhetsmessig informasjon kan oppfattes uten vanskelighet.

Tilfredsstillende hørsel som bekreftes av et toneaudiogram, det vil si tilstrekkelig god hørsel til å kunne føre en telefonsamtale og høre varsellyder og radiomeldinger.

Bruk av høreapparat er tillatt.

§ 45. Rusmidler mv.

Det skal ikke foreligge misbruk av legemidler, bruk av narkotika eller avhengighet av eller misbruk av alkohol.

Legemidler som kan påvirke reaksjonsevne, konsentrasjonsevne eller vurderingsevne kan bare benyttes etter særskilt vurdering og anvisning av lege.

§ 46. Overgangsordning

For personell som omfattes av dette kapitlet og som ved ikrafttredelse oppfyller krav til helse etter forskrift av 18. desember 2002 nr. 1678, gjelder denne forskriftens krav fra og med neste periodiske helseundersøkelse, men senest fra 1. januar 2022.

Unntak fra krav til helse gitt i medhold av forskrift av 18. desember 2002 nr. 1678 før ikrafttredelse av denne forskriften, gjelder til de utløper, men ikke utover 1. januar 2022.

Kravet i § 5 h må være oppfylt innen 1. april 2017.

KAPITTEL 8. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

§ 47. Unntak

Statens jernbanetilsyn kan i det enkelte tilfellet gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige grunner tilsier det.

§ 48. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2015. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 6. desember 2006 nr. 1356 om krav til sporvei, tunnelbane og forstadsbane, og sidespor m.m. (kravforskriften).

KOMMENTARER TIL FORSKRIFT OM KRAV TIL MUSEUMSBANE (MUSEUMSBANEFORSKRIFTEN)

KAPITTEL 1. INNLEDENDE BESTEMMELSER

Til § 1. Formål

Formuleringen "det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes og i den grad det er nødvendig forbedres" innebærer ikke at jernbanevirksomheten fritas for å arbeide med en kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Formuleringen innebærer at jernbanevirksomhetene kontinuerlig må vurdere på hvilke områder behovet for forbedring av sikkerheten er størst.

Til § 2. Virkeområde

Forskriften regulerer drift av museumsbane. Forskriften gjelder dermed for jernbanevirksomheter som har tillatelse etter tillatelsesforskriften til å drive museumsbane.

Til § 3. Definisjoner

Bokstav a:

Definisjonen av "alvorlig jernbanehendelse" er noe endret i forhold til jernbaneundersøkelsesloven § 5 bokstav c. Begrepet "begivenhet" er byttet ut med "hendelse" av språklige grunner. Endringen innebærer ingen realitetsendring.

Bokstav b:

Definisjonen av "infrastruktur" er noe endret i forhold til definisjonen av "kjørevei" jernbaneloven § 3 bokstav a. Endringen innebærer ingen realitetsendring, kun en presisering som tar hensyn til den teknologiske utviklingen.

Bokstav c:

Definisjonen av "jernbanehendelse" er noe endret i forhold til jernbaneundersøkelsesloven § 5 bokstav b, se kommentarene til bokstav a.

Bokstav d:

Definisjonen av "jernbaneulykke" er noe endret i forhold til definisjonen i jernbaneundersøkelsesloven § 5 bokstav a, se kommentaren til bokstav a.

Bokstav e:

Definisjonen av "jernbanevirksomhet" er noe endret i forhold til definisjonen i jernbaneloven § 3 bokstav d som omfatter drift av kjørevei, trafikkstyring og trafikkvirksomhet. I forskriften benyttes begrepet "jernbanevirksomhet" i to ulike betydninger. Begrepet kan for det første forstås som den aktivitetet som drives, altså drift av infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet. For det andre kan begrepet

forstås som den bedriften som driver en aktivitet, altså den virksomheten som driver infrastruktur, trafikkstyring og/eller trafikkvirksomhet.

Bokstav f:

Begrepet kjøretøy omfatter alle former for sporbundne kjøretøy.

Bokstav l:

Med trekkraftkjøretøy regnes kjøretøy med egen trekkraft, herunder lokomotiv, motorvogn, motorvognsett, skinnetraktor og arbeidsmaskin.

KAPITTEL 2. SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM

Til § 4. Sikkerhetsstyringssystem

Sikkerhetsstyringen skal omfatte forhold som kan ha betydning for sikkerheten. Sikkerhetsstyringen skal derfor omfatte prosedyrer og tiltak som gjennomføres for å redusere risikoen for jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser til et akseptabelt nivå.

Formålet er å stille krav til at alle aktiviteter i virksomheten som kan påvirke sikkerheten gjennomføres på en slik måte at jernbaneulykker unngås. Jernbaneulykker kan unngås ved å fastlegge hvordan arbeidsoppgaver skal utføres sikkert og ved å føre kontroll med at de interne bestemmelser følges. Personell som utfører oppgaver med betydning for sikkerheten skal kjenne til hvilke dokumenter som er gyldige og nødvendige for å utføre arbeidsoppgavene de er pålagt.

Sikkerhetsstyringssystemet må beskrive hvordan virksomheten kartlegger og håndterer alle forhold som direkte eller indirekte kan påvirke sikkerheten.

Det er opp til jernbanevirksomheten å avgjøre hva som vil være tilstrekkelig omfang på det dokumenterte sikkerhetsstyringssystemet.

Alle forhold i virksomheten som kan påvirke sikkerheten skal identifiseres som en del av sikkerhetsstyringssystemet.

Vesentlige risikoer ved virksomheten kan for eksempel være brann og folk i sporet.

Veiledning om sikkerhetsstyringssystem er tilgjengelig på tilsynets nettside.

Til § 5. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Bokstav a:

Jernbanevirksomhetens sikkerhetsstyringssystem skal omfatte bestemmelser om hvordan sikkerhets-

messig risiko forbundet med driften av virksomheten skal identifiseres og følges opp. Det stilles således krav til at jernbanevirksomheten må identifisere og vurdere farene virksomheten til enhver tid innebærer eller kan forventes å bli eksponert for, samt at risikoen håndteres på en slik måte at den ligger på et akseptabelt nivå. Det er virksomhetene selv som må vurdere hva som er å anse som et akseptabelt nivå.

Bokstav b:

Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte bestemmelser om drift og vedlikehold som sørge for tilfredsstillende sikkerhet. Det er jernbanevirksomheten som har ansvaret for at virksomheten drives sikkert, og som må identifisere hvilke bestemmelser som er nødvendige for å sikre dette.

Bokstav c:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at jernbanevirksomhetene har tilstrekkelig kompetanse internt i virksomheten til å håndtere den risiko virksomheten innebærer, herunder kompetanse til å vurdere sikkerhetsmessige risikoer, utforme nødvendige prosedyrer, etablere nødvendige tiltak og fastsette krav til eventuelt innkjøp av leveranser. Dette gjelder også for frivillig personell.

Personell hos leverandører som gjennomfører arbeidsoppgaver som kan ha betydning for sikkerheten skal ha nødvendig kompetanse til å gjennomføre arbeidsoppgavene slik jernbanevirksomheten beslutter.

Bokstav d:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikkerheten kjenner omfanget av eget ansvar, myndigheten man har og hvordan pålagte oppgaver skal gjennomføres. Ansvar og myndighet knyttet til forhold som kan ha betydning for sikkerheten skal klart fremgå og være klart kommunisert til de personer som skal gjennomføre arbeidsoppgavene.

Fordeling av ansvar og myndighet til personell hos leverandør skal også forankres, f.eks. gjennom avtale med leverandøren.

Bokstav e:

Jernbanevirksomheten skal ha beredskap for de nødssituasjoner som kan oppstå. Beredskapen skal være beskrevet i en egen beredskapsplan.

Beredskapsplanen bør inneholde intern og ekstern varslingsliste, oversikt over utstyr for førstehjelp og redning samt kommunikasjonsutstyr. Planen bør koordineres med politiet og den lokale brann- og redningsetat.

Beredskapsøvelser skal gjennomføres, dels for å undersøke om beredskapsplanen er kjent i virksomheten og virker hensiktsmessig, og dels for å gi personellet erfaring med å opptre i beredskapssituasjoner. Jernbanevirksomheten skal vurdere hvilken regelmessighet som er tilstrekkelig for å sikre at beredskapen virker etter hensikten.

Veiledning om beredskap er tilgjengelig på tilsynets nettside.

Bokstav f:

Jernbanevirksomheten plikter å varsle og rapportere jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser og jernbanehendelser i henhold til varslings- og rapporteringsforskriften, som er fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Jernbanevirksomheten må ha interne bestemmelser for håndteringen av hendelsene fra første rapportering til gjennomføring av forebyggende tiltak.

Disse bestemmelser må også omfatte håndtering av avvik fra myndighetskrav og interne bestemmelser.

Veiledning om ulykkes- og hendelsesbegrepene er tilgjengelig på tilsynets nettside.

Bokstav g:

Formålet med bestemmelsen er at virksomheten skal gjøre opp status over sikkerhetsarbeidet ved å evaluere og beslutte tiltak der det er nødvendig. Oppsummeringen bør, der det er relevant for den enkelte virksomheten, omfatte beskrivelse av ulykker og hendelser, de besluttede tiltakene og om gjennomførte tiltak har ført til den forventede forbedring. Nye eller endrede risikoer bør beskrives.

Det bør også gjøres en oppsummering av om bestemmelsene for drift og vedlikehold fortsatt er dekkende eller om de trenger oppdatering. Såfremt det er interne bestemmelser eller eksterne krav som virksomheten ikke oppfyller bør den årlige oppsummering angi status for jobben med å rette disse avvikene.

Resultater av eventuelle interne eller eksterne sikkerhetskontroller, inspeksjoner eller revisjoner kan beskrives i oppsummeringen. Det er viktig at virksomheten tar stilling til om sikkerhetsaktivitetene samlet sett er tilfredsstillende eller om det må igangsettes nye tiltak.

Bokstav h:

Bestemmelsene bør som et minimum omfatte følgende:

a) hvor i organisasjonen ansvaret for at helseundersøkelser gjennomføres er plassert,

b) hvem som benyttes til å utføre helseundersøkelser,

c) rutiner for å følge opp helseundersøkelse, herunder hvordan det til enhver tid sikres at operativt personale til enhver tid har gyldig helseattest.

Virksomheten kan utarbeide skjema og/eller attest til bruk ved helseundersøkelse.

KAPITTEL 3. KRAV TIL FORVALTNING AV INFRASTRUKTUR

Til § 6. Generelle krav til forvaltning av infrastruktur

Kravet om at adgang kun skal gis til kjøretøy som er kompatibelt med infrastrukturen, gjelder alle de tekniske systemer som inngår i infrastrukturen.

Til § 7. Prinsipper for trafikkavvikling (romblokkprinsippet)

Romblokkprinsippet er et grunnprinsipp for sikkerheten på jernbanen og det er en forutsetning at romblokkprinsippet blir ivaretatt innenfor alle virksomhetsområder. Dette innebærer at drift og vedlikehold av infrastruktur skal baseres på dette prinsippet. I driften ivaretas romblokkprinsippet gjennom f.eks. ruteplanlegging, trafikkstyring, vedlikehold av utstyr i sporet, snørydding, vegetasjonskontroll osv.

I enkelte tilfelle kan tog tillates å kjøre inn på et område reservert for et annet tog. I slike tilfelle må det gis tillatelse til dette, enten med spesielle signaler, fra trafikkledelsen eller på annen måte i følge interne prosedyrer. Se § 13 om bestemmelser for sikker trafikkavvikling.

Til § 8. Signalprinsipper

Prinsipper for tillatte signaler kan f.eks. inneholde krav til bruk av farger, avstand fra signal til farepunkt, skilt eller hvor det skal være faste lydsignaler.

Til § 9. Kontroll og vedlikehold av infrastruktur

Første ledd:

> Det skal finnes interne bestemmelser om kontroll av infrastruktur. Slike bestemmelser skal blant annet omfatte rutiner for visitasjon og inspeksjon samt korrektivt og periodisk vedlikehold. Det skal også finnes rutiner eller bestemmelser relatert til spesielle værmessige forhold.

Annet ledd:

> Med "kontroll på utført vedlikehold" menes at det minst skal finnes dokumentasjon som viser tid, sted, vedlikeholdt objekt, samt hvem som har utført vedlikeholdet.

Til § 10. Teknisk dokumentasjon

Teknisk dokumentasjon er i utgangspunktet den dokumentasjon som ble overlevert sammen med anlegget (sluttdokumentasjon), inkludert senere oppdateringer.

Til § 12. Trafikkstyring

Første ledd:

> Ved framføring etter romblokkprinsippet er det krav om å sikre at det til enhver tid er oversikt over det enkelte togs retning, posisjon og rekkefølge som f.eks. omfatter system for nummerering av togene, system for nummerering av signaler og spor, system for å endre rekkefølge, samt de manuelle og tekniske hjelpemidlene knyttet til å identifisere hvilken blokkstrekning toget befinner seg på.

Tredje ledd:

Med velegnet utstyr for å drive trafikkstyring menes her det utstyret som er formålstjenlig og nødvendig for å kunne ivareta at trafikkavviklingen skjer på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Hvilket utstyr som er nødvendig vil være avhengig av blant annet trafikkomfanget på strekningen og hvordan romblokkprinsippet ivaretas ved framføringen av tog på de enkelte strekninger.

KAPITTEL 4. KRAV TIL TRAFIKKVIRKSOMHET

Til § 14. Generelle krav til trafikkvirksomhet

Annet ledd:

Eksempler på forutsetninger kan være at en bestemt del må kontrolleres etter et spesielt kontrollregime. Eksempler på begrensninger kan være at kjøretøytypen må overholde en lavere maksimalhastighet ved kjøring på nødfjærer.

Til § 15. Kontroll og vedlikehold av kjøretøy

Første ledd:

Det skal finnes interne bestemmelser om kontroll av kjøretøy. Bestemmelser skal blant annet omfatte rutiner for uttak, innsetting og visitasjon, samt for preventivt, korrektivt og periodisk vedlikehold. Det skal være angitt terminer for når kontroller og vedlikehold skal gjennomføres, og det skal være etablert sikkerhetsmessige grenseverdier. Det skal også finnes rutiner eller bestemmelser relatert til spesielle klimatiske forhold.

Annet ledd:

Dokumentasjonen skal vise tid, sted, vedlikeholdt objekt samt hvem som har utført vedlikeholdet.

§ 16. Teknisk dokumentasjon

Teknisk dokumentasjon er som regel den dokumentasjon som ble overlevert sammen med det kjøretøyet (sluttdokumentasjon), inkludert senere endringer. For nytt kjøretøy skal en livsløpstilnærming legges til grunn, jf. EN 50126. For eldre kjøretøy skal den dokumentasjon som lå til grunn når det ble tatt i bruk som et minimum vedlikeholdes på det opprinnelige nivå og reflektere dagens utforming og bruk. Ved større endringer av eldre kjøretøy skal den dokumentasjonen som berøres av endringene oppdateres slik at nivået på dokumentasjonen tilsvarer det som er vanlig i dag.

Sluttdokumentasjonen skal være tilstrekkelig, sammenhengende og oppdatert, og skal klart vise hvordan det kjøretøyet er, og grunnlaget for hvorfor det er blitt slik. Den skal være sporbar og transparent, noe som f.eks. kan sikres ved at dokumentasjonen inngår i et dokumentasjonssystem, der det enkelte dokument påføres identitetsbetegnelse, informasjon som viser hvor i systemet det hører hjemme, versjonsnummer, dato osv.

Til § 18. Nødkommunikasjon

Ved vurderingen av om kravet til nødkommunikasjon er oppfylt skal det blant annet legges vekt på at telefonens grensesnitt er lett tilgjengelig for føreren, at det er brukervennlig og at utstyret er virksomt dersom en nødssituasjon skulle oppstå.

Kravene i denne bestemmelsen er i hovedsak rettet mot kjøretøy. Det følger av hensynet bak kravet til nødkommunikasjon at det skal være mulighet for rask kontakt mellom ansvarlig i toget og den som driver trafikkstyring på ethvert tidspunkt og i enhver nødssituasjon.

Til § 22. Trasé m.m.

Første ledd:

> Jernbanevirksomheten har ansvaret for at de tiltak som er nødvendig for å opprettholde sikkerheten knyttet til den valgte trasé iverksettes, f.eks. sikringstiltak eller vedlikeholdstiltak.

Til § 24. Tunneler og broer m.m.

Annet ledd:

> Gangbaner er de områdene langs sporet i tunneler eller på broer som skal benyttes som rømningsvei.

Til § 25. Planoverganger

Med "veifarende" menes alle som benytter seg av veien som krysser planovergangen, f.eks. motorvogn, syklende og gående. Med "sikker passering" menes først og fremst at de veifarende skal ha en reell mulighet til å undersøke om planovergangen er klar eller om det kommer et tog eller skift. Dette kan f.eks. sikres gjennom gode siktforhold, lyd- og lyssignaler osv.

Til § 27. Tillatelse til å ta i bruk infrastruktur

Å ta infrastrukturen i bruk innebærer at det kjøres tog eller skift på infrastrukturen.

Det skilles mellom ny infrastruktur og endring av eksisterende infrastruktur. Hva som er ny infrastruktur og hva som er endring av eksisterende infrastruktur må vurderes konkret, for eksempel vil et helt nytt spor i en helt ny trasé regnes som ny infrastruktur. Det samme gjelder ombygging av eksisterende spor som f.eks. nytt dobbeltspor, nye kryssingsspor, nye plattformer, nye over-/underganger, samt nye signalanlegg og kommunikasjonsanlegg. Ny infrastruktur skal alltid ha tillatelse fra tilsynet før den blir tatt i bruk.

En endring av infrastruktur er ethvert tiltak som påvirker infrastrukturens strukturelle, funksjonelle og tekniske utforming mer enn ubetydelig. F.eks. er bytte av en sporveksel å betrakte som en endring dersom den nye vekselens egenskaper er endret i forhold til den gamle. En ren utskifting eller vedlikeholdsaktivitet er dermed ikke å betrakte som en endring. Dette gjelder f.eks. bytte av sviller, skifte av enkelte reléer i sikringsanlegg med reléer med tilsvarende egenskaper, skifte av kontaktledningsmaster osv. Endringer av vedlikeholdsprogram og opplæringsprogram vil normalt ikke bli betraktet som endring av infrastruktur dersom eventuelle forutsetninger fra design- og utbyggingsfasen fortsatt er ivaretatt.

Det er Statens jernbanetilsyn som vurderer om en endring av infrastruktur er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig. Vurderingen tar utgangspunkt i meldingen jernbanevirksomheten skal sende inn ved endring av infrastrukturen i henhold til § 28. Omfanget av endringen, valg av tekniske løsninger og i hvilken grad endringen kan ha sikkerhetsmessig påvirkning på resten av infrastrukturen vil være momenter i denne vurderingen. Beslutningen om det må søkes om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur er en prosessuell avgjørelse og er ikke et enkeltvedtak i henhold til forvaltningsloven. Beslutningen kan derfor ikke påklages.

Minimumskrav til hva en søknad om tillatelse skal inneholde er beskrevet i § 29.

Til § 28. Melding om ny eller endret infrastruktur

Første ledd:

Melding er en opplysning om at det planlegges nybygging eller endring av infrastruktur. Tidspunktet for når melding skal sendes er angitt som "så tidlig som mulig". I dette ligger at melding skal sendes til tilsynet i en planleggingsfase der det fortsatt foreligger alternative løsninger. For prosjekter som er underlagt offentlig planprosess skal tilsynet gis mulighet til å uttale seg før planen er ferdigstilt slik at tilsynet kan vurdere viktige sikkerhetsmessige aspekter, som f.eks. valg av trasé eller stasjonsutforming. Dette innebærer også at tilsynet på et tidlig tidspunkt har mulighet til å tilkjennegi om det kreves ny tillatelse eller ikke, om et eller flere alternativer ikke vil kunne tilfredsstille kravene i jernbanelovgivningen, og derfor ikke vil kunne få tillatelse til å bli tatt i bruk.

Melding erstatter ikke søknad om tillatelse til å ta i bruk infrastrukturen.

Annet ledd:

Det er ikke nødvendig at jernbanevirksomheten venter med å sende melding til alle opplysningene som kreves er tilgjengelige, men meldingen bør i så fall kompletteres så raskt som mulig. Komplett melding er normalt nødvendig for at tilsynet skal kunne ta stilling til om en endring krever ny tillatelse eller ikke.

Listen med krav til meldingens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende. I den grad det er nødvendig for vurderingen av prosjektet, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

Bokstav a – navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson

Det er opp til den enkelte virksomhet å avgjøre hvem som skal være kontaktperson. Hensikten med å ha en kontaktperson er å oppnå effektiv og koordinert informasjon mellom virksomheten og tilsynet. Kontaktpersonen må derfor ha inngående kjennskap til prosjektet.

Bokstav b – planlagt fremdrift i prosjektet

Hensikten med fremdriftsplanen er at tilsynet skal kunne planlegge sin egen ressursbruk og behandle saken fortløpende. Fremdriftsplanen trenger derfor ikke være spesielt detaljert på meldingstidspunktet. Vesentlige endringer i fremdriften skal meldes til tilsynet så raskt som mulig.

Bokstav c – systembeskrivelse

Systembeskrivelsen vil naturlig være et plandokument som inneholder beskrivelser av de ulike alternativene som foreligger for prosjektet.

Bokstav d – sikkerhetsplan

Sikkerhetsplanen er en viktig del av meldingen. I sikkerhetsplanen skal det fremgå hvilken sikkerhetsdokumentasjon som er planlagt utarbeidet og hvilke sikkerhetsaktiviteter som er planlagt utført. Verifiserings- og valideringsaktiviteter skal også beskrives i planen.

Videre skal planen inneholde en oversikt over hvordan sikkerheten skal styres i prosjektet. Beskrivelsen skal vise hvordan ledelsen har tilgang til nødvendig sikkerhetsfaglig kompetanse som kan påse at sikkerhetsrelaterte forhold blir ivaretatt og gitt nødvendig prioritet. Videre skal det fremgå hvordan dette arbeidet er organisert i hele prosjektet, samt hvordan krav til sikkerhetsfaglig kompetanse i stillinger med sikkerhetsfaglig betydning ivaretas. Det skal også beskrives hvordan tekniske og sikkerhetsfaglige vurderinger av avvik fra standarder og endringer i prosjektforutsetninger ivaretas på et tilstrekkelig høyt nivå i prosjektet. Prinsipp for kontroll med hvordan krav i jernbanelovgivningen blir oppfylt samt prinsipp for kontroll med hvordan egne etablerte sikkerhetsmål blir oppfylt skal også beskrives.

Bokstav e – oversikt over planlagt anvendte standarder

Listen over standarder som er planlagt brukt på et tidlig stadium, vil nødvendigvis måtte være et "levende" dokument. Det skal også beskrives hvordan man har valgt standardene og hvordan kompletterende standarder tenkes valgt. Selve teksten i standardene skal ikke oversendes med mindre tilsynet ber om det.

Bokstav f – risikovurdering

Det skal gjøres risikovurderinger før det endelige valget av teknisk og funksjonell løsning for infrastrukturen tas, slik at sikkerheten blir en vesentlig parameter i vurderingen. Videre er det viktig å kunne bruke en slik vurdering til å luke ut sikkerhetsmessig uakseptable løsninger på et tidlig stadium. Vurderingen skal bygge på en konkret fareidentifisering for det enkelte anlegg, jf. EN 50126 (fase 3). Nivået på vurderingen skal reflektere størrelse og kompleksitet på anlegget, og de vurderinger som ligger til grunn for valg av nivået for vurderingen skal dokumenteres. Det skal sikres at forutsetninger og begrensninger fra denne vurderingen blir dokumentert og fulgt opp videre i utviklingen.

I en tidlig prosjektfase kan en grovanalyse være tilstrekkelig. Endringsanalyser kan benyttes ved mindre endringer i infrastruktur, men må uansett munne ut i en vurdering av det konkrete anlegget som er planlagt opp mot spesifikke akseptkriterier for anlegget. Vurderinger rundt hensiktsmessigheten ved metoden som er valgt skal dokumenteres. Vurderingen i denne fasen skal senere utvikles til en komplett risikovurdering.

Til § 29. Søknad om tillatelse til å ta i bruk infrastruktur

Første ledd:

Dokumentasjon i søknaden skal presenteres på en oversiktlig måte og på et oversiktlig nivå. Det skal framlegges dokumentasjon som viser at krav i jernbanelovgivningen er ivaretatt. Dokumentasjonen skal være komplett, sammenhengende og oppdatert, og den skal være sporbar og transparent.

Prosessene og begrunnelsene som har ført fram til det ferdige resultatet skal dokumenteres. Dette gjelder blant annet vurderinger og beslutninger for forutsetninger og begrensninger som er lagt til grunn i prosjektet, og som skal være ivaretatt og ført videre gjennom driftsfasen.

Opplistingen over søknadens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende. I den grad det er nødvendig for vurderingen av søknaden, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

Dokumentasjonen i meldingen er en del av underlaget for søknaden og skal på søknadstidspunktet være komplett.

Bokstav a – beskrivelse av ferdig infrastruktur

Beskrivelsen av den ferdigstilte infrastrukturen skal gi en helhetlig fremstilling av anlegget som viser hvordan kravene i jernbanelovgivningen er ivaretatt i prosjektet.

Bokstav b – oversikt over verifikasjoner

Oversikten over verifikasjoner skal omfatte samtlige prøver som er gjennomført for å verifisere at de sikkerhetsmessige kravene er ivaretatt. Videre skal den ha henvisninger til underliggende verifikasjonsrapporter samt vise koplingen mellom gjennomførte prøver og de sikkerhetskritiske forhold.

Bokstav c – sikkerhetsrapport

Med sikkerhetsrapport menes en rapport som viser hvordan sikkerhetsplanen er implementert. Sikkerhetsrapporten er toppdokumentet som skal vise at de sikkerhetsaktiviteter som ble beskrevet i sikkerhetsplanen er gjennomført med tilfredsstillende resultat. Den skal også dokumentere hvordan organiseringen av sikkerhetsarbeidet har vært gjennomført. Fareloggen (hazard log) skal vedlegges sikkerhetsrapporten, og det skal vises hvordan hvert enkelt element er behandlet, om det er lukket eller overført til sikkerhetsoppfølgingsplanen. Dokumentasjonen beskrevet under bokstav a, b, d, e og f kan inngå i sikkerhetsrapporten eller være separate dokumenter.

Bokstav d – oppdatert liste over anvendte standarder med oversikt over avvik fra standarder og de sikkerhetsmessige vurderingene som ligger til grunn for virksomhetens aksept av avvikene

Listen over anvendte standarder skal på søknadstidspunktet være komplett. Hvis det er gjort avvik fra standardene, skal disse avvikene dokumenteres sammen med virksomhetens behandling og vurdering av hvert enkelt avvik i henhold til virksomhetens interne rutiner.

Bokstav e – oversikt over utførte risikovurderinger med samlet oversikt over forutsetninger og anbefalinger fra risikovurderingene samt beskrivelse av hvordan forutsetninger og anbefalinger er fulgt opp

Det skal foreligge en komplett risikovurdering over den aktuelle infrastrukturen og denne skal vedlegges søknaden. Hvor omfattende den skal være, vil avhenge av prosjektets størrelse. Det er ikke gitt at vurderingen behøver være omfangsrik for å være komplett. Vurderingen skal blant annet dokumentere det samlede risikobildet. I mange tilfelle er det utført et antall underliggende vurderinger. Det skal vedlegges en oversikt over disse. Alle anbefalinger fra alle vurderingene skal samles, og behandlingen av disse anbefalingene skal være synliggjort. Dersom enkelte anbefalinger ikke er fulgt opp, skal det gis en beskrivelse av bakgrunnen for dette samt en begrunnelse for at dette er sikkerhetsmessig akseptabelt.

Bokstav f – sikkerhetsoppfølgingsplan

Med sikkerhetsoppfølgingsplan menes en plan som viser hvordan gjenstående risikoforhold skal følges opp i drift. Sikkerhetsoppfølgingsplanen skal vise hvilke forhold driftsorganisasjonen må ha fokus på etter at anleggene er overtatt av dem. Sammen med vedlikeholdsplanen skal denne danne grunnlaget for sikker drift og vedlikehold av infrastrukturen. Vedlikeholdsplanen skal normalt ikke vedlegges søknaden.

Annet ledd:

Denne bestemmelsen regulerer det forhold at virksomheten på eget initiativ benytter seg av en assessor eller tredjepart i forbindelse med prosjektet. Slike rapporter er sentrale dokumenter som underbygger søknadens øvrige elementer og er derfor relevante som underlag for tilsynets vurderinger.

KAPITTEL 6. KRAV TIL KJØRETØY

Til § 31. Kompatibilitet med infrastrukturen

Kjøretøy og infrastruktur skal virke sammen på ønsket måte, og skal så langt det er mulig ikke påvirke hverandre på en negativ eller uønsket måte. Fysisk utforming og valg av tekniske løsninger og systemer vil kunne være avgjørende for at kjøretøyet skal være kompatibelt med infrastrukturen.

Til § 32. Bremser

Annet ledd:

Parkering omfatter her både hensetting og igjensetting. Kjøretøy som parkeres skal alltid være sikret mot å komme i bevegelse uavhengig av hvor kjøretøyet skal parkeres. Parkeringsbremsen skal være dimensjonert slik at den kan holde kjøretøyet med maksimal last sikkert fast inntil den bevisst frigjøres.

Også andre hensiktsmessige måter å sikre at kjøretøyet ikke kommer i bevegelse på kan benyttes.

Til § 34. Tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Tillatelse skal foreligge før kjøretøyet skal tas i bruk. Dette gjelder enhver bruk av kjøretøy på infrastrukturen.

En endring av kjøretøy er ethvert tiltak som kan påvirke kjøretøyets strukturelle, funksjonelle og tekniske utforming Dette vil eksempelvis være endringer knyttet til ikke-redundante sikkerhetskritiske komponenter, overgang til andre bremsebelegg, nytt hjul- eller akselmateriale eller endret hjulkonstruksjon, økt maksimalhastighet eller annen endret bruk eller endret identitetsbetegnelse.

Rene vedlikeholdsaktiviteter betraktes ikke som endringer. Dette gjelder f.eks. bytte av hjul, lagre og aksler med nye av samme type.

Så langt det ikke gjelder ikke-redundante sikkerhetskritiske komponenter og deler, gjelder det også skifte av komponenter og deler til andre med tilsvarende egenskaper. Endringer av virksomhetens vedlikeholdssystem og opplæringssystem vil normalt ikke bli betraktet som endring av kjøretøy dersom eventuelle forutsetninger fra design- og utbyggingsfasen fortsatt er ivaretatt.

For kjøretøy som er godkjent i Norge og som skifter eier, kreves normalt ikke ny tillatelse med mindre eierskiftet også medfører endringer som påvirker kjøretøyets strukturelle, funksjonelle og tekniske utforming mer enn ubetydelig.

Det er Statens jernbanetilsyn som vurderer om en endring av det kjøretøyet er av en slik art at ny tillatelse til å ta i bruk kjøretøyet, eventuelt tillatelse til å ta i bruk endringen, er nødvendig. Omfanget av endringen, valg av teknisk løsning og i hvilken grad endringen kan ha sikkerhetsmessig påvirkning på resten av kjøretøytypen, på annet kjøretøy eller på infrastrukturen, vil være momenter i vurderingen.

Tillatelse til å ta bruk kjøretøy kan omfatte bestemte individer eller til en bestemt type kjøretøy.

Til § 35. Søknad om tillatelse til å ta i bruk kjøretøy

Første ledd:

Dokumentasjon i søknader skal presenteres på en oversiktlig måte og på et oversiktlig nivå. Det skal framlegges dokumentasjon som viser at krav i jernbanelovgivningen er ivaretatt. Dokumentasjonen skal være komplett, sammenhengende og oppdatert, og den skal være sporbar og transparent.

Prosessen og begrunnelsene som har ført frem til det ferdige resultatet skal dokumenteres. Dette gjelder blant annet vurderinger og beslutninger for forutsetninger og begrensninger som er lagt til grunn i prosjektet, og som skal være ivaretatt og ført videre gjennom driftsfasen.

Opplistingen over søknadens innhold er ikke nødvendigvis uttømmende. I den grad det er nødvendig for vurderingen av søknaden, vil tilsynet kunne be om ytterligere opplysninger.

Bokstav a – navn på og kontaktopplysninger til kontaktperson

Det er opp til den enkelte søkeren å avgjøre hvem som skal være kontaktperson. Hensikten med å ha en kontaktperson er å oppnå effektiv og koordinert informasjon mellom søkeren og tilsynet. Kontaktper-

sonen må derfor ha inngående kjennskap til prosjektet.

Bokstav b – systembeskrivelse

Systembeskrivelsen vil naturlig være et plandokument som inneholder beskrivelser av de ulike alternativene som foreligger for prosjektet, herunder grunnleggende funksjoner og bruksområder, varianter, antall, litraer og løpenummere, og på hvilke strekninger kjøretøyet er tenkt benyttet og til hvilket formål.

Så langt teknisk dokumentasjon foreligger, skal det vedlegges skisser/tegninger av planløsninger, eksteriør og interiør.

Bokstav c – oversikt over relevante standarder som kjøretøy er bygget etter, samt eventuelle avvik fra disse standardene

Hvis det er gjort avvik fra standardene, skal disse avvikene dokumenteres sammen med jernbanevirksomhetens behandling og vurdering av hvert enkelt avvik i henhold til virksomhetens interne rutiner.

Bokstav d – sikkerhetsvurderingsrapport som bekrefter sikker integrering mellom kjøretøy og infrastruktur

Søknad om tillatelse skal dokumentere at det er verifisert at kjøretøyet er kompatibelt med infrastrukturen. Dokumentasjonen skal vise at kjøretøytypen kan benyttes på de enkelte jernbanestrekninger og til den bruk som det er søkt om.

KAPITTEL 7. KRAV TIL HELSE

Til § 36. Arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten

Første ledd:

Bestemmelsene i dette kapitlet omfatter både egne ansatte, innleid og frivillig personell. Det er opp til den enkelte jernbanevirksomhet å identifisere hvilke funksjoner som utfører de forskjellige oppgavene som er av betydning for trafikksikkerheten. Den som bistår fører omfattes også dersom bistanden er vesentlig for framføringen, for eksempel ved utkikk i kjøreretningen. Det er oppgavenes art som avgjør om personell faller inn under bestemmelsen. Det er ikke avgjørende for vurderingen hvor oppgavene utføres, om det er på sporet, i verkstedområder eller i vognhall.

Kravene omfatter ikke personell med utelukkende administrative oppgaver.

Annet ledd:

Det er opp til virksomheten selv å ta stilling til hvilke opplysninger man ønsker at den ansatte må oppgi til undersøkende lege.

Til § 37. Helseundersøkelse

Jernbanevirksomheten kan bestemme hvilke leger som skal benyttes. Det forutsettes imidlertid at legen har kjennskap til de arbeidsoppgaver den undersøkte har, på lik linje med den kunnskap en lege må tilegne seg om enhver pasients arbeidsoppgaver i forhold til sykemelding, uførhet osv.

For personell som har gjennomført helseundersøkelse i regi av annen virksomhet, kan resultatet av denne legges til grunn dersom arbeidsoppgavene og kravene til disse er sammenfallende. Rutiner for dette må i så tilfelle fremgå av sikkerhetsstyringssystemet.

Til § 38. Første gangs helseundersøkelse

Annet ledd:

a) Kognitive egenskaper kan omfatte:
- oppmerksomhet og konsentrasjon,
- hukommelse,
- oppfatningsevne,
- dømmekraft,
- kommunikasjon.

b) Psykomotoriske egenskaper kan omfatte:
- reaksjonshastighet,
- koordinering av bevegelser.

c) Atferdsmessige og personlige egenskaper kan omfatte:
- evne til å kontrollere egne følelser,
- atferdsmessig pålitelighet,
- selvstendighet,
- ansvarsbevissthet.

Til § 39. Periodiske undersøkelser

Første ledd:

Bestemmelsen skal forstås slik at når aldersgrense 41 år passeres mellom to periodiske helseundersøkelser, skal neste undersøkelse foretas fem år etter forrige undersøkelse, men ikke senere enn tre år etter fylte 41 år. Når aldersgrense 62 år passeres mellom to periodiske helseundersøkelser, skal neste undersøkelse foretas tre år etter forrige undersøkelse, men ikke senere enn ett år etter fylte 62 år.

Til § 41. Supplerende helseundersøkelser og/eller psykologiske vurderinger

Første ledd:

Eksempelvis vil den generelle bestemmelsen om skikkethet kunne omfatte forhold som gjentatt korttidsfravær eller langtidssykemelding, samt eventuell påvirkning en person kan ha hatt ved å ha vært direkte involvert i en ulykke eller en nestenulykke, der påvirkningen er av en slik art at arbeidsoppgavene ikke kan gjennomføres uten fare for trafikksikkerheten.

Det vises for øvrig til bestemmelsen i jernbaneloven §§ 3a, 3b og 3c som gjelder pliktmessig avhold for førere.

Til § 42. Allmenne krav

Bestemmelsen henspeiler på sykdommer som innebærer en fare for trafikksikkerheten, for eksempel:

- hjertesykdom, forhøyet blodtrykk eller annen sykdom med risiko for bevissthetsforstyrrelser,
- diabetes,
- epilepsi eller andre nevrologiske tilstander som kan lede til bevissthetsforstyrrelser,
- svimmelhetssykdommer,
- alvorlige søvnforstyrrelser,
- psykiske lidelser som manifesterer seg med atferdsforstyrrelser eller vrangforestillinger,
- demens eller andre kognitive forstyrrelser som påvirker oppmerksomhet, konsentrasjon, dømmekraft eller hukommelse.

Til § 43. Synskrav

Annet ledd bokstav a)

Det stilles krav om at man skal teste synet separat og at man skal se minst 0,8 på ett øye og ikke kan se dårligere enn 0,3 på det dårligste øyet.

Til § 44. Hørselskrav

Her bør jernbanevirksomhetene utarbeide en praktisk høreprøve i samarbeid med lege/bedriftshelsetjeneste.

Til § 45. Rusmidler mv.

Her bør det rettes særskilt oppmerksomhet mot oppstart og nedtrapping av medikamentell behandling, bytte av medikamenter eller endring av dosering.

Virksomheten bør vurdere om det skal stilles krav til at lege skal undersøke for ulovlige legemidler, narkotiske stoffer og/eller alkohol i de forskriftsfestede helseundersøkelsene.

Nærmere regler om forbud mot alkoholpåvirkning mv. og pliktmessig avhold for visse typer jernbanepersonell følger av jernbaneloven § 3a og § 3b og fråhaldspliktforskrifta.

KAPITTEL 8. AVSLUTTENDE BESTEMMELSER

Til § 47. Unntak

Etter denne bestemmelsen kan Statens jernbanetilsyn "gjøre unntak fra denne forskriften dersom særlige grunner tilsier det". Statens jernbanetilsyn vil understreke at det ikke skal være enkelt å få unntak fra krav i forskriften, jf. ordlyden "særlige grunner". Ved avgjørelsen av en søknad om unntak vil det legges vekt på at søker har foretatt en risikovurdering av den alternative løsningen som velges.