

Flere mottakere

Postboks 7113 St. Olavs plass
NO-0130 Oslo

Besøksadresse:
Karl Johans gate 41 B, Oslo
Telefon: 22 99 59 00
Telefaks: 22 99 59 03
post@sjt.no
www.sjt.no

Saksbehandler: Harald Hilton, 22 99 59 24
Vår ref.: 20/3336-1 FELLES-31
Deres ref.:
Dato: 21.02.2021

Høring - forslag til endringer i taubaneforskriften

Statens jernbanetilsyn har i løpet av det siste året hatt en gjennomgang av taubaneforskriften som trådte i kraft 1. juli 2017.

Dette er en gjennomgang som er gjort i tillegg til en evaluering som er gjort på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Evalueringen for departementet ble gjort ved å gjennomgå de sentrale endringene som ble gjort ved gjennomføring av ny taubanelov 1. juli 2017 og innføring av et funksjonelt regelverk samt ny tilsynsmetodikk.

I korte trekk konkluderte tilsynet med at taubaneloven fungerer etter hensikten. Innføring av et virksomhetsbegrep som ga grunnlag for å gi forskriftsbestemmelser om sikkerhetsstyring har vært et godt grunnlag for en ny tilsynsmetodikk.

Forslag om endringer i taubaneforskriften

Driftsleder:

Den største endringen som foreslås er å fjerne kravet i § 3-2 om at driftsleder skal være sertifisert av tilsynet. I dag er kravet at alle innretninger skal ha sertifisert driftsleder. Tilsynet gjennomgikk ordningen for både taubaner og fornøyelsesinnretninger i perioden 2019-20.

Historisk sett var funksjonen som driftsleder nødvendig for å sikre at hver enkelt taubane hadde en ansvarlig for sikkerheten, og som fungerte som tilsynets kontaktpunkt i forbindelse med tillatelser og tilsyn. Ved innføringen av virksomhetsbegrepet i 2017 er det imidlertid taubaneverksamheten som er dette kontaktpunktet.

Tilsynet er kommet til at vi vil foreslå å fjerne kravet om at driftsleder skal være sertifisert. Dette da det er virksomheten som har ansvaret for sikkerheten og som derfor må ta stilling til driftsleders kompetanse.

Det er viktig å merke seg at kravet om driftsleder består, det er den offentlige sertifiseringen som foreslås fjernet. Tilsynet foreslår imidlertid at kravene til driftsleder i en ny bestemmelse i § 3-3 styrkes for å synliggjøre forventningene til hva driftslederen skal ha av kunnskap, kompetanse, erfaring, etc.

Endringen består i at den enkelte taubanevirksomhet må ta stilling til hva som er nødvendig kompetanse for driftsleder i sin virksomhet. For å gi taubanevirksomhetene et godt grunnlag for å vurdere hva en driftsleder bør kunne, har tilsynet utarbeidet utkast til veiledninger til kompetansekrav for driftsledere for de enkelte taubanetyper, som virksomhetene kan legge til grunn. Vi har også forstått det slik at bransjeorganisasjonene fortsatt vil være interessert i å tilby kurs for driftsledere.

Vi ber om innspill til både forskriftsutkast og vedlagte veiledninger i høringen.

Akseptabelt sikkerhetsnivå:

I utkastet til revidert forskrift foreslår tilsynet innføring av akseptabelt sikkerhetsnivå for taubaner i § 2-2. Dette har særlig betydning for taubaner godkjent etter reglene som gjaldt før gjennomføringen av taubanedirektivet i 2004, da taubaner som er godkjent etter reglene som ble innført i 2004 allerede forutsettes å ha dette sikkerhetsnivået.

Vi foreslår at taubaner som tilfredsstillende de tekniske kravene i harmoniserte standarder og standard for drift av taubane har et akseptabelt sikkerhetsnivå. Det samme vil gjelde når en taubanevirksomhet kan dokumentere et tilsvarende sikkerhetsnivå. Det er lagt opp til at tilsynet vil kunne legge produsentens bekreftelse til grunn eller en bekreftelse fra en uavhengig tredjepart. Tilsynet legger til grunn at sikkerhetsnivået for taubaner godkjent fra midten av 1990-tallet i utgangspunktet tilfredsstillende disse kravene. Når det gjelder taubaner som er eldre enn dette vil den foreslåtte endringen medføre en innstramning av regelverket ved flytting eller import av slike baner. Dette fordi disse taubanene i utgangspunktet ikke er bygget med et tilsvarende sikkerhetsnivå.

Vi finner i denne sammenheng grunn til å minne om at dette er nasjonale regler som tilsynet i særlige tilfeller vil kunne gjøre unntak fra etter § 1-4.

Forslaget om å innføre en bestemmelse om akseptabelt sikkerhetsnivå medfører at de bestemmelsene som omhandler taubaner for persontransport godkjent etter reglene som gjaldt før 2004 i gjeldende forskrift kapittel 10 til 16 foreslås opphevet.

Krav til sikkerhetsstyring:

Tilsynet har gjennom det siste året fått tilbakemeldinger om at kravene til sikkerhetsstyring i forskriften har vært vanskelig tilgjengelig. Vi har på bakgrunn av dette reformulert og forsøkt å tydeliggjøre kravene i § 2-13. Vi har forsøkt å legge kravene nærmere internkontrollforskriften for å gjøre dem lettere gjenkjennbare. Vi legger f.eks. også til grunn at anerkjent metode for risikovurderinger for eksempel kan være den metoden Arbeidstilsynet anbefaler for sitt område. Det er videre foreslått å sikre at det er kontroll på nødvendig teknisk dokumentasjon i bokstav g).

Øvrige endringer

I § 1-2 er det en rettelse i henvisningen til del III.

I § 1-3 er definisjonen av driftstillatelse foreslått fjernet da den anses overflødig, og definisjonen av driftsleder foreslås erstattet med definisjon av driftspersonell.

I § 1-4 er foreslås første og annet ledd opphevet da første ledd er regulert i ny § 7-1 og annet ledd er regulert i § 2-4. Gjeldende annet ledd annet punktum i foreslått fjernet, da det anses overflødig. Overskriften til bestemmelsen endres til «Unntak og utpeking av teknisk kontrollorgan».

I § 2-3 er det tatt inn en ny bestemmelse som klargjør når det skal sendes melding om bygging eller endring av taubane til tilsynet.

I § 2-4 er bestemmelsen om driftstillatelse i gjeldende forskrift § 2-2 tatt inn i omskrevet form. Bestemmelsen er tilpasset forslaget om innføring av krav om akseptabelt sikkerhetsnivå.

I § 2-5 er bestemmelsen i gjeldende forskrift § 2-3 tatt inn med språklige endringer. Det er presisert at relevante deler av sikkerhetsstyringssystemet skal legges ved. Dette er særlig relevant dersom en taubanevirksomhet har flere taubaner og ønsker å anskaffe en ny. Da vil det kun være de deler av sikkerhetsstyringssystemet som er gjelder den nye taubanen som vil være relevant å legge ved søknaden.

I § 2-7 er det foreslått redaksjonelle endringer for å gjøre rekkefølgen av bestemmelsene mer logisk. Dette medfører ingen endring i kravene.

I § 2-8, som i dag er gjeldende § 2-6, er «ikke ubetydelig» foreslått byttet ut med «alvorlig» for å gjenspeile definisjonen av taubaneulykke i § 1-3 bokstav e).

I § 2-9 er første ledd siste punktum foreslått fjernet, da det ikke er nødvendig å regulere hvordan en rapporterer.

I § 2-14 er det foreslått en ny bestemmelse som bygger på § 2-12 i gjeldende forskrift. I og med at det er tatt inn en definisjon av driftspersonell i § 1-3 bokstav d) er de spesielle kravene til vakt og kjører erstattet med mer generelle krav.

I § 2-15 er det foreslått tatt inn en ny bestemmelse med krav til traséen, inngjerding av driv- og vendestasjoner og av- og påstigningsplasser. Bestemmelsen gir overordnede krav til drift av alle taubaner. Dette anses som nødvendig da dette ikke framgår av standardene som vist til i ny § 2-2 første ledd bokstav b).

I § 3-1 er gjeldende bestemmelse foreslått videreført med et nytt annet ledd hvor det tydeliggjøres en plikt til å gripe inn for å hindre farlige situasjoner.

I en ny bestemmelse i § 3-4 foreslås det krav til bemanning av taubane. Bestemmelsen erstatter gjeldende § 3-4 *Kjørerens oppgaver* og gjeldende § 3-5 *Vaktens oppgaver*. Bestemmelsen er utformet med funksjonelle krav.

I § 3-6 videreføres gjeldende § 3-7 med den forskjell at betegnelsen «passasjer» foreslås byttet ut med «bruker».

I § 3-9 videreføres gjeldende § 3-8 med den forskjell at «taubaneanlegg» foreslås erstattet av «taubane».

I § 3-10 er begrepet «Anlegget» erstattet med «Taubanen» for å tydeliggjøre at det er taubaner det er tale om og for å benytte en enhetlig begrepsbruk.

I § 3-12 er kravene til vedlikehold foreslått supplert med krav om kontroll. Dette medfører en presisering. Overskriften på bestemmelsen er endret for å gjenspeile endringen.

I 3-13 er en videreføring av gjeldende § 10-13 om spesielle inspeksjoner som i dag gjelder taubaner for persontransport som er godkjent etter reglene som gjaldt før 2004, men som nå foreslås å gjelde generelt for taubaner. Dette fordi kapittel 10 foreslås opphevet i forbindelse med forslaget om å innføre krav om akseptabelt sikkerhetsnivå.

Del III i forskriften er gjennomføring av taubaneforordningen i gjeldende forskrift. Det foreslås imidlertid å fjerne inndelingen i del I, II, II etc., men beholde kapittelinndelingen. Dagens regulering i del III foreslås videreført i kapittel 4.

Kapittel 10 til 16 foreslås opphevet. Gjeldende krav til godstautubaner og kabelkraner flyttes til i nye kapittel 5 og 6.

Det foreslås å oppheve kravene til ståltau i kapittel 11 da kravene anses overflødige, under forutsetning av at krav om akseptabelt sikkerhetsnivå gjennomføres som foreslått.

I Kapittel 7 i utkast til revidert forskrift videreføres bestemmelsene i gjeldende kapittel 19 i med unntak av § 19-4 og § 19-5 som foreslås opphevet. Bakgrunnen for forslaget om å oppheve § 19-4 er at saksbehandlingsreglene følger av forvaltningsloven og at det derfor ikke er behov for bestemmelsen. Når det gjelder § 19-5 er dette overgangsbestemmelser gitt i forbindelse med ikrafttredelsen av forskriften i 2017, og er ikke lenger relevante.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Økonomiske konsekvenser for taubaneverksamhetene:

Forslaget om å fjerne ordningen hvor tilsynet sertifiserer driftsledere vil bety at taubaneverksamhetene vil spare gebyret på kr 2 750 per sertifikat. Tilsynet legger til grunn at utgifter til opplæring vil være omtrent som i dag, forutsatt at bransjeorganisasjonene fortsatt vil tilby opplæring.

Forslaget om å forskriftsfeste krav om akseptabelt sikkerhetsnivå vil kun ha betydning for taubaner godkjent etter de nasjonale reglene som gjaldt før taubanedirektivet ble gjennomført i 2004. For taubaner godkjent fra midten av 1990-tallet og fram til direktivet ble gjennomført, vurderes endringen å ha liten betydning, da disse allerede er godkjent på bakgrunn av det dagjeldende regelverket som er bygget på forløperne til dagens standarder. Når det gjelder taubaner som er eldre enn dette, vil de økonomiske konsekvensene kunne være betydelige dersom taubanen ikke er bygget med et tilsvarende sikkerhetsnivå eller dette ikke kan dokumenteres. Dette gjelder særlig ved flytting eller import av gamle brukte taubaner.

Forslaget om å endre kravene til sikkerhetsstyring vurderes å ha liten økonomisk betydning, da kravene er en presisering av gjeldende krav.

De øvrige forslagene til endringer vurderes ikke å ha økonomiske konsekvenser for taubaneverksamhetene.

Administrative konsekvenser for virksomhetene:

Forslaget om å fjerne ordningen hvor tilsynet sertifiserer driftsledere vil bety at taubaneverksamhetene må ta stilling til hvilken kompetanse deres driftsleder må ha. Dette vil i utgangspunktet kunne være et større arbeid. Tilsynet har imidlertid utarbeidet detaljerte veiledninger for å forenkle arbeidet. Dette innebærer at de administrative konsekvensene ikke blir så store for virksomhetene.

Forslaget om å forskriftsfeste krav om akseptabelt sikkerhetsnivå vil som nevnt kun ha betydning for taubaner godkjent etter de nasjonale reglene som gjaldt før taubanedirektivet ble gjennomført i 2004. De administrative konsekvensene av dette vil være at virksomheter med eldre taubaner i større grad må sette seg inn i de tekniske kravene i standardene.

Forslaget om en språklig endring av kravene til sikkerhetsstyring vurderes å ikke ha konsekvenser av betydning for taubaneverksamhetene.

De øvrige forslagene til endringer vurderes ikke å ha administrative konsekvenser for taubaneverksamhetene.

Økonomiske konsekvenser for det offentlige:

Forslaget om å fjerne ordningen hvor tilsynet sertifiserer driftsledere vil bety at Staten mister inntekter. Tilsynet fikk i 2020 innbetalt kr 195 000 i forbindelse med driftsledersertifisering på bakgrunn av ca 50 sertifikater.

Forslaget om å forskriftsfeste krav om akseptabelt sikkerhetsnivå vurderes ikke å ha økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Forslaget om å endre kravene til sikkerhetsstyring vurderes til ikke å ha økonomiske konsekvenser for det offentlige.

De øvrige forslagene til endringer vurderes ikke å ha økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Administrative konsekvenser for det offentlige:

Forslaget om å fjerne ordningen hvor tilsynet sertifiserer driftsledere vil bety at tilsynet ikke lenger vil bruke ressurser på å opprettholde og drive en sertifiseringsordning. Dette vil frigjøre ressurser til andre prioriterte og risikobaserte oppgaver.

Forslaget om å forskriftsfeste krav om akseptabelt sikkerhetsnivå vil for tilsynet innledningsvis medføre noe arbeid med å legge om saksbehandlingsrutiner, søknadsskjemaer og standardbrev.

Forslaget om å endre kravene til sikkerhetsstyring vurderes til å ikke å ha administrative konsekvenser for det offentlige.

Høringsfrist

Høringsfristen settes til **22. mai 2021**. Høringsuttalelser sendes til post@sjt.no.

Med hilsen

Janne Brenne

Avdelingsdirektør, Regelverk og internasjonalt

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Vedlegg:

Utkast til endret forskrift om taubaner der endringene fremgår i kursiv.

Kopi til:

Samferdselsdepartementet Postboks 8010 Dep 0030 OSLO