

Høringsnotat – Forslag til ny taubaneforskrift

1 – Innledning

1.1. Bakgrunn for arbeidet

Statens jernbanetilsyn (SJT) overtok ansvaret for å føre tilsyn etter taubaneloven fra Det Norske Veritas 01.01. 2012. I forbindelse med dette ble det fra Samferdselsdepartementets side forutsatt at regelverket skulle evalueres og gjennomgå. Dette har resultert i at Samferdselsdepartementet har laget et utkast til ny taubanelov. SJT etablerte derfor et prosjekt som har evaluert det detaljerte regelverket som utfyller gjeldende taubanelov og det er i den forbindelse utarbeidet en rapport som evaluerer tilsynsmetodikk og regelverk.

Forslaget til ny forskrift om taubaner skal erstatte forskrift om bygging og drift av taubaner og kabelbaner, forskrift om tekniske krav til taubaneanlegg inkludert kabelbaneanlegg til persontransport, forskrift om ståltau for taubaner og kabelbaner, forskrift om skitrekk, forskrift om totausbane, forskrift om skitau, forskrift om stolheis, forskrift om kabelkran, forskrift om godstausbane og forskrift om kabelbane. I tillegg innlemmes forskrift om krav til magnetinduktiv prøving av ståltau for taubaner og kabelbaner og krav om rapportering.

Hensikten er først og fremst å forenkle og etablere et regelverk som ivaretar tilfredsstillende sikkerhet for brukerne av anleggene. De spesielle forskriftene, med unntak av forskrift om bygging og drift av taubaner og kabelbaner og forskrift om tekniske krav til taubaneanlegg inkludert kabelbaneanlegg til persontransport, fremstår som detaljerte og uoversiktlige. Det er vanskelig å finne tilstrekkelige hjemmelsgrunnlag og hjemmelshenvisninger. Mange kapitler og bestemmelser er gjentatt i samtlige forskrifter, noe som unødvendig bidrar til å øke volumet på forskriftsverket. Gjeldende forskrifter var i sin tid utarbeidet som standardvilkår av Det Norske Veritas og det er derfor nødvendig med en vesentlig omarbeiding for å få regelverket inn i en juridisk kontekst og i samsvar med prinsippene for god lovteknikk.

SJT anser at brukere av forskriftsverket er best tjent med at det kun utarbeides en forskrift på taubaneområdet, hvor kravene til de enkelte typer taubaner beskrives i de enkelte kapitlene.

2. Arbeidet med utkast til ny forskrift om taubaner

2.1. Målsetting

Under evalueringen av gjeldende regelverk viste det seg at det er et behov for en bred revisjon, slik at hjemmelsgrunnlagene blir tydeligere. I tillegg er det nødvendig å oppdatere begreper, definisjoner, nivået på forskriften og sørge for at bestemmelsene i forskriften har en tydelig indre sammenheng. De gjeldende forskrifter inneholder i betydelig grad detaljerte krav til ulike kategorier taubaner. Dette medfører for det første at forskriftene er uoversiktlige, lite tilgjengelige og lite brukervennlige. For det annet betyr dette at forskriftene er lite fleksible, og kan være til hinder for etablering av ny teknologi og nye driftsformer ved taubanene.

Det er mange ulike aktører som driver taubanevirksomhet, og anleggene varierer med hensyn til størrelse og kompleksitet. Det har derfor vært et formål å forenkle regelverket, både når det gjelder innhold og struktur.

2.2. Arbeidsmetodikk

SJT har utarbeidet en kartleggingsrapport og en evalueringsrapport om regelverket og tilsynsmetodikken. Rapportene har vært viktige premisser for utarbeidelsen og innretningen av forskriftsutkastet. I forbindelse med arbeidet med forskriftsutkastet ble det nedsatt en egen referansegruppe med deltakere fra taubaneaktørene, som har gitt nyttig veiledning og verdifulle innspill underveis i arbeidet.

2.3. Overordnede prinsipper for arbeidet

Det har vært en målsetting å etablere en klarere regulering av ansvarsforhold ved at pliktene i regelverket er tydeliggjort, slik at det ikke oppstår tvil om at det er den som har driftstillatelse som har ansvaret for å sørge for sikker drift av taubanene.

I forskriftsutkastet er det foreslått mer bruk av overordnede og funksjonelle krav. Utkastet inneholder derfor færre detaljkrav enn gjeldende forskrifter.

Så lenge taubanevirksomheten kan dokumentere at sikkerheten er ivaretatt, vil det være flere måter å tilfredsstillere kravene i forskriftsutkastet på. Virksomheten kan dokumentere sikkerheten ved å dokumentere at de følger anerkjente standarder. Statens jernbanetilsyn planlegger også å utgi gjeldende forskrifter i justert form som veiledning og eksempel på hvordan sikkerheten kan ivaretas. Det legges til grunn at taubanevirksomheter som oppfyller veilederne, i utgangspunktet vil oppfylle forskriftskravene. Forskriften utelukker heller ikke at virksomhetene på annen måte kan dokumentere tilfredsstillende sikkerhetsnivå.

Tilsynet har lagt vekt på å sikre at regelverket er i tråd med gjeldende EØS-regler og internasjonale standarder. Utkastet tar hensyn til forventede endringer i direktiv 2001/9/EF (taubanedirektivet), jf. beskrivelsen i høringsnotat fra Samferdselsdepartementet om ny taubanelov som ble sendt på høring 09.12.2015.

Regelverket åpner for avstemming av tilsynsmetodikken mot generelle, anerkjente, bransjeuavhengige prinsipper og anbefalinger for tilsyns- og revisjonsvirksomhet.

3 - Generelt om utkast til ny taubaneforskrift

3.1 Generelt om forskriftsutkastet

Forskriftsutkastet erstatter som nevnt 11 forskrifter gitt i medhold av taubaneloven fra 1912. Slik forskriften nå er utformet vil den gjelde for alle kategorier taubaner, så vel for taubaner godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004 som for taubaner som er godkjent etter reglene som gjelder fra 03.05.2004 da Norge implementerte EUs taubanedirektiv (direktiv 2000/9/EF). En av fordelene ved å ha én forskrift som gjelder alle taubaner er at forhold som omfatter alle kategorier taubaner nå kun blir regulert ett sted.

Forskriftsutkastet er bygget opp slik at der det er felles bestemmelser for alle taubaner, er disse samlet i egne kapitler. Videre er taubanedirektivet implementert i et eget kapittel, som gjelder alle nye taubaner for persontransport.

For taubaner som er godkjent etter reglene som gjaldt før taubanedirektivet ble gjort gjeldende, er det foreslått egne tilleggsbestemmelser knyttet opp mot den enkelte taubanetype. Disse bestemmelsene er laget på grunnlag av kravene i forskrift om skitau, skitrekk, stolheis med videre.

Forskriftsutkastet er foreslått delt inn i sju deler:

Bestemmelser som gjelder for alle typer taubaner:

Del I Generelle bestemmelser, del II Drift, driftskontroll og vedlikehold av taubaner, samt del VII Forskjellige bestemmelser som gjelder for alle taubaner, uavhengig av kategori og tidspunkt for godkjennelse.

Bestemmelser som gjelder taubaner som er omfattet av gjeldende forskrift om tekniske krav til taubaneanlegg inkludert kabelbaneanlegg til persontransport:
Del III Krav til konstruksjon, produksjon, montering, omsetting og ibruktaking av sikkerhetskomponenter og delsystemer til bruk i taubaner for persontransport med vedlegg, gjelder for nybygg og for taubaner godkjent etter reglene som gjelder fra 03.05.2004.

Bestemmelser for baner som ikke er omfattet av gjeldende forskrift om tekniske krav til taubaneanlegg inkludert kabelbaneanlegg til persontransport:

Del IV har felles krav til taubaner for persontransport som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004 og godstaubaner, og del V har tilleggskrav for enkelte kategorier av disse taubanene.

Krav til kabelkraner:

Del VI har krav til kabelkraner.

3.2 De viktigste endringene i utkastet

3.2.1 Årsrapportering

I gjeldende forskrifter er det krav til årsrapportering fra den enkelte taubane til Statens jernbanetilsyn. Årsrapporteringen er i hovedsak en bekreftelse på at årlig/ flerårig vedlikehold er utført, og at internkontrollhåndboken med logg er oppdatert. For tilsynet er det viktig at den rapporteringen som kreves fra virksomhetene, treffer riktig i forhold til tilsynsvirksomhetens behov, samtidig som virksomhetene ikke belastes unødig med rapportering. I forskriftsutkastet er derfor hjemmelen til å kreve årsrapportering beholdt, men det er forutsatt at tilsynet skal gå gjennom, vurdere behovet for rapportering og fastsette nytt innhold i rapporteringskravet.

3.2.2 Varsling og rapportering

Det er samtidig foreslått en ny framgangsmåte for varsling og rapportering av ulykker, alvorlige taubanehendelser og taubanehendelser. Varslings- og rapporteringsrutinene blir de samme for alle typer taubaner, noe som innebærer en forenkling sammenlignet med gjeldende ordning.

3.2.3 Tilsyn

De gjeldende kravene om faste, stedlige periodiske tilsyn videreføres ikke, da tilsynet skal skje på bakgrunn av risikobaserte vurderinger. Det vil si at SJT vil stå friere i

forhold til frekvens av tilsyn og dermed også på hvilken måte tilsyn skal gjennomføres i framtiden.

3.2.4 Sikkerhetsstyringssystem

I gjeldende forskrifter er det krav til en internkontrollhåndbok for den enkelte taubane, der det er detaljerte krav til struktur og innhold i håndboken. I forskriftsutkastet foreslås internkontrollhåndboken erstattet av et sikkerhetsstyringssystem som skal gjelde for taubanevirksomheten, og som skal sikre at virksomheten har de rutiner som er nødvendige for sikker drift av taubanen. Det foreslås færre detaljerte krav til struktur og innhold i sikkerhetsstyringssystemet slik at den enkelte taubanevirksomhet kan tilpasse systemet til sin drift. Samtidig skjerpes kravene til innholdet i sikkerhetsstyringssystemet ved at det skal finnes bestemmelser om håndtering av risikoen forbundet med driften av taubanen, kompetansekrav til personellet, klargjøring av ansvar og myndighet, samt krav til oppfølging av ulykker og alvorlige hendelser med videre. For virksomheter som har flere taubaner innenfor samme taubaneanlegg, vil det kunne være mest hensiktsmessig å ha et felles sikkerhetsstyringssystem for alle taubanene. Dette vil kunne representere en forenkling for disse taubanevirksomhetene.

3.2.5 Godstaubaner

Etter gjeldende forskrifter er godstaubaner som er lengre enn 2 km eller går over annen manns grunn underlagt tilsyn. Løypestrenger er derimot unntatt. Forskjellen mellom løypestrenger og godstaubaner er i gjeldende lovgivning ikke definert. Den teknologiske utviklingen i årenes løp har også medført at baner som i sin tid var løypestrenger har blitt oppgradert på en slik måte at de i realiteten er godstaubaner. Disse banene er i dag i stor grad betraktet som løypestrenger og er dermed ikke underlagt tilsyn.

I forskriftsutkastet videreføres tilsynet med godstaubaner og unntaket for løypestrenger, men det er foreslått et klarere skille, slik at en motorisert taubane for transport av gods alltid vil bli definert som en godstaubane. I forskriften er det foreslått at godstaubaner som brukes til landbruksformål eller til frakt av gods til bolig eller fritidseiendom ikke trenger driftstillatelse.

3.2.6 Forsikring og sikkerhetsstillelse

Videre foreslås det en forenkling av kravet til forsikring ved at kravet ikke knyttes opp til det enkelte taubaneanlegg, men til taubanevirksomheten og type anlegg. Det vil si at det åpnes for flåteforsikring, noe som innebærer at en virksomhet kan forsikre alle sine taubaner under ett.

I utkast til ny taubanelov foreslås det at gjeldende garantiordning blir erstattet av et krav om sikkerhetsstillelse, slik at det ikke lenger er noe krav om deponering av garantibevis.

Kravet om sikkerhetsstillelse gir brukeren av en taubane et bedre vern enn om taubanevirksomheten kun var pliktig til å tegne forsikring. Årsaken er at sikkerhetsstillelsen også vil omfatte skader som er unntatt fra forsikringsdekningen, for eksempel skader som er forsettlig forvoldt av en taubanevirksomhet. Kravet om sikkerhetsstillelse er i praksis en videreføring av gjeldende ordning.

3.2.7 Uavhengige inspeksjoner

For taubaner som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004 er det foreslått tatt inn i forskriften et krav om at komponenter og konstruksjonsdeler som er utsatt for utmattingsbelastning eller utmattingsspenninger skal undergis inspeksjoner og ikke-destruktive prøvinger med nærmere spesifiserte intervaller. Dette er en videreføring av forskrift om tekniske krav til taubaneanlegg inkludert kabelbaner for persontransport. Det er i tillegg foreslått at SJT skal kunne kreve at slike inspeksjoner utføres av uavhengige inspeksjonsorgan.

3.2.8 Driftspersonell

I gjeldende forskrifter er alderskravet for driftspersonell noe varierende. For enkelte kategorier baner er kravet at driftsleder skal være minst 18 år, mens det for andre kategorier er en 20 års aldersgrense. I forskriftsutkastet er alderskravet satt til 20 år for driftsledere. For øvrig driftspersonell er kravet satt til 18 år for alle.

3.2.9 Ståltau

Når det gjelder krav til ståltau er det i utkastet lagt opp til at taubanevirksomhetene skal følge NS-EN 12927 - Sikkerhetskrav for taubaneinstallasjoner for persontransport – Tau og NS-EN 12385 Ståltau- Sikkerhet.

4 – Økonomiske og administrative konsekvenser

4.1. Konsekvenser for virksomhetene

Overgang til et mer overordnet regelverk medfører vanligvis økte kostnader for aktørene ved at virksomhetsinterne systemer og bestemmelser må gjennomgås og vurderes for å sikre etterlevelse av nytt regelverk. Når det gjelder utkastet til nytt regelverk for taubaner har SJT lagt til grunn at eksisterende regelverk med noen justeringer skal kunne benyttes som veiledning for taubaner som ble godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004, slik at den som overholder veiledningene i utgangspunktet vil oppfylle forskriftens krav. Ut fra dette er det etter SJTs oppfatning ikke noe som tilsier at innføringen av nytt regelverk i seg selv skulle føre til økte kostnader for eksisterende aktører.

Utkastet til forskrift inneholder færre krav om rapportering enn eksisterende regelverk. Dette vil lette det administrative arbeidet for taubanevirksomhetene.

En foreslått endring fra dagens regelverk er også at kravene om periodisk tilsyn bortfaller, noe som åpner for et mer risikobasert tilsyn, samt flere tilsynsformer tilpasset anleggenes størrelse og kompleksitet. Dette kan for mange taubaner bety at det vil bli lengre intervaller mellom de stedlige tilsynene, og at virksomheter som har driftstillatelser for flere taubaner ikke nødvendigvis vil få stedlig tilsyn med alle taubanene ved hvert besøk. Dette vil etter SJTs vurdering innebære lavere administrative kostnader for virksomhetene.

SJT's tilsyn er ikke, og vil fortsatt ikke være, en teknisk gjennomgang av taubanene. Det er i forskriftsutkastet presisert at det er den som innehar driftstillatelsen som har ansvaret for sikker drift. Det er i forskriften ikke foreslått noe krav om jevnlig å benytte ekstern teknisk ekspertise for å gjennomgå taubanene, men den enkelte virksomhet må selv vurdere om og i hvilken grad dette er nødvendig. Dette gjelder særlig for

eldre baner der dokumentasjonen fra produsenten kan ha mangler. Det foreslås en bestemmelse om at tilsynet kan pålegge bruk av ekstern ekspertise der virksomheten på annen måte ikke kan dokumentere sikkerheten. Dette vil kunne medføre økte kostnader for virksomheten.

4.2 Konsekvenser for tilsynet

For SJT vil utkastet til nytt regelverk i en overgangsperiode innebære økte økonomiske og administrative kostnader grunnet antatt økt behov for opplæring og veiledning i SJT og hos virksomhetene. Det vil være behov for utarbeidelse av informasjonsmateriell og gjennomføring av informasjonsmøter med bransjen.

Krav om periodisk tilsyn bortfaller, noe som åpner for et mer risikobasert tilsyn, samt flere tilsynsformer tilpasset anleggenes størrelse og kompleksitet. Hva dette eventuelt vil innebære av økonomiske og administrative kostnader er ennå ikke klart, da alle detaljer knyttet til fremtidig tilsynsmetodikk for taubaner ikke er ferdig konkludert.

5. Merknader til de enkelte kapitlene

Dersom det foreligger vesentlige endringer eller forhold høringsinstansene må være klar over, er det knyttet merknader til dette til de enkelte paragrafer.

Del I Generelle bestemmelser

Del I gjelder for alle taubaner og inneholder foruten innledende bestemmelser også overordnede, generelle krav til taubaneverksamheter.

5.1 Forskriften kapittel 1

Kommentarer til § 1-2 Virkeområde

Forskriftens virkeområde (§ 1-2) tilsvarer virkeområdet i gjeldende forskrifter.

I § 1-2, fjerde ledd bokstav c foreslås det å unnta godstaubaner som brukes til landbruksformål eller til frakt av gods til bolig eller fritidseiendom. Denne bestemmelsen er ny.

I § 1-2, fjerde ledd bokstav e foreslås det et unntak for taubaner i gruveanlegg eller faste anlegg som benyttes til industriformål. Bestemmelsen er ny og omfatter taubaner som inngår i produksjonen av tradisjonelle gruve- eller industriprodukter, noe som er i overensstemmelse med gjeldende praksis.

Kommentarer til § 1-3 Definisjoner

I § 1-4 bokstav f er begrepet sikkerhetskomponent definert. Begrepet sikkerhetskomponenter gjelder kun for taubaner som faller inn under Del III i forskriften, dvs. taubaner som er godkjent etter regelverket som gjelder fra 03.05. 2004. For øvrige taubaner kan det også finnes viktige deler som ikke er definerte som sikkerhetskomponent.

Kommentarer til § 1-4 Myndighetene

I § 1-4 er det presisert at SJT i særlige tilfeller kan gjøre unntak fra forskriften når dette ikke er i strid med internasjonale avtaler som Norge har inngått. Uttrykket

"særlige grunner" innebærer at det skal legges en relativt streng praksis til grunn før en kan gjøre unntak fra forskriften.

5.2 Forskriften kapittel 2

Kommentarer til § 2-2 Driftstillatelse og varsel ved endringer av betydning for driftstillatelsen

Som en følge av at konsesjonsplikten i taubaneloven faller bort, vil det etter forskriften være tilstrekkelig med kun driftstillatelse for å drive taubane. Bestemmelsen angir også hvilke kapitler i forskriften som gjelder, avhengig av om taubanen er omfattet av taubanedirektivet eller ikke.

Det er foreslått at kravet om ny driftstillatelse ved skifte av driftsleder faller bort. Begrunnelsen for dette er at SJT anser at kravene om sertifisert driftsleder er tilstrekkelig for å ivareta sikkerheten.

Alle endringer av taubaner skal meldes til SJT. Av meldingen skal det framgå hva endringen innebærer. SJT vil deretter vurdere om endringen er av en slik art at det er nødvendig å søke om ny driftstillatelse. Ved flytting av taubane skal det alltid sendes inn søknad om ny driftstillatelse.

Dersom SJT ved vurderingen av meldingen kommer til at endringen er vesentlig vil tilsynet anvende reglene i forskriften del III, som er en implementering av taubanedirektivet (2000/9/EF). Ved vurderingen av om en endring er vesentlig skal det legges til grunn i hvilken grad endringen påvirker egenskaper og komponenter av betydning for sikkerheten. Det skal også legges vekt på om dokumentasjonen som foreligger sannsynliggjør at taubanen fortsatt vil være sikker i drift.

Kommentarer til § 2-3 Søknad om driftstillatelse

Ved søknad om driftstillatelse skal det benyttes et fastsatt skjema utarbeidet av SJT.

Kommentarer til § 2-4 Fjerning av taubane

Etter forslaget til ny taubanelov skal taubaner som ikke lenger er i drift fjernes. Med dette menes at de ikke lenger har driftstillatelse. I bestemmelsen foreslås det at taubanen skal fjernes innen ett år etter opphør av driftstillatelsen. Statens jernbanetilsyn kan gjøre unntak fra kravet om fjerning dersom det kan sannsynliggjøres videre drift. Ved vurderingen skal det blant annet legges vekt på om virksomheten er inne i en salgsprosess, om taubanen er under ombygging eller oppgradering eller om det kan legges fram realistiske planer for framtidig drift.

Kommentarer til § 2-5 Forsikringsdekning

Taubaneverksamheten skal være tilstrekkelig forsikret og ha sikkerhetsstillelse for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av virksomheten. Dette er langt på vei en kodifisering av gjeldende rett, og innebærer ikke endringer i forhold til gjeldende krav til forsikringsdekning. Selve dekningen foreslås forenklet ved at virksomhetens taubaner kan flåteforsikres, slik at en virksomhet kan ha en forsikring som dekker flere taubaneanlegg. Bestemmelsen inneholder for øvrig konkrete minimumssatser til forsikringsdekning for enkelte typer taubaner.

Kommentarer til § 2-6 Varslingsplikt om taubaneulykke og alvorlig taubanehendelse

Når det gjelder plikten til å varsle om taubaneulykke, alvorlig taubanehendelse og taubanehendelse er gjeldende rett i det vesentlige videreført, likevel slik at beskrivelsen av varslingsplikten er forenklet. Ved alvorlig taubaneulykke er det presisert at taubanevirksomheten skal varsle politiet og eventuelle andre relevante myndigheter straks. Deretter skal Statens jernbanetilsyn varsles.

Kommentarer til § 2-10 Krav om sikkerhetsstyringssystem(internkontroll) og § 2-11 Krav til sikkerhetsstyringssystem

I gjeldende forskrifter er det krav om at det for hvert anlegg skal utarbeides en håndbok for internkontroll for taubanen. Dette kravet er videreført i forskriftsutkastet. Statens jernbanetilsyn har valgt å bruke betegnelsen sikkerhetsstyringssystem, dels for å tydeliggjøre at hensikten med systemet er å styre virksomheten slik at taubanen drives sikkert, dels for å markere at et og samme system kan omfatte flere taubaner. I tillegg kommer at det åpnes for at taubanevirksomheten dersom det ønskes, kan legge inn andre virksomhetsområder i styringssystemet, f.eks. økonomistyring, kvalitetsstyring mv. Dette antas kun å være aktuelt for større virksomheter.

Taubanevirksomhetene forventes, i betydelig større grad enn tilfellet synes å være i dag for mange virksomheter, å bruke sikkerhetsstyringssystemet som et redskap for å en sikker drift av taubanene.

Det er presisert i forskriftsutkastet at sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten, og at systemet skal omfatte de bestemmelser som er nødvendig for å ha styring med de risikoer som følger av virksomheten.

For et enkelt skitau som går over en kortere strekning vil det være behov for et vesentlig enklere sikkerhetsstyringssystem enn for en virksomhet med flere kategorier taubaner som strekker seg over et større område, og med et kupert og mindre oversiktlig terreng.

I forskriftsutkastet er derfor dagens detaljerte krav til struktur og innhold i internkontrollhåndboken erstattet av mindre detaljerte krav i kombinasjon med krav til minste innhold i sikkerhetsstyringssystemet.

Kommentarer til minstekravene:

- a) Kravet om å beskrive hvordan sikkerhetsmessig risiko skal identifiseres og følges opp er nytt i forhold til gjeldende forskrifter. Med enhver virksomhet følger det en viss risiko. Den mest sentrale delen av et sikkerhetsstyringssystem vil derfor være å sikre at en har oversikt over risikoforholdene, har et avklart forhold til hvilken risiko som er akseptabel og hvilken som ikke er akseptabel, samt å sette i verk tiltak for å sørge for at risiko som ansees som uakseptabel bringes innenfor akseptable rammer. Taubanevirksomheten må derfor ha bestemmelser for hvordan slike risikomomenter skal identifiseres og følges opp.
- b) Taubanevirksomheten må ha bestemmelser for hvordan det skal føres kontroll med drift og vedlikehold for å ivareta sikkerheten ved taubanen. I mange tilfeller vil det finnes kontroll-, drifts- og vedlikeholdsanvisninger fra leverandøren, og disse vil da kunne benyttes. Taubanevirksomheten må

imidlertid vurdere om det er behov for supplerende bestemmelser, særlig på driftssiden, og i de tilfeller det ikke finnes slike anvisninger fra leverandøren, må taubanevirksomheten selv utarbeide bestemmelser. Dette kan f.eks. dreie seg om hvilke kontroller som skal utføres og hvor ofte, hva som skal gjøres av periodisk vedlikehold og utskiftinger, instruksjoner for hvordan taubanen skal betjenes mv.

- c) Kravet om å beskrive kompetansekrav for personellet er nytt i forhold til gjeldende forskrifter. Med personell menes såvel taubanevirksomhetens eget personell som innleid personell og frivillige. Taubanevirksomheten må ha et bevisst forhold til hvilke kompetanse og derved opplæring som kreves for å kunne drive taubanen sikkert, f.eks. hos vakter, kjørere, vedlikeholdspersonell etc. I noen tilfeller setter forskriftsutkastet direkte kompetansekrav til personale, (f.eks. driftsleder § 3-2, sveisere av viktige, bærende konstruksjoner § 10-12). For alle andre oppgaver som har påvirkning på sikkerheten ved driften av taubaneanlegget, må taubanevirksomheten selv definere hva som er nødvendig kompetanse for å kunne drive sikkerhetsmessig forsvarlig. For eksempel vil dette også kunne omfatte kompetanse til å vurdere vær- og vindforhold slik at drift kan stanses og en stolheis kan tømmes på normal måte før vinden blir så sterk at heisen må evakueres.
- Det er i tillegg foreslått en hjemmel for SJT til å sette minstekrav til kompetanse hos redningspersonell. Redningspersonell vil ha en svært viktig funksjon ved behov for evakuering, og det vil være av særlig betydning at redningspersonalet har tilstrekkelig kompetanse for å organisere og gjennomføre redningsarbeidet på en rask og sikker måte.
- d) Kravet om beskrivelse av ansvar og myndighet representerer en presisering i forhold til gjeldende forskrifter. Det er av sentral betydning for sikkerheten at det ikke er tvil om hvem i taubanevirksomheten som har ansvaret for og/eller myndigheten til å utføre oppgaver av betydning for sikkerheten. Taubanevirksomheten må derfor beskrive hvordan ansvar og myndighet er fordelt. Hvordan dette skal beskrives vil være opp til den enkelte virksomhet å avgjøre. For en større og komplisert virksomhet med mange ansatte kan det være hensiktsmessig å ha et organisasjonskart i kombinasjon med operative rutiner. I en liten virksomhet vil det ofte være tilstrekkelig med en enkel operativ instruks der det fremkommer hvem som skal gjøre hva. Samtidig kan det i en liten virksomhet med mange frivillige som kommer og går, også være viktig å ha bestemmelser som sikrer at alle til enhver tid vet hvem som gjør hva.
- e) Alle taubaner må ha en beredskapsplan for nødsituasjoner og andre situasjoner som kan true sikkerheten. Dette er i hovedsak en videreføring av de regler som gjelder i dag.
- f) Kravet om rutiner for oppfølging av ulykker og hendelser er nytt i forhold til gjeldende forskrifter. Når det oppstår taubaneulykker eller alvorlige taubanehendelser (se §§ 1-3, 2-6 og 2-7) er det viktig at det finnes rutiner for å redusere virkningen av ulykken eller hendelsen. Samtidig er det viktig å ha rutiner for å vurdere om ulykken eller hendelsen oppstod pga mangler ved driftsrutiner, manglende etterlevelse av rutiner, tekniske feil eller manglende vedlikehold. Ved å finne årsaken til ulykken eller hendelsen, vil det være lettere for taubanevirksomheten å finne gode tiltak for å hindre at en tilsvarende ulykke eller hendelse oppstår på nytt.

Del II. Drift, driftskontroll og vedlikehold

Del II gjelder for alle taubaner og inneholder krav til driftspersonell og bemanning, herunder til driftsleder, krav til beredskap og redningsøvelser, daglige kontroller av taubanen, magnetinduktiv prøving av ståltau og til vedlikehold.

5.3 Forskriften kapittel 3

Kommentarer til § 3-2 Driftsleder

I denne bestemmelsen foreslås opprettholdt dagens krav om at taubaner for persontransport skal ha driftsleder som er sertifisert. Bestemmelsen om at taubanen må ha ny driftstillatelse ved bytte av driftsleder foreslås tatt ut, men foreslås erstattet av en plikt for taubaneverksamheten til å sende melding til tilsynet ved skifte av driftsleder. Samtidig foreslås det presisert at tilsynet vil trekke tilbake driftstillatelsen dersom taubaneverksamheten ikke lenger har driftsleder.

Det foreslås åpnet for at tilsynet i særlige tilfeller kan gjøre unntak fra kravet om sertifisert driftsleder.

I bestemmelsen foreslås også presisert at Statens jernbanetilsyn kan trekke tilbake sertifiseringen av driftsleder som ikke lenger oppfyller kravene. Samtidig foreslås det at tilsynet skal fastsette krav til eksamen, praksis og personlige egenskaper for å bli sertifisert. Det vil her være nødvendig å presisere krav til personlige egenskaper hos driftsleder, da kriteriene for å bli sertifisert også vil være sentrale vurderingstema dersom sertifiseringen av en driftsleder skal trekkes tilbake.

Tilsynet vil gjennomgå dagens normalplaner for driftslederopplæring og fastsette nye krav, herunder eventuelle overgangsordninger.

Kommentarer til § 3-8 Redningsøvelser for svevebaner og kabelbaner

I bestemmelsen er det foreslått satt krav til gjennomføring av jevnlig redningsøvelser, ved bruk av virksomhetens eget personell. Dette omfatter i utgangspunktet også bruk av markører.

Kommentarer til § 3-11 Driftskontroll

Ved driftsstans eller ulykker, særlig for svevebaner, vil det være viktig at taubanen har tilgjengelig det redningspersonell som er nødvendig for å gjennomføre redning raskt og sikkert. Det er derfor foreslått presisert at det skal inngå i den daglige kontrollen før taubanen åpnes, å påse at det er tilstrekkelig med redningspersonell tilgjengelig. Ansvar for dette er foreslått lagt direkte til driftsleder.

Kommentarer til § 3-12 Magnetinduktiv prøving

Gjeldende forskrift om ståltau foreslås inkorporert i ny forskrift om taubaner. Ståltau skal periodisk prøves magnetinduktivt eller med annen anerkjent metode. Det er inntatt en ny bestemmelse om at magnetinduktiv prøving (MIP) skal gjennomføres i henhold til NS-EN 12927-8 – Sikkerhetskrav for tauinstallasjoner for persontransport Tau del 8. Magnetinduktiv prøving. Det foreslås at tidsintervall for gjennomføring skal være i henhold til den samme standarden. Dette erstatter de mer detaljerte beskrivelsene i gjeldende forskrifter.

Ordningen som gjelder fra 01.01.2015 der MIP skal foretas av firma med akkreditering eller godkjenning fra nasjonal europeisk taubanemyndighet foreslås videreført.

For godstauaner er det i § 17-4 inntatt en egen bestemmelse om periodisk prøving av ståltau.

Kommentarer til § 3-13 Vedlikehold

I sjette ledd er det foreslått at tilsynet skal kunne kreve spesielle inspeksjoner etter forskriftens § 10-15 og NS-EN 1709 utført ved bruk av et uavhengig inspeksjonsorgan. Dersom dette kreves vil det måtte settes krav både til inspeksjonsorganets uavhengighet og kompetanse.

Kommentarer til § 3-14 Skilting

Gjeldende detaljerte krav til skilting foreslås erstattet med en mer generell bestemmelse om at det skal være tydelige skilt med kortfattede instruksjoner og eller illustrasjoner om hvordan passasjerene skal forholde seg. Dette gir virksomhetene en større grad av frihet med hensyn til utforming av skiltene, samtidig som hensikten ikke er å lempe på gjeldende krav om skilting.

Del III. Krav til konstruksjon, produksjon, montering, omsetting og ibruktaking av sikkerhetskomponenter og delsystemer til bruk i taubaner for persontransport.

Del III gjelder kun for taubaner som er godkjent/skal vurderes godkjent etter reglene som gjelder fra 03.05.2004. Denne delen er implementering av EUs taubanedirektiv i norsk rett, og er en videreføring av gjeldende forskrift om tekniske krav til taubaneanlegg inkludert kabelbaneanlegg til persontransport.

Del IV. Felles krav til taubaner for persontransport som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004 og godstauaner.

Del IV gjelder kun for taubaner som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004 og har felleskrav som gjelder uavhengig av type taubane.

Bestemmelsene i denne delen er med unntak for § 10-12 en videreføring av regelverket i de gjeldende taubaneforskrifter. Bestemmelsene er imidlertid foreslått gjort noe mer overordnede og funksjonelle. Ved å oppfylle de gjeldende forskriftene vil følgelig taubaneverksamhetene også oppfylle kravene i forslaget til ny forskrift.

Kommentarer til § 10-12 Spesielle inspeksjoner

I gjeldende forskrifter er det med unntak for skitau krav om kontroll/hovedrevisjon hvert 5. år av slitasjeutsatte komponenter av betydning for sikkerheten.

For taubaner godkjent etter reglene som gjelder fra 03.05.2004 er det i stedet et krav om at komponenter og konstruksjonsdeler som er utsatt for utmattingsbelastning eller utmattingsspenninger skal undergis inspeksjoner og ikke-destruktive prøvinger med nærmere spesifiserte intervaller.

I utkastet til nye forskrifter er det foreslått å erstatte dagens krav om 5-års kontroll/hovedrevisjon med de samme regler som gjelder for nyere taubaner. Det er

foreslått en overgangsordning for dette kravet, se kommentarene til § 19-5 om overgangsbestemmelser.

Det er i tillegg foreslått at Statens jernbanetilsyn skal kunne kreve at slike inspeksjoner utføres av uavhengige inspeksjonsorgan, se kommentarene til § 3-13.

Del V – Tilleggskrav som gjelder enkelte kategorier taubaner

Til kapittel 11 Krav til ståltau

Kapittelet er i all hovedsak en videreføring av gjeldende forskrift om ståltau.

Til kapittel 12 - 16.

Generelt

Her er det tatt inn krav som supplerer de generelle kravene til taubaner for persontransport i forskriften del IV for taubaner som er godkjent før taubanedirektivet ble gjennomført i norsk rett. Disse kravene er i utgangspunktet hentet fra gjeldende forskrifter, og inneholder bestemmelser som regulerer de mest sikkerhetskritiske områdene. Bestemmelsene er gjort mer overordnede og funksjonelle, slik at det i flere tilfeller kan være flere måter å overholde kravene på.

For taubaner for persontransport som godkjennes etter forskriften del III, forutsettes disse kravene å være dekket av gjeldende EN-standarder på området.

Til kapittel 12. Tilleggskrav til stolheiser som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004.

For stolheiser er det tatt inn bestemmelser om utforming av kjøretøy, avspøringsvern og bestemmelser vedrørende på- og avstigning.

Til kapittel 13. Tilleggskrav til skitau som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004

For skitau er det tatt inn blant annet bestemmelser om traseen, tau, på- og avstigning, medbringere, bremses og rotasjon i tauet.

Til kapittel 14. Tilleggskrav til skitrekke som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004

For skitrekke er det tatt inn bestemmelser om medbringere, bremses, vern mot avsporing og stoppinnretning.

Til kapittel 15. Tilleggskrav til totausbaner for persontransport som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004

For totausbaner for persontransport er det blant annet tatt inn bestemmelser om kjøretøy, bremses, kjørerom, kjørehastighet og betjening.

Til kapittel 16. Tilleggskrav til kabelbane for offentlig personbefordring som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004

For kabelbaner for offentlig personbefordring er det blant annet tatt inn bestemmelser om traséen, på- og avstigning, kjøretøy, bremses og kjørerom.

Til kapittel 17. Tilleggskrav til godstabaner

I dette kapitlet er det tatt inn gjeldende tekniske krav til godstabaner fra forskrift om godstabaner. Dette innebærer at det ikke er foreslått endringer i tekniske krav til godstabaner.

Del VI. Krav til kabelkraner

Kapitlet inneholder en overordnet bestemmelse om hva som skal til for å få driftstillatelse for kabelkran.

Kabelkraner som omfattes av forskriften benyttes i liten grad, og bestemmelsen inneholder et minimum av det som anses som nødvendig for å kunne gi en driftstillatelse. I den grad kabelkraner har en godkjenning fra et annet land, er det åpnet for at Statens jernbanetilsyn kan legge den til grunn for en driftstillatelse.

Del VII. Forskjellige bestemmelser

Del VIII omhandler fastsettelse av tilsynsmyndighet etter taubaneforskriften, klageadgang og saksbehandlingsregler, oppfølging av Norges forpliktelser etter EUs taubanedirektiv som er implementert i norsk rett gjennom EØS-avtalen samt overgangsbestemmelser.

5.4 Forskriften kapittel 19

Kommentarer til § 19-5 Overgangsbestemmelser

I første ledd er det tatt inn et forslag om at de taubaner som ved forskriftens ikrafttredelse har konsesjon og driftstillatelse, beholder driftstillatelsen så lenge vilkårene for denne er oppfylt og forsikring og sikkerhetsstillelse foreligger slik dette følger av denne forskriften.

Bakgrunnen for bestemmelsen er at banene er godkjente etter de tekniske krav som gjaldt ved godkjenningen, og at det gjennom de tilsyn som er utført i årenes løp er gjort sikkerhetsmessige vurderinger som tilsier at disse banene har et akseptabelt sikkerhetsnivå.

I andre ledd er det foreslått en overgangsbestemmelse i forhold til kravet om spesielle inspeksjoner etter forskriftsutkastets § 10-12. Det foreslås her at det for taubaner som ved forskriftens ikrafttredelse ikke har gjennomført inspeksjoner etter de maksimumsintervall som følger av § 10-12, må ha utført slik inspeksjon innen to år fra forskriftens ikrafttredelse.

Det foreslåtte kravet til sikkerhetsstyringssystem i forskriftsutkastets § 2-10 og § 2-11 vil kreve at virksomhetene gjør noen tilpasninger av eksisterende

internkontrollhåndbok. Det er i tredje ledd foreslått at disse tilpasningene må være gjennomført innen et år fra ikrafttredelse av forskriften.