

Forskrift om taubaner

Innholdsfortegnelse

Del I. Generelle bestemmelser

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

Kapittel 2. Generelle krav til taubanevirksomhet

Del II. Drift, driftskontroll og vedlikehold

Kapittel 3. Krav til drift og vedlikehold av taubaner

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

Kapittel 4. Grunnleggende krav og sikkerhetsanalyser

Kapittel 5. Sikkerhetskomponenter

Kapittel 6. Delsystemer

Kapittel 7. Taubaneanlegg

Kapittel 8. Teknisk kontrollorgan

Kapittel 9. CE-samsvarsmerking

Del IV Felles krav til taubaner for persontransport som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004 og godstaubaner

Kapittel 10. Generelle krav til teknisk stand for taubaner

Kapittel 11. Krav til ståtau

Del V Tilleggskrav som gjelder enkelte kategorier taubaner

Kapittel 12. Tilleggskrav til stolheiser som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004

Kapittel 13. Tilleggskrav til skitau som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004

Kapittel 14. Tilleggskrav til skitrekk som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004

Kapittel 15. Tilleggskrav til totausbaner som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004

Kapittel 16. Tilleggskrav til kabelbaner som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004

Kapittel 17. Tilleggskrav til godstaubaner

Del VI. Krav til kabelkraner

Kapittel 18 Driftstillatelse for kabelkran

Del VII. Forskjellige bestemmelser

Kapittel 19. Administrative bestemmelser

Del I. Generelle bestemmelser

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1-1. Formål

Formålet med forskriften er å sikre at taubaner blir anlagt, bygget, vedlikeholdt, drevet og fjernet slik at anlegget ikke fører til skade på person, eiendom eller miljø.

§ 1-2. Virkeområde

Forskriften gjelder for bygging og drift av taubaner, jf. taubaneloven § 1-2, samt konstruksjon, produksjon, montering, omsetting og ibruktaking av sikkerhetskomponenter og delsystemer til bruk i taubaner.

Forskriften gjelder ikke for den delen av taubaneanlegg som faller inn under plan- og bygningslovgivningen.

Forskriften gjelder for følgende taubaner:

- a) kabelbaner for offentlig persontransport og andre anlegg med vogner montert på hjul eller andre bæreinnetninger der fremdriften skjer med ett eller flere tau,
- b) svevebaner der kjøretøyene bæres og/eller trekkes med ett eller flere tau; denne kategorien omfatter også småkabinbaner og stolheiser,
- c) skitrekke og skitau, der brukerne med egnet utstyr trekkes på fast underlag ved hjelp av tau,
- d) godstaubaner som er lengre enn 2 kilometer eller som går over annen manns grunn,
- e) kabelkraner for persontransport,
- f) kabelkraner for godstransport som er lengre enn to kilometer.

Forskriften gjelder ikke for:

- a) heiser i henhold til direktiv 95/16/EF,
- b) kabeldrevne sporveier med tradisjonell konstruksjon,
- c) godstaubaner som brukes i landbruksformål eller til frakt av gods til bolig eller fritidseiendom,
- d) spesielt utstyr, fast eller mobilt, til bruk i tivolier og/eller fornøylesparker og som er konstruert for fritidsformål og ikke som transportmiddel for personer,
- e) gruveanlegg eller faste anlegg som brukes til industriformål,
- f) kabeldrevne ferger,
- g) tannhjulsdrevne jernbaner,
- h) kjededrevne anlegg.

§ 1-3. Definisjoner

I denne forskriften menes med:

- a) *Taubane*: anlegg konstruert, produsert, montert og tatt i bruk for det formål å transportere personer eller gods i vogner eller med trekkinnetninger som bæres av og/ eller beveges med tau plassert i eller langs en trasé.
- b) *Godstaubane*: taubane beregnet for transport av gods.
- c) *Taubanevirksomhet*: foretak, enkeltpersonforetak eller forvaltningsorgan som har driftstillatelse for en eller flere taubaner.
- d) *Driftstillatelse*: tillatelse til å drive taubane, jf. taubaneloven § 2-2.
- e) *Driftsleder*: leder for driften av taubane.
- f) *Sikkerhetskomponent*: enhver grunnleggende komponent, komponentgruppe, delsammenstilling eller komplett sammenstilling av utstyr, og enhver innretning som er integrert i taubaneanlegget for det formål å ivareta en sikkerhetsfunksjon og er kartlagt i sikkerhetsanalysen, som ved svikt medfører fare for menneskers sikkerhet og helse, enten disse er brukere, driftspersonale eller tredjemann.

- g) *Driftstekniske krav*: alle de tekniske bestemmelser og tiltak som har en innvirkning på konstruksjonen og oppføringen og er nødvendige for at taubaneanlegget skal kunne drives sikkert.
- h) *Vedlikeholdstekniske krav*: alle de tekniske bestemmelser og tiltak som har en innvirkning på konstruksjonen og oppføringen, og er nødvendige for vedlikehold beregnet på å sikre at taubaneanlegget drives på en sikker måte.
- i) *Grunnleggende krav*: alle vilkårene fastsatt i del III med vedlegg som må oppfylles av taubaneanleggene og deres infrastruktur, delsystemer og taubaneanleggets sikkerhetskomponenter.
- j) *Europeisk spesifisering*: felles teknisk spesifisering, en europeisk teknisk godkjenning eller en nasjonal standard som gjennomfører en europeisk standard.
- k) *Teknisk kontrollorgan*: organ som er offentliggjort i De Europeiske Fellesskaps Tidende og som har ansvar for å utarbeide EF-kontrollsertifikat i samsvar med del III, vedlegg VII.
- l) *Taubaneanlegg*: hele systemet oppført på stedet, bestående av infrastruktur og delsystemene nevnt i del III, vedlegg I, der infrastruktur spesialkonstruert for hvert taubaneanlegg og bygd på stedet betyr linjetraseen, systemdataene, stasjonsbygg og konstruksjoner langs strekningen som er nødvendige for oppføringen og driften av taubaneanlegget, herunder fundamentene.
- m) *Byggherre*: enhver fysisk eller juridisk person som bestiller bygging av et taubaneanlegg.
- n) *Taubaneulykke*: en uønsket eller plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser som har skadelige følger som fører til død eller alvorlig personskade, betydelige materielle skader på eiendom eller på miljø, og alle andre lignende ulykker.
- o) *Alvorlig taubanehendelse*: en uønsket hendelse som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en taubaneulykke.
- p) *Taubanehendelse*: enhver annen hendelse enn en ulykke, som har sammenheng med driften og som innvirker på driftssikkerheten.

§ 1-4. Myndighetene

Statens jernbanetilsyn er tilsynsmyndighet i henhold til taubaneloven § 4-1.

Statens jernbanetilsyn utsteder driftstillatelse for taubaner. Slik tillatelse erstatter ikke plikten til å innhente tillatelse fra andre myndigheter, herunder plan- og bygningsmyndighetene.

Statens jernbanetilsyn kan i særlige tilfeller gjøre unntak fra forskriften her når dette ikke er i strid med internasjonale avtaler som Norge har inngått.

Kapittel 2. Generelle krav til taubanevirksomheten

§ 2-1. Ansvar for taubanevirksomheten

Taubanevirksomheten har ansvaret for sikker drift, vedlikehold og kontroll på risikoer i forbindelse med drift av taubane.

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

Drift av taubane krever driftstillatelse. Før taubaner tas i bruk skal Statens jernbanetilsyn gi driftstillatelse etter at søker har godtgjort at anlegget tilfredsstillende tekniske og driftsmessige krav.

Virksomheten skal sende melding om bygging av ny taubane til Statens jernbanetilsyn før virksomheten sender søknad til plan- og bygningsmyndighetene slik at Statens jernbanetilsyn kan veilede om kravene i denne forskriften.

For taubane for persontransport som har driftstillatelse etter reglene som gjaldt fra 03.05.2004 gjelder kravene i forskriften del I, II, III og VII.

For taubane som har driftstillatelse etter reglene som gjaldt før 03.05.2004 kan driftstillatelse gis dersom taubanen tilfredsstiller kravene i del I, II, IV og V. Ved flytting av skitau og skitrekk gjelder i tillegg kravene i NS-EN 12929-1:2004, punkt 5.5. Kabelkraner må tilfredsstille kravene i del VI.

Ved flytting av taubane kreves ny driftstillatelse. Ved andre endringer av taubane skal dette meldes skriftlig til Statens jernbanetilsyn som skal vurdere om endringen er av en slik art at det er nødvendig å søke om ny driftstillatelse.

Dersom det foretas vesentlige endringer på eller utskifting av deler av taubane for persontransport skal endringene og deres konsekvenser som helhet tilfredsstille de grunnleggende kravene i del III.

Ved vurderingen av om det foreligger vesentlige endringer på taubane som har driftstillatelse etter reglene som gjaldt fra 03.05.2004 skal det legges vekt på om endringen medfører forandringer av egenskaper eller komponenter beskrevet i dokumentasjonen som lå til grunn for opprinnelig driftstillatelse.

Ved vurderingen av om det foreligger vesentlige endringer på taubane som har driftstillatelse etter reglene som gjaldt før 03.05.2004 skal det legges vekt på om endringen medfører forandringer av egenskaper eller komponenter.

§ 2-3. Søknad om driftstillatelse

Søknad om driftstillatelse sendes Statens jernbanetilsyn på fastsatt skjema. Søknad skal blant annet inneholde teknisk beskrivelse av taubanen med tegninger og angivelse av hvilke standarder som er benyttet, samt beskrivelse av driftsform og sikkerhetsstyringssystem.

Søknad om driftstillatelse avgjøres snarest mulig og senest tre måneder etter den dato da all nødvendig dokumentasjon er fremlagt for Statens jernbanetilsyn.

§ 2-4. Fjerning av taubane

Taubane som ikke lenger har driftstillatelse skal fjernes innen ett år fra opphør av driftstillatelsen. Statens jernbanetilsyn kan gjøre unntak fra fristen dersom det sannsynliggjøres videre drift.

§ 2-5. Forsikringsplikt

Taubanevirksomheten skal være forsikret og ha sikkerhetsstillelse for erstatningsansvar som kan oppstå på grunn av taubanen. Ved manglende forsikringsdekning eller sikkerhetsstillelse skal Statens jernbanetilsyn tilbakekalle driftstillatelsen.

Forsikringsavtale kan inngås for hver taubane, eller samlet for virksomhetens taubaner.

Kravet til forsikringens størrelse skal beregnes slik:

- a) Virksomheter som har driftstillatelse for ett eller flere skitau skal minst være forsikret med en dekning på 200 G.
- b) Virksomheter som har driftstillatelse for ett eller flere skitrekk skal minst være forsikret med en dekning på 400 G.
- c) Virksomheter som har driftstillatelse for en eller flere godstauaner skal minst være forsikret med en dekning på 200 G.

Virksomheter som har driftstillatelse for en eller flere kabelbaner, stolheiser eller totaubaner skal ha en forsikringsdekning og sikkerhetsstillelse som beregnes ut fra det skadepotensialet taubanen representerer.

Virksomheter som har flere taubanetyper skal ha en forsikring som er beregnet ut fra den taubanen som har størst skadepotensiale.

Forsikringsselskapet hvor taubanen er forsikret skal varsle Statens jernbanetilsyn om bortfall av sikkerhetsstillelse.

§ 2-6. Varslingsplikt om taubaneulykke og alvorlig taubanehendelse

Ved taubaneulykke skal taubanevirksomheten straks varsle politiet, Statens jernbanetilsyn, og ved behov andre relevante myndigheter. Varsling til politiet skal skje muntlig.

Ved alvorlig taubanehendelse skal taubanevirksomheten straks varsle Statens jernbanetilsyn, og ved behov andre relevante myndigheter.

§ 2-7. Rapporteringsplikt om taubaneulykke, alvorlig taubanehendelse og taubanehendelse

Taubanevirksomheten skal rapportere skriftlig til Statens jernbanetilsyn om taubaneulykke og alvorlig taubanehendelse. Rapporten skal sendes Statens jernbanetilsyn så snart som mulig og senest innen 72 timer. Taubanehendelse skal rapporteres til Statens jernbanetilsyn innen 8 dager. Rapportering kan skje elektronisk.

Rapportering skal skje på skjema fastsatt av Statens jernbanetilsyn.

§ 2-8. Årsrapport

Statens jernbanetilsyn kan kreve at taubanevirksomheter sender inn en årlig rapport om forhold som har betydning for sikkerheten. Statens jernbanetilsyn fastsetter krav til innhold i rapporten og setter frister for innsending.

§ 2-9. Forbud mot overdragelse o.l.

Driftstillatelse kan ikke overdras, herunder leies, leases, lånes eller på andre måter overlates til andre.

§ 2-10. Krav om sikkerhetsstyringssystem (internkontroll)

Taubanevirksomheten skal ha et sikkerhetsstyringssystem. Formålet med sikkerhetsstyringssystemet skal være å styre virksomheten for å kunne drive sikkert.

§ 2-11. Krav til sikkerhetsstyringssystem

Sikkerhetsstyringssystemet skal være dokumentert, og kjent av alle som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten i virksomheten. Dokumentasjonen skal være på norsk.

Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av den aktuelle virksomheten og skal inneholde de bestemmelser som er nødvendige for å ha kontroll med risikoer forbundet med virksomheten.

Sikkerhetsstyringssystemet skal minst omfatte:

- a) Bestemmelser om hvordan sikkerhetsmessig risiko forbundet med driften av virksomheten skal identifiseres og følges opp.
- b) Bestemmelser om kontroll, drift og vedlikehold som sikrer tilfredsstillende sikkerhet.
- c) Krav til kompetanse for personell som har oppgaver som kan påvirke sikkerheten, herunder krav til kompetanse om førstehjelp og redning. Statens jernbanetilsyn kan fastsette minstekrav til kompetanse hos redningspersonell.
- d) Beskrivelse av hvordan ansvar og myndighet er fordelt i virksomhetens organisasjon, herunder instruksjoner for driftsleder og annet operativt personell.
- e) Beredskapsplan for nødsituasjoner og andre situasjonen som kan true sikkerheten. Planen skal minst inneholde:
 - 1) Varslingsliste (intern og ekstern).
 - 2) Oversikt over utstyr for førstehjelp og redning og plassering av dette.

- 3) Detaljert redningsplan og rutiner for planlegging og gjennomføring av regelmessige redningsøvelser fra svevebaner og kabelbaner med etterfølgende evaluering og oppfølging.
- 4) For svevebaner og kabelbaner skal det foreligge oversikt over kommunikasjonsutstyr, utstyr for evakuering eller nedfiring av passasjerer samt plassering av utstyret.
- f) Rutiner for registrering og oppfølging av taubaneulykke, alvorlig taubanehendelse og taubanehendelse. Rutinene skal omfatte umiddelbare tiltak for å redusere virkningene av ulykken eller hendelsen, samt undersøke årsak og fastsette tiltak for å hindre gjentagelse.

§ 2-12. Generelle tekniske krav

Taubaner skal til enhver tid være innrettet slik at de kjørende kan ferdes og stige på og av uten fare.

Traseen skal være ryddet, tilstrekkelig bred og tilgjengelig.

Driv- og vendestasjoner skal i nødvendig utstrekning inngjerdes, slik at personer ikke utsettes for fare, f.eks. ved å skades av bevegelige deler.

For stolheiser gjelder i tillegg følgende:

- a) Høyden fra belastet eller ubelastet stolsete til bakken eller snøoverflaten skal med god margin være tilstrekkelig til at stolens laveste del, som regel fotbøylen, ikke kan berøre bakken eller snødekket.
- b) Adkomster til og fra selve stolområdet, skal være atskilt fra hverandre, og de må ikke krysse gjennomfartsområdet for stolene. Det skal være tydelig merking.

For alle svevebaner gjelder i tillegg følgende:

Der enden av stasjonsgulvet er mer enn 1,5 meter over bakkenivå skal det sikres slik at ingen skades ved fall.

§ 2-13. Kjørerom, vaktrom eller område for vakt

Kjørerom, vaktrom eller område for vakt ved påstigningsområde skal være innrettet slik at vekten kan ha god oversikt over påstigningsområde med kø, eventuelle åpningsporter, påstigningspunkt, område der sikkerhetsbøyle skal lukkes og videre oppover heistraseen. Vaktrom eller område for vakt ved avstigningsområde skal være innrettet slik at vekten kan ha god oversikt over avstigningsområdet. Vekten skal enkelt kunne kommunisere med kjører, og skal ha stoppanordning lett tilgjengelig.

Del II. Drift, driftskontroller og vedlikehold

Kapittel 3. Krav til drift, driftskontroller og vedlikehold av taubaner

§ 3-1. Generelle krav til driftspersonellet

Driftspersonellet skal ha nødvendige kunnskaper, ferdigheter, erfaring og personlige egenskaper for de oppgaver som skal utføres. Personell som utfører arbeid som medfører kommunikasjon med brukere eller som må sette seg inn i virksomhetens sikkerhetsstyringssystem, skal beherske norsk.

Dersom ikke annet er uttrykkelig bestemt i denne forskriften må driftspersonell være minst 18 år.

§ 3-2. Driftsleder

Taubanevirksomheten skal ha sertifisert driftsleder. Driftsleder må være minst 20 år. Statens jernbanetilsyn skal trekke tilbake driftstillatelsen dersom taubanevirksomheten ikke lenger har driftsleder.

Statens jernbanetilsyn fastsetter krav til opplæring, eksamen, erfaring og personlige egenskaper for å oppnå sertifisering. Tilsynet kan i særlige tilfeller gjøre unntak fra kravet om sertifisert driftsleder.

Ved skifte av driftsleder plikter taubanevirksomheten å sende skriftlig melding til Statens jernbanetilsyn om skiftet, navn på ny driftsleder og tidspunkt for iverksettelse av skiftet.

Kravet om at taubanevirksomheten skal ha sertifisert driftsleder gjelder ikke for godstaubaner.

Svevebaner skal ha sertifisert stedfortreder for driftsleder. Statens jernbanetilsyn kan beslutte at driftsleder ved andre taubaner skal ha sertifisert stedfortreder.

Driftsleder skal gis myndighet til å treffe tiltak som er nødvendig for å gjennomføre forsvarlig drift og vedlikehold av anlegget. Driftsleder plikter å stanse drift av taubane dersom sikkerhetsmessige hensyn tilsier det.

Statens jernbanetilsyn kan trekke tilbake sertifiseringen av driftsleder som ikke lengre oppfyller kravene.

§ 3-3. Bemanningskrav for taubaner

Alle taubaner skal ha kjører. Kabelbaner skal ha vognførere. I tillegg gjelder følgende:

- a) Skitau og skitrekk skal ha en kjører ved påstigningsplass, eller på avstigningsplass dersom dette er sikkerhetsmessig akseptabelt.
- b) Stolheiser og småkabinbaner skal ha vakt ved påstigningsplasser og avstigningsplasser. En av vaktene kan være kjører.
- c) Totausbaner skal ha kjører i en kabin og en vakt i den andre kabinen dersom den har passasjerer, med mindre banen er bygget med et annet bemanningskrav.
- d) Driftsleder eller stedfortredende driftsleder skal under drift være til stede ved svevebanen eller i umiddelbar nærhet av denne, for blant annet å kunne iverksette redningsaksjoner.
- e) Kabelbaner for offentlig persontransport skal ha vognførere i hvert togsett.

§ 3-4. Kjørers oppgaver

Kjører skal sørge for at taubanen kjøres på en sikker måte. Dersom farlige situasjoner oppstår skal kjører stanse taubanen eller på annen måte gripe inn for å hindre uhell.

For taubaner som har kjører ved påstigningsplass, skal kjører oppholde seg på eller ved påstigningsplassen og overvåke driften.

For taubaner som har kjører ved avstigningsplass, skal kjører oppholde seg på eller ved avstigningsplassen og overvåke driften.

§ 3-5. Vaktens oppgaver

Vakten ved påstigningsplasser og avstigningsplasser skal ha konstant oppsyn med at på- og avstigning foregår sikkert og riktig. Vakten skal påse at eventuelle sikkerhetsbøyer lukkes og åpnes i rett tid, ved behov yte hjelp til passasjerene, og om nødvendig stanse taubanen.

Vakten skal påse at barn under 140 cm ikke kjører stolheis uten å være i følge med voksne i samme stol, med mindre det er gjort spesielle tiltak for å hindre at barna kan falle ut av stolen.

§ 3-6. Krav til informasjon og kommunikasjon

Driftspersonellet skal på en enkel måte kunne kommunisere med hverandre, og tilkalle nødvendig assistanse ved uhell eller ulykker.

For svevebaner for persontransport skal det være mulig å gi samtidig informasjon til alle passasjerene i alle situasjoner.

§ 3-7. Beredskap for svevebaner og kabelbaner

Dersom det på svevebaner eller kabelbaner inntreffer driftsstans av slik type at anlegget ikke kan kjøres, skal passasjerene kunne holdes underrettet og om nødvendig kunne evakueres på betryggende måte. Evakuering fra baner for offentlig personbefordring skal kunne skje uten aktiv medvirkning av passasjerene.

Redningsutstyr skal være tilgjengelig til enhver tid. Organisert redningstjeneste skal etableres slik at passasjerenes liv og helse ikke utsettes for uakseptabel fare. Selv om passasjerenes liv og helse ikke utsettes for uakseptabel fare, skal svevebaner evakueres innen maksimalt to timer for baner med stoler og maksimalt tre timer for baner med lukkede kabiner. Tiden regnes fra det tidspunkt taubanen stopper og til samtlige passasjerer er bragt i trygghet.

§ 3-8. Redningsøvelser for svevebaner og kabelbaner

For svevebaner og kabelbaner skal det gjennomføres jevnlig redningsøvelser.

Som et minimum skal det gjennomføres en større redningsøvelse med anleggets eget personell ved begynnelsen av hver sesong. Ved denne øvelsen skal alle parter som inngår i redningsplanen delta, og det skal blant annet øves på å evakuere passasjerer.

I etterkant av redningsøvelsene skal øvelsen evalueres, og behovet for å iverksette tiltak skal vurderes. Evalueringen med tiltaksvurdering skal dokumenteres.

§ 3-9. Brannslukningsutstyr

Det skal finnes nødvendig brannslukningsutstyr tilgjengelig der det er behov for slikt utstyr, for eksempel i kjørerom, vaktrom, maskinrom og stasjoner. Type, antall og størrelsen av brannslukningsutstyret skal fastsettes på bakgrunn av en vurdering av behovet.

§ 3-10. Førstehjelpsutstyr

Ved taubaneanlegget skal det finnes nødvendig førstehjelpsutstyr.

§ 3-11. Driftskontroll

Før taubanen åpnes, skal det føres nødvendig kontroll med at anlegget er i driftssikker stand og at alle sentrale sikkerhetsfunksjoner virker som de skal. Driftsleder plikter samtidig å påse at tilstrekkelig redningspersonell er tilgjengelig.

Ved taubaneulykker, alvorlige taubanehendelser eller annen uforutsett driftsstans, skal innretningen gjennomgås for å klarlegge at den er sikker i drift, før den tas i bruk på nytt.

Det skal føres løpende kontroll av taubanen under drift.

Før kjøringen avsluttes skal kjøreren forvise seg om at taubanen er tom for personer.

Anlegget skal være avlåst når det ikke er i drift.

Kontroll skal utføres av kvalifisert personell. Gjennomført kontroll skal dokumenteres.

§ 3-12. Magnetinduktiv prøving

Ståltau skal periodisk prøves magnetinduktivt eller med annen anerkjent metode. Magnetinduktiv prøving skal gjennomføres i henhold til NS-EN 12927-8 Sikkerhetskrav for taubaneinstallasjoner for persontransport Tau Del 8: Magnetinduktiv prøving av tau. Tidsintervall for magnetinduktiv prøving er angitt i NS-EN 12927-7.

Den som skal gjennomføre magnetinduktiv prøving av ståltau må enten ha akkreditering som omfatter magnetinduktiv prøving i henhold til NS-EN 12927-8 Sikkerhetskrav for taubaneinstallasjoner for persontransport Tau Del 8: Magnetinduktiv prøving av tau, eller godkjenning fra en nasjonal europeisk taubanemyndighet til å utføre magnetinduktiv prøving av ståltau gitt på bakgrunn av en nasjonal godkjenningsprosess.

Som dokumentasjon på akkreditering aksepteres akkrediteringsbevis fra Norsk akkreditering eller annet akkrediteringsorgan som er signatar til den multilaterale avtalen til samarbeidsorganet for alle akkrediteringsorgan i Europa (EAs MLA).

Som dokumentasjon på godkjenning fra en europeisk nasjonal taubanemyndighet aksepteres godkjenningssdokument utstedt av den nasjonale myndigheten sammen med et akseptdokument fra Statens jernbanetilsyn.

Kopi av dokumentasjonen i tredje og fjerde ledd skal vedlegges rapporten for den magnetinduktive prøvingen.

Taubanevirksomheten skal uten opphold sende kopi av rapport etter gjennomført magnetinduktiv prøving av ståltauet til Statens jernbanetilsyn. På bakgrunn av rapporten skal det utarbeides en tiltaksplan. Denne skal sendes Statens jernbanetilsyn sammen med rapporten.

For prøving av ståltau som benyttes til godstauaner vises til kapittel 17 i denne forskriften.

§ 3-13. Vedlikehold

Taubanevirksomheten skal ha rutiner for vedlikehold av taubanen. Vedlikeholdsarbeidet skal utføres av kvalifisert personell.

Vedlikeholdet av anlegget skal være lagt opp slik at det forebygger uhell og unormal slitasje. Ved kjøring av taubanen i forbindelse med normal funksjonsprøving, prøvekjøring eller andre typer kontroll hvor sikkerheten ved taubanen kan være redusert, skal det ikke transporteres passasjerer eller gods.

Rutinene skal beskrive forsvarlig periodisk kontroll, herunder kontroll av tau. Der det foreligger beskrivelse av vedlikehold og intervaller for vedlikeholdet fra leverandøren av anlegget, skal leverandørens beskrivelse følges.

I tillegg skal taubanevirksomheten vurdere behov for ytterligere vedlikehold eller kortere intervaller enn leverandøren har anbefalt.

Det skal fortløpende dokumenteres hvilket vedlikehold som utføres.

Statens jernbanetilsyn kan kreve at spesielle inspeksjoner som utføres etter denne forskriftens § 10-12 og etter NS-EN 1709 skal, når det gjelder stolheiser, totausbaner og kabelbaner, gjennomføres av et uavhengig inspeksjonsorgan.

§ 3-14. Skilting

Ved på- og avstigningsplasser samt langs traseer skal det være tydelige skilt med kortfattede instruksjoner og/eller illustrasjoner om hvordan passasjerene skal forholde seg.

Nødstoppbrytere skal være tydelig skiltet.

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

Kapittel 4. Grunnleggende krav og sikkerhetsanalyser

§ 4-1. Oppfyllelse av grunnleggende krav

Taubaneanlegg og deres infrastruktur, delsystemer og taubaneanleggets sikkerhetskomponenter må oppfylle de grunnleggende kravene i forskriften del III vedlegg II som får anvendelse på dem.

Når en nasjonal standard som gjennomfører en harmonisert europeisk standard som det er kunngjort henvisning til i De Europeiske Fellesskaps Tidende, omfatter de grunnleggende sikkerhetskravene fastsatt i vedlegg II, skal taubaneanleggene og deres infrastruktur, delsystemer og taubaneanleggenes sikkerhetskomponenter når de er konstruert i samsvar med standarden, antas å oppfylle de aktuelle grunnleggende krav.

Dersom det ikke finnes harmoniserte europeiske standarder skal nasjonale standarder og tekniske spesifikasjoner, som betraktes som viktige eller nyttige til å sikre korrekt gjennomføring av de grunnleggende krav, offentliggjøres.

§ 4-2. Sikkerhetsanalyser

Etter anmodning fra byggherre eller dennes representant etablert i EØS-området, skal alle planlagte taubaneanlegg gjennomgå en sikkerhetsanalyse som definert i vedlegg III, og som omfatter alle sikkerhetsaspekter ved taubaneanlegget og dets omgivelser innenfor rammen av konstruksjon, bygging og ibruktaking, og som gjør det mulig å kartlegge, ut fra tidligere erfaring, de risikomomenter som vil kunne forekomme under drift.

Sikkerhetsanalysen skal danne grunnlag for en sikkerhetsrapport som angir planlagte tiltak som skal håndtere enhver slik risiko. Sikkerhetsanalysen skal inneholde en liste over de sikkerhetskomponenter og delsystemer som måtte omfattes av bestemmelsene i kapittel 5 og 6.

Kapittel 5. Sikkerhetskomponenter

§ 5-1. Markedsføring og bruk

Sikkerhetskomponenter kan bare markedsføres dersom de gjør det mulig å bygge taubaneanlegg som oppfyller de grunnleggende krav i § 4-1.

Sikkerhetskomponenter kan kun tas i bruk dersom de gjør det mulig å bygge taubaneanlegg som ikke utgjør en fare for menneskers liv eller helse så vel som for sikkerheten for eiendeler, når de installeres og vedlikeholdes korrekt og brukes i samsvar med sitt formål.

§ 5-2. CE-merking

Sikkerhetskomponenter som er identifisert i liste referert til i § 4-2 annet ledd, og som er påført CE-samsvarsmerking iht. vedlegg IX og vedlagt EF-samsvarserklæring iht. vedlegg IV, anses å oppfylle forskriftens krav.

§ 5-3. Samsvarserklæring/krav til produsenten

Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området må før en sikkerhetskomponent markedsføres (bringes i omsetning):

- a) la sikkerhetskomponenten gjennomgå en samsvarsvurderingsprosedyre beskrevet i vedlegg V, og
- b) påføre CE-samsvarsmerkingen på sikkerhetskomponenten, og på grunnlag av modulene fastsatt i beslutning 93/465/EØF, utarbeide en EF-samsvarserklæring i samsvar med vedlegg IV.

Samsvarsvurderingsprosedyren skal gjennomføres etter anmodning fra produsenten eller dennes representant i EØS-området av et teknisk kontrollorgan som produsenten eller dennes representant i EØS-området selv har valgt.

Dersom sikkerhetskomponenten omfattes av andre direktiv (som er en del av EØS-avtalen) som angår andre aspekter og som også fastsetter påføring av CE-samsvarsmerking, skal merkingen angi at sikkerhetskomponenten også forutsettes å være i samsvar med bestemmelsene i disse andre direktivene.

§ 5-4. Krav til andre

Dersom verken produsenten eller dennes representant i EØS-området har oppfylt forpliktelsene i § 5-2 og § 5-3, påligger disse forpliktelsene den som markedsfører sikkerhetskomponenten i EØS-området. De samme forpliktelsene gjelder for den som produserer sikkerhetskomponentene til eget bruk.

§ 5-5. Ulovlig merking

Fastslås det at en sikkerhetskomponent som er påført CE-samsvarsmerking, ikke er i samsvar med grunnleggende krav skal Statens jernbanetilsyn treffe hensiktsmessige tiltak overfor den som har påført merkingen og utarbeidet EF-samsvarserklæringen. Slike tiltak kan være å forby, begrense eller hindre markedsføring og bruk av sikkerhetskomponenten.

Kapittel 6. Delsystemer

§ 6-1. Markedsføring av delsystemer

Delsystemer kan bare markedsføres dersom de gjør det mulig å bygge taubaneanlegg som tilfredsstillende grunnleggende kravene i § 4-1.

§ 6-2. Oppfyllelse av grunnleggende krav

Delsystemer iht. vedlegg I som er vedlagt EF-samsvarserklæring basert på modellen fastsatt i vedlegg VI og den tekniske dokumentasjonen fastsatt i § 6-4 i denne forskriften anses å være i samsvar med de grunnleggende kravene.

§ 6-3. Kontroll av delsystemer

EF-proseduren for kontroll av delsystemer skal iverksettes etter anmodning fra produsenten eller dennes representant i EØS-området eller, dersom slike ikke finnes, av den fysiske eller juridiske person som markedsfører det aktuelle delsystemet, av det tekniske kontrollorganet som produsenten, dennes representant i EØS-området eller ovennevnte person har valgt for dette formål. EF-samsvarserklæringen skal utarbeides av produsenten eller dennes representant eller ovennevnte person på grunnlag av EF-kontroll i samsvar med vedlegg VII.

§ 6-4. EF-kontrollsertifikat

Det tekniske kontrollorganet skal utarbeide EF-kontrollsertifikatet i samsvar med vedlegg VII og skal sammenstille den tekniske dokumentasjonen som skal følge vedlagt EF-kontrollsertifikat. Den tekniske dokumentasjonen skal inneholde alle nødvendige dokumenter angående delsystemets egenskaper, og eventuelt alle dokumenter som bekrefter sikkerhetskomponentenes samsvar. Den må også inneholde alle relevante detaljer om vilkårene for og begrensningene på bruken, samt instruksjoner for vedlikehold.

§ 6-5. Ulovlig markedsføring og bruk

Fastslås det at et delsystem med EF-samsvarserklæring ikke er i samsvar, skal Statens jernbanetilsyn treffe hensiktsmessige tiltak overfor den som har utarbeidet EF-samsvarserklæringen. Slike tiltak kan være å forby, begrense eller hindre markedsføring av delsystemer til bruk i et taubaneanlegg.

Kapittel 7. Taubaneanlegg

§ 7-1. Oppføring og bruk

Et taubaneanlegg kan bare oppføres eller tas i bruk om det oppfyller de grunnleggende krav i § 4-1 i forskriften her.

§ 7-2. Foreleggelse av dokumentasjon

Sikkerhetsanalysen, EF-samsvarserklæringer og den medfølgende tekniske dokumentasjonen angående sikkerhetskomponentene, og delsystemene nevnt i vedlegg I, må av byggherren eller dennes representant forelegges for Statens jernbanetilsyn, og en kopi av dem skal oppbevares ved taubaneanlegget.

Statens jernbanetilsyn skal påse at sikkerhetsanalysen, sikkerhetsrapporten og den tekniske dokumentasjonen foreligger og inneholder all dokumentasjon angående taubaneanleggets egenskaper og eventuelt alle dokumenter som bevitner samsvar for sikkerhetskomponenter og delsystemer nevnt i vedlegg I. I tillegg må alle dokumenter som angir de nødvendige driftsbetingelser og begrensninger foreligge, samt fullstendige instruksjoner angående service, tilsyn, justering og vedlikehold.

Kapittel 8. Teknisk kontrollorgan

§ 8-1. Teknisk kontrollorgan

Statens jernbanetilsyn utpeker teknisk kontrollorgan. Teknisk kontrollorgan skal tilfredsstillere minimumskravene i vedlegg VIII.

Kapittel 9. CE-samsvarsmerking

§ 9-1. Anbringelse av CE-merking

CE-merking skal festes på hver sikkerhetskomponent på tydelig og synlig måte, eller, dersom dette ikke er mulig, på en etikett, som er uløselig festet til komponenten. CE-samsvarsmerket skal bestå av bokstavene «CE» med grafisk utforming som i modellen i vedlegg IX.

Det er ikke tillatt å påføre sikkerhetskomponenter merker eller preging som kan virke villedende på tredjemann med hensyn til CE-samsvarsmerkets betydning og utforming. Enhver annen merking kan påføres sikkerhetskomponenten, forutsatt at slik merking ikke gjør CE-samsvarsmerket mindre synlig og lettest.

§ 9-2. Ulovlig CE-merking. Pålegg om samsvar

Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal i tilfelle der det er fastslått at en CE-samsvarsmerking er påført uberettiget, gis pålegg av Statens jernbanetilsyn om å bringe sikkerhetskomponenten i samsvar med bestemmelsene om CE-samsvarsmerking og om å bringe overtredelsen til opphør.

Dersom sikkerhetskomponenten av produsenten eller dennes representant i EØS-området ikke bringes i samsvar, skal Statens jernbanetilsyn treffe nødvendige tiltak for å begrense eller forby markedsføringen av den aktuelle sikkerhetskomponenten eller sørge for at den trekkes tilbake fra markedet.

Del IV Felles krav til taubaner for persontransport som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004 og godstaubaner

Kapittel 10. Felles krav til taubaner

§ 10-1. Teknisk tilstand

Taubanevirksomheten plikter å opprettholde og, om nødvendig, forbedre anleggets tekniske stand slik at anlegget er sikkert i bruk.

§ 10-2. Oppbevaring av dokumentasjon

Taubanevirksomheten plikter å oppbevare de tegninger og den dokumentasjon som taubaneanlegget er godkjent på bakgrunn av. Ved endringer skal tegninger og dokumentasjon oppdateres, og det skal fremgå hvilke endringer som er foretatt.

§ 10-3. Krav til materialer, konstruksjon og utrustning

Taubanen med dertil hørende maskineri skal med hensyn til materialer, konstruksjon og utrustning være av en slik utførelse at den under alle forhold har betryggende sikkerhet.

§ 10-4. Sporvidde, klaringer og avstander

Sporvidden skal være så stor at kjøretøy og medbringere har tilfredsstillende pendlingsfrihet i forhold til hverandre eller faste hindringer som master, ved største pendling av kjøretøyene og utsving av tau under drift. For åpne kjøretøy kan det i tillegg kreves en sikkerhetsavstand.

For sveibaner skal minste avstand til bakken, snødekket, trær, kabel eller annen hindring under ugunstigste forhold fra det laveste punkt på kjøretøy, last eller tau være slik at man oppnår tilstrekkelig sikkerhet mot kollisjon.

Største tillatte avstand til bakken skal bestemmes ut fra type av kjøretøy, redningsutstyr og om taubaneanlegget er for offentlig eller begrenset personbefordring.

§ 10-5. Tauenes opplagersikkerhet i mastene

Bæretau for totausbaner og godstausbaner skal alltid være i kontakt med bæretauskoene. Dette gjelder også for de ugunstigste forhold for taubane ute av drift.

Bæretrekktau for stolheiser og småkabinbaner, samt trekktau for skitrekk skal ha tilstrekkelig opplagertrykk på tauruller, tauskipper og rullebatterier for å forhindre avsporing. Rullebatterier og tauskipper skal være forsynt med innretninger som fanger opp tauet i tilfelle avsporing.

For trekktau på totausbaner skal det være føringer i mastene som sikrer at tauet legger seg ned på taurullene /tauskipene.

§ 10-6. Stasjoner, drivmaskineri og bremses

Stasjoner skal være slik arrangert at trafikken kan avvikles på en betryggende måte. Hverken maskinanlegg, elektriske anlegg eller kjøretøy/medbringere skal utsette personale eller passasjerer for unødig fare eller ulempe.

Alle rom som ikke er beregnet for offentlig adgang skal sperres for publikum.

Svevebaner skal foruten hoveddrivverk ha en uavhengig nøddriftsmotor.

For svevebaner og kabelbaner skal hoveddrivverket normalt være utstyrt med to bremses som er uavhengige av hverandre. Den ene av bremsene skal virke direkte på drivskiven. Hver av bremsene skal kunne stoppe taubaneanlegget med en sikkerhetsmessig forsvarlig retardasjon.

Maskinkomponenter skal ha tilstrekkelig sikkerhet mot havari som følge av brudd, knekking, utmatting eller overdreven slitasje. Materialer, dimensjonering og arbeidsutførelse skal være i henhold til anerkjente normer og god praksis med hensyn til den risiko som er forbundet med den aktuelle komponent.

Alt nødvendig utstyr for overvåking av taubaneanleggets drift skal være samlet på kjøreplassen.

§ 10-7. Utstyr i master

Sikkerheten mot brudd i alle mekaniske innretninger i mastene skal være som angitt i relevante norske standarder.

Tauruller og rullebatterier skal være konstruert slik at tauene føres på en sikker måte i mastene.

§ 10-8. Kjørehastighet og tillatt kapasitet

Kjørehastigheten skal velges slik at en får en rolig og sikker framføring av kjøretøy, spesielt over master, uten for store akselerasjoner. (Retardasjoner under oppbremsing skal ikke sette driften i fare.)

For omløpsbaner hvor på- og avstigning skjer mens banen er i bevegelse, skal kjørehastigheten være slik at på- og avstigning kan skje på fullt forsvarlig måte.

For omløpsbaner skal videre avstanden mellom kjøretøy /medbringere være slik at på- og avstigning kan skje uten fare.

§ 10-9. Klemmer

Klemmer skal være slik konstruert at de ikke skader tauet og at de ved største stigning, ved smurt tau og redusert taudiameter har tilstrekkelig sikkerhet mot glidning på tauet. Faste klemmer skal flyttes med regelmessig tidsintervall.

§ 10-10. Bærende konstruksjoner

Bærende konstruksjoner skal være beregnet for den ugunstigste kombinasjon av de laster som kan forekomme når taubaneanlegget er i drift og ute av drift.

Sveising av viktige konstruksjonsdeler skal utføres av sertifiserte sveisere.

§ 10-11. Elektrotekniske innretninger og sikkerhetsinnretninger

Alle taubaneanlegg skal ut fra deres konstruksjon, driftsbetingelser og lokale forhold være utstyrt med elektrotekniske innretninger og sikkerhetsinnretninger som er nødvendige for å avvikle driften med akseptabel sikkerhet.

Elektrotekniske innretninger og sikkerhetsinnretninger skal være av en slik utførelse at de under alle forhold har akseptabel sikkerhet mot funksjonsfeil og skal være utformet slik at nødvendig kontroll og vedlikehold, samt utskifting av deler, kan utføres på en sikker måte.

Alle innretninger som automatisk skal stanse taubaneanlegget, skal kobles inn i en kontinuerlig overvåket sikkerhetsstrømkrets etter hvilestrømprinsippet. Startanordningen skal være låsbar.

§ 10-12. Spesielle inspeksjoner

Komponenter og konstruksjonsdeler som utsettes for utmattingsbelastning eller utmattingspenninger skal undergås ikke-destruktive prøvinger. Følgende intervaller gjelder (med unntak av klemmer):

- a) Første spesielle inspeksjon: Senest innen 22500 driftstimer eller 15 år etter første idriftssettelse.
- b) Andre spesielle inspeksjon. Senest innen 15000 driftstimer eller ti år etter første spesielle inspeksjon.
- c) Tredje og etterfølgende spesielle inspeksjoner: Senest innen 7500 driftstimer eller fem år etter forrige spesielle inspeksjon
- d) For bærende konstruksjoner skal spesielle inspeksjoner utføres hvert 15. år eller senest innen 22500 driftstimer.

For klemmer gjelder at kontroll og prøving skal skje etter en plan utarbeidet av leverandøren.

Kapittel 11 Krav til ståltau

§ 11-1. Hva kravene gjelder for

Kravene gjelder for ståltau som benyttes til bæretau, trekktau, balansetau, bæretrekktau og strammetau til taubaner.

§ 11-2. Anvendelse av ståltau

For kabelkraner tillates tauskjøter på områdene utenfor kjørebanelen.

Til bæretau for godstautubaner kan benyttes lukkede tau eller rundtrådede spiral- eller partspiraltau. Ved rundtrådede konstruksjoner skal tauene være forsinket.

Strammetau skal være spesielt bøyelig og i krysslått, forsinket utførelse med bare ett partlag.

For skitau kan det benyttes en mer tynntrådet konstruksjon. For skitau skal det benyttes krysslåtte tau.

Til bæretrekktau skal det brukes parallellslåtte parttau, vanligst sekspartig i langslått utførelse.

§ 11-3. Stramming av ståltau

Tauene skal strammes slik at en får den nødvendige friksjon på drivskiven, tilstrekkelig opplagertrykk i master og tilfredsstillende lav bøyepåkjenning i tauet fra egen tyngde, vekt av kjøretøy, nyttelast samt miljølaster. Den

nødvendige strammekraft skal være sikret innenfor fastlagt maksimal- og minimalverdi under alle driftsforhold og i hele tauenes levetid.

Ved totausbaner skal bæretau og trekktau strammes slik at de ikke berører hverandre under normal drift og ved oppbremsing.

§ 11-4. Reparasjon og utskifting av ståltau

Ved utskifting av tau, skal nye tau framstilles, testes, leveres og kasseres i henhold til NS-EN 12927-1 til 6 og NS-EN 12385.

Øvrige ståltau skal repareres eller skiftes når tverrsnittsreduksjonen over en bestemt lengde på et hvilket som helst sted på tauet overstiger de verdier som er angitt i tabellen nedenfor.

Ved taudeformasjoner i form av kjenger, kroker, flatklemming og korketrekkerdannelse skal utskifting av tauet vurderes.

Strammetau for trekktau og bæretrekktau skal skiftes etter 12 år.

Strammetau for bæretau skal skiftes når bæretauet forhales.

Tabell 1. Tillatt tverrsnittsreduksjon:

D = taudiameteren

	Reduksjon %	Målelengde	Reduksjon %	Målelengde	Reduksjon %	Målelengde	Tillegg
Bæretau							
- lukket	10	180xD	5	30xD			Trådbrudd i profiltråder som ligger ved siden av hverandre skal ha en minsteavstand på 18xD.
- partspiral	20	180xD	10	40xD			Partspiraltau skal i en part ha maksimalt 35% tverrsnittsreduksjon på grunn av trådbrudd over en lengde på 4xD.
Trekk-, balanse- og bæretrekktau	25	500xD	10	40xD	6	6xD	Parttau skal i en part ha maksimalt 35% tverrsnittsreduksjon på grunn av trådbrudd over en lengde på 6xD.
Strammetau			8	40xD	4	6xD	Som over.
Trekktau for kabelbaner			20	40xD	10	6xD	Som over.
Trekktau for skitrek	25	500xD			10	6xD	Som over.

Ved bestemmelse av tverrsnittsreduksjonen innenfor referanselengden skal det tas hensyn til:

- a) Antall trådbrudd. Flere brudd på en og samme tråd skal bare regnes med en gang. Som brukket tråd regnes også med tråd som er løs, har synlig sprekk eller er revet ut av sin plass i tautverrsnittet, og
- b) Tverrsnittsreduksjon på grunn av slitasje og korrosjon. For hver tråd skal det regnes med den største reduksjon over referanselengden.

§ 11-5. Forhaling av bæretau

Bæretau skal forhales med 6 års intervall. Forhalingens lengde skal minst tilsvare lengden på lengste bæretausko pluss 5 meter.

§ 11-6. Spleising og reparasjon av ståltau

Spleising og reparasjon av tau skal utføres av person med sertifikat fra anerkjent europeisk ståltauprodusent.

§ 11-7. Utførelse av spleising

Ved montering av nytt tau i lukket sløyfe, for eksempel bæretrekktau for stolheiser og trekktau for skitrekk, tillates maksimalt to spleiser. Etter senere reparasjoner og i enkelte tilfeller også etter innkorting, godtas maksimalt fem spleiser totalt.

Ved montering av nytt tau i åpen sløyfe, for eksempel trekk- og balansetau for totausbaner, tillates unntaksvis en spleis. I forbindelse med utbedring av tauskader, kan antallet økes til to.

For trekktau til kabelbaner tillates spleising bare som midlertidig reparasjon. Unntatt er anlegg som opererer med lukket tausløyfe.

Spleising av ståltau skal utføres som angitt i NS-EN 12927.

Ved tauskade som er begrenset til en eller to parter kan reparasjon utføres ved innspleising av parter som angitt i NS-EN 12927. Dette gjelder ikke for kabelbaner med trommeldrift.

§ 11-8. Endefester for ståltau

(1) Støpehoder og klemhodeendefester skal utføres av person som er kvalifisert i henhold til NS-EN 12927. Ved støpekoblinger og klemhoder skal det utarbeides rapport som oppfyller kravene gitt i NS-EN 12927. Støpekoblinger og klemhoder mellom kjøretøy og trekk- og balansetau skal fornyes med mellomrom som ikke overstiger tre år. Støpekoblingens hylse skal være av en slik type som etter montering kan slås tilbake slik at støpekonens tilstand kan inspiseres.

(2) Dersom andre endefester enn støpekoblinger og klemhoder skal benyttes skal dette skje slik: Kilelås skal monteres etter leverandørens anvisning. For kilelås skal festepunktet på tauet forskyves med mellomrom som ikke overstiger 3 år for installasjoner på totausbaner, og 12 år for strammetau på skitrekk og stolheiser. Ståltauklemmer som festelement kan benyttes på barduner og strammetau og for låsing av tauenden ved bruk av kileklemmer. Bruk av U-boltklemmer er ikke tillatt. Presshylser kan benyttes på barduner og strammetau. Dersom endefestet skal utføres som trommelfeste skal bæretauet ligge på trommelen med minst tre omdreininger, og den frie enden skal sikres med en endeklemme og en sikkerhetsklemme. Sikkerhetsklemmen skal monteres i en avstand på 10 mm fra endeklemmen.

Del V Tilleggskrav som gjelder enkelte kategorier taubaner for persontransport som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004 og godstaubaner

Kapittel 12. Tilleggskrav til stolheiser som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004

§ 12-1. Utforming av kjøretøy

Stoler, kabiner eller andre kjøretøy skal være utformet på en slik måte at passasjerene kan transporteres sikkert, at de ved normal oppførsel ikke kan falle ut og slik at på- og avstigning kan foregå sikkert. Stoler og kabiner skal ha en utforming som legger til rette for redning av passasjerer.

§ 12-2. Vern mot avsporing

Rullebatteri skal ha avspøringsvern som vender innover mot sentrumslinjen av taubanen for å hindre avsporing. Ved eventuell avsporing utover skal taufanger fange opp tauet.

Ved nedholds batteri skal tauet forhindres i å forlate masten ved en eventuell avsporing utenfor den ordinære taufangeren.

Rullebatteri skal ha utstyr som automatisk stopper stolheisen ved tauavsporing.

§ 12-3. På- og avstigning

Ved på- og avstigningsplassen skal det være hjelpepersonell nok til å overvåke driften, samt instruere og hjelpe passasjerene, slik at på og avstigningen foregår på trygghende måte. Det skal være enkel tilgang til stoppbryter for publikum og kommunikasjonsmulighet med kjører/vakt.

Kapittel 13. Tilleggskrav til skitau som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004

§ 13-1. Generelle krav

Skitau skal til enhver tid være innrettet slik at de kjørende kan ferdes og stige på og av uten fare. Skitauets endefester skal forankres på forsvarlig måte.

Slepetraseen skal være tilstrekkelig bred, og til enhver tid ryddet og tilgjengelig.

Driv- og vendestasjoner og andre bevegelige deler skal i nødvendig utstrekning inngjerdes, slik at personer ikke utsettes for fare.

§ 13-2. Tau

Skitau med faste medbringere skal ha tau av stål eller natur-/kunstfiber med minimum diameter 8 millimeter. Tau til skitau uten medbringere eller med løsbare medbringere skal være av natur-/kunstfiber og ha en diameter på minimum 16 millimeter og være av rotasjonsfri konstruksjon.

§ 13-3. På- og avstigning

Ved på- og avstigningsplasser skal det være et nødvendig antall stoppinnetninger til bruk for publikum. I tillegg skal det være en innretning plassert slik at skitauet stoppes minimum 1 m før kjørende kommer i kontakt med endestasjonenes mekaniske konstruksjon. For skitau med fibertau uten faste medbringere kreves det kun slik innretning ved øvre stasjon.

§ 13-4. Medbringere

Medbringere skal ikke ha deler som kan hekte seg fast i klær, ryggsekker o.l., og skal for øvrig være av en slik utførelse at de kjørende lett kan frigjøre seg fra dem. Dersom det benyttes tallerkenmedbringere skal det ikke være hull eller utsparinger i disse.

Videre skal medbringerne være slik utformet at det ved vekslende oppstramming i trekktauet ikke foreligger fare for fastklemming av fingre e.l. mellom tau og fremkant av medbringer.

Løsbare medbringere skal utformes slik at de kan løses fra tauet uten vanskeligheter og uten bruk av større kraft. Dersom en kjørende frigjør seg fra en løsbar medbringer, skal også medbringeren umiddelbart løse seg fra tauet.

§ 13-5. Bremses

Skitau skal være utstyrt med tilbakeløpssperre eller brems som effektivt hindrer at skitauet endrer dreieretning ved enhver stopp, herunder stopp ved strøbrudd.

§ 13-6. Krav til maksimum rotasjon av skitau

For skitau med ståltau skal det ikke være rotasjon i tauet under drift.

For skitau med fibertau skal det ikke være mer enn 1 rotasjon pr. 60 m, dog maks 4 rotasjoner ved skitau lenger enn 240 m.

Kapittel 14. Tilleggskrav til skitrekk som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004

§ 14-1. Medbringere

Medbringere skal ikke ha deler som kan hekte seg fast i klær, ryggsekker o.l., og skal forøvrig være av en slik utførelse at kjørende lett kan frigjøre seg fra dem. Dersom det benyttes tallerkenmedbringere skal det ikke være hull eller utsparinger i disse.

Medbringere skal være slik konstruert at man unngår at medbringerne slår over trekktauet eller kolliderer med rullebatteriene ved ugunstige forhold grunnet vind, svingninger eller rotasjonskrefter i trekktauet. Klemmene skal være konstruert slik at de kan gli dersom medbringer kiler seg fast i en mastekonstruksjon.

For medbringere med snorbokser eller teleskopmedbringere, skal inntrekking foregå hurtig og sikkert. Inntrekkingen skal foregå med tilstrekkelig demping slik at medbringeren ikke slår over trekktauet.

Bærende deler av medbringerne skal ha tilstrekkelig sikkerhet mot brudd. De skal også kontrolleres for utmatting.

Startdemping skal gi en rykkfri start for passasjerene.

§ 14-2. Bremses

Skitrekk skal være utstyrt med en driftsbrems eller tilbakeløpssperre for å hindre at skitrekket går bakover. Dersom stopplengden er større enn 8 m skal skitrekket være utstyrt med brems.

§ 14-3. Vern mot avsporing

Rullebatteri/tauskive skal ha avsporingvern. Ved eventuell avsporing skal taufanger fange opp tauet. Rullebatteri/tauskive t skal ha innretninger som fanger opp tauet i tilfelle avsporing.

Ved nedholdsbatteri/nedholdsskive skal tauet forhindres i å forlate masten ved en eventuell avsporing utenfor den ordinære taufangeren.

Rullebatteri/masteutsyr med tauskive skal ha utstyr som automatisk stopper skitrekket ved tauavsporing.

§ 14-4. Stoppinnretninger

Ved på- og avstigningsplasser skal det være et tilstrekkelig antall stoppinnretninger til bruk for publikum. I tillegg skal det være en innretning mellom avstigningsplass og vendeskive som automatisk stopper skitrekket før kjørende har kommet i kontakt med endestasjonens mekaniske konstruksjon.

Mellom avstigningsplassen og vendeskiven skal det være en innretning som automatisk stopper skitrekket dersom en medbringer som ikke er helt inndradd går inn på vendeskiven (opptrekkskontroll). Dette kravet gjelder ikke for korte tallerkenmedbringere eller teleskopmedbringere.

For skitrekk med påstigning rett bakfra gjennom stasjonen skal det i tillegg være en opptrekkskontroll på første mast på returside.

Kapittel 15. Tilleggskrav til totausbaner for persontransport som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05. 2004

§ 15-1. Kjøretøy

Kjøretøy skal være slik konstruert at passasjerene ved normal oppførsel ikke kan falle ut. Dørene skal være utstyrt med lås slik at uforvarende åpning ikke er mulig. Vinduene skal bare kunne åpnes slik at det ikke er fare for passasjerene ved passering av master og stasjoner.

Åpne kjøretøy skal minst være kledd til 1,2 m over gulvet ved stående befordring og til 0,35 m over setet ved sittende befordring.

Ved baner for persontransport skal ubetjente kjøretøy ha dører som ikke kan åpnes uforvarende innenfra. I stasjonene skal dørene enten åpnes og lukkes automatisk eller åpnes og lukkes manuelt utenfra.

Dører skal kunne åpnes både innenfra og utenfra ved evakuering. Anlegget skal ikke kunne kjøres før dørene er lukket. Om dørene åpnes under kjøring i innkjøringssonene, skal direktestopp utløses.

Bærende deler av kjøretøy, hengestell og løpeverk skal ha tilstrekkelig sikkerhet med hensyn til de statiske og dynamiske belastninger de blir utsatt for.

Dersom passasjerer befordres stående skal det være installert håndlister eller hengestropper. Det skal være tilstrekkelig plass for passasjerene.

Tillatt antall passasjerer, nyttelast og andre opplysninger skal bekjentgjøres ved oppslag. For kjøretøy uten fører skal det være oppslag om hvordan passasjerene skal forholde seg ved driftsstans og andre uregelmessigheter.

Alle hjul i løpeverket skal være likt belastet ved jevn bevegelse.

De maksimale svingninger og hastighetsendringer i lengde- og tverretning som kan oppstå under drift og kjøring over master skal ikke kunne forårsake løfting og avsporing av løpeverket.

§ 15-2. Bremsesystem

Totausbaner skal være utstyrt med to bremsesystem, slik at det finnes både driftsbremse og sikkerhetsbremse. Bremsesystemene skal være elektrisk og mekanisk uavhengige. Bremsene skal gi tilfredsstillende bremsevirkning ved kjøring i begge retninger.

Bremsene skal konstrueres slik at en oppbremsing av banen ikke medfører fare for personer eller materiell.

Taubaner med kjøretøy for mer enn seks passasjerer skal ha fangbremse som virker direkte på bæretau eller eget bremsetau. Utløsing av fangbremse skal utløse nødstopp.

§ 15-3. Kjørerom

Banen skal ha minst ett kjørerom eller kunne kjøres fra ett av kjøretøyene. Fra kjørerens normale posisjon i kjørerommet, skal det være fri utsikt til innkjøringssonen. For baner for offentlig persontransport uten fører skal kjører og stasjonsvakt ha fri utsikt til baneplattformene.

Automatisk styrt baner skal også ha mulighet for manuell styring.

Ved manuell styring skal banen ha lydsignal som varsler kjørerens nærhet til stasjonene. Videre skal anlegget ha en dødmannsknapp som må aktiveres innen et visst tidsrom etter at lydsignalet er gitt. Dersom denne ikke aktiveres, skal anlegget stoppe ved nødstopp. Posisjonen for aktivering skal velges slik at anlegget stanser i god tid før kjøretøyet har kommet fram til stasjonene.

Ved kjøring fra kjøretøy skal kjørerom være avlåst.

§ 15-4. Kjørehastighet

Taubanevirksomheten skal fastsette høyeste tillatte kjørehastighet, og overvåke at hastighetsreglene overholdes. Nødstopp skal utløses ved maksimalt 15 % overskridelse av fastsatt hastighet.

Virksomheten skal identifisere områder med behov for redusert hastighet.

§ 15-5. Betjening av bane i drift

Kjører skal ha oppmerksomheten rettet mot påstigningsplassen og mest mulig av traseen for øvrig.

Kjører skal ha stoppknapp og mulighet for enkel og tydelig kommunikasjon med de øvrige stasjoner, kjøretøy og driftsleder.

Kjører skal videre ha mulighet for kontinuerlig kommunikasjon med passasjerene. Dersom farlige situasjoner oppstår, skal kjører stoppe anlegget eller på annen måte gripe inn for å hindre uhell.

Dersom driftsleder ikke er til stede under drift av banen skal driftsleder kunne møte opp ved banen i løpet av 30 minutter.

Taubanevirksomheten skal sørge for at det ved drift av banen er til stede nødvendig personell for å ivareta sikkerheten, blant annet med hensyn til kjørehastighet, passasjerantall, etterlevelse av sikkerhetsregler, redningsberedskap mv.

§ 15-6. Oppslag

I kjøretøy uten fører skal det være oppslag om hvordan passasjerene skal forholde seg ved driftsstans.

Ved baner hvor redningsberedskapen medfører at passasjerene må berge seg selv, skal dette bekjentgjøres med skilt på kjøretøy eller stasjoner

§15-7. På- og avstigning

Ved på- og avstigningsplassen skal det være tilstrekkelig hjelpepersonell til å overvåke driften og til å instruere og hjelpe passasjerene, slik at på- og avstigning kan foregå på betryggende måte. Det skal være enkel tilgang til stoppbrytere for publikum og kommunikasjonsmulighet med kjører/vakt.

Kapittel 16. Tilleggskrav til kabelbaner for offentlig personbefordring som er godkjent etter reglene som gjaldt før 03.05.2004

§16-1. Generelle krav

Kabelbaner skal til enhver tid være innrettet slik at de kjørende kan ferdes og stige på og av uten fare.

Kabelbanens trasé skal være ryddet og tilgjengelig i tilfelle av behov for redning fra banen.

Baner med større kjørehastighet enn 5,0 m/s skal avgrenses med gjerde som er tilstrekkelig høyt for å gjøre traseen utilgjengelig for personer og dyr.

Hindringer i traseen skal utløse nødstopp.

§16-2. På- og avstigning

På- og avstigningsplasser med veier til og fra skal være sikret slik at på- og avstigning kan foregå sikkert og lett. Det skal være tydelig merking.

Ved på- og avstigningsplasser skal det utendørs finnes et nødvendig antall stoppinnetninger.

§16-3. Kjøretøy

Kjøretøy skal være slik konstruert at passasjerene ved normal oppførsel ikke kan falle ut

Anlegg med lukkede kjøretøy skal ikke kunne kjøres før dørene er lukket. Om dørene åpnes under kjøring skal nødstopp eller direktestopp utløses.

Vinduene skal bare kunne åpnes slik at det ikke er fare for passasjerene ved passering av faste gjenstander og stasjoner. Vindu skal være laget av splintsikkert materiale. Vindu nær førerplassen skal kunne åpnes.

Dørene skal være utstyrt med en lukkemekanisme slik at uforvarende åpning ikke er mulig.

Åpne kjøretøy skal minst kles til 1,2 m over gulvet ved stående befordring og til 0,35 m over setet ved sittende befordring.

Ubetjente kjøretøy skal ha dører som ikke kan åpnes uforvarende innenfra. I stasjonene skal dørene enten åpnes og lukkes automatisk eller de skal åpnes og lukkes manuelt utenfra.

§16-4. Bremses

Kabelbaner skal normalt være utstyrt med to bremsesystem, slik at det finnes både driftsbremse og sikkerhetsbremse. Bremsesystemene skal være elektrisk og mekanisk uavhengige. I tillegg skal det være mulig å bremse anlegget ved hjelp av hoveddrivverket. Bremsene må gi tilfredsstillende bremsevirkning ved kjøring i begge retninger.

Ved kabelbaner med pendeldrift skal kjøretøy utstyres med skinnebrems som virker direkte på banens skinnegang eller på egen bremseskinne.

Skinnebremsen skal kunne utløses manuelt i anlegg med vognfører.

Utløsningsorganet skal være sikret mot utilsiktet aktivering.

Skinnebremsen skal utløses automatisk ved følgende tilfeller:

-ved brudd i trekktau

-ved svikt i bremsens utløsesystem

-ved 25 % hastighet over høyeste tillatte på kjøretøy.

Utløsning av skinnebremsen skal automatisk utløse nødstop.

En utløst skinnebrems skal ikke kunne resultere i avsporing.

§16-5. Kjørerom

Banen skal ha minst ett kjørerom. Fra kjøreplassen i dette kjørerommet, dvs fra kjørerens normale sittestilling, skal det være fri utsikt til innkjøringssonen. For baner for offentlig persontransport uten fører skal kjører og stasjonsvakt ha fri utsikt til baneplassformene.

Automatisk styrte baner skal også ha mulighet for manuell styring.

Ved manuell styring skal banen ha lydsignal som varsler kjørerens nærhet til stasjonene. Videre skal anlegget ha en dødmannsknapp som må aktiveres innen et vist tidsrom etter at lydsignalet er gitt. Dersom denne ikke aktiveres, skal anlegget stoppe ved nødstop.

Posisjonen for aktivering skal velges slik at anlegget stanser i god tid før kjøretøyet har kommet fram til stasjonene.

§ 16-6. Oppslag

I kjøretøy uten fører, skal det være oppslag om hvordan passasjerene skal forholde seg ved driftsstans.

Kapittel 17. Tilleggskrav til godstauanlegg

§ 17-1. Konstruksjon og dimensjonering

Hvor forskriften her ikke gir detaljerte krav med hensyn til dimensjonering, materialer, arbeidsutførelse o.l., skal anerkjente normer og god praksis følges.

Godstauanlegg skal være konstruert og dimensjonert til å tåle belastning fra tiltenkt lastekapasitet og den maksimale belastning fra vind, snø og is som må påregnes for den aktuelle plassering av godstauanlegget.

§ 17-2. Bremsesystem

Drivverket skal ha driftsbrems og sikkerhetsbrems som virker uavhengig av hverandre, med mindre taubanen er godkjent med en brems.

Stans av drivverket skal utløses automatisk når spenningen synker under den fastsatte grensen for banen eller forsvinner, eller ved overstrøm eller termisk overbelastning.

Ved betjening av sikkerhetsbremsen eller ved aktivering av nødstop skal stans av drivverket utløses.

§ 17-3. Dokumentasjon ved søknad om driftstillatelse

Ved søknad om driftstillatelse for godstautbaner skal følgende dokumentasjon følge med:

- a) Oversiktstegning som viser anleggets vertikaltrasé (profil) med tauføring, stasjoner og master. Det skal benyttes en målestokk ikke mindre enn 1:1000. På tegningen skal angis:
 1. Høyde- og lengdekoordinater for topp av mastefundamenter, driv- og vendeskiver og opplagringspunkter for bære-, trekk- og balansetau,
 2. Nyttelast.
- b) Beregning av bære-, trekk- og balansetau, hellnings- og brytningsvinkler, opplagertrykk i master, pilhøyder og motvektbevegelse. Spesifikasjon av bæretau, trekk- og balansetau med angivelse av: taufabrikat, taudiameter, taukonstruksjon, nominell strekkfasthet av tråder, minimum effektiv bruddlast og masse pr. lengdeenhet. For bæretau som ikke er strammet med motvekt skal E-modul angis.

c) Beregning av sikkerhet mot glidning av trekktau på drivskiven.

d) Stasjoner

1. Sammenstillingstegninger
2. Detaljtegninger av:
 - Kraftoverførende deler mellom drivmaskineri og drivskive
 - Driv-, vende- og ledeskiver
 - Brems
 - Bærende stålkonstruksjoner
 - Fundamentering
 - Forankring av bæretau.
3. Styrkeberegning av de i punkt 2. angitte deler. For roterende aksler skal det foreligge utmattingsberegninger.

e) Strammeanordning

1. Sammenstillingstegning(er) med spesifikasjon av strammetau og tyngde av motvekt for bæretau og trekktau. Hvis det benyttes andre strammeanordninger enn motvekt (f.eks. hydraulisk stramming):
 - Systembeskrivelse og konstruksjonstegninger med spesifikasjoner.

Spesifikasjon av strammetau skal omfatte:

- Taufabrikant, taudiameter, taukonstruksjon, nominell strekkfasthet i tråder og spesifisert minste effektive bruddlast.

2. Konstruksjonstegninger av opphengingsanordninger, bærende stålkonstruksjoner og tauskiver.

3. Styrkeberegninger.

f) Master

1. Konstruksjonstegninger med detaljer av skivebatterier og bæretausko.
2. Fundamenttegninger.
3. Styrkeberegninger.

g) Løpeverk, hengestell, vogn

1. Sammenstillingstegninger av løpeverk, hengestell og vogn med angivelse av hoveddimensjoner og vekter.
2. Konstruksjonstegninger av løpeverk, hengestell og vogn og forbindelse mellom trekktau og hengestell.
3. Styrkeberegning av de i punkt 2. angitte deler.
4. Beregning av vindhastighet som gir ubelastet vogn et utsving på 12° på tvers av banen.

h) Elektrisk utstyr

Prinsipp- og koblingsskjema med spesifikasjoner for det elektriske utstyret.

i) Hydraulisk utstyr

Systemtegninger og spesifikasjoner av hydraulisk utstyr med styrkeberegning.

j) Sikkerhetsstyringsystem

På tegningene skal det angis materialkvaliteter og eventuell ikke-destruktiv prøving av materialet. For sveiste forbindelser skal angis sveisemetode og tilsetningsmaterialer, eventuell varmebehandling etter sveising og omfang av eventuell ikke-destruktiv prøving.

§ 17-4. Kontroll av ståltau

Taubanevirksomheten skal ha rutiner for vedlikehold, kontroll og utskifting av bæretau, trekktau, balansetau og strammetau.

Ståltau skal repareres eller skiftes når tverrsnittsreduksjonen på et hvilket som helst sted på tauet overstiger verdiene i tabellen nedenfor.

	Reduksjon %	Målelengde	Reduksjon %	Målelengde	Reduksjon %	Målelengde	Tillegg
Bæretau							
- lukket	10	180xD	5	30xD			Trådbrudd i profiltråder som ligger ved siden av hverandre skal ha en minsteavstand på 18xD.
- partspiral	20	180xD	10	20xD			Partspiraltau skal i en part ha maksimalt 35% tverrsnittsreduksjon på grunn av trådbrudd over en lengde på 4xD.
spiraltau	10						Alle trådbrudd i yttertråder over hele taulengden skal medregnes.
Trekk- og balansetau	25	500xD	10	40xD	6	6xD	Som over.
Strammetau	8	40xD	4	6xD			Som over.

Del VI. Krav til kabelkraner

Kapittel 18 Driftstillatelse for kabelkran

§ 18-1. Driftstillatelse

Driftstillatelse for kabelkran forutsetter dokumentasjon av vedlikehold og risikoanalyse for montering, drift og demontering. Risikoanalysen skal utarbeides etter anerkjent metode og av kvalifisert personell. Det må videre foreligge bestemmelser som sikrer personell og tredjemann under montering, drift og demontering.

En eventuell godkjenning av kabelkranen fra et annet land kan legges til grunn for driftstillatelsen.

Del VII. Forskjellige bestemmelser

Kapittel 19. Administrative bestemmelser

§ 19-1. Tilsyn og håndhevelse

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

§ 19-2. Klage

Klage over enkeltvedtak truffet av Statens jernbanetilsyn etter forskriften her, avgjøres av Samferdselsdepartementet.

§ 19-3. Underretning til andre myndigheter mv.

Statens jernbanetilsyn skal publisere referanser til nasjonale standarder som gjennomfører harmoniserte europeiske standarder som er offentliggjort i De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Dersom det fastslås at en sikkerhetskomponent eller et delsystem ikke oppfyller kravene i § 4-1 i forskriften her, skal Statens jernbanetilsyn umiddelbart underrette EFTAs overvåkingsorgan om de tiltak som er truffet, og grunngi sin avgjørelse.

Dersom det viser seg at en sikkerhetskomponent som er forsynt med CE-samsvarsmerking ikke er i overensstemmelse med gjeldende bestemmelser, skal Statens jernbanetilsyn treffe de nødvendige tiltak overfor den som har påført sikkerhetskomponenten CE-samsvarsmerkingen og den som har utstedt EF-samsvarserklæringen, jf. § 5-3 i forskriften her, og underrette EFTAs overvåkingsorgan og EØS-statene om dette.

Dersom et delsystem som det foreligger en EF-samsvarserklæring for, ikke er i samsvar med § 6-2 i forskriften her, skal Statens jernbanetilsyn treffe de nødvendige tiltak overfor den som har utstedt erklæringen, jf. § 6-3, og underrette EFTAs overvåkingsorgan og EØS-statene om dette.

Dersom Statens jernbanetilsyn mener at en sikkerhetskomponent, eller et delsystem nevnt i vedlegg I, er utformet eller konstruert med bruk av en nyskapende metode, skal tilsynet treffe nødvendige tiltak for byggingen og/eller ibruktakingen av et anlegg der slike nyskapende komponenter eller delsystemer vil bli brukt. Statens jernbanetilsyn skal umiddelbart underrette EFTAs overvåkingsorgan om dette og oppgi sin begrunnelse.

Samferdselsdepartementet skal underrette EFTAs overvåkingsorgan om hvem som blir utpekt til teknisk kontrollorgan. Samferdselsdepartementet skal underrette EFTAs overvåkingsorgan og øvrige EØS-land om det viser seg at det utpekte tekniske kontrollorgan ikke lenger oppfyller kravene i vedlegg VIII.

§ 19-4. Generelle saksbehandlingsregler

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

§ 19-5. Overgangsbestemmelser

Baner som ved ikrafttredelse av denne forskrift hadde konsesjon og driftstillatelse beholder driftstillatelsen så lenge vilkårene for driftstillatelsen er oppfylt og virksomheten er forsikret og har sikkerhetsstillelse etter denne forskrift § 2-5. Tilsvarende gjelder for kabelbaner med tillatelse til drift gitt av Samferdselsdepartementet.

Spesielle inspeksjoner etter de intervall som gjelder i denne forskriften § 10-12 må være utført senest innen to år fra forskriftens ikrafttredelse.

Kravet til sikkerhetsstyringssystem i § 2-10 og 2-11 må være oppfylt innen ett år fra forskriftens ikrafttredelse.

§ 19-6. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft straks. Fra samme tid oppheves:

FOR 2002-05-03 nr. 446: Forskrift om bygging og drift av taubaner og kabelbaner

FOR 2002-05-03 nr. 453: Forskrift om tekniske krav om taubaneanlegg inkludert kabelbaneanlegg til persontransport

FOR 1995-01-01 nr. 1214: Forskrift om ståltau for taubaner og kabelbaner

FOR 1995-01-01 nr. 216: Forskrift om skitrekk

FOR 1996-01-01 nr. 1474: Forskrift om totausbane

FOR 2002-02-04 nr. 921: Forskrift om skitau

FOR 2002-02-04 nr. 925: Forskrift om stolheis

FOR 2011-12-20 nr. 1424: Forskrift om kabelkran

FOR 2011-12-20 nr. 1460: Forskrift om godstausbane

FOR 2011-12-20 nr. 1494: Forskrift om kabelbane

For 2014-11-24-1459: Forskrift om krav til gjennomføring av magnetinduktiv prøving av ståltau på taubaner og kabelbaner og krav om rapportering

Vedlegg til forskriften del III

Vedlegg I. Delsystemer i et anlegg

For denne forskrifts formål inndeles et anlegg i infrastruktur og delsystemene oppført nedenfor, der driftstekniske krav og vedlikeholdstekniske krav må tas i betraktning i hvert enkelt tilfelle:

1. Tau og tauforbindelser.
2. Drivmaskineri og bremseser.
3. Mekaniske innretninger.
 - 3.1. Taustrammeinnretninger.
 - 3.2. Mekaniske innretninger i stasjonene.
 - 3.3. Mekaniske innretninger i konstruksjonene langs traseen.
4. Vogner.
 - 4.1. Gondoler, stoler og trekkinnretninger.
 - 4.2. Oppheng.
 - 4.3. Løpeverk.
 - 4.4. Forbindelser med tauet.
5. Elektrotekniske innretninger.
 - 5.1. Styrings-, overvåkings- og sikkerhetsinnretninger.
 - 5.2. Kommunikasjons- og informasjonsutstyr.
 - 5.3. Lynavledeanlegg.
6. Redningsutstyr.
 - 6.1. Fast redningsutstyr.
 - 6.2. Mobilt redningsutstyr.

Vedlegg II. Grunnleggende krav

1. Formål

Dette vedlegg angir de grunnleggende krav, herunder vedlikeholdstekniske krav og driftstekniske krav, som får anvendelse på konstruksjon, bygging og ibruktaking av anlegg nevnt i § 1-1 i denne forskrift.

2. Generelle krav

2.1. Sikkerhet for personer

Sikkerhet for brukere, arbeidstakere og tredjemann er et avgjørende krav ved konstruksjon, bygging og drift av anlegg.

2.2. Sikkerhetsprinsipper

Alle anlegg må konstrueres, bygges, drives og vedlikeholdes i samsvar med følgende prinsipper, som skal anvendes i den angitte rekkefølgen

-eliminere, eller dersom dette ikke er mulig, redusere risikoer ved konstruksjonsmessige og byggemessige forholdsregler,

- bestemme og iverksette alle nødvendige tiltak som beskyttelse mot risikoer som ikke kan elimineres ved konstruksjonsmessige og byggemessige forholdsregler,

- bestemme og kunngjøre de forholdsregler som skal treffes for å unngå de risikoer som det ikke har vært mulig å eliminere fullstendig ved hjelp av bestemmelsene og tiltakene nevnt i første og andre strekpunkt.

2.3. Vurdering av ytre faktorer

Anleggene må være slik konstruert og bygd at det er mulig å drive dem sikkert, i det det tas hensyn til anleggstypen, terrenget og miljøet der de ligger, atmosfæriske og meteorologiske forhold, samt eventuelle konstruksjoner og hindringer som befinner seg i luften eller på bakken i nærheten

2.4. Dimensjoner

Anlegget, delsystemene og alle sikkerhetskomponenter må være dimensjonert, konstruert og bygd for å motstå med en tilstrekkelig grad av sikkerhet alle belastninger under alle forutsigbare forhold, også de som forekommer når anlegget ikke er i drift, og under hensyn særlig til ytre påvirkning, dynamiske effekter og tretthetsfenomener, samtidig som god teknisk praksis overholdes, særlig med hensyn til valg av materialer.

2.5. Montering

2.5.1.

Anlegget, delsystemene og alle sikkerhetskomponenter må være slik konstruert og utført at de kan monteres og settes opp på en trygg måte.

2.5.2.

Sikkerhetskomponentene må være slik utformet at monteringsfeil er umulig, enten ved konstruksjon eller ved hjelp av hensiktsmessig merking på selve komponentene.

2.6. Anleggets sikkerhet

2.6.1.

Sikkerhetskomponentene må være utformet og laget og kunne brukes på en slik måte at det i hvert tilfelle sikres at deres egen driftssikkerhet og/eller anleggets sikkerhet er ivaretatt, som nevnt i kravet til sikkerhetsanalyse i vedlegg III, slik at feil er høyst usannsynlig, og med en tilfredsstillende sikkerhetsmargin.

2.6.2.

Anlegget må være konstruert og bygd på en slik måte at når det er i drift, vil enhver feil i en komponent som kan påvirke sikkerheten, også indirekte, i god tid bli møtt med et hensiktsmessig tiltak.

2.6.3.

Beskyttelsestiltakene nevnt i nr. 2.6.1 og 2.6.2 må anvendes i hele tidsrommet mellom to planlagte inspeksjoner av den aktuelle komponenten. Tidsrommet mellom planlagte inspeksjoner av sikkerhetskomponentene må være tydelig angitt i bruksanvisningen.

2.6.4.

Sikkerhetskomponenter som er integrert som reservedeler i et anlegg, må tilfredsstillende de grunnleggende kravene i denne forskrift og vilkårene for god interaksjon med andre deler av anlegget.

2.6.5.

Det må treffes tiltak for å sikre at virkningene av en brann i anlegget ikke innebærer en fare for sikkerheten til personer som transporteres, og arbeidstakere.

2.6.6.

Det må treffes særlige tiltak for å beskytte anlegg og personer mot virkninger av lynnedslag.

2.7. Sikkerhetsinnretninger

2.7.1.

Enhver mangel i anlegget som vil kunne føre til feil som setter sikkerheten i fare, må, når det er mulig, oppdages, meldes og behandles av en sikkerhetsinnretning. Det samme gjelder for enhver normalt forutsigbar ytre hendelse som vil kunne sette sikkerheten i fare.

2.7.2.

Det må være mulig å stanse anlegget manuelt til enhver tid.

2.7.3.

Etter at anlegget er stanset av en sikkerhetsinnretning, må det ikke være mulig å starte det igjen med mindre det er truffet hensiktsmessige tiltak.

2.8. Vedlikeholdstekniske krav

Anlegget må være slik konstruert og bygd at det er mulig å foreta så vel planlagte som ikke-planlagte vedlikehold og reparasjoner på en trygg måte.

2.9. Miljøbelastninger

Anlegget må være slik konstruert og bygd at enhver belastning eller plage inne i eller utenfor anlegget som skyldes skadelige gasser, støv eller vibrasjoner, ikke overstiger de fastsatte grenseverdiene.

3. Krav til infrastruktur

3.1 Trasé, hastighet, avstand mellom vogner

3.1.1

Anlegget skal være slik konstruert at det kan drives sikkert og uten at det oppstår forstyrrelser eller fare, under hensyn til forhold i terrenget og til miljøet der anlegget ligger, atmosfæriske og meteorologiske forhold, eventuelle konstruksjoner og hindringer som befinner seg på bakken eller i luften i nærheten. Dette gjelder for alle drifts- og vedlikeholdsforhold, og ved redning av personer.

3.1.2.

Det må sikres tilstrekkelig avstand horisontalt og vertikalt mellom vogner, trekkinnretninger, kjørebane, tau osv., og eventuelle konstruksjoner og hindringer som befinner seg på bakken eller i luften i nærheten, under hensyn til tauenes og vognenes eller trekkinnretningenes bevegelse loddrett, i lengderetningen og sideveis under de minst gunstige forutsigbare driftsforhold.

3.1.3.

Ved fastsettelse av den største avstand mellom vognene og bakken må det tas hensyn til anleggets art, vogntypen samt redningsmetoder. Når det gjelder åpne vogner, må det også tas hensyn til risikoen for fall, samt de psykologiske aspektene knyttet til avstanden mellom vognene og bakken.

3.1.4.

Den høyeste hastigheten for vognene eller trekkinnretningene, den minste avstanden mellom dem, og deres akselerasjons- og bremseegenskaper må velges slik at personsikkerhet og anleggets driftssikkerhet ivaretas.

3.2. Stasjoner og konstruksjoner langs traseen

3.2.1.

Stasjoner og konstruksjoner langs traseen må være slik konstruert, bygd og utstyrt at de er stabile. De skal gi sikker framføring av tau, vogner og trekkinnretninger, og skal kunne vedlikeholdes på en sikker måte, under alle driftsforhold.

3.2.2.

Anleggets påstignings- og avstigningsområder må være slik utformet at de garanterer sikker trafikk med vogner, trekkinnretninger og personer. Særlig må vognenes og trekkinnretningenes bevegelse i stasjonene kunne foregå uten risiko for personer, under hensyn til disse eventuelle aktive medvirkning til bevegelsene.

4. Krav til tau, drivmaskineri og bremsesystemer og til mekaniske og elektriske innretninger

4.1. Tau og tauopplagring

4.1.1.

Med hensyn til tau må alle tiltak treffes i samsvar med god teknisk praksis for å:

- unngå brudd på tau og deres fester eller skjøter,
- sikre at de arbeider innenfor grensebelastningsverdiene,
- sikre tilstrekkelig opplagringssikkerhet og forhindre en avsporing,
- muliggjøre overvåking av tauene.

4.1.2.

Dersom ikke enhver risiko for tauavsporing kan hindres, må det treffes tiltak for å sikre at tauene kan fanges opp og anlegget stanses uten risiko for personer i tilfelle av en avsporing.

4.2. Mekaniske innretninger

4.2.1. Drivmaskineri

Drivmaskineriet til et anlegg må ha ytelse og kapasitet, tilpasset de forskjellige driftsforhold og -måter.

4.2.2. Nøddriftsmaskineri

Anlegget må ha et nøddriftsmaskineri med en energikilde som er uavhengig av hoveddriftsmaskineriets. Det er likevel ikke nødvendig med et nøddriftsmaskineri dersom sikkerhetsanalysen viser at personer kan forlate vognene, og særlig trekkinnretningene, enkelt, raskt og sikkert selv om det ikke finnes et nøddriftssystem.

4.2.3. Bremsesystem

4.2.3.1.

I et nødtilfelle under drift må det være mulig å stanse anlegget og/eller vognene til enhver tid, under de ugunstigste forholdene med hensyn til tillatt last og friksjonsvilkår på drivskiven. Stopplengden må være så kort som anleggets sikkerhet krever.

4.2.3.2.

Retardasjonsverdiene må ligge innenfor hensiktsmessige grenser, slik at personsikkerheten er ivaretatt, og slik at det sikres at vognene, tauene og de øvrige delene av anlegget fungerer tilfredsstillende.

4.2.3.3.

Alle anlegg må ha to eller flere bremsesystemer, hvert av dem må være i stand til å stanse anlegget, og må være slik samordnet at de automatisk erstatter det aktive systemet når dets effekt blir utilstrekkelig. Trekktauets siste bremsesystem må virke direkte på drivskiven. Disse bestemmelsene får ikke anvendelse på skitrek.

4.2.3.4.

Anlegget må være utstyrt med en effektiv stopp- og holdemekanisme som sikkerhet mot at anlegget startes utilsiktet.

4.3. Betjeningsinnretninger

Betjeningsinnretningene må være slik utformet og laget at de er sikre og pålitelige, at de tåler normal driftsbelastning og ytre faktorer som fuktighet, ekstreme temperaturer eller elektromagnetisk forstyrrelse, og at de ikke forårsaker farlige situasjoner, selv i tilfelle av feilbetjening.

4.4. Kommunikasjonsinnretninger

Driftspersonalet må ved hjelp av egnede innretninger kunne kommunisere med hverandre til enhver tid og informere brukerne i nødstilfeller.

5. Vogner og trekkinnretninger

5.1.

Vogner og/eller trekkinnretninger må være slik utformet og utstyrt at ingen person kan falle ut eller utsettes for andre farer under forutsigbare driftsforhold.

5.2.

Vognenes og trekkinnretningenes fester må være dimensjonert og konstruert slik at de, også under de ugunstigste forhold, ikke:

-skader tauet, eller

- glir, unntatt når glidebevegelsen ikke har noen vesentlig innvirkning på vognens, trekkinnretningens eller anleggets sikkerhet.

5.3.

Dører (i vogner og gondoler) må være slik konstruert og utformet at de kan lukkes og stenges. Gulv og vegger må være slik konstruert og utformet at de under alle omstendigheter tåler det trykk og de belastninger de utsettes for av brukerne.

5.4.

Dersom det av driftssikkerhetsmessige årsaker er nødvendig med en vognfører, må vognen være slik utstyrt at vedkommende kan utføre sine oppgaver.

5.5.

Vogner og/eller trekkinnretninger og særlig deres oppheng må være slik konstruert og utstyrt at sikkerheten for arbeidstakere er ivaretatt når de utfører arbeid i samsvar med aktuelle regler og instruksjoner.

5.6.

For vogner utstyrt med utløsbare klemmer må alle tiltak treffes for å hindre avgang foren vogn som er feilaktig tilkoblet tauet, og for ved ankomst av en vogn å forhindre at vognen faller av i de tilfeller der klammene ikke er frakoblet.

5.7.

Kabelbanevogner og, i den grad anleggstypen tillater det, vogner på totaus svevebaner, må være utstyrt med en automatisk bremseinnretning som virker på kjørebanen eller bæretauet, når mulighet for brudd på trekktauet ikke med rimelighet kan utelukkes.

5.8.

Dersom enhver risiko for vognavsporing ikke kan elimineres ved andre tiltak, må vognen være utstyrt med avsporsvern som gjør det mulig å stanse vognen uten risiko for personer.

6. Utstyr for brukerne

Atkomst til påstigningsområder og utgang fra avstigningsområder, samt brukernes påstigning og avstigning må være innrettet med tanke på vognenes bevegelse og stans på en slik måte at personsikkerheten ivaretas, særlig i områder der det er risiko for fall.

Det må være mulig for barn og personer med nedsatt bevegelsesevne å bruke anlegget trygt dersom anlegget er konstruert for transport av slike personer.

7. Driftstekniske krav

7.1. Sikkerhet

7.1.1.

Alle tekniske forholdsregler og tiltak må treffes for å sikre at anlegget brukes i samsvar med sitt formål etter sin tekniske spesifikasjon og de fastsatte driftsvilkårene og at instruksene for sikker drift og vedlikehold kan overholdes. Bruksanvisningen og de tilhørende anvisningene skal være utarbeidet på norsk.

7.1.2.

De personer som har ansvar for å drive anlegget, må ha til rådighet tilstrekkelige materielle ressurser og være kvalifisert til å utføre den aktuelle oppgaven.

7.2. Sikkerhet i tilfelle driftsforstyrrelser på anlegget

Alle tekniske forholdsregler og tiltak må treffes for å sikre at brukerne, i tilfelle driftsforstyrrelser på anlegget, kan bringes i sikkerhet innen en fastsatt tid tilpasset anleggstypen og omgivelsene, dersom anlegget stanses og ikke kan startes igjen raskt.

7.3. Andre særlige bestemmelser som gjelder sikkerhet

7.3.1. Betjenings- og arbeidsplasser

Bevegelige deler som normalt er tilgjengelige på stasjonene, må være slik konstruert, utformet og innbygd at de utelukker risiko eller, når det likevel foreligger risiko, skal slike deler være utstyrt med verneinnretninger som hindrer kontakt med anleggsdeler som kan forårsake ulykker. Innretningene må være av en type som ikke enkelt kan fjernes eller settes ut av funksjon.

7.3.2. Risiko for fall

Arbeidsplasser og arbeidsområder, også slike som brukes leilighetsvis, og atkomsten til dem må være slik utformet og innrettet at de hindrer personer som må arbeide eller ferdes der, fra å falle. Dersom dette ikke er tilstrekkelig, må de også være utstyrt med festepunkter for personlig verneutstyr for å hindre fall.

Vedlegg III. Sikkerhetsanalyse

Sikkerhetsanalysen som kreves for hvert taubaneanlegg som omfattes av denne forskrift, må ta hensyn til hver planlagte driftsform. Analysen må være utarbeidet etter en anerkjent eller fastsatt metode og ta hensyn til god teknisk praksis og kompleksiteten ved det aktuelle anlegget. Den har også som mål å sikre at utformingen og konfigurasjonen av anlegget tar hensyn til de stedlige omgivelsene og de verst tenkelige situasjonene for å sikre tilfredsstillende sikkerhetsforhold.

Analysen må også omfatte sikkerhetsinnretningene og deres virkning på anlegget og tilhørende delsystemer som de setter i gang, slik at:

-de er i stand til å reagere på en første driftsstans eller svikt som oppdages, slik at de enten forblir i en tilstand som garanterer sikkerhet, i en lavere driftstilstand eller i en funksjonssikker tilstand (sikkerhetsstopp), eller

- de er overflødige og er under overvåking, eller

- de er slik at sannsynligheten for svikt kan evalueres og at de har en standard tilsvarende den som oppnås ved sikkerhetsinnretninger som oppfyller kriteriene i første og annet strekpunkt.

Sikkerhetsanalysen skal brukes til å utarbeide en oversikt over risikoer og farlige situasjoner og til å fastsette listen med sikkerhetskomponenter i § 4-2 i forskriften her. Resultatet av sikkerhetsanalysen må oppsummeres i en sikkerhetsrapport.

Vedlegg IV. Sikkerhetskomponenter: EF-samsvarserklæring

Dette vedlegg får anvendelse på sikkerhetskomponenter jf. § 1-4 bokstav f i denne forskrift for å sikre at de oppfyller de grunnleggende kravene som angår dem nevnt i § 4-1 og definert i vedlegg II.

EF-samsvarserklæringen og den medfølgende dokumentasjonen må være datert og underskrevet. Den må være utarbeidet på de(t) samme språk som bruksanvisningen nevnt i vedlegg II nr. 7.1.1.

Erklæringen må inneholde følgende opplysninger:

-henvisninger til direktiv 2000/9/EF og forskriften her,

- navn, firma og fullstendig adresse til produsenten, eller dennes representant etablert i EØS-området. En representant må også oppgi produsentens navn, firma og fullstendige adresse,

- beskrivelse av komponenten (merke, type osv.),

- angivelse av hvilken fremgangsmåte som er benyttet for samsvarserklæringen etter forskriften her,

- alle relevante bestemmelser som komponenten må oppfylle, og særlig bruksvilkårene, navn og adresse til eventuelt teknisk kontrollorgan som medvirker i fremgangsmåten som er benyttet for samsvar, og dato for EF-kontrollsertifikat med eventuelle detaljer om sertifikatets gyldighetstid og -vilkår,

-eventuelt henvisning til gjeldende harmoniserte standarder som har tjent som referanse,

-angivelse av personen som har fullmakt til å undertegne på vegne av produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området.

Vedlegg V. Sikkerhetskomponenter: Samsvarsvurdering

1. Virkeområde

Dette vedlegg får anvendelse på sikkerhetskomponenter med sikte på å kontrollere samsvar med de grunnleggende krav som er nevnt i § 4-1 i denne forskrift og definert i vedlegg II. Samsvarsvurderingen omfatter den vurdering som ett eller flere tekniske kontrollorgan gjør av om en komponent i seg selv oppfyller, isolert sett, de tekniske spesifikasjoner som er fastsatt for den.

2. Prosedyrenes innhold

Vurderingsprosedyrene som iverksettes av de tekniske kontrollorganene på både konstruksjons- og produksjonsstadiet, er basert på modulene bestemt i beslutning 93/465/EØF etter de metoder som er angitt i nedenstående tabell. Løsningene angitt i tabellen betraktes som likeverdige og kan brukes etter produsentens valg.

Vurdering av sikkerhetskomponenters samsvar

Konstruksjon

1. EF-typeprøving
Modul B

2. Full kvalitetssikring
Modul H

3. Enhetsverifisering
Modul G

Produksjon

1. a) Kvalitetssikring av produksjonen
Modul D

1. b) Produktverifisering
Modul F

2. Full kvalitetssikring
Modul H

3. Enhetsverifisering
Modul G

Modulene må anvendes under hensyn til de særlige tilleggsvilkårene fastsatt i hver modul.

Modul B: EF-typeprøving

1.

Denne modulen beskriver den delen av prosedyren der et teknisk kontrollorgan fastslår og attesterer at et eksemplar som er representativt for den planlagte produksjon, oppfyller bestemmelsene i denne forskrift.

2.

Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal sende søknad om EF-typeprøving til et teknisk kontrollorgan etter eget valg.

Søknaden skal omfatte:

- produsentens navn og adresse, samt representantens navn og adresse dersom denne har sendt inn søknaden,
- en skriftlig erklæring om at samme søknad ikke er sendt til et annet teknisk kontrollorgan,
- den tekniske dokumentasjonen beskrevet i nr. 3.

Søkeren skal stille til rådighet for det tekniske kontrollorganet et eksemplar, heretter kalt «type», som er representativt for den aktuelle produksjonen. Det tekniske kontrollorganet kan be om ytterligere eksemplarer dersom prøvingsprogrammet krever det.

3.

Den tekniske dokumentasjonen må gjøre det mulig å vurdere om komponenten er i samsvar med kravene i denne forskrift. Den skal, så langt det er nødvendig for vurderingen, omfatte komponentens utforming, produksjon og virkemåte.

Dokumentasjonen må inneholde, i den grad det er relevant for vurderingen:

- en generell typebeskrivelse,
- konstruksjons- og produksjonstegninger og oversikter over komponenter, delenheter, kretser osv.,
- beskrivelser og forklaringer som er nødvendige for å forstå nevnte tegninger og oversikter og komponentens virkemåte,
- listen over de europeiske spesifikasjonene nevnt i § 1-4 bokstav j i denne forskrift, som er anvendt helt eller delvis, og beskrivelser av løsningene som er valgt for å oppfylle de grunnleggende kravene når det ikke finnes europeiske spesifikasjoner nevnt i § 1-4 bokstav j i denne forskrift,
- resultatene fra konstruksjonsberegninger som er gjort, undersøkelser som er foretatt, osv.,
- prøvingsrapporter.

Den må også angi komponentens bruksområde.

4. Det tekniske kontrollorganet:

4.1.

må undersøke den tekniske dokumentasjonen, kontrollere at typen er produsert i samsvar med den tekniske dokumentasjonen og identifisere både de komponenter som er utformet i samsvar med de relevante bestemmelsene i de europeiske spesifikasjonene nevnt i § 1-4 bokstav j i denne forskrift, og de som er utformet uten at de relevante bestemmelsene i de europeiske spesifikasjonene er blitt anvendt,

4.2.1.

må foreta eller få foretatt de hensiktsmessige undersøkelser og prøvinger som er nødvendige for å kontrollere om løsningene produsenten har valgt, oppfyller de grunnleggende kravene i denne forskrift i de tilfeller de europeiske spesifikasjonene nevnt i § 1-4 bokstav g i denne forskrift ikke er blitt anvendt,

4.3.

må foreta eller få foretatt de hensiktsmessige undersøkelser og nødvendige prøvinger for å kontrollere om de aktuelle europeiske spesifikasjonene virkelig er anvendt når produsenten har valgt å anvende dem,

4.4.

må avtale med søkeren hvor de nødvendige undersøkelser og prøvinger skal foretas.

5.

Når typen tilfredsstillende bestemmelsene i denne forskrift, skal det tekniske kontrollorganet utstede et EF-typeprøvingssertifikat til søkeren. Sertifikatet skal inneholde produsentens navn og adresse, konklusjonene fra undersøkelsen, vilkårene for og varigheten av sertifikatets gyldighet, og de data som er nødvendig for å bestemme den godkjente type.

En liste over de relevante delene i den tekniske dokumentasjonen skal vedlegges sertifikatet, og det tekniske kontrollorganet skal oppbevare en kopi av den. Dersom det tekniske kontrollorganet nekter å utstede et EF-typeprøvingssertifikat til produsenten, skal det gi en detaljert begrunnelse for avslaget. Det skal fastsettes bestemmelser om klagebehandling.

6.

Søkeren skal informere det tekniske kontrollorganet som har den tekniske dokumentasjonen som gjelder EF-typeprøvingssertifikatet, om alle endringer av den godkjente komponenten. Det kreves ny godkjenning av komponenten når disse endringene kan berøre komponentens samsvar med de grunnleggende krav eller de fastsatte bruksvilkårene for den. Denne nye godkjenningen skal gis i form av et tillegg til det opprinnelige EF-typeprøvingssertifikatet.

7.

Hvert teknisk kontrollorgan skal oversende de andre tekniske kontrollorganer de relevante opplysninger om utstedte og tilbakekalte EF-typeprøvingssertifikater og tillegg.

8.

De andre tekniske kontrollorganer kan få kopi av EF-typeprøvingssertifikatene og/eller tilleggene til dem. Vedleggene til sertifikatene skal stilles til rådighet for de andre tekniske kontrollorganer.

9.

Produsenten eller dennes representant skal oppbevare en kopi av EF-typeprøvingssertifikatene og tilleggene til dem sammen med den tekniske dokumentasjonen i minst 30 år regnet fra siste produksjonsdag for komponenten.

Dersom verken produsenten eller dennes representant er etablert i EØS-området, skal plikten til å ha den tekniske dokumentasjonen tilgjengelig påhvile den person som markedsfører komponenten i EØS-området.

Modul

D: Kvalitetssikring av produksjonen

1.

Denne modulen beskriver prosedyren der produsenten som tilfredsstillende forpliktelser fastsatt i nr. 2, forsikrer og erklærer at vedkommende komponenter er i samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet og oppfyller kravene i denne forskrift. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal påføre hver komponent CE-merkingen og utarbeide en skriftlig samsvarserklæring. CE-merkingen skal ledsages av identifikasjonsnummeret til det tekniske kontrollorganet som er ansvarlig for tilsynet nevnt i nr. 4.

2.

Produsenten skal anvende et godkjent kvalitetssystem for produksjonen, foreta inspeksjon og prøving av ferdige komponenter som fastsatt i nr. 3, og skal være underlagt tilsynet nevnt i nr. 4.

3. Kvalitetssystem

3.1.

Produsenten skal sende inn søknad om vurdering av sitt kvalitetssystem for vedkommende komponenter til et teknisk kontrollorgan etter eget valg.

Søknaden skal omfatte:

- alle opplysninger som er relevante for den planlagte komponentkategori,
- dokumentasjonen som gjelder kvalitetssystemet,
- eventuelt den tekniske dokumentasjon for den godkjente typen og en kopi av EF-typeprøvingssertifikatet.

3.2.

Kvalitetssystemet skal sikre at komponentene er i samsvar med typen som er beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet og med kravene i denne forskrift.

Alle faktorer, krav og bestemmelser som produsenten har benyttet, skal være dokumentert på en systematisk og ordnet måte i form av skriftlige retningslinjer, prosedyrer og instruksjoner. Denne dokumentasjonen av kvalitetssystemet skal sikre en ensartet fortolkning av kvalitetsprogrammer, -planer, -håndbøker og -registre.

Den skal særlig omfatte en hensiktsmessig beskrivelse av

- kvalitetsmålsettingene, organisasjonsplanen, ledernes ansvar og myndighet med hensyn til komponentkvalitet,
- produksjonsprosessene, teknikkene for kvalitetskontroll og kvalitetssikring og andre systematiske tiltak som vil bli anvendt,
- undersøkelsene og prøvingene som vil bli foretatt før, under og etter produksjonen, med angivelse av hvor ofte de vil finne sted,
- kvalitetsregistrene, som inspeksjonsrapporter, prøvingsdata og kalibreringsdata, rapporter om vedkommende personells kvalifikasjoner osv.,
- mulighetene for å overvåke at den påkrevde komponentkvalitet blir oppnådd, og at kvalitetssystemet fungerer effektivt.

3.3.

Det tekniske kontrollorganet skal vurdere kvalitetssystemet for å avgjøre om det tilfredsstillende kravene nevnt i nr. 3.2. Det skal forutsette at kvalitetssystemer som anvender de relevante harmoniserte standarder, er i samsvar med disse kravene.

Revisjonsgruppen skal ha minst ett medlem med erfaring i å vurdere den aktuelle komponentteknologi. Vurderingsprosedyren skal omfatte en inspeksjon av produsentens anlegg.

Produsenten skal underrettes om avgjørelsen. Underretningen skal inneholde konklusjonene av undersøkelsen og en begrunnelse for avgjørelsen.

3.4

Produsenten skal påta seg å oppfylle forpliktelsene som følger av kvalitetssystemet slik det er godkjent, og å opprettholde det slik at det fortsatt fungerer hensiktsmessig og effektivt.

Produsenten eller dennes representant skal holde det tekniske kontrollorganet som godkjente kvalitetssystemet, underrettet om enhver planlagt endring i kvalitetssystemet.

Det tekniske kontrollorganet skal vurdere de foreslåtte endringer og avgjøre om det endrede kvalitetssystemet fortsatt vil tilfredsstillende kravene nevnt i nr. 3.2, eller om en ny vurdering er nødvendig.

Organet skal underrette produsenten om sin avgjørelse. Underretningen skal inneholde resultatene av undersøkelsen og en begrunnelse for avgjørelsen.

4.

Tilsyn på det tekniske kontrollorganets ansvar

4.1

Formålet med tilsynet er å sikre at produsenten korrekt oppfylder forpliktelsene som følger av det godkjente kvalitetssystemet.

4.2

Produsenten skal for inspeksjonsformål gi det tekniske kontrollorganet adgang til produksjons-, inspeksjons-, prøvings- og lagringssteder og gi det alle nødvendige opplysninger, særlig:

-dokumentasjon av kvalitetssystemet,

-kvalitetsregistrene, som inspeksjonsrapporter, prøvingsdata og kalibreringsdata, rapporter om vedkommende personells kvalifikasjoner osv.

4.3.

Det tekniske kontrollorganet skal med jevne mellomrom foreta revisjoner for å forsikre seg om at produsenten opprettholder og anvender kvalitetssystemet, og det skal gi produsenten en revisjonsrapport.

4.4.

Det tekniske kontrollorganet kan dessuten foreta uanmeldte besøk hos produsenten. Under slike besøk kan organet om nødvendig foreta eller få foretatt prøvinger for å kontrollere at kvalitetssystemet fungerer tilfredsstillende. Det skal gi produsenten en rapport om besøket, og en prøvingsrapport dersom det er blitt foretatt en prøving.

5.

Produsenten skal i minst 30 år regnet fra siste produksjonsdag for komponenten ha til rådighet for de nasjonale myndigheter:

-dokumentasjonen nevnt i nr. 3.1 annet ledd annet strekpunkt,

- endringene nevnt i nr. 3.4 annet ledd,

-avgjørelsene og rapportene fra det tekniske kontrollorganet nevnt i nr. 3.4, 4.3 og 4.4.

6.

Hvert teknisk kontrollorgan skal oversende de andre tekniske kontrollorganene relevante opplysninger i forbindelse med utstedte og tilbakekalte godkjenninger av kvalitetssystemer.

Modul F: Produktverifisering

1.

Denne modulen beskriver den prosedyren der produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området forsikrer og erklærer at komponentene omfattet av bestemmelsene i nr. 3 er i samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet og tilfredsstillende kravene i denne forskrift.

2.

Produsenten skal treffe alle nødvendige tiltak for at produksjonsprosessen sikrer komponentenes samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet og med kravene i denne forskrift. Produsenten eller dennes representant skal påføre hver komponent CE-merkingen og utarbeide en skriftlig samsvarserklæring.

3.

Det tekniske kontrollorganet skal foreta de nødvendige undersøkelser og prøvinger for å kontrollere at komponentene er i samsvar med kravene i denne forskrift, enten ved å undersøke og prøve hver enkelt komponent som fastsatt i nr. 4, eller ved å undersøke og prøve komponentene på statistisk grunnlag som fastsatt i nr. 5, etter produsentens valg.

Produsenten eller dennes representant skal oppbevare en kopi av samsvarserklæringen i minst 30 år regnet fra den siste produksjonsdagen for komponenten.

4.

Verifisering ved undersøkelse og prøving av hver enkelt komponent

4.1

Alle komponenter skal undersøkes enkeltvis, og nødvendige prøvinger fastsatt i den eller de relevante europeiske spesifikasjoner nevnt i § 1-4 bokstav j, eller tilsvarende prøvinger, skal foretas for å verifisere at de er i samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet og med kravene i denne forskrift.

4.2.

Det tekniske kontrollorganet skal påføre eller få påført sitt identifikasjonssymbol på hver godkjente komponent og skal utarbeide et skriftlig samsvarssertifikat i forbindelse med prøvingene som er foretatt.

4.3

Produsenten eller dennes representant skal på anmodning kunne forevise samsvarssertifikatene utstedt av det meldte organ.

5. Statistisk verifisering

5.1

Produsenten skal framlegge sine komponenter i form av ensartede partier, og skal treffe alle nødvendige tiltak så produksjonsprosessen sikrer at alle produserte partier blir ensartet.

5.2.

Alle komponenter skal være tilgjengelige for verifisering i form av ensartede partier. Det skal tas en stikkprøve fra hvert parti. Komponentene i stikkprøven skal undersøkes enkeltvis, og hensiktsmessige prøvinger som fastsatt i den eller de relevante europeiske spesifikasjonene nevnt i § 1-4 bokstav j i denne forskrift, eller tilsvarende prøvinger, skal foretas for å sikre at de er i samsvar med kravene i denne forskrift og for å avgjøre om partiet skal godkjennes eller avvises.

5.3.

I den statistiske prosedyren skal følgende elementer benyttes:

- en statistisk metode,
- en plan for stikkprøvetaking med dens driftsdata.

5.4.

Når det gjelder godkjente partier, skal det tekniske kontrollorganet påføre eller få påført sitt identifikasjonsnummer på hver komponent, og utarbeide et skriftlig samsvarssertifikat i forbindelse med prøvingene som er foretatt. Alle komponentene i partiet kan markedsføres, bortsett fra de komponenter i stikkprøven som ble funnet ikke å være i samsvar.

Dersom et parti blir avvist, skal det tekniske kontrollorganet eller vedkommende myndighet treffe passende tiltak for å hindre at partiet blir markedsført. Dersom avvising av partier forekommer ofte, kan det tekniske kontrollorganet innstille den statistiske verifiseringen inntil videre.

Produsenten kan på det tekniske kontrollorganets ansvar påføre organets identifikasjonsnummer under produksjonsprosessen.

5.5.

Produsenten eller dennes representant skal på anmodning kunne forevise samsvarssertifikatene utstedt av det tekniske kontrollorganet.

Modul G: Enhetsverifisering

1.

Denne modulen beskriver den prosedyren der produsenten sikrer og erklærer at den aktuelle komponenten som har fått utstedt sertifikatet nevnt i nr. 2, er i samsvar med kravene i denne forskrift. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal påføre komponenten CE-merkingen og utarbeide en samsvarserklæring.

2.

Det meldte organ skal undersøke komponenten og foreta de nødvendige prøvinger fastsatt i den eller de relevante europeiske spesifikasjoner nevnt i § 1-4 bokstav j i denne forskrift, eller tilsvarende prøver, for å sikre at komponenten er i samsvar med de relevante krav i denne forskrift.

Det tekniske kontrollorganet skal påføre eller få påført sitt identifikasjonsnummer på den godkjente komponenten og skal utarbeide et samsvarssertifikat i forbindelse med prøvingene som er foretatt.

3.

Formålet med den tekniske dokumentasjonen er å gjøre det mulig å vurdere om komponenten er i samsvar med kravene i denne forskrift, samt å forstå komponentens konstruksjon, produksjon og virkemåte.

Dokumentasjonen skal inneholde, i den utstrekning det er relevant for vurderingen:

- en generell typebeskrivelse,

-konstruksjons- og produksjonstegninger og oversikter over komponenter, delenheter, kretser osv.,

-beskrivelser og forklaringer som er nødvendige for å forstå nevnte tegninger og oversikter og komponentens virkemåte,

-en liste over de europeiske spesifikasjonene nevnt i § 1-4 bokstav j i denne forskriften, som er anvendt helt eller delvis, og beskrivelser av løsningene som er valgt for å oppfylle de grunnleggende kravene i denne forskrift når de europeiske spesifikasjoner nevnt i § 1-4 bokstav g ikke er anvendt.

-resultatene fra konstruksjonsberegninger som er foretatt, undersøkelser som er gjort, osv.,

- prøvingsrapporter,

- komponentenes bruksområde.

Modul H: Full kvalitetssikring

1.

Denne modulen beskriver den prosedyren der produsenten som oppfyller forpliktelsene i nr. 2, forsikrer og erklærer at de aktuelle komponenter tilfredsstiller de relevante kravene i denne forskrift. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal påføre hver komponent CE-merkingen og utarbeide en skriftlig samsvarserklæring. CE-merkingen skal ledsages av identifikasjonssymbolet til det tekniske kontrollorganet som er ansvarlig for tilsynet nevnt i nr. 4.

2.

Produsenten skal anvende et godkjent kvalitetssystem for konstruksjon, produksjon, sluttkontroll av komponenter og prøving som fastsatt i nr. 3, og skal være underlagt tilsyn som fastsatt i nr. 4.

3. Kvalitetssystem

3.1.

Produsenten skal sende inn søknad om vurdering av sitt kvalitetssystem til et teknisk kontrollorgan.

Søknaden skal omfatte:

-alle relevante opplysninger med hensyn til den planlagte komponentkategori,

-dokumentasjon av kvalitetssystemet.

3.2.

Kvalitetssystemet skal sikre at komponentene er i samsvar med de relevante kravene i denne forskrift.

Alle faktorer, krav og bestemmelser som produsenten har tatt hensyn til, skal være dokumentert på en systematisk og ordnet måte i form av skriftlige retningslinjer, prosedyrer og instruksjoner. Denne dokumentasjonen av kvalitetssystemet skal sikre en ensartet fortolkning av kvalitetsretningslinjer og -prosedyrer som kvalitetsprogrammer, -planer, -håndbøker og -registre.

Den skal særlig omfatte en god beskrivelse av:

-kvalitetsmålsettingene, organisasjonsplanen, ledernes ansvar og myndighet med hensyn til konstruksjons- og komponentkvalitet,

-de tekniske spesifikasjoner for konstruksjon, herunder de europeiske spesifikasjonene nevnt i § 1-4 bokstav j i denne forskrift, som vil bli anvendt, samt de virkemidler som vil bli benyttet for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende krav i denne forskrift som gjelder for komponentene når de europeiske spesifikasjonene ikke anvendes i sin helhet,

- teknikkene for kontroll og verifisering av konstruksjon, prosesser og systematiske tiltak som vil bli anvendt under utformingen av komponentene når det gjelder den aktuelle komponentkategori,
- de tilsvarende teknikker for produksjon, kvalitetskontroll og kvalitetssikring, samt prosesser og systematiske tiltak som vil bli anvendt,
- undersøkelser og prøvinger som vil bli foretatt før, under og etter produksjonen, med angivelse av hvor ofte de vil finne sted,
- kvalitetsregistrene, inspeksjonsrapporter, prøvingsdata og kalibreringsdata, rapporter om vedkommende personells kvalifikasjoner osv.,
- midler til å overvåke at den fastsatte konstruksjons- og komponentkvalitet oppnås, og at kvalitetssikringssystemet fungerer effektivt.

3.3.

Det tekniske kontrollorgan skal vurdere kvalitetssystemet for å avgjøre om det tilfredsstillende kravene nevnt i nr. 3.2. Det skal forutsette at kvalitetssystemer som anvender relevante harmoniserte standarder, er i samsvar med disse kravene.

Revisjonsgruppen skal ha minst ett medlem med erfaring i å bedømme vedkommende produktteknologi. Vurderingsprosedyren skal omfatte et besøk til produsentens anlegg. Produsenten skal underrettes om avgjørelsen. Underretningen skal inneholde konklusjonene fra undersøkelsen og en begrunnelse for avgjørelsen.

3.4.

Produsenten skal påta seg å oppfylle forpliktelsene som følger av kvalitetssystemet slik det er godkjent, og å vedlikeholde det slik at det fortsatt fungerer hensiktsmessig og effektivt.

Produsenten eller dennes representant skal holde det tekniske kontrollorganet som godkjente kvalitetssystemet, underrettet om enhver planlagt endring i kvalitetssystemet.

Dette organ skal vurdere de foreslåtte endringer og avgjøre om det endrede kvalitetssystemet fortsatt vil tilfredsstillende kravene nevnt i nr. 3.2, eller om en ny vurdering er nødvendig.

Organet skal underrette produsenten om sin avgjørelse. Underretningen skal inneholde konklusjonene fra undersøkelsen og en begrunnelse for avgjørelsen.

4. Tilsyn på det tekniske kontrollorgans ansvar

4.1

Formålet med tilsynet er å sikre at produsenten korrekt oppfylder forpliktelsene som følger av det godkjente kvalitetssystemet.

4.2.

Produsenten skal for inspeksjonsformål gi det tekniske kontrollorgans adgang til konstruksjons-, produksjons-, inspeksjons-, prøvings- og lagringssteder, og gi det alle nødvendige opplysninger, særlig:

- dokumentasjon av kvalitetssystemet,
- kvalitetsregistrene fastsatt i den del av kvalitetssystemet som gjelder konstruksjon, som resultater av analyser, beregninger, prøvinger osv.,
- kvalitetsregistrene fastsatt i den del av kvalitetssystemet som gjelder produksjonen, som inspeksjonsrapporter og prøvingsdata, kalibreringsdata, rapporter om vedkommende personells kvalifikasjoner osv.

4.3.

Det tekniske kontrollorgan skal med jevne mellomrom foreta revisjoner for å forsikre seg om at produsenten opprettholder og bruker kvalitetssystemet, og det skal gi produsenten en revisjonsrapport.

4.4.

Det tekniske kontrollorgan kan dessuten foreta uanmeldte besøk hos produsenten. Under slike besøk kan organet om nødvendig foreta eller få foretatt prøvinger for å kontrollere om kvalitetssystemet fungerer tilfredsstillende. Det skal gi produsenten en rapport om besøket, og en prøvingsrapport dersom det er foretatt en prøving.

5.

Produsenten skal i minst 30 år regnet fra siste produksjonsdag for komponenten ha til rådighet for nasjonale myndigheter:

- dokumentasjonen nevnt i nr. 3.1 annet ledd annet strekpunkt,
- endringene nevnt i nr. 3.4 annet ledd,
- avgjørelsene og rapportene fra det tekniske kontrollorgan nevnt i nr. 3.4, 4.3 og 4.4.

6.

Hvert teknisk kontrollorgan skal oversende til de andre tekniske kontrollorganene de relevante opplysninger i forbindelse med utstedte og tilbakekalte godkjenninger av kvalitetssystemer.

7.

Tilleggsbestemmelser; kontroll av konstruksjon

7.1.

Produsenten skal sende inn søknad om kontroll av konstruksjon til et teknisk kontrollorgan.

7.2.

Søknaden skal gjøre det mulig å forstå komponentens konstruksjon, produksjon og virkemåte, og å vurdere om den er i samsvar med kravene i denne forskrift.

Søknaden skal omfatte:

- de tekniske spesifikasjonene for konstruksjon som er anvendt, herunder de europeiske spesifikasjonene nevnt i § 1-4 bokstav j i denne forskrift,
- de nødvendige bevis for at de er tilstrekkelige, særlig dersom de europeiske spesifikasjonene nevnt i § 1-4 bokstav j i denne forskrift ikke er anvendt i sin helhet. Disse bevisene skal omfatte resultatene av prøvinger foretatt av produsentens eget laboratorium eller av noen på hans vegne.

7.3.

Det tekniske kontrollorgan skal gjennomgå søknaden, og når konstruksjonen er i samsvar med bestemmelsene i denne forskrift, skal det utstede et EF-sertifikat for konstruksjonskontroll til søkeren. Sertifikatet skal inneholde konklusjonene fra kontrollen, vilkårene for dets gyldighet, de nødvendige data for å bestemme den godkjente design, og eventuelt en beskrivelse av komponentens virkemåte.

7.4.

Søkeren skal holde det tekniske kontrollorgan som utstedte EF-sertifikatet for konstruksjonskontroll, underrettet om alle endringer i den godkjente design. Endringer i den godkjente konstruksjon krever tilleggsgodkjenning fra det tekniske kontrollorgan som utstedte EF-sertifikatet for konstruksjonskontroll når endringene kan innvirke på produktets samsvar med de grunnleggende krav nevnt i § 4-1 i denne forskrift eller de fastsatte vilkår for bruk av komponenten.

Denne tilleggsgodkjenningen skal gis i form av en tilføyelse til det opprinnelige EF-sertifikatet for konstruksjonskontroll.

7.5.

De tekniske kontrollorganer skal oversende de andre tekniske kontrollorganer relevante opplysninger i forbindelse med:

- utstedte EF-sertifikater for konstruksjonskontroll og deres tilføyelser,
- tilbakekalte EF-godkjenninger av konstruksjon og deres tilføyelser,
- EF-sertifikater for konstruksjonskontroll og deres tilføyelser som er nektet utstedt.

Vedlegg VI. Delsystemer: EF-samsvarserklæring

Dette vedlegg får anvendelse på delsystemene nevnt i § 6-2 i denne forskrift for å sikre at de oppfyller de grunnleggende kravene som gjelder for dem, nevnt i § 4-1 i denne forskrift.

EF-samsvarserklæringen skal utarbeides av produsenten, dennes representant etablert i EØS-området eller, dersom slik ikke finnes, av den fysiske eller juridiske person som markedsfører delsystemet. Erklæringen og den medfølgende tekniske dokumentasjonen skal være datert og undertegnet.

Denne EF-samsvarserklæringen og den tekniske dokumentasjonen skal være utarbeidet på de(t) samme språk som bruksanvisningen nevnt i vedlegg II nr. 7.1.1 og skal inneholde følgende opplysninger:

- henvisning til direktiv 2000/9/EF og til forskriften her,
- navn og adresse til den person som anmodet om EF-kontroll,
- beskrivelse av delsystemet,
- navn og adresse til det tekniske kontrollorganet som utførte EF-kontrollen, nevnt i § 6-2 i denne forskrift,
- alle relevante bestemmelser som delsystemet må overholde, særlig eventuelle driftsbegrensninger eller driftsvilkår,
- resultatet av EF-kontrollen nevnt i vedlegg VII (EF-samsvarssertifikat),
- opplysninger om den person som har myndighet til å undertegne en juridisk bindende erklæring for produsenten eller dennes representant eller, dersom slik ikke finnes, den fysiske eller juridiske person som markedsfører delsystemet.

Vedlegg VII. Delsystemer: Samsvarsvurdering

1.

EF-kontroll er den fremgangsmåte der et teknisk kontrollorgan, etter anmodning fra produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området eller, når slik ikke finnes, den fysiske eller juridiske person som markedsfører delsystemet, kontrollerer og bekrefter at et delsystem er:

- i samsvar med bestemmelsene i denne forskrift og andre relevante bestemmelser iht. EØS-avtalen,
- i samsvar med den tekniske dokumentasjonen, og
- gjort ferdig.

2.

Kontrollen av delsystemet foretas på hvert av følgende trinn:

- konstruksjon,

-bygging og godkjenningsprøvinger når delsystemet er gjort ferdig.

3.

Den tekniske dokumentasjonen som medfølger kontrollsertifikatet skal inneholde følgende:

-konstruksjonsplaner og beregninger, elektriske og hydrauliske oversikter, styrekretsskjemaer, beskrivelse av databehandlingsystemer og automatikkssystemer, drifts- og vedlikeholdsinstrukser osv.,

-en liste over sikkerhetskomponentene nevnt i § 4-2 i denne forskrift som er brukt i delsystemet,

-kopier av EF-samsvarserklæringen fastsatt i vedlegg IV for disse sikkerhetskomponentene, sammen med de tilhørende konstruksjonsplaner og aktuelle beregninger og en kopi av rapportene om eventuelle andre prøvinger og kontroller som er foretatt.

4.

Dokumentasjon og korrespondanse i forbindelse med EF-kontrollprosedyrer skal være utarbeidet på de(t) samme språk som bruksanvisningen nevnt i vedlegg II nr. 7.1.1.

5. Tilsyn

5.1.

Formålet med tilsynet er å sikre at forpliktelsene som følger av den tekniske dokumentasjonen blir oppfylt under konstruksjonen av delsystemet.

5.2.

Det tekniske kontrollorganet med ansvar for EF-kontroll skal ha permanent adgang til produksjonsanleggene, lagre og om nødvendig til prefabrikkeringsområder, prøvingsanlegg og mer generelt til alle steder det mener det må besøke for å utføre sin oppgave. Produsenten eller dennes representant eller, dersom slik ikke finnes, den fysiske eller juridiske personen som markedsfører delsystemet, skal overlevere organet eller sørge for at det får overlevert alle dokumenter som er nødvendige for dette formål, særlig arbeidstegningene og den tekniske dokumentasjonen for delsystemet.

5.3.

Det tekniske kontrollorganet med ansvar for EF-kontroll skal med jevne mellomrom foreta revisjoner for å forsikre seg om at bestemmelsene i denne forskrift overholdes. Ved hvert besøk skal det gi de ansvarlige for produksjonen en revisjonsrapport. Det kan kreve å bli kalt inn for å inspisere de forskjellige stadier i arbeidet.

5.4.

Det tekniske kontrollorgan kan dessuten besøke produksjonsanleggene uanmeldt. Under slike besøk kan det foreta fullstendige eller delvise revisjoner. Det tekniske kontrollorganet skal utarbeide en rapport fra besøket og eventuelt gi de ansvarlige for produksjonen en revisjonsrapport.

6.

Hvert teknisk kontrollorgan skal med jevne mellomrom kunngjøre de relevante opplysninger om:

-alle mottatte søknader om EF-kontroll,

-alle utstedte EF-kontrollsertifikater,

-alle EF-kontrollsertifikater som er nektet utstedt.

Vedlegg VIII. Minstekriterier som medlemsstatene skal ta hensyn til ved utpeking av organer

1.

Organet, dets leder og personalet med ansvar for å foreta kontrollene, skal verken være konstruktør, produsent, leverandør eller montør av sikkerhetskomponenter eller delsystemer som de undersøker, eller en representant for noen av disse parter eller den fysiske eller juridiske personen som markedsfører disse sikkerhetskomponentene eller delsystemene. De skal ikke være involvert, verken direkte eller som representanter, i konstruksjonen, produksjonen, byggingen, markedsføringen, vedlikeholdet eller driften av disse sikkerhetskomponentene eller delsystemene. Dette utelukker ikke muligheten for utveksling av teknisk informasjon mellom produsenten og det tekniske kontrollorganet.

2.

Organet og dets kontrollpersonale skal foreta kontrollene med den største profesjonelle integritet og tekniske kompetanse og må være fritt for alt press og alle påvirkningsmidler, særlig økonomiske, som kan virke inn på deres skjønn eller resultatet av kontrollen, særlig fra personer eller grupper av personer som har interesser i resultatet av kontrollene.

3.

Organet skal ha tilgjengelig nødvendig personale og ha de nødvendige midler så organet på en hensiktsmessig måte kan utføre de tekniske og administrative oppgaver som er forbundet med kontrollene, og det skal også ha tilgang til utstyr som er nødvendig for å foreta særskilt kontroll.

4.

Personalet med ansvar for kontroll skal ha:

-god teknisk og faglig opplæring,

-tilfredsstillende kjennskap til kravene ved den kontrollen de foretar og tilstrekkelig erfaring med slike kontroller,

-nødvendig ferdighet i å utstede sertifikater og utarbeide registre og rapporter som er nødvendige som bekræftelse på at kontrollen er utført.

5.

Det skal sikres at kontrollpersonalet er uavhengig. Dets lønn skal verken være avhengig av antall foretatte kontroller eller resultater fra slike kontroller.

6.

Organet skal tegne ansvarsforsikring.

7.

Organets personale skal ha taushetsplikt (unntatt vis-à-vis vedkommende forvaltningsmyndighet i Norge) om alle forhold det får kjennskap til ved utføringen av sine oppgaver etter denne forskrift.

Vedlegg IX. CE-samsvarsmerking

CE-samsvarsmerkingen skal bestå av bokstavene «CE», i følgende grafiske utforming:

Dersom CE-merkingen forminskes eller forstørres, skal størrelsesforholdet som framgår av modellen ovenfor, overholdes.

De ulike delene som CE-merkingen består av, skal så langt mulig ha samme høyde, som ikke kan være mindre enn 5 mm. Dette minstemålet kan fravikes for små sikkerhetskomponenter.

CE-merkingen skal etterfølges av de to siste sifrene i det årstall da merkingen ble påført og av identifikasjonsnummeret til det tekniske kontrollorgan som administrerer fremgangsmåtene i § 5-3 i denne forskrift.