

Flere mottakere iht. mottakerliste

Postboks 7113 St. Olavs plass
NO-0130 Oslo

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

Saksbehandler: Elisabeth Classon,
Vår ref.: 14/220-5 FELLES - 31, FELLES - 07
Deres ref.:
Dato: 13.06.2014

Forskrift som gjennomfører forordning (EU) nr. 402/2013 om en felles sikkerhetsmetode for risikoevaluering og -vurdering - Høring

Forordning (EU) nr. 402/2013 om en felles sikkerhetsmetode for risikoevaluering og –vurdering og opphevelse av forordning (EF) nr. 352/2009 er EØS-relevant for Norge, og antas tas inn i EØS-avtalen i nær fremtid. Det er derfor nødvendig å gjennomføre en alminnelig høring av forskriften som skal gjennomføre forordningen i norsk rett.

Nærmere om forordningen

Kommisjonsforordning (EU) nr. 402/2013 av 30. april 2013 om felles sikkerhetsmetode for risikoevaluering og –vurdering og oppheving av forordning (EF) nr. 352/2009 retter seg mot jernbanevirksomheter og enheter med ansvar for vedlikehold, og skal gi virksomhetene felles retningslinjer ifm vesentlige tekniske, driftsmessige eller organisatoriske endringer av betydning for sikkerheten.

Formålet er å sikre at det opprettholdes et høyt sikkerhetsnivå på jernbanen i Europa. Forordningen vil lette markedsadgangen til jernbanetjenester gjennom harmonisering av risikostyringsprosessene som benyttes til å vurdere endringers innvirkning på sikkerhetsnivåene og oppfyllelse av sikkerhetskravene, utveksling av sikkerhetsrelevante opplysninger mellom aktørene i jernbanesektoren på tvers av landegrensene mv.

De vesentligste materielle endringene i forhold til gjeldende forordning er kravet om "godkjenning" av assesserende enhet. Hovedregelen er assesserende enhet skal være akkreditert av et akkrediteringsorgan. Det åpnes også for at en medlemsstat kan velge at et "anerkjennelsesorgan" skal kunne "anerkjenne" assesserende enhet ("recognition") i henhold til artikkel 9. Også en nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSA) skal kunne være assesserende enhet (artikkel 7). Dette forutsetter at medlemsstaten anerkjenner NSA særskilt som assesserende enhet. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten må da oppfylle kravene til uavhengighet og assessorfunksjonen må holdes adskilt fra myndighetens øvrige funksjoner. Når en teknisk spesifikasjon for samtrafikkveie (TSI) krever bruk av den felles sikkerhetsmetoden kan teknisk kontrollorgan også gis oppgaven som assesserende enhet av initiativtakeren, se artikkel 6 nr. 4 annet ledd.

Infrastrukturforvaltere med sikkerhetsgodkjenning og jernbaneforetak med sikkerhetssertifikat kan være assesserende enhet, og får sin "godkjenning" gjennom sikkerhetsgodkjenning/sikkerhetssertifikat.

Videre er det i rettsakten satt ytterligere krav til hva som skal inn i assesserende enhets sikkerhetsvurderingsrapport (artikkel 15 og vedlegg III). En rapport skal inneholde beskrivelse av assesserende enhet, plan for vurdering, omfang/avgrensning, resultat av vurderingen, herunder avdekte avvik, samt en konklusjon.

Den som har tatt initiativ til endringen er ansvarlig for å behandle konklusjonene fra rapporten og dersom man er uenig med assesserende enhet skal dette forklares og dokumenteres. Initiativtaker skal avgi en skriftlig erklæring på grunnlag av forordningen og assesserende enhets sikkerhetsvurderingsrapport om at alle identifiserte farer og risiko ved disse er holdt på et akseptabelt nivå (artikkel 16). Erklæringen skal aksepteres av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten ifm ibruktaking av strukturelle delsystemer og kjøretøy i visse tilfeller, jf. artikkel 2 pkt. 3b9). Assesserende enhet skal oppfylle kriteriene i vedlegg II til forordningen, herunder kravene til ISO/IEC 17020:12 Generelle krav til drift av ulike typer organer som utfører inspeksjoner, og være akkreditert eller anerkjent for sin kompetanse og evne til å vurdere de elementene de tar på seg å vurdere.

Nasjonale gjennomføringsbestemmelser – Krav til akkreditering

Forordningen krever som det fremgår ovenfor, at en assesserende enhet skal være enten akkreditert, "anerkjent" av et "anerkjennelsesorgan" eller nasjonal sikkerhetsmyndighet "anerkjent" av medlemsstat (i Norge vil dette være Samferdselsdepartementet). Da hovedregelen i forordningen er at en assesserende enhet skal være akkreditert mener tilsynet at en slik løsning bør velges. Etter det tilsynet kjenner til vil de fleste andre landene velge en akkrediteringsløsning iht forordningen. Det er også en slik løsning som er valgt ved gjennomføring av forordning 445/2011 om enhet med ansvar for vedlikehold av godsvogner i norsk rett. Det ble i den forbindelse lagt vekt på at en akkrediteringsordning vil være ressurseffektiv for norsk forvaltning, samtidig som det muliggjør en faglig oppfølging av ordningen over tid.

De andre alternativene som foreslås i forordningen er lite relevant for Norge. Det finnes ikke såkalte "anerkjennelsesorganer" som nevnt i artikkel 7b i Norge i dag. At Samferdselsdepartementet skal anerkjenne Statens jernbanetilsyn som assesserende enhet som skal holdes adskilt organisatorisk fra tilsynets øvrige virksomhet, må anses som lite hensiktsmessig og ressursmessig krevende, særlig i lys av at det allerede finnes et akkrediteringsorgan i Norge, Norsk Akkreditering, som kan utføre oppgaven.

I vedlagt utkast til forskrift som gjennomfører forordningen i norsk rett legges det derfor opp til en ordning med akkreditering av assesserende enhet, slik som hovedregelen er i forordningen. Tilsynet foreslår derfor i forskriftsutkastets § 2 at Norsk Akkreditering skal akkreditere assesserende enhet.

Økonomiske og administrative konsekvenser

En akkrediteringsordning kan innebære noen økte kostnader for private. Kravet til bruk av assesserende enhet inntreder imidlertid bare for vesentlige endringer ifm tekniske, driftsmessige eller organisatoriske endringer av betydning for sikkerheten. Og det er opp til initiativtakeren

selv å vurdere om en endring er vesentlig. Statens jernbanetilsyn mener derfor at kostnadene må anses å være marginale om en ser an til kostnadene for et helt prosjekt. For det offentlige antas kostnadene å bli minimale, da Jernbaneverket kan bruke sin interne assesserende enhet som allerede er opprettet for dette formålet. Det er for øvrig heller ikke noe til hinder for at jernbaneforetak oppretter interne assesserende enheter.

Høringsfrist

Vedlagt er utkast til gjennomføringsforskrift. Forordningen kan leses ned i ulike språkversjoner fra: <http://www.sjt.no/no/Lover-og-forskrifter/Horinger/>.

Vi ber om eventuelle høringsuttalelser, herunder innspill til økonomiske og administrative konsekvenser, **innen 15. september 2014.**

Med hilsen

Erik Ø. Reiersøl-Johnsen
Direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur

Mottakerliste:

NSB AS		0048	OSLO
Jernbaneverket	Postboks 4350	2308	HAMAR
Flytoget AS	Postboks 19 Sentrum	0101	OSLO
SJ AB		10550	STOCKHOLM
Cargolink AS	Postboks 610	3003	DRAMMEN
CargoNet AS		0048	OSLO
Green Cargo AB	Box 39	17111	SOLNA
Norsk Akkreditering	Postboks 170	2027	KJELLER
Baneservice AS	Postboks 596 Sentrum	0106	OSLO
SINTEF IKT	Postboks 4760 Sluppen	7465	TRONDHEIM
Grenland Rail AS	Stasjonsveien 2	3712	SKIEN
Statnett Transport AS	Postboks 568	3002	DRAMMEN
Auto Transport Service AS	Postboks 525 Brakerøya	3002	DRAMMEN
TX Logistik AB	Springpostgränden 3	25220	HELSINGBORG
Tågakeriet i Bergslagen AB	Bangårdsgatan 2	68130	KRISTINEHAMN
LKAB Malmtrafikk AS	Postboks 314	8504	NARVIK
Hector Rail AB	Svärdvägen 27	18233	DANDERYD
LO	Youngsgate 11	0181	OSLO
Norsk Jernbaneforbund	Møllergata 10	0179	OSLO
Norsk Lokomotivmannsforbund	Svingen 2	0196	OSLO
Lloyd's Register Consulting - Energy AS	Postboks 3	2027	KJELLER
NSB Gjøvikbanen AS	Prinsens gate 7-9	0048	OSLO
AS Valdresbanen	Postboks 122	2901	FAGERNES
Autolink AS	Postboks 610	3003	DRAMMEN
GB Railfreight Limited	15-25 Artillery Lane	E1 7HA	London
Miljø og Veiservice AS	Stasjonsveien 2	3712	SKIEN
Netrail AB	Maskinistgatan 11	25351	PÅARP
Norsk Jernbanedrift AS	Postboks 33	3996	PORSGRUNN
Norsk Jernbaneklubb Gamle Vossebanen	Postboks 638	5807	BERGEN
Railpool GmbH	Landsberger Straße 110	80339	München
Rail-X AB	Kyrkogatan 42	411 15	GÖTEBORG

Vedlegg: Utkast til gjennomføringsforskrift

Kopi: Samferdselsdepartementet