

# Forskrift om sikkerhet på jernbanenettet (sikkerhetsforskriften)

## Kapittel 1. Innledende bestemmelser

### § 1-1. Formål

Formålet med denne forskriften er å sørge for at jernbanevirksomheten drives sikkert, og at vilkårene som er satt for jernbanevirksomheten i eller i medhold av jernbaneloven er oppfylt, slik at det etablerte sikkerhetsnivået på jernbanen opprettholdes og, om nødvendig, forbedres.

### § 1-2. Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for den norske delen av jernbanesystemet i EØS.

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

### § 1-3. Definisjoner

I forskriften her forstås med:

- a) *Alvorlig jernbanehendelse*: en uønsket hendelse som under litt andre omstendigheter kunne ha ført til en jernbaneulykke
- b) *Byrået*: det europeiske jernbanebyrået (ERA)
- c) *Enhet med ansvar for vedlikehold (ECM)*: en enhet som er ansvarlig for vedlikehold av et kjøretøy, og som er registrert som sådan i et kjøretøyregister.
- d) *ERA-forordningen*: Forordning (EU) 2016/796
- e) *Felles sikkerhetsmetoder (CSM)*: metoder som beskriver vurdering av sikkerhetsnivåene, og oppfyllelsen av sikkerhetsmålene og andre sikkerhetskrav
- f) *Felles sikkerhetsmål (CST-er)*: de minste sikkerhetsnivåene som systemet skal nå som helhet og dersom mulig, av de forskjellige delene av det jernbanesystemet i EØS (f.eks. jernbanesystemet for konvensjonelle tog, jernbanesystemet for høyhastighetstog, lange jernbanetunneler eller linjer som brukes bare til godstransport)
- g) *Infrastrukturforvalter*: Ethvert organ eller foretak som er ansvarlig særlig for å opprette, forvalte og vedlikeholde jernbaneinfrastruktur, herunder trafikkstyring og styring, kontroll og signal. Infrastrukturforvalters oppgaver på et nett eller en del av et nett kan tildeles forskjellige organer eller foretak
- h) *Innehaver*: den fysiske eller juridiske personen som i egenskap av å være eier av et kjøretøy eller som har rett til å bruke det, benytter kjøretøyet som et transportmiddel og er registrert som sådan i et kjøretøyregister
- i) *Jernbaneforetak*: ethvert offentlig eller privat foretak som har som virksomhet å yte tjenester for transport av gods og/eller passasjerer med jernbane, der foretaket forplikter seg til å sørge for trekraften, herunder foretak som bare sørger for trekraften
- j) *Jernbanehendelse*: enhver annen uønsket hendelse enn en jernbaneulykke, som har sammenheng med jernbanedriften, og som innvirker på driftssikkerheten
- k) *Jernbaneulykke*: en uønsket eller utilsiktet plutselig hendelse eller en bestemt rekke slike hendelser som har skadelige følger, herunder som medfører at noen dør eller blir alvorlig skadet, som medfører betydelig skade på jernbanemateriell, på jernbaneinfrastruktur, på eiendom utenfor jernbanen eller på miljø, og alle andre lignende ulykker
- l) *Jernbanesystemet i EØS*: jernbanesystemet i EØS som definert i § 1-4 bokstav a i utkast til endret samtrafikkforskrift
- m) *Jernbanevirksomhet*: fellesbetegnelse for jernbaneforetak og infrastrukturforvalter

- n) *Kjøretøy*: et jernbanekjøretøy som kjører på egne hjul på jernbanelinjer, med eller uten egen trekkraft. Et kjøretøy består av ett eller flere strukturelle og funksjonelle delsystemer.
- o) *Kommisjonen*: Europakommisjonen
- p) *Nasjonale regler*: alle bindende regler vedtatt i en medlemsstat, uavhengig av hvilket organ som utsteder dem, som inneholder andre krav til jernbanesikkerhet eller tekniske krav enn de som er fastsatt i EØS-regelverket eller internasjonale regler, og som gjelder i den aktuelle medlemsstaten for jernbanevirksomheter eller tredjepart
- q) *Nasjonal sikkerhetsmyndighet*: nasjonalt organ som er tillagt oppgaver knyttet til jernbanesikkerhet i samsvar med denne forskrift, eller ethvert organ som av flere medlemsstater er tillagt slike oppgaver for å sikre en enhetlig sikkerhetsordning
- r) *One-stop shop*: informasjons- og kommunikasjonssystem blant annet for behandling av søknader om sikkerhetsattest og tillatelse til å ta i bruk kjøretøy, jf. artikkel 12 i ERA-forordningen
- s) *Oppdragsgiver*: et offentlig eller privat foretak som bestiller prosjektering, bygging, fornyelse eller oppgradering av et delsystem
- t) *RSD*: jernbanesikkerhetsdirektivet (Railway Safety Directive) (EU) 2016/798
- u) *Sikkerhetsstyringssystem*: den organisasjonen, de tiltakene og de framgangsmåtene som en jernbanevirksomhet har opprettet med sikte på en sikker drift av sin virksomhet
- v) *Teknisk spesifikasjon for samtrafikkevne (TSI)*: en spesifikasjon vedtatt i samsvar direktiv (EU) 2016/797 som hvert delsystem eller del av et delsystem skal omfattes av for å oppfylle de grunnleggende kravene og sikre samtrafikkevnen i jernbanesystemet
- w) *Samsvarsvurderingsorgan*: et organ som er meldt eller utpekt til å være ansvarlig for samsvarsvurderingsvirksomhet, inkludert kalibrering, prøving, sertifisering og inspeksjon. Et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som «teknisk kontrollorgan» etter melding fra en medlemsstat. Et samsvarsvurderingsorgan klassifiseres som «utpekt organ» etter utpeking av en medlemsstat
- x) *Samtrafikkkomponent*: enhver enkeltstående komponent, gruppe av komponenter, underenhet eller fullstendig enhet av utstyr som inngår i eller er bestemt til å inngå i et delsystem, og som samtrafikkevnen til jernbanesystemet direkte eller indirekte er avhengig av, inkludert både materielle og immaterielle produkter

## Kapittel 2 Roller (RSD artikkel 4)

### § 2-1. Byrådet og Statens jernbanetilsyn

Byrådet og Statens jernbanetilsyn skal innenfor grensene for sine myndighetsområder sikre at jernbanesikkerheten opprettholdes i sin alminnelighet og, så langt det er praktisk mulig, stadig forbedres. Det skal tas hensyn til utviklingen av EØS-regelverket og den tekniske og vitenskapelige utvikling, med hovedvekt på forebygging av jernbaneulykker.

### § 2-2. Statens jernbanetilsyn

Statens jernbanetilsyn skal:

- a) sørge for at alt gjeldende regelverk håndheves på en åpen måte uten forskjellsbehandling, slik at de fremmer utviklingen av et felles jernbanetransportsystem innen EØS,
- b) sørge for at tiltak med sikte på å utvikle og forbedre jernbanesikkerheten tar hensyn til behovet for en systembasert tilnærming,
- c) sørge for at ansvaret for sikker drift av jernbanesystemet i EØS og risikohåndteringen knyttet til den ligger hos jernbanevirksomhetene ved å forplikte dem til å:
  - i. gjennomføre de nødvendige tiltak for risikohåndtering som nevnt i § 3-2 bokstav a), eventuelt i samarbeid med hverandre,
  - ii. anvende gjeldende regelverk,
  - iii. opprette sikkerhetsstyringssystemer i samsvar med denne forskrift,

- d) sørge for at jernbanevirksomhetene gjøres ansvarlig for sin del av systemet og for en sikker drift av dette. Dette inkluderer levering av materialer og inngåelse av kontrakter om tjenesteyting overfor brukere, kunder, berørte arbeidstakere og andre aktører nevnt i § 2-3 annet ledd. Dette gjelder uten at det berører erstatningsansvaret i samsvar med lovbestemmelsene i medlemsstatene,
- e) utarbeide og offentliggjøre årlige sikkerhetsplaner som fastsetter de planlagte tiltakene for å oppnå CST-ene, og
- f) eventuelt støtte Byrådet i dets arbeid for å overvåke utviklingen av jernbanesikkerheten innenfor EØS.

### § 2-3. Jernbanevirksomhetene

(1) Jernbanevirksomhetene skal:

- a) gjennomføre de nødvendige tiltak for risikohåndtering nevnt i § 3-2 bokstav a), eventuelt i samarbeid med hverandre og med andre aktører,
- b) i sine sikkerhetsstyringsystemer ta hensyn til de risikoene som er forbundet med virksomheten til andre aktører og tredjeparter,
- c) eventuelt kontraktmessig forplikte de andre aktørene som nevnt i annet ledd som kan ha en mulig virkning på sikker drift av jernbanesystemet i EØS, til å gjennomføre tiltak for risikohåndtering, og
- d) sørge for at underleverandører gjennomfører tiltak for risikohåndtering gjennom anvendelse av CSM-ene for overvåkingsprosesser angitt i CSM-ene for overvåking nevnt i § 3-2 bokstav c), og at dette er fastlagt i kontraktsregulerte ordninger som skal framlegges på anmodning fra Byrådet eller Statens jernbanetilsyn.

(2) Med forbehold for jernbanevirksomhetenes ansvar som nevnt i første ledd, skal ECM og alle andre aktører som har en mulig virkning på sikker drift av jernbanesystemet i EØS, inkludert produsenter, leverandører av vedlikeholdstjenester, innehavere, tjenesteytere, oppdragsgivere, transportører, avsendere, mottakere, laste- og losseforetak:

- a) gjennomføre de nødvendige tiltak for risikohåndtering, eventuelt i samarbeid med andre aktører,
- b) sørge for at delsystemer, tilbehør, utstyr og tjenester som de leverer eller yter, oppfyller de fastsatte kravene og bruksvilkårene, slik at den aktuelle jernbanevirksomheten på en sikker måte kan bruke dem i driften.

(3) Jernbanevirksomheter og enhver aktør som er nevnt i annet ledd som finner eller underrettes om en sikkerhetsrisiko i forbindelse med feil og konstruksjonsmessig manglende samsvar eller funksjonssvikt på teknisk utstyr, herunder på strukturelle delsystemer, skal, innenfor grensene for deres respektive myndighetsområder:

- a) gjennomføre eventuelle nødvendige korrigerende tiltak for å håndtere den sikkerhetsrisikoen som er funnet,
- b) rapportere disse risikoene til de relevante involverte parter for å gjøre dem i stand til å gjennomføre eventuelle nødvendige ytterligere korrigerende tiltak for å sikre at sikkerheten i jernbanesystemet i EØS opprettholdes. Byrådet kan utarbeide et verktøy som forenkler informasjonsutvekslingen mellom de relevante aktørene, idet det tas hensyn til de involverte brukernes personvern, resultatene av en nytte- og kostnadsanalyse og IT-applikasjonene og registrene som Byrådet allerede har opprettet.

(4) Når det gjelder utveksling av kjøretøyer mellom jernbaneforetakene, skal enhver involvert aktør utveksle all informasjon som er relevant for sikker drift, for eksempel det aktuelle kjøretøyets status og historie, elementer i vedlikeholdsplanene med tanke på sporbarhet, sporbarhet for lasting og fraktbrev mv.

### **Kapittel 3. Felles sikkerhetsindikatorer, felles sikkerhetsmetoder og felles sikkerhetsmål**

#### *§ 3-1. Rapportering av felles sikkerhetsindikatorer (RSD artikkel 5)*

(1) Jernbanevirksomhetene skal årlig rapportere felles sikkerhetsindikatorer (CSI-er) til Statens jernbanetilsyn. Rapporteringen skjer på den form og innen den frist Statens jernbanetilsyn bestemmer.

(2) De felles sikkerhetsindikatorene er angitt i vedlegg I.

#### *§ 3-2. Felles sikkerhetsmetoder (CSM-er) (RSD artikkel 6)*

(1) Felles sikkerhetsmetoder skal beskrive hvordan sikkerhetsnivåer, oppfyllelse av sikkerhetsmål og samsvar med andre sikkerhetskrav skal vurderes ved å utdype og angi:

- a) metoder for risikovurdering og -evaluering,
- b) metoder for vurdering av samsvar med kravene i sikkerhetssertifikater og sikkerhetstillatelser utstedt i samsvar med kapittel 6 og 8,
- c) tilsynsmetoder som skal anvendes av nasjonale sikkerhetsmyndigheter og overvåkingsmetoder som skal anvendes av jernbanevirksomheter og ECM,
- d) metoder for vurdering av sikkerhetsnivået og sikkerhetsresultat til jernbanevirksomheter nasjonalt og innen EØS,
- e) metoder for vurdering av oppnåelsen av sikkerhetsmål nasjonalt og innen EØS,
- f) eventuelle andre metoder som omfatter en prosess i sikkerhetsstyringssystemet som skal harmoniseres innen EØS.

(2) Der hvor det er hensiktsmessig kan det benyttes et uavhengig vurderingsorgan til å vurdere samsvar med CSM-ene.

#### *§ 3-3. Beskrivelse av Kommisjonens ansvar for etablering av felles sikkerhetsmetoder (RSD artikkel 6)*

(1) Kommisjonen utarbeider gjennomføringsrettsakter som gir Byrået et mandat til å utarbeide CSM-er og endringer av disse og til å gi relevante anbefalinger til Kommisjonen, på grunnlag av en klar begrunnelse av behovet for en ny eller endret CSM og dens virkning på eksisterende regler og sikkerhetsnivået i jernbanesystemet i EØS. Disse gjennomføringsrettsaktene vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i 15-1 tredje ledd. Dersom komiteen nevnt i § 15 ikke avgir uttalelse, vedtar ikke Kommisjonen utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

(2) Ved utarbeiding, vedtakelse og gjennomgåelse av CSM-er tas det hensyn til brukernes, de nasjonale sikkerhetsmyndighetenes og de berørte partenes, herunder partene i arbeidslivets synspunkter, dersom det er relevant. Anbefalingene vedlegges en rapport om resultatene av slik rådspørring, og en rapport med en vurdering av virkningen av den nye eller endrede CSM-en som vedtas.

(3) Ved utøvelsen av mandatet nevnt i første ledd, underrettes komiteen systematisk og jevnlig av Byrået eller Kommisjonen om arbeidet med utarbeiding av CSM-ene. Under dette arbeidet kan Kommisjonen gi Byrået hensiktsmessige anbefalinger angående CSM-ene og en nytte- og kostnadsanalyse. Kommisjonen kan særlig kreve at Byrået utreder alternative løsninger, og at vurderingen av disse alternative løsningenes kostnader og nyttevirkninger tas med i rapporten som vedlegges utkastet til CSM.

(4) Kommisjonen bistås av komiteen for de oppgavene som er nevnt i første ledd.

(5) Kommisjonen undersøker anbefalingen gitt av Byrået, for å kontrollere at mandatet nevnt i første ledd, er oppfylt. Dersom mandatet ikke er oppfylt, ber Kommisjonen Byrået om å gå gjennom sin anbefaling på nytt ved å angi de punktene i mandatet som ikke er oppfylt. Kommisjonen kan når det foreligger saklige grunner beslutte å endre mandatet som Byrået er gitt, etter framgangsmåten fastsatt i første ledd.

(6) Kommisjonen bistås av komiteen for de oppgavene som er nevnt i første ledd.

(7) CSM-ene revideres med jevne mellomrom, idet det tas hensyn til erfaringen fra anvendelsen av metodene og den generelle utviklingen av jernbanesikkerheten, med et mål om at sikkerheten opprettholdes i sin alminnelighet og, så langt det er praktisk mulig, stadig forbedres.

(8) På grunnlag av anbefalingen gitt av Byrådet og etter undersøkelsen nevnt i femte ledd i denne bestemmelsen, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med § 14-1 med hensyn til innholdet i CSM-er og eventuelle endringer av disse.

#### *§ 3-4. Felles sikkerhetsmål (CST-er) (RSD artikkel 7)*

De felles sikkerhetsmålene (CST-ene) skal fastsette de laveste sikkerhetsnivåene som jernbanesystemet skal oppnå som helhet, og så langt det passer, av de forskjellige delene av jernbanesystemet nasjonalt og innen EØS. CST-ene kan uttrykkes som risikoakseptkriterier eller mål for sikkerhetsnivåer og skal særlig ta hensyn til:

- a) individrisikoer for passasjerer, personale, herunder ansatte eller underleverandører, brukere av planoverganger og andre, samt, med forbehold for gjeldende nasjonale og internasjonale ansvarsregler, individrisikoer for uvedkommende,
- b) samfunnsrisikoer.

#### *§ 3-5. Byråets mandat fra Kommisjonen til å utarbeide CST-er*

(1) Kommisjonen gir gjennom gjennomføringsrettsakter Byrådet et mandat til å utarbeide og endre CST-er og til å gi relevante anbefalinger til Kommisjonen, på grunnlag av en klar begrunnelse av behovet for en ny eller endret CST og dens virkning på eksisterende regler. Disse gjennomføringsrettsaktene vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i § 15-1 tredje ledd. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

(2) Ved utøvelsen av mandatet nevnt i første ledd, underrettes komiteen systematisk og jevnlig av Byrådet eller Kommisjonen om arbeidet med utarbeiding av CST-ene. Under dette arbeidet kan Kommisjonen gi Byrådet hensiktsmessige anbefalinger angående CST-ene og en nytte- og kostnadsanalyse. Kommisjonen kan særlig kreve at Byrådet utreder alternative løsninger, og at vurderingen av disse alternative løsningenes kostnader og nyttevirksomheter tas med i rapporten som vedlegges utkastet til CST.

(3) Kommisjonen bistås av komiteen for de oppgavene som er nevnt i første ledd.

(4) Kommisjonen undersøker anbefalingen gitt av Byrådet, for å kontrollere at mandatet nevnt i første ledd, er oppfylt. Dersom mandatet ikke er oppfylt, ber Kommisjonen Byrådet om å gå gjennom sin anbefaling på nytt ved å angi de punktene i mandatet som ikke er oppfylt. Kommisjonen kan, når det foreligger saklige grunner, beslutte å endre mandatet som Byrådet er gitt, etter framgangsmåten fastsatt i første ledd.

(5) Kommisjonen bistås av komiteen for de oppgavene som er nevnt i første ledd.

(6) CST-ene revideres med jevne mellomrom, idet det tas hensyn til den generelle utviklingen av jernbanesikkerheten. De reviderte CST-ene gjenspeiler alle prioriterte områder der det er nødvendig å øke sikkerheten ytterligere.

(7) På grunnlag av anbefalingen gitt av Byrådet og etter undersøkelsen nevnt i fjerde ledd i denne bestemmelsen, gis Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med § 14-1 med hensyn til innholdet i CST-er og eventuelle endringer av disse.

## **Kapittel 4. Framgangsmåte ved innføring av nasjonale regler (RSD artikkel 8)**

### *§ 4-1. Eksisterende nasjonale regler*

Nasjonale regler meldt innen 15. juni 2016 får anvendelse dersom de:

- a) hører inn under en av typene angitt i vedlegg II, og
- b) er i samsvar med EØS-regelverket, herunder særlig TSI-er, CST-er og CSM-er, og
- c) ikke fører til vilkårlig forskjellsbehandling eller en skjult hindring for jernbanetransport innen EØS.

### *§ 4-2. Krav ved fastsettelse av eventuelle nye nasjonale regler*

(1) Nye nasjonale regler kan fastsettes i henhold til denne forskrift bare i følgende tilfeller:

- a) dersom regler som gjelder eksisterende sikkerhetsmetoder ikke er omfattet av noen CSM,
- b) dersom driftsregler for jernbanenettet ennå ikke er omfattet av TSI-er,
- c) som et forebyggende hastetiltak, særlig etter en ulykke eller en hendelse,
- d) dersom en allerede meldt regel må revideres,
- e) dersom regler som gjelder krav til personale som utfører viktige sikkerhetsoppgaver, herunder utvelgingskriterier, fysisk og psykisk skikkethet og yrkesrettet opplæring, ennå ikke er omfattet av europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF.

(2) Utkast til nye nasjonale regler skal sendes til Byrådet og Kommisjonen for vurdering i rett tid og innen fristene nevnt i artikkel 25 nr. 1 i ERA-forordningen, før den forventede innføringen av den foreslåtte nye regelen i den nasjonale rettsorden, og skal grunngi innføringen av den, gjennom One-stop shop. Utkastet skal være tilstrekkelig godt utarbeidet slik at Byrådet kan utføre sin undersøkelse i samsvar med artikkel 25 nr. 2 i ERA-forordningen.

### *§ 4-3. Ved behov for hastetiltak*

Ved behov for forebyggende hastetiltak, kan det vedtas og anvendes en ny forskrift umiddelbart. Denne regelen skal meldes i samsvar med artikkel 27 nr. 2 i ERA-forordningen og være underlagt Byråets vurdering i samsvar med artikkel 26 nr. 1, 2 og 5 i ERA-forordningen.

### *§ 4-4. Nasjonal regel som er overflødig eller i strid med eksisterende regelverk*

Dersom Byrådet blir oppmerksomme på en nasjonal regel, uavhengig av om den er meldt eller ikke, som er blitt overflødig eller er i strid med CSM-ene eller ethvert annet EØS-regelverk som er vedtatt etter gjennomføringen av den aktuelle nasjonale regelen, får framgangsmåten fastsatt i artikkel 26 i ERA-forordningen anvendelse.

### *§ 4-5. Melding til Byrådet og Kommisjonen om vedtatte nasjonale regler*

Byrådet og Kommisjonen skal ha melding om de nasjonale reglene som er vedtatt. De skal bruke One-stop shop. Eksisterende nasjonale regler skal være lett tilgjengelige, og være formulert på en måte som alle berørte parter kan forstå. Byrådet og Kommisjonen kan be om ytterligere opplysninger om nasjonale regler.

### *§ 4-6. Forskrifter og restriksjoner av strengt lokal art*

Det kan besluttes å ikke melde om forskrifter og restriksjoner av strengt lokal art. I slike tilfeller skal disse forskriftene nevnes og restriksjonene i infrastrukturregistrene nevnt i artikkel 49 i direktiv (EU) 2016/797, eller angi i netterklæringen nevnt i artikkel 27 i direktiv 2012/34/EU, hvor disse forskriftene og restriksjonene er offentliggjort.

### *§ 4-7. Meldte nasjonale regler*

Nasjonale regler som er meldt i henhold til dette kapittelet, skal ikke være underlagt framgangsmåten for melding fastsatt i EØS-høringsloven.

#### *§ 4-8. Byråets undersøkelse av nasjonale regler*

Utkast til nasjonale regler og eksisterende nasjonale regler skal undersøkes av Byrådet etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 25 og 26 i ERA-forordningen.

#### *§ 4-9. Nasjonale regler som ikke er meldt*

Med forbehold for § 4-6, får nasjonale regler som ikke er meldt i samsvar med denne bestemmelsen, ikke anvendelse i henhold til denne forskriften.

### **Kapittel 5. Sikkerhetsstyringssystemer (RSD artikkel 9)**

#### *§ 5-1. Krav om sikkerhetsstyringssystem*

Alle jernbanevirksomheter skal ha et sikkerhetsstyringssystem. Formålet med sikkerhetsstyringssystemet skal være å sikre at jernbanesystemet i EØS minst kan oppfylle CST-ene, at det er i samsvar med sikkerhetskravene i TSI-ene, og at relevante deler av CSM-ene og nasjonale regler som nevnt i kapittel 4 anvendes.

#### *§ 5-2. Krav til dokumentasjon av sikkerhetsstyringssystemet*

Alle relevante deler av sikkerhetsstyringssystemet skal dokumenteres og skal:

- a) Ha en beskrivelse av ansvarsfordelingen innenfor den enkelte jernbanevirksomhets organisasjon.
- b) Vise hvordan
  - i) ledelsen sikrer kontroll på ulike nivåer,
  - ii) personalet og dets representanter på alle nivåer er involvert,
  - iii) den kontinuerlige forbedringen av sikkerhetsstyringssystemet sikres
- c) Inneholde en forpliktelse til konsekvent å anvende kunnskap om menneskelige faktorer og metoder.
- d) Fremme en kultur av gjensidig tillit, trygghet og læring der personalet oppmuntres til å bidra til utvikling av sikkerheten, samtidig som det sikres fortrolighet.

#### *§ 5-3. Elementer i sikkerhetsstyringssystemet*

(1) Sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde følgende grunnleggende elementer:

- a) en sikkerhetspolitikk som er godkjent av organisasjonens øverste leder og formidlet til alt personell,
- b) organisasjonens kvalitative og kvantitative mål for å opprettholde og fremme sikkerheten, og planer og framgangsmåter for å nå disse målene,
- c) bestemmelser for å oppfylle eksisterende, nye og endrede tekniske og driftsmessige standarder og andre bestemmelser som er fastsatt i TSI-er, nasjonale regler nevnt i kapittel 4 og vedlegg II, og andre relevante myndighetskrav,
- d) bestemmelser for å sikre at utstyr og operativ virksomhet er i samsvar med standarder og andre forutsetninger i hele utstyrets levetid,
- e) framgangsmåter og metoder for risikovurdering og gjennomføring av tiltak for risikohåndtering hver gang en endring i driftsvilkårene eller innføring av nytt materiell fører til nye risikoer for infrastrukturen eller samspillet menneske-maskin-organisasjon,

- f) opplæringsprogrammer for personalet og systemer for å sikre at personalets kompetanse vedlikeholdes samt at oppgavene utføres i samsvar med dette, inkludert tiltak med hensyn til fysisk og psykisk skikkethet,
- g) plan for å sikre tilstrekkelig informasjonsflyt i organisasjonen og om nødvendig mellom organisasjonene i jernbanesystemet,
- h) framgangsmåter og formater for hvordan sikkerhetsopplysninger skal dokumenteres, og fastsettelse av framgangsmåter for kontroll med utformingen av viktige sikkerhetsopplysninger,
- i) framgangsmåter som sikrer at jernbaneulykker, alvorlige jernbanehendelser, og jernbanehendelser rapporteres, undersøkes og analyseres, og at nødvendige forebyggende tiltak treffes,
- j) planer for tiltak, varsling og informasjon i nødssituasjoner utarbeidet i samråd med relevante offentlige etater, og
- k) bestemmelser om regelmessig intern revisjon av sikkerhetsstyringssystemet.

(2) Jernbanevirksomheter skal ta med alle andre elementer som er nødvendige for å dekke sikkerhetsrisikoene, i samsvar med risikovurderinger av egen virksomhet.

#### *§ 5-4. Tilpasning av sikkerhetsstyringssystemet*

(1) Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset arten og omfanget av driften, samt andre forhold ved den aktuelle virksomheten. Det skal sikre kontroll med alle risikoer knyttet til jernbanevirksomheten, inkludert levering av vedlikeholdstjenester og materiell, samt bruk av underleverandører. Levering av vedlikeholdstjenester gjelder med forbehold for kapittel 9.

(2) Med forbehold for gjeldende nasjonale eller internasjonale regler om erstatningsansvar skal sikkerhetsstyringssystemet, i den grad det er relevant og rimelig, også ta hensyn til risikoer som oppstår som følge av virksomheten til andre aktører nevnt i kapittel 2.

#### *§ 5-5. Særlige krav til infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem*

(1) Infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal ta hensyn til virkningene av de forskjellige jernbaneforetakenes aktivitet på jernbanenettet. Infrastrukturforvalter skal videre legge til rette for at alle jernbaneforetakene kan drive i samsvar med TSI-ene, nasjonale regler og vilkårene fastsatt i sikkerhetssertifikatene.

(2) Infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem skal være utformet med sikte på å samordne beredskapsplaner med jernbaneforetakene som trafikkerer jernbaneinfrastrukturen og nødetatene. Hensikten er å legge til rette for hurtig respons for å starte redning så tidlig som mulig. Denne samordningen skal også omfatte alle andre parter som kan være involvert.

(3) For grensekryssende infrastruktur, skal samarbeidet mellom de relevante infrastrukturforvaltere forenkle den nødvendige samordningen av og beredskapen til nødetater på begge sider av grensen.

#### *§ 5-6. Bistand til ofre etter jernbaneulykker*

Etter en jernbaneulykke skal jernbaneforetaket gi bistand til ofrene ved å hjelpe dem i klageadgangen i henhold til EØS-retten, særlig jernbanepassasjerrettighetsforskriften, med forbehold for andre parters forpliktelser. Slik bistand skal skje gjennom kanalene for kommunikasjon med ofrenes familier og omfatte psykologisk støtte for ulykkesofre og deres familier.

#### *§ 5-7. Årlig sikkerhetsrapport*

Før 31. mai hvert år skal jernbanevirksomhetene oversende en sikkerhetsrapport for foregående kalenderår til Statens jernbanetilsyn. Sikkerhetsrapporten skal inneholde følgende:



- a) opplysninger om hvordan jernbanevirksomheten har oppfylt egne sikkerhetsmål samt resultatene av sikkerhetsplanene,
- b) en rapport om utviklingen av nasjonale sikkerhetsindikatorer og av CSI-ene nevnt i § 3-1, i den grad det er relevant for virksomheten,
- c) resultatene av interne sikkerhetsrevisjoner,
- d) merknader om mangler og funksjonssvikt ved jernbanevirksomheten som kan være av betydning for Statens jernbanetilsyn, inkludert en oversikt over opplysningene fra de relevante aktørene i samsvar med § 2-3 tredje ledd bokstav b), og
- e) en rapport om anvendelsen av de relevante CSM-ene.

#### § 5-8. Byråets ansvar for CSM for sikkerhetsstyringssystem (CSM SMS)

På grunnlag av opplysningene fra de nasjonale sikkerhetsmyndighetene i samsvar med kapittel 11 og 13, retter Byrådet en anbefaling til Kommisjonen om en CSM som dekker de elementene i sikkerhetsstyringssystemet som må harmoniseres på unionsplan, herunder gjennom harmoniserte standarder, som nevnt i § 3-2 første ledd bokstav f). I slike tilfeller får § 3-3 første og annet ledd anvendelse.

### **Kapittel 6. Felles sikkerhetsattest (RSD artikkel 10)**

#### § 6-1. Søknad om felles sikkerhetsattest

- (1) Jernbaneforetak må ha felles sikkerhetsattest for å få tilgang til jernbaneinfrastrukturen.
- (2) For å få utstedt et felles sikkerhetsattest må jernbaneforetaket dokumentere at det har etablert et sikkerhetsstyringssystem og kan drive sikkert.
- (3) I søknaden om et felles sikkerhetsattest skal jernbaneforetaket angi arten og omfanget av jernbanedriften.
- (4) Søknaden skal inneholde underlagsdokumenter som viser at
  - a) jernbaneforetaket har innført et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med kapittel 5, og at det oppfyller kravene fastsatt i TSI-er, CSM-er og CST-er og i annet relevant regelverk når det gjelder risikohåndtering og sikker ytelse av transporttjenester på jernbanenettet, og at
  - b) jernbaneforetaket oppfyller kravene fastsatt i de relevante nasjonale reglene som er meldt i samsvar med kapittel 4.
- (5) All kommunikasjon og saksbehandling knyttet til søknaden skal oversendes gjennom One-stop shop.

#### § 6-2. Utstedelse av felles sikkerhetsattest

(1) Byrådet, eller Statens jernbanetilsyn i tilfellene fastsatt i § 6-4, utsteder felles sikkerhetsattest eller underretter søkeren om sin negative beslutning innen en rimelig frist som er fastsatt på forhånd. Det skal uansett ikke gå mer enn fire måneder etter at søkeren har fremlagt alle nødvendige opplysninger og eventuell annen etterspurt informasjon har blitt sendt inn. Byrådet, eller i tilfellene fastsatt i § 6-4 Statens jernbanetilsyn, skal anvende de praktiske ordningene i sertifiseringsprosessen som skal fastsettes i en gjennomføringsrettsakt som fastsatt av Kommisjonen.

- (2) Byrådet utsteder et felles sikkerhetsattest til jernbaneforetak som har drift i én eller flere medlemsstater. For å kunne utstede et slikt attest, skal Byrådet:
  - a) vurdere elementene angitt i § 6-1 fjerde ledd bokstav a), og

- b) umiddelbart oversende jernbaneforetakets søknad i sin helhet til de nasjonale sikkerhetsmyndighetene som berøres av den tiltenkte driften for en vurdering av de nasjonale kravene som er angitt i § 6-1 fjerde ledd bokstav b).

(3) Som en del av saksbehandlingen kan Byrået eller Statens jernbanetilsyn foreta besøk og inspeksjoner på jernbaneforetakets driftssteder, samt foreta revisjoner. De kan også be om relevante utfyllende opplysninger. Byrået og Statens jernbanetilsyn skal samordne slike besøk, revisjoner og inspeksjoner.

(4) Innen én måned etter å ha mottatt en søknad om et felles sikkerhetssertifikat, skal Byrået underrette jernbaneforetaket om at søknaden er fullstendig eller be om at relevante, utfyllende opplysninger oversendes innen en rimelig frist. Med hensyn til om søknaden er fullstendig, relevant og sammenhengende kan Byrået også vurdere elementene angitt i § 6-1 fjerde ledd, bokstav b).

(5) Byrået skal fullt ut ta hensyn til vurderingene i henhold til annet ledd før det treffer sin beslutning om å utstede det felles sikkerhetssertifikatet.

(6) Byrået har fullt ansvar for alle felles sikkerhetssertifikater det utsteder.

### *§ 6-3. Saksbehandlingsregler ved uenighet mellom Byrået og Statens jernbanetilsyn*

(1) Dersom Byrået er uenig i en negativ vurdering som Statens jernbanetilsyn har foretatt i samsvar med § 6-2 annet ledd bokstav b), skal det informere Statens jernbanetilsyn og begrunne uenigheten. Byrået og Statens jernbanetilsyn skal samarbeide med sikte på å oppnå enighet. Dersom det er nødvendig, kan Byrået og Statens jernbanetilsyn involvere søkeren.

(2) Fristen for å komme til enighet er en måned etter at Byrået har informert Statens jernbanetilsyn om uenigheten. Dersom det ikke oppnås enighet innen fristen skal Byrået treffe sin endelige beslutning, med mindre Statens jernbanetilsyn har oversendt saken til voldgift hos klageinstansen i henhold til artikkel 55 i ERA-forordningen. Klageinstansen skal innen én måned etter at Statens jernbanetilsyn har bedt om en vurdering, beslutte om den skal bekrefte Byråets utkast til beslutning.

(3) Dersom klageinstansen er enig med Byrået, skal Byrået treffe en beslutning umiddelbart.

(4) Dersom klageinstansen er enig i Statens jernbanetilsyns negative vurdering, skal Byrået utstede et felles sikkerhetssertifikat med et virkeområde som utelukker de delene av jernbanenettet som fikk en negativ vurdering.

(5) Dersom Byrået er uenig i en positiv vurdering som er foretatt av Statens jernbanetilsyn i samsvar med § 6-2 annet ledd bokstav b), skal det underrette Statens jernbanetilsyn og begrunne hvorfor det er uenig. Byrået og Statens jernbanetilsyn skal samarbeide med sikte på å oppnå enighet. Dersom det er nødvendig, kan Byrået og Statens jernbanetilsyn involvere søkeren. Dersom man ikke har kommet til enighet innen én måned etter at Byrået har informert Statens jernbanetilsyn om at det er uenig, skal Byrået treffe sin endelige beslutning.

### *§ 6-4. Søknad om felles sikkerhetssertifikat ved drift begrenset til Norge*

(1) Dersom driften er begrenset til Norge, kan Statens jernbanetilsyn på eget ansvar og dersom søkeren ber om det, utstede et felles sikkerhetssertifikat. Kravene til dokumentasjon etter § 6-1 fjerde ledd og praktiske ordninger etter § 6-2 gjelder. Statens jernbanetilsyn kan foreta besøk og inspeksjoner på jernbanevirksomhetens driftssteder, samt foreta revisjoner. Innen én måned etter å ha mottatt søknaden, skal Statens jernbanetilsyn underrette søkeren om at søknaden er fullstendig eller be om relevante, utfyllende opplysninger.

(2) Jernbaneforetak som har felles sikkerhetssertifikat for drift i Sverige kan framføre tog til første stasjon over grensen til Norge uten å ha felles sikkerhetssertifikat for drift i Norge.

(3) Statens jernbanetilsyn har fullt ansvar for alle felles sikkerhetssertifikater det utsteder.

#### *§ 6-5. Hva felles sikkerhetssertifikat omfatter*

Felles sikkerhetssertifikater skal angi art og omfanget av den jernbanedriften. Et felles sikkerhetssertifikat kan også omfatte sidespor dersom disse er inkludert i foretakets sikkerhetsstyringssystem.

#### *§ 6-6. Krav om fornyet vurdering og klage*

(1) Enhver avgjørelse som nekter utstedelse av et felles sikkerhetssertifikat eller utelukker en del av jernbanenettet i samsvar med en negativ vurdering som nevnt i § 6-3, skal være begrunnet. Søkeren kan innen én måned regnet fra mottak av avgjørelsen be om at Byrået eller Statens jernbanetilsyn, etter hva som er relevant, gjennomgår avgjørelsen på nytt. Byrået eller Statens jernbanetilsyn skal ha en frist på to måneder fra og med mottak av anmodningen om ny gjennomgåelse til å bekrefte eller omgjøre sin avgjørelse.

(2) Dersom Byråets negative avgjørelse blir bekreftet, kan søkeren sende en klage til klageinstansen utpekt i henhold til artikkel 55 i ERA-forordningen.

(3) Dersom Statens jernbanetilsyns negative avgjørelse blir bekreftet, kan søkeren sende en klage til klageinstansen i medhold av forvaltningslovens regler.

#### *§ 6-7. Fornyelse eller endring av felles sikkerhetssertifikat*

(1) Et felles sikkerhetssertifikat som utstedes enten av Byrået eller Statens jernbanetilsyn i henhold til dette kapitlet, skal fornyes etter søknad fra jernbaneforetaket minst hvert femte år. Det skal oppdateres helt eller delvis ved enhver vesentlig endring av virksomhetens art eller omfang.

(2) Dersom en søker allerede har mottatt et felles sikkerhetssertifikat i samsvar med §§ 6-2 og 6-3 og ønsker å utvide omfanget av jernbanedriften, eller dersom en søker allerede har mottatt et felles sikkerhetssertifikat i samsvar med § 6-4 og ønsker å utvide omfanget av jernbanedriften til en annen medlemsstat, skal søknaden suppleres med de relevante dokumentene nevnt i § 6-1 fjerde ledd vedrørende utvidelsen. Jernbaneforetaket skal oversende søknaden til Byrået, som etter framgangsmåtene fastsatt i §§ 6-2 og 6-3, skal utstede et oppdatert felles sikkerhetssertifikat som omfatter det utvidede virkeområdet. I et slikt tilfelle skal bare de nasjonale sikkerhetsmyndighetene som berøres av utvidelsen av driften, rådspørres i den hensikt å vurdere dokumentasjonen som fastsatt i § 6-1 fjerde ledd bokstav b).

(3) Dersom jernbaneforetaket har et felles sikkerhetssertifikat i samsvar med § 6-4 og ønsker å utvide omfanget av jernbanevirksomheten i den medlemsstaten, skal foretaket supplere søknaden med de relevante dokumentene nevnt i § 6-1 fjerde ledd vedrørende utvidelsen. Foretaket skal gjennom One-stop shop oversende dokumentasjonen til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, som etter framgangsmåtene fastsatt i § 6-4 skal utstede et oppdatert felles sikkerhetssertifikat som omfatter det utvidede omfanget av jernbanevirksomheten.

(4) Byrået og Statens jernbanetilsyn kan kreve at felles sikkerhetssertifikater som de har utstedt skal revideres ved vesentlige endringer i relevant lovgivning.

#### *§ 6-8. Underretning om utstedelse av felles sikkerhetssertifikat*

Byrået skal uten opphold og senest innen to uker, underrette Statens jernbanetilsyn om utstedelsen av et felles sikkerhetssertifikat. Byrået skal underrette Statens jernbanetilsyn omgående ved fornyelse, endring eller tilbakekalling av et felles sikkerhetssertifikat. I underretningen skal jernbaneforetakets navn og adresse, det felles sikkerhetssertifikatets utstedelsesdato, art og omfang, gyldighet, og ved tilbakekalling, begrunnelsen, angis. Når det gjelder felles sikkerhetssertifikater som er utstedt av Statens jernbanetilsyn skal de samme opplysningene gis til Byrået innen de samme fristene.

## **Kapittel 7. Informasjon om samarbeid mellom Byrået og Statens jernbanetilsyn (RSD artikkel 11)**

### *§ 7-1. Samarbeidsavtale mellom Byrået og Statens jernbanetilsyn*

(1) I henhold til § 6-2 annet og tredje ledd i denne forskriften inngår Byrået samarbeidsavtaler med nasjonale sikkerhetsmyndigheter i samsvar med artikkel 76 i ERA-forordningen. Samarbeidsavtalene skal være spesifikke avtaler eller rammeavtaler, og skal omfatte én eller flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Samarbeidsavtalene skal inneholde en detaljert beskrivelse av oppgavene og vilkårene for de varer og tjenester som skal leveres, leveringsfristene og hvordan gebyrene som søkerne skal betale, skal fordeles.

(2) Samarbeidsavtalene kan også omfatte spesifikke samarbeidsavtaler for jernbanenett som trenger særlig sakkunnskap av geografiske eller historiske årsaker, med sikte på å redusere søkerens administrative byrde og kostnader. Dersom slike jernbanenett er isolert fra resten av jernbanesystemet i EØS, kan slike spesifikke samarbeidsavtaler omfatte muligheten til å sette ut oppgaver til de relevante nasjonale sikkerhetsmyndighetene dersom dette er nødvendig for å sikre effektiv og forholdsmessig ressursfordeling til sertifisering. Disse samarbeidsavtalene skal være innført før Byrået utfører sertifiseringsoppgavene i samsvar med § 18-2.

(3) Når det gjelder medlemsstater som har jernbanenett med en annen sporvidde enn hovedjernbanenettet i EØS og som har like tekniske og driftsmessige krav som nabolandstater, skal i tillegg til samarbeidsavtalene nevnt i annet ledd, alle berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter i disse medlemsstatene inngå en multilateral avtale med Byrået som skal omfatte vilkårene for å forenkle utvidelsen av sikkerhetssertifikatenes virkeområde i de berørte medlemsstatene, dersom det er relevant.

## **Kapittel 8. Sikkerhetstillatelse til infrastrukturforvalter (RSD artikkel 12)**

### *§ 8-1. Krav til sikkerhetstillatelse for infrastrukturforvaltere*

(1) Forvaltning og drift av jernbaneinfrastruktur krever at infrastrukturforvalter har sikkerhetstillatelse fra Statens jernbanetilsyn.

(2) Sikkerhetstillatelsen skal bekrefte aksept av infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem som fastsatt i kapittel 5, og skal omfatte framgangsmåtene og bestemmelsene for å oppfylle kravene til sikker utforming, sikkert vedlikehold og sikker drift av jernbaneinfrastrukturen. Dette inkluderer, så langt det passer, vedlikehold og drift av trafikkstyrings- og signalsystemet.

(3) Statens jernbanetilsyn skal gi veiledning om kravene til sikkerhetstillatelse og hvilke dokumenter som kreves. Der hvor det er hensiktsmessig kan dette gjøres i form av et veiledningsdokument.

### *§ 8-2. Sikkerhetstillatelsens gyldighet og eventuell endring*

(1) Sikkerhetstillatelsen er gyldig i fem år og kan fornyes etter søknad fra infrastrukturforvalter. Den skal revideres helt eller delvis ved alle vesentlige endringer av delsystemene for infrastruktur, signal eller energi, eller av prinsippene for drift og vedlikehold av disse delsystemene. Infrastrukturforvalter skal omgående underrette Statens jernbanetilsyn om alle slike endringer.

(2) Statens jernbanetilsyn kan kreve revisjon av sikkerhetstillatelsen ved vesentlige endringer av relevant lovgivning.

### *§ 8-3. Søknadsbehandling og utstedelse av sikkerhetstillatelse*

(1) Statens jernbanetilsyn skal behandle søknader om sikkerhetstillatelse uten opphold og senest fire måneder etter at søkeren har framlagt alle nødvendige opplysninger og eventuelle tilleggsopplysninger.

(2) Statens jernbanetilsyn skal uten opphold og senest innen to uker underrette Byrået om sikkerhetstillatelser som er utstedt, fornyet, endret eller tilbakekalt. Infrastrukturforvalters navn og adresse, sikkerhetstillatelsens utstedelsesdato, omfang og gyldighetstid skal oppgis. Ved et eventuelt tilbakekall skal begrunnelsen for vedtaket angis.

(3) Når det gjelder grensekryssende infrastruktur, skal relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter samarbeide med sikte på å utstede sikkerhetstillatelse.

## **Kapittel 9. Enhet med ansvar for vedlikehold av kjøretøy (RSD artikkel 14 og 15)**

### *§ 9-1. Krav om ECM*

Før et kjøretøy blir benyttet på jernbanenettet, skal det være utpekt en enhet med ansvar for vedlikehold (ECM) av kjøretøyet. ECM skal være registrert i kjøretøyregisteret i samsvar med artikkel 47 i direktiv (EU) 2016/797.

### *§ 9-2. Krav til ECM*

Uten at det berører jernbanevirksomhetens ansvar for sikker drift som fastsatt i kapittel 2, skal ECM sikre at kjøretøyene den er ansvarlig for vedlikehold av, har en sikker driftstilstand. For dette formålet skal ECM innføre et vedlikeholdssystem for disse kjøretøyene, og skal ved hjelp av dette systemet:

- a) sikre at kjøretøyene vedlikeholdes i samsvar med vedlikeholdsplanen for hvert kjøretøy og gjeldende krav, herunder vedlikeholdsregler og relevante TSI-bestemmelser,
- b) implementere de nødvendige metodene for risikoevaluering og -vurdering fastsatt i CSM-ene som nevnt i § 3-2 første ledd bokstav a), eventuelt i samarbeid med andre aktører,
- c) sikre at underleverandører implementerer tiltak for risikohåndtering gjennom anvendelse av CSM-en for overvåking nevnt i § 3-2 første ledd bokstav c), og at dette er fastlagt i kontraktsregulerte ordninger som skal framlegges på anmodning fra Byrået eller Statens jernbanetilsyn, og
- d) sikre vedlikeholdsarbeidets sporbarhet.

### *§ 9-3. Krav til vedlikeholdssystem*

(1) Vedlikeholdssystemet skal bestå av følgende:

- a) en ledelsesfunksjon som overvåker og koordinerer vedlikeholdsfunksjonene nevnt i bokstav b)-d) og sikrer at kjøretøyet er i sikker driftstilstand i jernbanesystemet,
- b) funksjon for utvikling av vedlikehold, som er ansvarlig for å styre vedlikeholdsdokumentasjonen, herunder konfigurasjonsstyringen, på grunnlag av opplysninger om data fra design og drift, samt ytelse og erfaring fra drift,
- c) funksjon for styring av flåtevedlikehold, som styrer når kjøretøyet skal tas ut av bruk for vedlikehold, og når den skal gjeninnsettes i bruk etter vedlikehold,
- d) funksjon for leveranse av nødvendig teknisk vedlikehold av et kjøretøy eller deler av det, inkludert dokumentasjon for frigivelse til bruk.

(2) ECM skal selv utføre ledelsesfunksjonen, men kan sette ut vedlikeholdsfunksjonene nevnt i bokstav b) - d), eller deler av dem, til andre avtaleparter, for eksempel vedlikeholdsverksteder.

(3) ECM skal sikre at alle funksjonene angitt i bokstav a) - d), er i samsvar med kravene og vurderingskriteriene angitt i vedlegg III.

(4) Dersom funksjoner og virksomheten som skal sertifiseres er satt ut til vedlikeholdsverkstedene, gjelder vedlegg III som angitt i gjennomføringsrettsaktene vedtatt i henhold til § 9-5 femte ledd bokstav a), så langt det passer.

#### § 9-4. Sertifisering av ECM

(1) ECM for godsvogner skal sertifiseres. Etter vedtakelse av gjennomføringsrettsaktene nevnt i § 9-5 femte ledd bokstav b) vil dette også gjelde andre kjøretøyer. Hver ECM sertifiseres og tildeles et ECM-sertifikat av et akkreditert organ i samsvar med følgende krav:

- a) akkrediterings- og godkjenningssdelen av sertifiseringsprosessen skal bygge på kriterier om uavhengighet, kompetanse og upartiskhet,
- b) sertifiseringssystemet skal dokumentere at en ECM har innført vedlikeholdssystem med sikte på å sikre at ethvert kjøretøy som den er ansvarlig for vedlikeholdet av, har en sikker driftstilstand,
- c) ECM-sertifiseringen skal bygge på en vurdering av ECM sin evne til å oppfylle de relevante kravene og vurderingskriteriene angitt i vedlegg III, og til å anvende dem på en konsistent måte. Den skal omfatte et tilsynssystem for å sikre fortsatt oppfyllelse av disse kravene og vurderingskriteriene etter at ECM-sertifikatet er tildelt,
- d) sertifiseringen av vedlikeholdsverksteder skal bygge på overensstemmelse med de relevante kravene i vedlegg III som anvendes på tilsvarende funksjoner og aktiviteter som skal sertifiseres.

(2) Dersom ECM er en jernbanevirksomhet, kan oppfyllelsen av de kravene som er angitt i første ledd kontrolleres av Statens jernbanetilsyn etter framgangsmåtene som er nevnt i kapittel 6 eller 8, og kan bekreftes på de sertifikatene som utstedes etter disse framgangsmåtene.

(3) Sertifikatene som utstedes i samsvar med § 9-4 første ledd skal gjelde i hele EØS.

#### § 9-5. Informasjon om Kommisjonens prosess for gjennomføring av endringer i sertifiseringskravene for ECM

(1) På grunnlag av anbefalingen fra Byrået vil Kommisjonen gjennom gjennomføringsrettsakter vedta nærmere bestemmelser om sertifiseringskravene § 9-4 første ledd for enheten ansvarlig for vedlikehold av godsvogner, herunder kravene angitt i vedlegg III i samsvar med de relevante CSM-ene og TSI-ene, og skal om nødvendig endre disse bestemmelsene.

(2) Disse gjennomføringsrettsaktene vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i § 15-1 tredje ledd.

(3) Sertifiseringssystemet for godsvogner vedtatt ved kommisjonsforordning (EU) nr. 445/2011, får fortsatt anvendelse til gjennomføringsrettsaktene nevnt i dette nummer får anvendelse.

(4) Innen 16. juni 2018 vil Byrået evaluere systemet for sertifisering av enheter som er ansvarlige for vedlikehold av godsvogner, vurdere hvor hensiktsmessig det er å utvide dette systemet til å omfatte alle kjøretøyer og gjøre sertifiseringen av vedlikeholdsverksteder obligatorisk, samt framlegge sin rapport for Kommisjonen.

(5) På grunnlag av evalueringen utført av Byrået i samsvar med fjerde ledd, vil Kommisjonen gjennom gjennomføringsrettsakter vedta, dersom det er hensiktsmessig, og om nødvendig endre de nærmere bestemmelsene som identifiserer hvilke av kravene angitt i vedlegg III som skal gjelde for:

- a) vedlikeholdsfunksjoner som utføres av vedlikeholdsverksteder, herunder nærmere bestemmelser for å sikre ensartet gjennomføring av sertifiseringen av vedlikeholdsverksteder i samsvar med de relevante CSM-ene og TSI-ene,
- b) sertifisering av enheter som er ansvarlige for vedlikehold av andre kjøretøyer enn godsvogner på bakgrunn av de tekniske egenskapene til slike kjøretøyer, herunder nærmere bestemmelser for å sikre ensartet gjennomføring av sertifiseringsvilkårene for enheten som er ansvarlig for

vedlikehold av andre kjøretøyer enn godsvogner i samsvar med de relevante CSM-ene og TSI-ene.

(6) Disse gjennomføringsrettsaktene vedtas etter framgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i § 15-1 tredje ledd.

#### *§ 9-6. Unntak fra systemet for sertifisering av ECM*

(1) Statens jernbanetilsyn kan i følgende tilfeller anvende andre tiltak for å oppfylle forpliktelsen om å identifisere ECM enn det som følger av § 9-1 til § 9-5:

- a) kjøretøy som er registrert i en tredjestat og vedlikeholdes i samsvar med lovgivningen i vedkommende stat,
- b) kjøretøy som brukes på jernbanenett eller -linjer hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i EØS, og der oppfyllelsen av kravene fastsatt i § 9-2 sikres ved internasjonale avtaler med tredjestater,
- c) godsvogner og passasjervogner som er i felles bruk med tredjestater hvis sporvidde er forskjellig fra sporvidden til hovedjernbanenettet i EØS,
- d) kjøretøy som brukes til spesialtransport og transport av militært utstyr som krever en ad hoc-tillatelse fra Statens jernbanetilsyn som må foreligge før de tas i bruk. I dette tilfellet skal det gis unntak for tidsrom på høyst fem år.

(2) De alternative tiltakene nevnt i første ledd, skal gjennomføres gjennom unntak som gis av Statens jernbanetilsyn eller av Byrået ved:

- a) registrering av kjøretøy i samsvar med artikkel 47 i direktiv (EU) 2016/797 når det gjelder identifiseringen av ECM,
- b) utstedelse av felles sikkerhetssertifikater og sikkerhetstillatelser til jernbanevirksomheter i samsvar med kapittel 6 og 8 i denne forskrift, når det gjelder identifisering eller sertifisering av ECM.

(3) Unntak skal identifiseres og begrunnes i den årlige rapporten nevnt i kapittel 13.

## **Kapittel 10. Oppgaver for de nasjonale sikkerhetsmyndigheter (RSD artikkel 16)**

### *§ 10-1. Statens jernbanetilsyns oppgaver*

(1) Statens jernbanetilsyn skal minst ha ansvaret for følgende oppgaver:

- a) utstede tillatelse til å ta i bruk delsystemene «Styring, kontroll og signal langs sporet», «Energi» og «Infrastruktur» som inngår i jernbanesystemet i EØS i samsvar med artikkel 18 nr. 2 i direktiv (EU) 2016/797,
- b) utstedelse, fornyelse, endring og tilbakekalling av tillatelser til å bringe kjøretøy i omsetning i samsvar med artikkel 21 nr. 8 i direktiv (EU) 2016/797,
- c) støtte Byrået i utstedelse, fornyelse, endring og tilbakekalling av tillatelser til å bringe kjøretøy i omsetning i samsvar med artikkel 21 nr. 5 i direktiv (EU) 2016/797 og typetillatelser for kjøretøy i samsvar med artikkel 24 i direktiv (EU) 2016/797,
- d) på sitt territorium føre tilsyn med at samtrafikkkomponentene oppfyller de grunnleggende kravene i samsvar med artikkel 8 i direktiv (EU) 2016/797,
- e) sikre at det er tildelt et kjøretøynummer i samsvar med artikkel 46 i direktiv (EU) 2016/797, med forbehold for artikkel 47 nr. 4 i nevnte direktiv,
- f) støtte Byrået i utstedelse, fornyelse, endring og tilbakekalling av felles sikkerhetssertifikater som er utstedt i samsvar med § 6-2 annet ledd,

- g) utstede, fornye, endre og tilbakekalle felles sikkerhetsattifikater som er utstedt i samsvar med § 6-4,
- h) utstede, fornye, endre og tilbakekalle sikkerhetstillatelser som er gitt i samsvar med kapittel 8,
- i) overvåke, fremme og eventuelt håndheve og oppdatere rammereglene for sikkerhet, herunder systemet med nasjonale regler,
- j) føre tilsyn med jernbanevirksomheter i samsvar med kapittel 11,
- k) dersom relevant, og i samsvar med nasjonal lovgivning, utstede, fornye, endre og tilbakekalle førerbeviser i samsvar med direktiv 2007/59/EF,
- l) dersom relevant, og i samsvar med nasjonal lovgivning, utstede, fornye, endre og tilbakekalle attifikater som er utstedt til enheter ansvarlige for vedlikehold.

(2) Oppgavene nevnt i første ledd, kan ikke overføres til jernbanevirksomheter eller oppdragsgivere eller utføres av disse som kontraktsoppdrag.

## **Kapittel 11. Tilsyn (RSD artikkel 17)**

### *§ 11-1. Tilsyn med jernbanevirksomhetene*

(1) Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn med om jernbanevirksomhetene har et sikkerhetsstyringssystem som er i samsvar med kravene i kapittel 5, og at sikkerhetsstyringssystemet etterleves.

(2) Statens jernbanetilsyn skal anvende prinsippene i CSM-ene nevnt i § 3-2 første ledd bokstav c), og i sin tilsynsvirksomhet særlig påse at jernbanevirksomhetene:

- a) overvåker sikkerhetsstyringssystemets hensiktsmessighet,
- b) overvåker elementene i sikkerhetsstyringssystemet, inkludert drift, leveranse av vedlikeholdstjenester og materiell, og bruken av leverandører for å overvåke sikkerhetsstyringssystemets hensiktsmessighet, og
- c) bruker de relevante CSM-ene som nevnt i § 3-2. Tilsynsaktiviteten knyttet til dette punktet gjelder også ECM dersom det er hensiktsmessig.

### *§ 11-2. Jernbaneforetakets plikt til å underrette*

(1) Jernbaneforetakene skal underrette de relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter minst to måneder før de starter ny jernbanetransport, slik at tilsyn kan planlegges. Jernbaneforetakene skal også legge fram en oversikt over personellkategorier og kjøretøytyper.

(2) Endringer i disse opplysningene skal uten opphold meldes til relevant nasjonal sikkerhetsmyndighet.

### *§ 11-3. Begrensning eller tilbakekall av felles sikkerhetsattifikat*

(1) Dersom Statens jernbanetilsyn fastslår at et jernbaneforetak ikke lenger oppfyller vilkårene for å ha et felles sikkerhetsattifikat, skal Statens jernbanetilsyn be Byrået om å begrense eller tilbakekalle dette attifikatet. Byrået skal omgående underrette alle berørte nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Dersom Byrået beslutter å begrense eller tilbakekalle det felles sikkerhetsattifikatet, skal det begrunne sin beslutning.

(2) Ved uenighet mellom Byrået og Statens jernbanetilsyn gjelder voldgiftsordningen angitt i § 6-3. Dersom resultatet av voldgiftsordningen er at det felles sikkerhetsattifikatet verken begrenses eller tilbakekalles, skal de midlertidige sikkerhetstiltakene nevnt i § 11-4 midlertidig oppheves.



(3) Statens jernbanetilsyn kan begrense eller tilbakekalle det felles sikkerhets sertifikatet dersom tilsynet selv har utstedt det i samsvar med § 6-4. Statens jernbanetilsyn skal grunngi sin beslutning og underrette Byrådet.

(4) Jernbaneforetaket kan klage på Byråets eller Statens jernbanetilsyns beslutning om å begrense eller tilbakekalle det felles sikkerhets sertifikatet. Klageadgangen er regulert i § 6-6.

#### *§ 11-4. Tiltak ved alvorlig sikkerhetsrisiko*

(1) Dersom Statens jernbanetilsyn ved tilsyn identifiserer en alvorlig sikkerhetsrisiko, kan de iverksette midlertidige sikkerhetstiltak, inkludert omgående å begrense eller stanse den aktuelle driften. Dersom det felles sikkerhets sertifikatet ble utstedt av Byrådet, skal Statens jernbanetilsyn omgående underrette Byrådet om dette og grunngi sin beslutning.

(2) Dersom Byrådet fastslår at et jernbaneforetak ikke lenger oppfyller vilkårene for å inneha det felles sikkerhets sertifikat, skal Byrådet omgående begrense eller tilbakekalle det felles sikkerhets sertifikatet.

(3) Dersom Byrådet mener at tiltakene som Statens jernbanetilsyn har truffet er uforholdsmessige, kan Byrådet be Statens jernbanetilsyn om å trekke tilbake eller tilpasse tiltakene. Byrådet og Statens jernbanetilsyn skal samarbeide for å oppnå enighet. Prosessen skal om nødvendig også involvere jernbaneforetaket. Hvis samarbeidet ikke lykkes, skal Statens jernbanetilsyns beslutning om å treffe midlertidige tiltak fortsatt gjelde.

(4) Statens jernbanetilsyns beslutning om midlertidige sikkerhetstiltak skal være underlagt domstolskontroll. I et slikt tilfelle kan de midlertidige sikkerhetstiltakene gjelde fram til den rettslige prøvingen avsluttes, med forbehold for § 11-3 .

(5) Dersom et midlertidig tiltak varer lenger enn tre måneder, skal Statens jernbanetilsyn be Byrådet om å begrense eller tilbakekalle det felles sikkerhets sertifikatet. Framgangsmåten i § 11-3 gjelder.

#### *§ 11-5. Tilsyn med delsystemer*

(1) Statens jernbanetilsyn skal føre tilsyn med delsystemene «Styring, kontroll og signal langs sporet», «Energi» og «Infrastruktur», og sikre at de oppfyller de grunnleggende kravene. Når det gjelder grensekryssende infrastruktur skal tilsynet utføres i samarbeid med andre relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter. Dersom Statens jernbanetilsyn fastslår at en infrastrukturforvalter ikke lenger oppfyller vilkårene for sin sikkerhetstillatelse, skal tilsynet begrense eller tilbakekalle sikkerhetstillatelsen. Beslutningen skal begrunnes.

(2) Når Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med hensiktsmessigheten av jernbanevirksomhetenes sikkerhetsstyringssystemer kan de, når aktiviteten virker inn på jernbanesikkerheten, ta hensyn til

- a) sikkerhetsbidragene fra aktørene nevnt i § 2-3 annet ledd
- b) sikkerhetsbidragene fra opplæringssentrene nevnt i forskrift 27. november 2009 nr. 1414 om sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet der det er relevant

(3) Denne bestemmelsen gjelder uten at det berører jernbanevirksomhetenes ansvar som nevnt i § 2-3 første ledd.

#### *§ 11-6. Jernbaneforetak med drift i flere land*

(1) Statens jernbanetilsyn skal samarbeide med andre relevante sikkerhetsmyndigheter for å samordne tilsynet av jernbaneforetak som driver virksomhet i flere land. Samarbeidet skal sikre at viktig informasjon om det spesifikke jernbaneforetaket deles, særlig når det gjelder kjente risikoer og foretakets sikkerhetsresultater. Statens jernbanetilsyn skal også dele informasjon med andre relevante

sikkerhetsmyndigheter og Byrået dersom jernbaneforetaket ikke treffer de nødvendige tiltakene for risikohåndtering.

(2) Dette samarbeidet skal sikre at tilsynet er tilstrekkelig dekkende, og at man unngår dobbeltarbeid når det gjelder inspeksjoner og revisjoner. De relevante sikkerhetsmyndighetene kan utarbeide en felles tilsynsplan for å sikre at revisjoner og andre inspeksjoner blir utført regelmessig. Planen skal ta hensyn til arten og omfanget av transportvirksomheten i hver av de berørte medlemsstatene.

(3) Byrået utarbeider retningslinjer for samordningen.

#### *§ 11-7. Skriftlig advarsel*

Statens jernbanetilsyn kan skriftlig advare jernbanevirksomheter som ikke oppfyller sine forpliktelser angitt i § 11-1.

#### *§ 11-8. Utvexling av opplysninger*

(1) Når Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med jernbanevirksomheter skal det gjøres bruk av de opplysningene som ligger til grunn for søknad om sikkerhetssertifikat eller sikkerhetstillatelse, jf. henholdsvis § 6-2 annet ledd bokstav a) og kapittel 8.

(2) Ved fornyelse av felles sikkerhetssertifikat skal informasjon som er innsamlet i forbindelse med tilsyn benyttes. Tilsvarende gjelder ved fornyelse av sikkerhetstillatelse.

(3) Byrået og Statens jernbanetilsyn skal treffe nødvendige tiltak for å samordne og sikre full utveksling av opplysninger som nevnt i § 11-7 og § 11-8 første og annet ledd.

### **Kapittel 12. Beslutningsprinsipper (RSD artikkel 18)**

#### *§ 12-1. Prinsipper for søknadsbehandlingen*

(1) Byrået og Statens jernbanetilsyn skal vurdere søknader om et felles sikkerhetssertifikat i samsvar med § 6-1 første og annet ledd på en transparent måte og uten forskjellsbehandling. Særlig skal alle berørte parter gis anledning til å bli hørt, og beslutninger skal begrunnes.

(2) Byrået og Statens jernbanetilsyn skal besvare henvendelser og søknader raskt, be om opplysninger uten opphold, og treffe alle sine beslutninger senest fire måneder etter at søkeren har lagt fram alle relevante opplysninger. I forbindelse med oppgavene nevnt i kapittel 10 kan både Byrået og Statens jernbanetilsyn til enhver tid be om teknisk bistand fra jernbanevirksomhetene eller fra andre kvalifiserte organer.

(3) Når Statens jernbanetilsyn utarbeider nasjonale regler skal alle aktører og berørte parter rådspørres, inkludert jernbanevirksomheter, produsenter og ytere av vedlikeholdstjenester, brukere og representanter for personalet.

#### *§ 12-2. Tilgang til dokumenter og lokaler*

Statens jernbanetilsyn skal gjennomføre de inspeksjoner, revisjoner og undersøkelser som er nødvendige i forbindelse med utførelsen av dens oppgaver, og de skal ha tilgang til alle relevante dokumenter og til jernbanevirksomhetenes lokaler, anlegg og utstyr. Om nødvendig skal de også ha tilgang til lokaler, anlegg og utstyr hos enhver aktør nevnt i kapittel 2. Byrået skal ha de samme rettighetene overfor jernbaneforetakene når det utfører sine sikkerhetssertifiseringsoppgaver i samsvar med § 6-2 annet ledd.

#### *§ 12-3. Utvexling av synspunkter og erfaringer mellom sikkerhetsmyndigheter*

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal utveksle synspunkter og erfaringer, særlig innenfor de nettverk som Byrået har opprettet, med sikte på å harmonisere sine beslutningskriterier på EØS-plan.

### **Kapittel 13. Rapportering til Byrået (RSD artikkel 19)**

#### *§ 13-1. Årsrapport fra Statens jernbanetilsyn*

Statens jernbanetilsyn offentliggjør årlig en rapport om sin virksomhet fra året før og sender den til Byrået innen 30. september. Rapporten skal inneholde opplysninger om:

- a) utviklingen av jernbanesikkerheten, inkludert en status på nasjonalt plan for CSI-ene i samsvar med § 3-1 første ledd,
- b) viktige endringer i lover og forskrifter knyttet til jernbanesikkerhet,
- c) utviklingen med hensyn til sikkerhetssertifisering og sikkerhetstillatelser,
- d) resultater og erfaringer fra tilsynet med jernbanevirksomheter, inkludert antall inspeksjoner og revisjoner og utfall av disse,
- e) unntakene som er besluttet i samsvar med § 9-6, og
- f) jernbanevirksomhetenes erfaring med anvendelsen av de relevante CSM-ene.

### **Kapittel 14. Kommisjonens utøvelse av delegert myndighet (RSD artikkel 27)**

#### *§ 14-1. Kommisjonens myndighet til å vedta delegerte rettsakter*

(1) Med forbehold for vilkårene fastsatt i denne bestemmelse har Kommisjonen myndighet til å vedta delegerte rettsakter.

(2) Kommisjonen har myndighet til å vedta de delegerte rettsaktene nevnt i § 3-3 åttende ledd og § 3-6 sjuende ledd for en periode på fem år fra 15. juni 2016. Kommisjonen utarbeider en rapport om den delegerte myndigheten senest ni måneder før utgangen av femårsperioden. Den delegerte myndigheten forlenges med perioder av samme varighet med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg en forlengelse senest tre måneder før utgangen av hver periode.

(3) Kommisjonen følger sin vanlige praksis og foretar samråd med sakkyndige før slike delegerte rettsakter vedtas.

(4) Den delegerte myndigheten nevnt i § 3-3 åttende ledd og § 3-6 sjuende ledd kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at den delegerte myndigheten som angis i beslutningen, opphører å gjelde. Beslutningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i Den europeiske unions tidende eller på et senere tidspunkt som er fastsatt i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.

(5) Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt underretter den Europaparlamentet og Rådet samtidig om dette.

(6) En delegert rettsakt vedtatt i henhold til § 3-3 åttende ledd og § 3-6 sjuende ledd trer i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet har gjort innsigelse innen en frist på to måneder etter at rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet innen utløpet av denne fristen begge har underrettet Kommisjonen om at de ikke har til hensikt å gjøre innsigelse. På Europaparlamentets eller Rådets initiativ forlenges denne fristen med to måneder.

## **Kapittel 15. Framgangsmåte for Komitéarbeid (RSD artikkel 28)**

### *§ 15-1. Bistand til Kommisjonen*

(1) Kommisjonen bistås av komiteen nevnt i artikkel 51 i direktiv (EU) 2016/797. Nevnte komité er en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.

(2) Når det vises til dette leddet, får artikkel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

(3) Når det vises til dette leddet får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, vedtar ikke Kommisjonen utkastet til gjennomføringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

## **Kapittel 16. Rapportering og oppfølgingstiltak innen EØS (RSD artikkel 29)**

### *§ 16-1. Kommisjonens rapport om gjennomføring av jernbanesikkerhetsdirektivet*

(1) Innen 16. juni 2021 og deretter hvert femte år framlegger Kommisjonen for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen av RSD, særlig for å føre tilsyn med effektiviteten av tiltakene i forbindelse med utstedelse av felles sikkerhetssertifikater.

(2) Om nødvendig skal forslag til ytterligere unionstiltak være vedlagt rapporten.

(3) Byrået evaluerer utviklingen av en sikkerhetskultur, herunder rapportering av tildragelser. Innen 16. juni 2024 oversender Byrået en rapport til Kommisjonen som inneholder eventuelle forslag til forbedringer av systemet. Kommisjonen treffer egnede tiltak på grunnlag av disse anbefalingene og om nødvendig forslår endringer av RSD.

## **Kapittel 17. Byråets anbefalinger og uttalelser (RSD artikkel 32)**

### *§ 17-1. Byråets anbefalinger og uttalelser*

Byrået gir anbefalinger og uttalelser i samsvar med artikkel 13 i ERA-forordningen ved gjennomføringen av RSD. Disse anbefalingene og uttalelsene kan tas i betraktning når Unionen vedtar rettsakter i henhold til RSD.

## **Kapittel 18. Overgangsbestemmelser og ikrafttredelse**

### *§ 18-1. Gyldighet på eksisterende sikkerhetssertifikater*

Sikkerhetssertifikater som er gitt før 16. juni 2019, skal være gyldige til de utløper.

### *§ 18-2. Byråets utstedelse av sikkerhetssertifikater*

Senest fra og med 16. juni 2019 skal Byrået utstede felles sikkerhetssertifikat i samsvar med kapittel 6.

### *§ 18-3. Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft 16. juni 2019. Fra samme tid oppheves forskrift 11. april 2011 nr. 389 om sikkerhetsstyring for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet (sikkerhetsstyringsforskriften).

VEDLEGG I  
**FELLES SIKKERHETSINDIKATORER**

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal hvert år avgi rapport om de felles sikkerhetsindikatorerne (CSI-ene).

Dersom det oppdages nye fakta eller feil etter at rapporten er framlagt, skal indikatorene for et bestemt år endres eller korrigeres av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten ved første egnede anledning, og senest i den nærmest påfølgende årsrapport.

Felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorerne og felles metoder for beregning av de økonomiske konsekvensene av ulykker er fastsatt i tillegget.

**1. Indikatorer knyttet til ulykker**

1.1. Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall alvorlige ulykker og fordeling på følgende ulykkestyper:

- kollisjon mellom tog og jernbanekjøretøy,
- kollisjon mellom tog og hindring i frittromsprofilen,
- togavsporing,
- ulykker på planoverganger, herunder ulykker der fotgjengere er innblandet, og en ytterlige fordeling for de fem planovergangstypene definert i nr. 6.2,
- personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse, unntatt selvmord og selvmordsforsøk,
- brann i rullende materiell,
- annet.

Enhver alvorlig ulykke skal rapporteres under den primære ulykkestypen, også selv om følgene av den sekundære ulykken er mer alvorlige (f.eks. avsporing etterfulgt av brann).

1.2. Samlet og relativt (per togkilometer) antall alvorlig skadede eller omkomne personer etter ulykkestype, inndelt i følgende personkategorier:

- passasjerer (også i forhold til samlet antall passasjerkilometer og passasjertogkilometer),
- ansatt eller entreprenør,
- bruker av planovergang,
- uvedkommende,
- annen person som befinner seg på en perrong,
- annen person som ikke befinner seg på en perrong,

**2. Indikatorer knyttet til farlig gods**

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall ulykker i forbindelse med transport av farlig gods med jernbane, inndelt i følgende kategorier:

- ulykker der minst ett jernbanekjøretøy som transporterer farlig gods, som definert i tillegget, er innblandet,
- antall slike ulykker med utslipp av farlig gods.

**3. Indikatorer knyttet til selvmord**

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall selvmord og selvmordsforsøk.

**4. Indikatorer knyttet til tilløp til ulykker**

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall tilløp til ulykker og fordeling på følgende typer tilløp til ulykker:

- skinnebrudd,
- solslyng og andre sporgeometriske feil,
- signalfeil,
- passering av stoppsignal med påfølgende passering av et farepunkt,
- passering av stoppsignal uten påfølgende passering av et farepunkt,
- hjulbrudd på rullende materiell i trafikk,
- akselbrudd på rullende materiell i trafikk.

Alle tilløp skal rapporteres, både de som fører til ulykker og de som ikke gjør det. (Et tilløp som fører til en alvorlig ulykke skal også rapporteres under indikatorer knyttet til tilløp; et tilløp som ikke fører til en alvorlig ulykke skal bare rapporteres under indikatorer knyttet til tilløp).

#### 5. Indikatorer for beregning av økonomiske konsekvenser av ulykker

Samlet og relativ (i forhold til togkilometer) kostnad i euro:

- antall dødsfall og alvorlige skader multiplisert med verdien av å forebygge et dødsfall eller en alvorlig skade,
- kostnad ved miljøskader,
- kostnad ved materiell skade på rullende materiell eller infrastruktur,
- kostnad ved forsinkelser som følge av ulykker.

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal rapportere de økonomiske konsekvensene av alvorlige ulykker.

Verdien av å forebygge et dødsfall eller en alvorlig skade er den verdien samfunnet tillegger forebygging av et dødsfall eller en alvorlig skade, og skal som sådan ikke utgjøre en referanse for erstatning mellom parter som er involvert i en ulykke.

#### 6. Indikatorer knyttet til infrastrukturens tekniske sikkerhet og gjennomføringen av denne

6.1. Prosentandel spor med automatisk togkontroll i drift, og prosentandelen togkilometer med systemer for automatisk togkontroll om bord på toget, der disse systemene omfatter:

- varsling,
- varsling og automatisk stopp,
- varsling og automatisk stopp og punktvis hastighetsovervåking,
- varsling og automatisk stopp og kontinuerlig hastighetsovervåking.

6.2. Antall planoverganger (samlet, per linjekilometer og sporkilometer) etter følgende fem typer:

- a) planoverganger med passiv sikring
- b) planoverganger med aktiv sikring:
  - i) manuell,
  - ii) automatisk varsling for veifarende,
  - iii) automatisk sikring for veifarende,
  - iv) sikring mot skinnegangen.

## Tillegg

### Felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorene og felles metoder for beregning av de økonomiske konsekvensene av ulykker

#### 1. Indikatorer knyttet til ulykker

- 1.1. «alvorlig ulykke»: ulykke der minst ett jernbanekjøretøy i bevegelse er innblandet, og som fører til at minst én person omkommer eller blir alvorlig skadet, eller til betydelig skade på materiell, spor, andre anlegg eller miljøet, eller omfattende trafikkforstyrrelser, unntatt ulykker i verksteder, lagre og depoter.
- 1.2. «betydelig skade på materiell, spor, andre anlegg eller miljøet»: skade til en verdi av minst 150 000 euro.
- 1.3. «omfattende trafikkforstyrrelser»: togtrafikken på en hovedjernbanelinje innstilles i minst seks timer.
- 1.4. «tog»: ett eller flere jernbanekjøretøyer som trekkes av ett eller flere lokomotiver eller skinnegående motorvogner, én skinnegående motorvogn som kjører alene under et bestemt nummer eller en bestemt betegnelse fra et fast startpunkt til et fast slutt punkt, herunder et lokomotiv som kjører alene.
- 1.5. «kollisjon mellom tog og jernbanekjøretøy»: en frontkollisjon, en kollisjon bakfra eller en sidekollisjon mellom en del av et tog og en del av et annet tog eller jernbanekjøretøy, eller med rullende materiell under skifting.
- 1.6. «kollisjon mellom tog og hindring i frittromsprofilen»: en kollisjon mellom en del av et tog og gjenstander som er fastmontert eller befinner seg i eller nær sporet (unntatt ved planoverganger dersom de er mistet av kryssende kjøretøy eller bruker), herunder kollisjon med kjøreledninger.
- 1.7. «togavsporing»: ethvert tilfelle der minst ett hjul på et tog sporer av.
- 1.8. «ulykke ved planovergang»: ulykke ved planoverganger som involverer minst ett jernbanekjøretøy og ett eller flere kryssende kjøretøyer, andre kryssende brukere, f.eks. fotgjengere, eller gjenstander som midlertidig befinner seg i eller nær sporet dersom de er mistet av kryssende kjøretøy/bruker.
- 1.9. «personulykke forårsaket av rullende materiell i bevegelse»: ulykker der én eller flere personer enten er truffet av et jernbanekjøretøy eller av en gjenstand som er festet til eller har løsnet fra kjøretøyet. Dette omfatter personer som faller fra jernbanekjøretøyer samt personer som faller eller som blir truffet av løse gjenstander når de reiser med kjøretøyer.
- 1.10. «brann i rullende materiell»: brann og eksplosjoner som inntreffer i et jernbanekjøretøy (herunder lasten) underveis fra avgangsstasjonen til bestemmelsesstedet, herunder når det står stille på avgangsstasjonen, ankomststedet eller på et stopp underveis samt under rangering.
- 1.11. «annen (ulykke)»: enhver annen ulykke enn en kollisjon mellom et tog og et jernbanekjøretøy, en kollisjon mellom et tog og hindring i frittromsprofilen, togavsporing, ulykke ved planovergang, en personulykke forårsaket av rullende materiell i bevegelse samt brann i rullende materiell.
- 1.12. «passasjer»: enhver person, unntatt togpersonalet, som reiser med jernbane; i ulykkesstatistikken medregnes passasjerer som forsøker å stige på eller av et tog i bevegelse.

- 1.13. «ansatt eller underleverandør»: enhver person som har ansettelse i forbindelse med en jernbane og som er i tjeneste på ulykkestidspunktet, herunder underleverandørers ansatte, underleverandører som er selvstendig næringsdrivende, togpersonalet og personer som håndterer rullende materiell og infrastrukturanlegg.
- 1.14. «bruker av planovergang»: enhver person som benytter planovergangen til å krysse jernbanelinjen ved bruk av ethvert transportmiddel eller til fots.
- 1.15. «uvedkommende»: enhver person som befinner seg ulovlig på jernbaneanlegg, med unntak av brukere av planovergang.
- 1.16. «annen person som befinner seg på en perrong»: enhver person som befinner seg på en perrong som ikke er definert som «passasjer», «ansatt eller underleverandør», «bruker av planovergang», «annen person som ikke befinner seg på en perrong» eller «uvedkommende».
- 1.17. «annen person som ikke befinner seg på en perrong»: enhver person som ikke befinner seg på en perrong som ikke er definert som «passasjer», «ansatt eller underleverandør», «bruker av planovergang», «annen person som befinner seg på en perrong» eller «uvedkommende».
- 1.18. «dødsfall (omkommet person)»: en person som omkommer umiddelbart eller som dør innen 30 dager som følge av en ulykke, unntatt selvmord.
- 1.19. «alvorlig skade (alvorlig skadet person)»: en skadet person som innlegges på sykehus i mer enn 24 timer som følge av en ulykke, unntatt selvmordsforsøk.

## 2. Indikatorer knyttet til farlig gods

- 2.1. «ulykke i forbindelse med transport av farlig gods»: en ulykke eller hendelse som skal rapporteres i henhold til RID/ADR avsnitt 1.8.5.
- 2.2. «farlig gods»: de stoffer og gjenstander som det er forbudt å transportere i henhold til RID, eller som bare kan transporteres på vilkårene fastsatt i RID.

## 3. Indikatorer knyttet til selvmord

- 3.1. «selvmord»: en handling der en person forsettlig skader seg selv med døden til følge, slik det er registrert og klassifisert av vedkommende nasjonale myndighet.
- 3.2. «selvmordsforsøk»: en handling der en person forsettlig skader seg selv med alvorlig skade til følge.

## 4. Indikatorer knyttet til tilløp til ulykker

- 4.1. «skinnbrudd»: alle skinner som er delt i to eller flere deler, eller alle skinner der en del av metallet har løsnet og skaper et hull i kjøreflaten som er mer enn 50 mm langt og mer enn 10 mm dypt.
- 4.2. «solslyng eller annen sporgeometrisk feil»: enhver feil relatert til løpet og geometrien i skinnene og som krever at sporet stenges eller umiddelbar reduksjon av tillatt hastighet.
- 4.3. «signalfeil»: enhver teknisk feil i et signalsystem (enten i infrastruktur eller på rullende materiell) som resulterer i et mindre restriktivt signal enn det som kreves.



4.4. «passering av stoppsignal med påfølgende passering av et farepunkt»: alle tilfeller der noen del av et tog kjører lenger enn tillatt og kjører lenger enn farepunktet.

4.5. «passering av stoppsignal uten påfølgende passering av et farepunkt»: alle tilfeller der noen del av et tog kjører lenger enn tillatt, men ikke kjører lenger enn farepunktet.

4.6. Å kjøre lenger enn tillatt som nevnt i nr. 4.4 og 4.5, betyr å passere:

- lys- eller semafor signaler ved sporet som med farge eller stilling signaliserer fare, eller en stoppordre på linjer der automatisk togkontroll ikke er i drift,
- sluttpunktet i en sikkerhetsrelatert kjøretillatelse gitt gjennom automatisk togkontroll,
- et bestemt punkt som er meddelt gjennom en muntlig eller skriftlig tillatelse fastsatt i forskrift,
- stoppskilter (ikke sporstoppere) eller håndsignaler.

Tilfeller der et kjøretøy uten trekkvogn eller et ubemannet tog kjører forbi et stoppsignal, omfattes ikke. Tilfeller der signalet av en eller annen grunn ikke signaliserer fare tidsnok til at togføreren kan stoppe toget før signalet, omfattes ikke.

Nasjonale sikkerhetsmyndigheter kan rapportere om de fire tilfellene der toget kjører lenger enn tillatt, som angitt i ovennevnte strekpunkter, hver for seg, men de skal framlegge minst én samleindikator som inneholder opplysninger om alle fire tilfellene.

4.7. «hjulbrudd på rullende materiell i trafikk»: et brudd som har innvirkning på hjulet og som skaper en risiko for ulykke (avsporing eller kollisjon).

4.8. «akselbrudd på rullende materiell i trafikk»: et brudd som har innvirkning på akselen og som skaper en risiko for ulykke (avsporing eller kollisjon).

## 5. Felles metoder for beregning av økonomiske konsekvenser av ulykker

5.1. Verdien av å forhindre et dødsfall eller en alvorlig skade (VPC) består av:

- 1) Egenverdien av sikkerhet: Verdien av betalingsviljen (WTP) basert på undersøkelser av oppgitte preferanser gjennomført i de medlemsstatene denne verdien får anvendelse.
- 2) Direkte og indirekte økonomiske kostnader: anslag over kostnadene beregnet i medlemsstatene som består av:
  - kostnader ved medisinsk behandling og rehabilitering,
  - saksomkostninger, kostnader til politi, kostnader ved privat etterforskning av ulykken, kostnader ved redningstjeneste og administrative kostnader ved forsikring,
  - produksjonstap: den verdien samfunnet setter på varer og tjenester som kunne ha blitt produsert av personen dersom ulykken ikke hadde inntruffet.

Ved beregning av kostnadene ved ulykker skal dødsfall og alvorlige skader beregnes hver for seg (verdien av å forebygge et dødsfall er forskjellig fra verdien av å forebygge en alvorlig skade).

5.2. Felles prinsipper for fastsettelse av egenverdien av sikkerhet og direkte og/eller indirekte økonomiske kostnader:

For egenverdien av sikkerhet skal vurderingen av hvorvidt tilgjengelige estimater er egnet eller ikke, bygge på følgende betraktninger:

- estimatene skal være basert på et system for vurdering av redusert risiko for dødsfall i transportsektoren etter metoden som bygger på verdien av betalingsvilje i henhold til oppgitte preferanser,
- det utvalg av respondenter som benyttes for å fastsette verdiene, skal være representativt for den berørte befolkningen. Utvalget skal særlig gjenspeile fordelingen på alder/inntekt i tillegg til andre relevante sosioøkonomiske og/eller demografiske kjennetegn ved befolkningen,
- metode for å finne fram til verdien av betalingsvilje: spørreundersøkelsen skal være utformet slik at spørsmålene er entydige/meningsfulle for respondentene.

Verdien av direkte og indirekte kostnader skal fastsettes på grunnlag av de faktiske samfunnskostnadene.

### 5.3. Definisjoner

5.3.1. «kostnad ved miljøskade»: kostnader som skal bæres av jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger, fastsatt på grunnlag av deres erfaring, for å bringe det skadede området tilbake til den stand det var i før jernbaneulykken.

5.3.2. «kostnad ved materiell skade på rullende materiell eller infrastruktur»: kostnaden ved å framskaffe nytt rullende materiell eller ny infrastruktur som har samme funksjonalitet og tekniske parametere som det som ble uopprettelig skadet, og kostnaden ved å tilbakeføre rullende materiell eller infrastruktur som kan repareres til den stand det/den var i før ulykken, som jernbaneforetak og infrastrukturforvaltninger skal beregne på grunnlag av sin erfaring, herunder kostnader knyttet til leie av rullende materiell som erstatning for det som er skadet.

5.3.3. «kostnad ved forsinkelser som følge av ulykker»: pengeverdien av forsinkelser for brukerne av jernbanetransport (passasjerer og fraktforetak) som følge av ulykker, beregnet ut fra følgende modell:

$VT =$  pengeverdien av innspart reisetid

Verdien av tid for en togpassasjer (per time):

$$VT_P = [VT \text{ for arbeidsreisende}] * [\text{gjennomsnittlig prosentandel av arbeidsreisende per år}] + [VT \text{ for andre reisende}] * [\text{gjennomsnittlig prosentandel av andre reisende per år}]$$

$VT_P$  målt i euro per passasjer per time.

«arbeidsreisende»: en passasjer som reiser i forbindelse med yrkesmessig virksomhet, unntatt pendling.

Verdien av tid for et godstog (per time):

$$VT_F = [VT \text{ for godstog}] * [(\text{tonnkilometer}) / (\text{togkilometer})]$$

$VT_F$  måles i euro per tonn gods per time.

Gjennomsnittlig antall tonn gods som transporteres per tog per år =  
 $(\text{tonnkilometer}) / (\text{togkilometer})$

$CM =$  kostnaden ved ett minutt forsinkelse for et tog

### Passasjertog

$$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(passasjerkilometer)/(togkilometer)]$$

Gjennomsnittlig antall passasjerer per tog per år =  
(passasjerkilometer)/(togkilometer)

### Godstog

$$CM_F = K2 * (VT_F/60)$$

Faktorene K1 og K2 ligger mellom verdien av tid og verdien av forsinkelse, beregnet gjennom undersøkelser av oppgitte preferanser, for å ta hensyn til at tap av tid som følge av forsinkelser oppfattes signifikant mer negativt enn normal reisetid.

Kostnaden ved forsinkelser som følge av en ulykke =  $CM_P * (\text{antall minutters forsinkelse for passasjertog}) + CM_F * (\text{antall minutters forsinkelse for godstog})$

### Virkeområdet for modellen

Kostnaden ved forsinkelser skal beregnes for alle alvorlige ulykker, på følgende måte:

- faktiske forsinkelser på jernbanelinjen der ulykken inntraff, målt på endestasjonen,
- faktiske forsinkelser eller, om dette ikke lar seg beregne, beregnede forsinkelser på andre berørte linjer.

## 6. Indikatorer knyttet til infrastrukturens tekniske sikkerhet og gjennomføringen av denne

6.1. «automatisk togkontroll»: et system som bidrar til at signaler og fartsgrenser overholdes.

6.2. «ombordsystemer»: systemer som hjelper føreren med å respektere signalene langs linjen og inne i førerhuset og som dermed sørger for beskyttelse mot farepunkter og overholdelse av fartsgrenser. Automatisk togkontroll om bord beskrives på følgende måte:

- a) Varsling som varsler føreren automatisk.
- b) Varsling og automatisk stopp: føreren varsles automatisk og toget stopper automatisk ved passering av stoppsignal.
- c) Varsling og automatisk stopp og punktvis hastighetsovervåking: beskyttelse ved farepunkter, der «punktvis hastighetsovervåking» betyr overvåking av hastigheten på visse steder (fartskontroller) når toget nærmer seg et signal.
- d) Varsling og automatisk stopp og kontinuerlig hastighetsovervåking: beskyttelse ved farepunkter og kontinuerlig overvåking av fartsgrensene på strekningen, der «kontinuerlig hastighetsovervåking» betyr kontinuerlig angivelse og overholdelse av høyeste tillatte målhastighet på alle delstrekninger av linjen.

Type d) anses som et system for automatisk hastighetsovervåking (ATP).

- 6.3. «planovergang»: et skjæringspunkt mellom en vei eller en overgang og jernbanen godkjent av infrastrukturforvaltningen og åpen for offentlig eller privat ferdsel. Overganger mellom perronger på stasjoner omfattes ikke, og heller ikke overganger over spor som bare kan brukes av ansatte.
- 6.4. «vei»: for ulykkesstatistikken, enhver offentlig eller privat vei, gate eller landevei, herunder tilstøtende gangveier og sykkelstier.
- 6.5. «overgang»: enhver strekning, unntatt en vei, som er ment for ferdsel av mennesker, dyr, kjøretøyer eller maskiner.
- 6.6. «planovergang med passiv sikring»: en planovergang uten noen form for varslingssystem eller sikring som aktiveres når det er utrygt for brukeren å krysse overgangen.
- 6.7. «planovergang med aktiv sikring»: planovergang der kryssende brukere beskyttes mot eller varsles om et tog som nærmer seg ved at innretninger aktiveres når det ikke er trygt for brukerne å benytte overgangen.
- Sikring i form av fysiske innretninger omfatter:
    - halve eller hele bommer,
    - porter.
  - Varsling i form av fastmontert utstyr ved planoverganger:
    - synlige innretninger: lys,
    - hørbare innretninger: klokker, horn, sirener osv.

Planovergang med aktiv sikring klassifiseres som:

- a) Manuell: en planovergang der sikring eller varsling for veifarende aktiveres manuelt av en jernbaneansatt.
- b) Automatisk varsling for veifarende: en planovergang der varslingen for veifarende aktiveres av toget som nærmer seg.
- c) Automatisk sikring for veifarende: en planovergang der sikringen for veifarende aktiveres av toget som nærmer seg. Dette skal omfatte en planovergang med både sikring og varsling for veifarende.
- d) Sikring mot skinnegangen: en planovergang der et signal eller annet togsikringssystem lar toget fortsette når planovergangen er fullstendig sikret for veifarende og ingen er i ferd med å krysse sporet.

## 7. Definisjoner av målenheter

- 7.1. «togkilometer»: målenheten som betegner et togs bevegelse over én kilometer. Avstanden som benyttes, er om mulig den faktisk tilbakelagte avstanden; ellers benyttes jernbanenettets standardavstand mellom opprinnelses- og bestemmelsesstedet. Bare avstanden på innberettende medlemsstats nasjonale territorium tas med i beregningen.
- 7.2. «passasjerkilometer»: målenheten som betegner transporten av én passasjer med jernbane over en avstand på én kilometer. Bare avstanden på innberettende medlemsstats nasjonale territorium tas med i beregningen.

- 7.3. «linjekilometer»: lengden målt i kilometer på medlemsstatenes jernbanenett, der omfanget er fastsatt i § 1-2. Ved flersporede jernbanelinjer skal bare avstanden mellom opprinnelses- og bestemmelsesstedet medregnes.
- 7.4. «sporkilometer»: lengden målt i kilometer på medlemsstatenes jernbanenett, der omfanget er fastsatt i artikkel 2 § 1-2. Ved flersporede jernbanelinjer skal hvert spor medregnes.
-

## VEDLEGG II

### UNDERRETNING OM NASJONALE SIKKERHETSREGLER

Nasjonale sikkerhetsregler som er meldt i samsvar med § 4-1 første ledd bokstav a), omfatter:

1. regler om eksisterende nasjonale sikkerhetsmål og sikkerhetsmetoder,
  2. regler om krav til sikkerhetsstyringssystemer og sikkerhetssertifisering av jernbaneforetak,
  3. felles driftsregler for jernbanenettet som ikke allerede er omfattet av TSI-er, herunder regler om trafikkstyrings- og signalsystemet,
  4. regler om fastsettelse av krav til interne tilleggsregler for driften (selskapsregler) som må fastsettes av infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak,
  5. regler om krav til personale som utfører viktige sikkerhetsoppgaver, herunder utvelgingskriterier, helsekrav, yrkesopplæring og sertifisering, i den grad de ikke allerede er omfattet av en TSI,
  6. regler om undersøkelser av ulykker og hendelser.
-

### VEDLEGG III

## KRAV OG VURDERINGSKRITERIER FOR ORGANISASJONER SOM SØKER OM ECM-SERTIFIKAT ELLER SERTIFIKAT FOR VEDLIKEHOLDSFUNKSJONER SOM DRIFTSUTSETTES AV EN ENHET ANSVARLIG FOR VEDLIKEHOLD

Alle vesentlige deler av organisasjonens ledelse skal dokumenteres, og særlig skal ansvarsfordelingen i organisasjonen og med underleverandørene beskrives. Systemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra ledelsens side på ulike nivåer, hvordan personalet og dets representanter på alle nivåer er involvert, og hvordan den kontinuerlige forbedringen sikres.

De følgende grunnleggende kravene skal anvendes på de fire funksjonene til en enhet ansvarlig for vedlikehold (ECM) som skal dekkes av organisasjonen selv eller gjennom underleverandøravtaler:

1. Ledelse — forpliktelse til utvikling og gjennomføring av organisasjonens vedlikeholdssystem og til kontinuerlig forbedring av effektiviteten.
2. Risikovurdering — en strukturert metode for å vurdere risiko knyttet til vedlikehold av kjøretøyer, herunder risiko som er en direkte følge av driftsprosesser og virksomheten til andre organisasjoner eller personer, og for å identifisere egnede tiltak for risikohåndtering.
3. Overvåking — en strukturert metode for å sikre at det finnes tiltak for risikohåndtering som fungerer slik de skal, og medvirker til å nå organisasjonens mål.
4. Kontinuerlig forbedring — en strukturert metode for å analysere opplysningene som innhentes, ved hjelp av regelmessig tilsyn, revisjon eller andre relevante kilder, og for å bruke resultatene til å trekke lærdom og til å innføre forebyggende og korrigerende tiltak med sikte på å opprettholde eller forbedre sikkerhetsnivået.
5. Struktur og ansvar — en strukturert metode for å definere enkeltpersoners og gruppers ansvarsområder for at organisasjonens sikkerhetsmål skal kunne nås på en sikker måte.
6. Kompetansestyring — en strukturert metode for å sikre at de ansatte har den nødvendige kompetansen for å nå organisasjonens mål på en sikker og effektiv måte under alle omstendigheter.
7. Opplysninger — en strukturert metode for å sikre at viktige opplysninger er tilgjengelige for dem som skal foreta vurderinger og treffe beslutninger på alle nivåer i organisasjonen, og for å sikre at opplysningene er fullstendige og hensiktsmessige.
8. Dokumentasjon — en strukturert metode for å sikre at alle relevante opplysninger kan spores.
9. Avtaleinngåelse — en strukturert metode for å sikre at virksomhet som er overdratt til en underleverandør, forvaltes på en hensiktsmessig måte, slik at organisasjonens mål nås og alle kompetanseområder og krav er oppfylt.
10. Vedlikeholdsvirksomhet — en strukturert metode for å sikre:
  - at all vedlikeholdsvirksomhet som påvirker sikkerheten og sikkerhetskritiske komponenter, identifiseres og styres riktig, og at alle nødvendige endringer av slik vedlikeholdsvirksomhet som påvirker sikkerheten, identifiseres og styres riktig på grunnlag av erfaring og anvendelse av

felles sikkerhetsmetoder for risikovurdering i samsvar med § 3-2 første ledd bokstav a) og blir behørig dokumentert,

- samsvar med de grunnleggende kravene til samtrafikkevne,
- innføring og kontroll av vedlikeholdsanlegg, utstyr og verktøy som er særlig utviklet og påkrevd for utføring av vedlikehold,
- analyse av den første dokumentasjonen for kjøretøyet med sikte på å utarbeide den første vedlikeholdsplanen og sikre at den gjennomføres riktig ved utarbeiding av vedlikeholdsordrer,
- at komponenter (herunder reservedeler) og materialer brukes som angitt i vedlikeholdsordrene og leverandørdokumentasjonen, at de oppbevares, håndteres og transporteres på en måte som angitt i vedlikeholdsordrene og leverandørdokumentasjonen, og er i samsvar med nasjonale og internasjonale regler samt med kravene i de relevante vedlikeholdsordrene,
- at egnede og tilfredsstillende anlegg, utstyr og verktøy fastsettes, identifiseres, skaffes, registreres og stilles til rådighet slik at den kan utføre vedlikeholdstjenestene i samsvar med vedlikeholdsordrene og andre gjeldende spesifikasjoner, og som sikrer sikker utføring av vedlikehold, ergonomi og helsevern,
- at organisasjonen har prosesser for å sikre at dens måleutstyr, alle anlegg, alt utstyr og alt verktøy brukes riktig, kalibreres, bevares og vedlikeholdes i samsvar med dokumenterte prosesser,

#### 11. Kontrollvirksomhet — en strukturert metode for å sikre:

- at kjøretøyer tas ut av bruk for planlagt, betinget eller korrigerende vedlikehold i rett tid, eller når det er oppdaget mangler eller andre behov,
- nødvendige tiltak for kvalitetskontroll,
- at vedlikeholdsoppgavene utføres i samsvar med vedlikeholdsordrene, og for å utstede meldingen om gjeninnsetting i bruk som omfatter eventuelle bruksbegrensninger,
- at mulige tilfeller av manglende oppfyllelse i anvendelsen av ledelsessystemet som kan føre til ulykker, hendelser, nestenulykker eller andre farlige episoder rapporteres, undersøkes og analyseres, og at det treffes nødvendige korrigerende tiltak i samsvar med den felles sikkerhetsmetoden for tilsyn fastsatt i § 3-2 første ledd bokstav c),
- en regelmessig intern prosess for revisjon og tilsyn som er i samsvar med den felles sikkerhetsmetoden for tilsyn fastsatt i § 3-2 første ledd bokstav c).

---



*Foreslåtte vedlegg:*

Vedlegg IV	Gjennomføring av ECM-forordningen
Vedlegg V	Gjennomføring av CSM overvåking
Vedlegg VI	Gjennomføring av CSM-RA
Vedlegg VII	Gjennomføring av forordning Praktiske ordninger for felles sikkerhets sertifikat
Vedlegg VIII	Gjennomføring av forordning CSM-SMS
Vedlegg IX	Gjennomføring av vedtak CSM-CST
Vedlegg X	Gjennomføring av CSM-CST
Vedlegg XI	Gjennomføring av CSM tilsyn