

## KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 1158/2010

2016/EØS/12/47

av 9. desember 2010

**om en felles sikkerhetsmetode for vurdering av samsvar med krav for å få sikkerhetsattestifikater for jernbane(\*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF om sikkerhet på Fellesskapets jernbaner og om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetsattestifisering (jernbanesikkerhetsdirektivet)<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 6 nr. 1,

under henvisning til Det europeiske jernbanebyrås anbefaling ERA/REC/SAF/09-2009 om en felles sikkerhetsmetode for samsvarsvurdering, fremlagt for Kommisjonen 18. september 2009, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved direktiv 2004/49/EF er det fastsatt en ramme for like vilkår for alle jernbaneforetak, gjennom anvendelse av like krav til sikkerhetsattestifisering i hele Unionen. Formålet med den felles sikkerhetsmyndighetenes harmonisering av kriteriene for beslutningstaking i hele Unionen, i samsvar med artikkel 17 nr. 4 i direktiv 2004/49/EF.
- 2) Det er nødvendig å fastsette en metode som de nasjonale sikkerhetsmyndighetene kan anvende for å vurdere hensiktsmessigheten av de framgangsmåtene som jernbaneforetakene følger for å oppfylle harmoniseringskravene for å få sikkerhetsattestifikater del A utstedt i samsvar med artikkel 10 nr. 2 bokstav a) og sikkerhetsattestifikater del B utstedt i samsvar med artikkel 10 nr. 2 bokstav b) i direktiv 2004/49/EF. De kriteriene som de nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal anvende ved sin vurdering, bør defineres, og de framgangsmåtene som skal følges, bør fastsettes.
- 3) Med hensyn til samsvar med sikkerhetskravet om at ansvar for vedlikehold av jernbanekjøretøyer bør være klart definert, bør et jernbaneforetak som ikke er den enheten som er ansvarlig for vedlikehold av alle kjøretøyer det anvender, gjennom egnede avtaler, som

GCU (*General Contract of Use*), sikre at det for hvert kjøretøy finnes en enhet som er ansvarlig for vedlikehold av det, i samsvar med artikkel 14a i direktiv 2004/49/EF. Kontrakten mellom partene bør angi hvilke opplysninger det er nødvendig at foretakene utveksler for å sikre sikker drift av kjøretøyene.

- 4) Ved vurderingen av om produkter eller tjenester som underleverandører eller leverandører leverer til jernbaneforetak, for eksempel tjenester ved opplæringscentre godkjent i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2007/59/EF av 23. oktober 2007 om sertifisering av lokomotivførere som fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fellesskapet<sup>(2)</sup>, oppfyller sikkerhetskravene, kan godkjenninger eller attestifikater tildelt til underleverandører eller leverandører i samsvar med relevante unionsregler, anses som gyldig dokumentasjon. Sertifisering av enheter som er ansvarlig for vedlikehold i samsvar med artikkel 14a i direktiv 2004/49/EF, kan også anses som gyldig dokumentasjon. Til det europeiske sertifiseringssystemet trer i kraft, kan attestifikater tildelt på grunnlag av programmerklæringen om fastsettelse av de grunnleggende prinsippene for et felles system for sertifisering av enheter med ansvar for vedlikehold av godsvogner<sup>(3)</sup> som ble undertegnet 14. mai 2009, anses som gyldig dokumentasjon ved vurderingen av samsvar med de relevante sikkerhetskravene.
- 5) De nasjonale sikkerhetsmyndighetene vurderer et jernbaneforetaks evne til å oppfylle alle krav som gjelder for å drive virksomhet i sin alminnelighet og på det spesifikke jernbanenettet som foretaket søker om attestifikat for, ved å vurdere dets samlede sikkerhetsstyringssystem.
- 6) Hver nasjonale sikkerhetsmyndighet bør innføre ordninger for å undersøke om resultatene som angis i søknaden om et sikkerhetsattestifikat, oppnås i driften etter at attestifikatet er tildelt, og om alle nødvendige krav oppfylles fortløpende i samsvar med artikkel 16 nr. 2 bokstav f) og artikkel 17 nr. 2 i direktiv 2004/49/EF. Derfor kreves det at det innføres en ordning for tilsyn etter tildeling som bygger på viktige grunnleggende prinsipper, for å sikre at de nasjonale sikkerhetsmyndighetene anvender en harmonisert metode i hver medlemsstat.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 326 av 10.12.2010, s. 11, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 146/2011 av 2. desember 2011 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 15 av 15.3.2012, s. 35.

(1) EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44.

(2) EUT L 315 av 3.12.2007, s. 51.

(3) [http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/doc/signed\\_mou\\_on\\_ecm.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/doc/signed_mou_on_ecm.pdf)

- 7) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra komiteen nevnt i artikkel 27 nr. 1 i direktiv 2004/49/EF —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

#### *Artikkel 1*

##### **Formål**

Ved denne forordning fastsettes en felles sikkerhetsmetode for vurdering av samsvar med kravene for å få sikkerhetsattestater, som nevnt i artikkel 6 nr. 3 bokstav b) i direktiv 2004/49/EF.

Den felles sikkerhetsmetoden omfatter:

- a) en framgangsmåte og kriterier for vurdering av søknader fra jernbaneforetak om sikkerhetsattestater nevnt i artikkel 10 nr. 2 i direktiv 2004/49/EF, som angitt i vedlegg I, II og III til denne forordning,
- b) prinsipper for tilsyn med samsvar med kravene i direktiv 2004/49/EF etter at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har tildelt attestatet, som angitt i vedlegg IV til denne forordning.

#### *Artikkel 2*

##### **Definisjon**

I denne forordning menes med «tilsyn» de ordningene som den nasjonale sikkerhetsmyndigheten iverksetter for å overvåke sikkerhetsnivået etter at den har tildelt et sikkerhetsattestat.

#### *Artikkel 3*

##### **Framgangsmåter for vurdering av søknader**

1. Ved vurderingen av søknader om både sikkerhetsattestater del A og del B som er inngitt etter at denne forordning er trådt

i kraft, skal de nasjonale sikkerhetsmyndighetene anvende framgangsmåten angitt i vedlegg I til denne forordning, når de vurderer om søknadene er i samsvar med kravene i direktiv 2004/49/EF. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal anvende vurderingskriteriene angitt i vedlegg II til denne forordning når det gjelder sikkerhetsattestater utstedt i samsvar med artikkel 10 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF, og vurderingskriteriene angitt i vedlegg III til denne forordning når det gjelder sikkerhetsattestater utstedt i samsvar med artikkel 10 nr. 4 i direktiv 2004/49/EF. Disse kriteriene skal også anvendes når sikkerhetsattestater fornyes i samsvar med artikkel 10 nr. 5 i direktiv 2004/49/EF.

2. Under vurderingen kan de nasjonale sikkerhetsmyndighetene godta at søkere forplikter seg til å foreta risikohåndtering gjennom inngåelse av kontrakter med tredjemenn. I kontraktene skal det også angis hvilke opplysninger det er nødvendig å utveksle for å sikre sikker drift av kjøretøyer, særlig på områder knyttet til vedlikehold.

3. Produkter eller tjenester som underleverandører eller leverandører leverer til jernbaneforetak, skal antas å oppfylle sikkerhetskravene dersom underleverandørene, leverandørene eller produktene er sertifisert i samsvar med relevante sertifiseringsordninger opprettet i henhold til Unionsregelverket, for levering av slike produkter og tjenester.

#### *Artikkel 4*

##### **Tilsyn**

Etter at de nasjonale sikkerhetsmyndighetene har tildelt et sikkerhetsattestat, skal de både når det gjelder sikkerhetsattestater del A og del B, føre tilsyn med at jernbaneforetakene fortsatt anvender sikkerhetsstyringssystemet, og de skal anvende de prinsippene for tilsyn som er angitt i vedlegg IV.

#### *Artikkel 5*

##### **Ikrafttredelse**

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 9. desember 2010.

*For Kommisjonen*

*President*

José Manuel BARROSO

## VEDLEGG I

**Framgangsmåte for vurdering av samsvar med kravene for å få sikkerhetsattestifikater som skal utstedes i samsvar med artikkel 10 nr. 2 bokstav a) og b) i direktiv 2004/49/EF**

1. De framgangsmåtene som en nasjonal sikkerhetsmyndighet innfører for å motta og vurdere søknader og tildele sikkerhetsattestifikater, skal bygge på følgende hovedprinsipper:

- a) Innføring og gjennomgåelse av vurderingsprosessen

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal utarbeide strukturerte og kontrollerbare prosesser som skal gjennomføres av tilstrekkelig kvalifiserte personer. De skal undersøke søknadene nøye opp mot de vurderingskriteriene for sikkerhetsstyringssystemer som er angitt i vedlegg II og III. De skal registrere og begrunne alle beslutninger. Den nasjonale sikkerhetsmyndighetens samlede vurderingsprosess skal regelmessig gjennomgås internt og forbedres fortløpende for å sikre at den forblir effektiv.

- b) Vurderingsprosessens kvalitet

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal overvåke kvaliteten på sin egen ytelse på viktige trinn i behandlingen av søknader om sikkerhetsattestifikater.

- c) Vurderingsomfang

Vurderingen skal skje på styringssystemnivå og være prosessdrevet. Dersom kontrollen avdekker mangler, kan den nasjonale sikkerhetsmyndigheten utøve skjønn, og den skal angi hvilke punkter som må forbedres, avhengig av avvikets art og hvor alvorlig det er. I siste instans skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten utøve sin myndighet til å avslå en søknad.

Vurderingen skal:

- stå i et rimelig forhold til risikoene ved, arten av og omfanget av søkerens virksomhet,
- bygge på vurderinger av jernbaneforetakets samlede evne til å drive sin virksomhet på en sikker måte som beskrevet i dets sikkerhetsstyringssystem.

- d) Frist for vurderingen

De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal fullføre vurderingen innen fristen fastsatt i artikkel 12 i direktiv 2004/49/EF, og skal samtidig sikre at dokumentasjonen søkeren har framlagt, blir tilstrekkelig kontrollert. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal så snart det er praktisk mulig, underrette jernbaneforetakene om viktige spørsmål som oppstår i vurderingsfasen.

- e) Beslutningstaking under vurderingen

En beslutning om å godta eller avslå en søknad om sikkerhetsattestifikat eller godkjenning skal bygge på den dokumentasjonen som søkeren har framlagt, og på hvorvidt det er dokumentert samsvar med de relevante kravene.

2. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal vurdere om søknaden om sikkerhetsattestifikat er i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 653/2007<sup>(4)</sup>.
3. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten skal særlig vurdere om det vedlagte sammendraget av håndboken for sikkerhetsstyringssystemet muliggjør en første vurdering av sikkerhetsstyringssystemets kvalitet og egnethet, og skal avgjøre på hvilke områder det er nødvendig med ytterligere opplysninger. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan som ledd i anmodningen om flere opplysninger, be om nærmere opplysninger i det omfang den anser nødvendig for å kunne vurdere søknaden.
4. Dersom det tildeles et sikkerhetsattestifikat, skal det dokumenteres at søkerens sikkerhetsstyringssystem er i samsvar med alle vurderingskriteriene.

<sup>(4)</sup> EUT L 153 av 14.6.2007, s. 9.

5. Dersom den nasjonale sikkerhetsmyndigheten har et spørsmål eller oppdager et mulig manglende samsvar med kravene, skal den være spesifikk og hjelpe søkeren med å forstå hvilket detaljnivå som forventes i svaret. For dette formål skal den:
  - a) vise nøyaktig til de relevante kriteriene og sikre at søkeren tydelig har forstått på hvilke områder søknaden ikke er i samsvar med kravene,
  - b) angi den relevante delen i de aktuelle forordningene, reglene og standardene,
  - c) forklare hvorfor vurderingskriteriet ikke er oppfylt,
  - d) inngå avtale om ytterligere forpliktelser, opplysninger og eventuell støttedokumentasjon som skal framlegges, i det omfang som er nødvendig ut fra kriteriets detaljnivå, og angi både hvilke tiltak søkeren må treffe for å rette opp mangelen og fristen for å oppfylle kravet,
  - e) angi områder som kan bli gjenstand for ny kontroll gjennom tilsyn etter at sertifikatet er tildelt.
6. Dersom et jernbaneforetak søker om både sikkerhets sertifikat del A og del B samtidig, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten sikre at del A tildeles først, eller at begge sertifikatene tildeles samtidig, som fastsatt i forordning (EF) nr. 653/2007. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal likevel fastsette en framgangsmåte for hvordan søknadsskjemaet skal brukes (særlig forsiden på vedleggene) dersom en ny søknad for begge sertifikater framlegges samtidig.
7. De alminnelige framgangsmåtene for vurdering av søknader om sikkerhets sertifikater skal også anvendes på søknader om sikkerhets sertifikater som nevnt i artikkel 10 nr. 2 bokstav b) i direktiv 2004/49/EF.
8. En nasjonal sikkerhetsmyndighets vurdering av en søknad om sikkerhets sertifikat nevnt i artikkel 10 nr. 2 bokstav b) i direktiv 2004/49/EF skal bare gjelde et jernbaneforetags evne til å oppfylle de kravene som er nødvendige for å drive virksomhet på det spesifikke jernbanenettet det søkes om sertifikat for, ved å anvende de framgangsmåtene det har innført for å få sertifikat del A.
9. Disse vurderingskriteriene skal bygge på at de resultatene som framkommer ved anvendelsen av framgangsmåtene eller prosessene for driftsstyring på et spesifikt jernbanenett, er dokumentert, og at det er inngått en forpliktelse om å gjennomføre dem. For å kontrollere om kriteriene er oppfylt, kan den nasjonale sikkerhetsmyndigheten anmode jernbaneforetaket om å framlegge en kopi av dokumentasjonen det har til hensikt å anvende.
10. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal samarbeide for å behandle spørsmål om manglende samsvar med vurderingskriteriene for sertifikater del B, eller for å behandle spørsmål som gjelder søknader om sertifikater del B. En nasjonal sikkerhetsmyndighet som vurderer en søknad om sertifikat del B, skal samarbeide med den nasjonale sikkerhetsmyndigheten som utstedte del A, for å drøfte og bli enige om hvilke tiltak hver enkelt eventuelt skal treffe for å sikre samsvar med vurderingskriteriene for sertifikater del B.

## VEDLEGG II

**Kriterier for vurdering av samsvar med kravene for å få sikkerhetssertifikater som skal utstedes i samsvar med artikkel 10 nr. 2 bokstav a) i direktiv 2004/49/EF, knyttet til jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem beskrevet i artikkel 9 i og vedlegg III til nevnte direktiv**

- A. RISIKOKONTROLLTILTAK FOR ALLE TYPER RISIKO SOM ER FORBUNDET MED JERNBANEFORETAKETS VIRKSOMHET<sup>(5)</sup>
- A.1 Det er innført framgangsmåter for å påvise risiko som er forbundet med jernbanedrift, herunder risiko som direkte skyldes arbeidsoppgaver, arbeidets utforming eller arbeidsbelastning og andre organisasjoners eller personers virksomhet.
- A.2 Det er innført framgangsmåter for å utarbeide og gjennomføre risikokontrolltiltak.
- A.3 Det er innført framgangsmåter for å overvåke hvor effektive risikokontrollordningene er, og for å gjennomføre endringer når det er nødvendig.
- A.4 Det er innført framgangsmåter for å fastslå behov for å samarbeide med andre enheter (for eksempel infrastrukturforvaltninger, jernbaneforetak, produsenter, leverandører av vedlikeholdstjenester, enheter med ansvar for vedlikehold, innehavere av jernbanekjøretøyer, tjenesteytere og oppdragsgivere) når det er hensiktsmessig, på områder med felles grensesnitt som vil kunne påvirke innføringen av egnede risikokontrolltiltak i samsvar med artikkel 4 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF.
- A.5 Det er innført framgangsmåter for omforent dokumentasjon og kommunikasjon med de relevante enhetene, herunder fastsetting av roller og ansvarsområder for hver deltakende organisasjon samt spesifikasjoner for utveksling av opplysninger.
- A.6 Det er innført framgangsmåter for å overvåke hvor effektive disse ordningene er, og for å gjennomføre endringer når det er nødvendig.
- B. RISIKOKONTROLL I FORBINDELSE MED LEVERING AV VEDLIKEHOLDSTJENESTER OG MATERIELL<sup>(6)</sup>
- B.1 Det er innført framgangsmåter for å utlede krav, standarder og prosesser som gjelder vedlikehold fra sikkerhetsdata og fra tildelingen av rullende materiell.
- B.2 Det er innført framgangsmåter for å tilpasse vedlikeholdsintervaller til arten og omfanget av den tjenesten som ytes og/eller data fra rullende materiell.
- B.3 Det er innført framgangsmåter for å sikre at ansvaret for vedlikehold er klart definert, for å fastslå hvilken kompetanse som kreves til vedlikeholdsstillinger, og for å tildele egnede ansvarsnivåer.
- B.4 Det er innført framgangsmåter for å samle inn opplysninger om funksjonssvikt og feil som oppstår under den daglige driften, og for å rapportere dem til de som er ansvarlige for vedlikehold.
- B.5 Det er innført framgangsmåter for å påvise og rapportere risikoer som oppstår på grunn av feil og konstruksjonsmessig manglende samsvar eller funksjonssvikt i livssyklusen, til berørte parter.
- B.6 Det er innført framgangsmåter for å verifisere og kontrollere ytelsen og resultatene av vedlikehold for å sikre at de er i samsvar med virksomhetens standarder.
- C. RISIKOKONTROLL I FORBINDELSE MED BRUKEN AV UNDERLEVERANDØRER OG KONTROLL AV LEVERANDØRER<sup>(7)</sup>
- C.1 Det er innført framgangsmåter for å verifisere underleverandørers og leverandørers kompetanse.
- C.2 Det er innført framgangsmåter for å verifisere og kontrollere sikkerhetsnivået og de sikkerhetsmessige resultatene av alle tjenester og produkter som det er inngått kontrakt om og som leveres enten av underleverandøren eller leverandøren, for å sikre at de oppfyller kravene angitt i kontrakten.

<sup>(5)</sup> Artikkel 9 nr. 2 i direktiv 2004/49/EF.

<sup>(6)</sup> Artikkel 9 nr. 2 i direktiv 2004/49/EF.

<sup>(7)</sup> Artikkel 9 nr. 2 i direktiv 2004/49/EF.

- C.3 Ansvarsområdene og oppgavene knyttet til jernbanesikkerhet er klart definert, kjent og fordelt mellom avtalepartene og mellom alle andre berørte parter.
- C.4 Det er innført framgangsmåter for å sikre at sikkerhetsrelaterte dokumenter og kontrakter kan spores.
- C.5 Det er innført framgangsmåter for å sikre at sikkerhetsoppgaver, herunder utveksling av sikkerhetsrelaterte opplysninger, utføres av underleverandører eller leverandøren i samsvar med relevante krav angitt i kontrakten.
- D. RISIKOER SOM OPPSTÅR PÅ GRUNN AV VIRKSOMHET SOM UTØVES AV ANDRE PARTER UTENFOR JERNBANESYSTEMET<sup>(8)</sup>
- D.1 Det er innført framgangsmåter for å påvise mulige risikoer fra parter utenfor jernbanesystemet, når det er hensiktsmessig og rimelig.
- D.2 Det er innført framgangsmåter for å fastsette kontrolltiltak med sikte på å redusere risikoene som identifiseres i samsvar med D1, såfremt de hører inn under søkerens ansvarsområde.
- D.3 Det er innført framgangsmåter for å overvåke hvor effektive tiltakene nevnt i D2 er, og for å gjennomføre endringer der det er hensiktsmessig.
- E. DOKUMENTASJON AV SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEMET
- E.1 Det foreligger en beskrivelse av virksomheten som tydelig angir driftens art, omfang og risiko.
- E.2 Det foreligger en beskrivelse av sikkerhetsstyringssystemets struktur, herunder fordelingen av roller og ansvarsområder.
- E.3 Det foreligger en beskrivelse av framgangsmåtene i sikkerhetsstyringssystemet som kreves i henhold til artikkel 9 i og vedlegg III til direktiv 2004/49/EF, som skal være i samsvar med arten og omfanget av de tjenestene som ytes.
- E.4 Det gis en oversikt over og kort beskrivelse av sikkerhetskritiske prosesser og oppgaver som er relevante for virksomhetens/tjenestens art.
- F. ANSVARSFORDELING<sup>(9)</sup>
- F.1 Det foreligger en beskrivelse av hvordan samordning av virksomhet knyttet til sikkerhetsstyringssystemet i hele organisasjonen er sikret, basert på dokumentert kunnskap og med hovedansvar på ledelsesnivå.
- F.2 Det er innført framgangsmåter for å sikre at personale med delegert ansvar i organisasjonen har myndighet, kompetanse og tilstrekkelige ressurser til å utføre sine oppgaver.
- F.3 Sikkerhetsrelaterte ansvarsområder og ansvarsfordelingen med hensyn til de særskilte funksjonene som er knyttet til dem, samt grensesnittene mellom dem, er klart definert.
- F.4 Det er innført en framgangsmåte for å sikre at sikkerhetsoppgaver er klart definert og delegeres til personale med egnet kompetanse.
- G. SIKRING AV KONTROLL FRA LEDELSEN PÅ ULIKE NIVÅER<sup>(10)</sup>
- G.1 For hver sikkerhetsrelatert prosess i hele organisasjonen foreligger det en beskrivelse av hvordan ansvarsområder er tildelt.
- G.2 Det er innført en framgangsmåte for regelmessig overvåking av hvordan oppgavene utføres, som skal foretas av linjeledelsen, som må gripe inn dersom oppgavene ikke utføres på riktig måte.
- G.3 Det er innført framgangsmåter for å påvise og håndtere andre ledelsesaktiviteters virkning på sikkerhetsstyringssystemet.

<sup>(8)</sup> Artikkel 9 nr. 2 i direktiv 2004/49/EF.

<sup>(9)</sup> Nr. 1 i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

<sup>(10)</sup> Nr. 1 i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

- G.4 Det er innført framgangsmåter for å sikre at de som er involvert i sikkerhetsstyringen, har et resultatansvar.
- G.5 Det er innført framgangsmåter for tildeling av ressurser til å utføre oppgavene i sikkerhetsstyringssystemet.
- H. PERSONALETS OG DERES REPRESENTANTERS DELTAKELSE PÅ ALLE NIVÅER<sup>(11)</sup>
- H.1 Det er innført framgangsmåter for å sikre at personalet og deres representanter blir tilstrekkelig representert og hørt når det gjelder å definere, foreslå, gjennomgå og utvikle sikkerhetsaspekter ved driftsmetoder som kan berøre personalet.
- H.2 Personalets deltakelse og høringsordninger skal dokumenteres.
- I. SIKRING AV FORTLØPENDE FORBEDRING<sup>(12)</sup>
- Det er innført framgangsmåter for å sikre fortløpende forbedring av sikkerhetsstyringssystemet, der det er praktisk mulig, og disse skal omfatte følgende:
- a) framgangsmåter for regelmessig gjennomgåelse av sikkerhetsstyringssystemet, etter det som anses nødvendig,
  - b) framgangsmåter for å beskrive ordninger for å overvåke og analysere relevante sikkerhetsdata,
  - c) framgangsmåter for å beskrive hvordan påviste mangler skal rettes opp,
  - d) framgangsmåter for å beskrive gjennomføringen av nye sikkerhetsstyringsregler basert på utviklingen og erfaringer som er gjort,
  - e) framgangsmåter for å beskrive hvordan resultatene fra interne revisjoner anvendes for å forbedre sikkerhetsstyringssystemet.
- J. SIKKERHETSPOLITIKK SOM ER GODKJENT AV ORGANISASJONENS ØVERSTE LEDER OG FORMIDLET TIL HELE PERSONALET<sup>(13)</sup>
- Det foreligger et dokument som beskriver organisasjonens sikkerhetspolitikk, og som:
- a) formidles til og gjøres tilgjengelig for alt personale, f.eks. gjennom organisasjonens intranett,
  - b) er hensiktsmessig ut fra tjenestens art og omfang,
  - c) er godkjent av organisasjonens øverste leder.
- K. ORGANISASJONENS KVALITATIVE OG KVANTATIVE MÅL FOR VEDLIKEHOLD OG FORBEDRING AV SIKKERHETEN OG PLANER OG FRAMGANGSMÅTER FOR Å NÅ DISSE MÅLENE<sup>(14)</sup>
- K.1 Det er innført framgangsmåter for å fastsette relevante sikkerhetsmål som er i samsvar med den rettslige rammen, og det foreligger et dokument som angir disse målene.
- K.2 Det er innført framgangsmåter for å fastsette relevante sikkerhetsmål som er i samsvar med arten og omfanget av den jernbanedriften som omfattes og de relevante risikoene.
- K.3 Det er innført framgangsmåter for regelmessig å vurdere det samlede sikkerhetsnivået i forhold til organisasjonens sikkerhetsmål og de sikkerhetsmålene som er fastsatt på medlemsstatsplan.

<sup>(11)</sup> Nr. 1 i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

<sup>(12)</sup> Nr. 1 i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

<sup>(13)</sup> Nr. 2 bokstav a) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

<sup>(14)</sup> Nr. 2 bokstav b) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

- K.4 Det er innført framgangsmåter for regelmessig å overvåke og gjennomgå driftsrutiner gjennom:
- innsamling av relevante sikkerhetsdata for å utlede tendenser i sikkerhetsnivået og vurdere hvordan målene oppfylles,
  - tolking av relevante data og gjennomføring av nødvendige endringer.
- K.5 Jernbaneforetaket har innført framgangsmåter for å utarbeide planer og framgangsmåter for å nå sine mål.
- L. FRAMGANGSMÅTER FOR Å OVERHOLDE EKSISTERENDE, NYE OG ENDREDE TEKNISKE OG DRIFTSMESSIGE STANDARDER ELLER ANDRE BESTEMMELSER<sup>(15)</sup>
- L.1 I forbindelse med sikkerhetsrelaterte krav som er relevante for driftens art og omfang, er det innført framgangsmåter for å:
- identifisere disse kravene og ajourføre relevante framgangsmåter for å gjenspeile endringer som er gjort i dem (endringsstyring),
  - gjennomføre dem,
  - overvåke samsvar med dem,
  - treffe tiltak når manglende samsvar påvises.
- L.2 Det er innført framgangsmåter for å sikre at det personalet, de framgangsmåtene, de dokumentene, det utstyret og det rullende materiellet som benyttes, er riktig for det planlagte formålet.
- L.3 Sikkerhetsstyringssystemet omfatter framgangsmåter for å sikre at vedlikehold utføres i samsvar med de relevante kravene.
- M. FRAMGANGSMÅTER OG METODER FOR RISIKOVURDERING OG GJENNOMFØRING AV TILTAK FOR RISIKOKONTROLL HVER GANG EN ENDRING I DRIFTSVILKÅRENE ELLER INNFØRING AV NYTT MATERIELL FØRER TIL NYE RISIKOER FOR INFRASTRUKTUREN ELLER DRIFTEN<sup>(16)</sup>
- M.1 Det er innført framgangsmåter for å styre endringer i utstyr, framgangsmåter, organisasjon, bemanning eller grensesnitt.
- M.2 Det er innført framgangsmåter for risikovurdering for å styre endringer og for å anvende den felles sikkerhetsmetoden for risikoevaluering og risikovurdering nevnt i kommisjonsforordning (EF) nr. 352/2009<sup>(17)</sup> når det er nødvendig.
- M.3 Jernbaneforetaket har innført framgangsmåter for å anvende resultatene av risikovurderinger i andre prosesser i organisasjonen og gjøre dem synlige for det relevante personalet.
- N. INNFØRING AV PROGRAMMER FOR OPPLÆRING AV PERSONALET OG SYSTEMER FOR Å SIKRE AT PERSONALET S KOMPETANSE VEDLIKEHOLDES OG OPPGAVENE UTFØRES I SAMSVAR MED DETTE<sup>(18)</sup>
- N.1 Det er innført et styringssystem for kompetanse som minst omfatter:
- påvisning av hvilken kunnskap og hvilke ferdigheter som kreves til sikkerhetsrelaterte oppgaver,
  - utvelgelsesprinsipper (grunnleggende utdanningsnivå, psykisk og fysisk skikkethet som kreves),
  - grunnleggende opplæring og sertifisering av tilegnet kompetanse og ferdigheter,
  - løpende opplæring og regelmessig ajourføring av eksisterende kunnskap og ferdigheter,
  - regelmessige kompetansekontroller der det er hensiktsmessig,

<sup>(15)</sup> Nr. 2 bokstav c) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

<sup>(16)</sup> Nr. 2 bokstav d) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

<sup>(17)</sup> EUT L 108 av 29.4.2009, s. 4.

<sup>(18)</sup> Nr. 2 bokstav e) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.



- f) særlige tiltak ved ulykker/hendelser eller langt fravær fra arbeidet, etter behov/der det er hensiktsmessig,
- g) særlig opplæring i sikkerhetsstyringssystemet for personale som er direkte involvert i å sikre at sikkerhetsstyringssystemet fungerer.

N.2 Det er innført framgangsmåter i styringssystemet for kompetanse for:

- a) å identifisere stillinger som utfører sikkerhetsoppgaver,
- b) å identifisere stillinger som medfører ansvar for å ta driftsmessige beslutninger i sikkerhetsstyringssystemet,
- c) å sikre at personalet har den kunnskapen, de ferdighetene og den skikketheten (medisinsk og psykologisk) som kreves for de oppgavene de skal utføre, og at de tar regelmessig etterutdanning/ajourføring,
- d) å tildele de relevante oppgavene til personale som har egnet kompetanse,
- e) å overvåke hvordan oppgavene utføres, og å gjennomføre korrigerende tiltak når det er nødvendig.

O. TILTAK FOR Å SIKRE TILSTREKKELIG INFORMASJONSFLYT I ORGANISASJONEN OG OM NØDVENDIG MELLOM ORGANISASJONER SOM BENYTTET SAMME INFRASTRUKTUR<sup>(19)</sup>

O.1 Det er innført framgangsmåter for å sikre at:

- a) personalet har kunnskap om og forstår sikkerhetsstyringssystemet, og at opplysningene er lett tilgjengelige, og
- b) egnet dokumentasjon om sikkerhetsstyringssystemet gis til relevant sikkerhetspersonell.

O.2 Det er innført framgangsmåter for å sikre at:

- a) viktige driftsopplysninger er relevante og gyldige,
- b) personalet er klar over at disse opplysningene finnes, før de anvendes,
- c) de er tilgjengelige for personalet og at kopier blir formelt overlevert til dem når det er nødvendig.

O.3 Det er innført ordninger for utveksling av opplysninger mellom jernbaneorganisasjonene.

P. FRAMGANGSMÅTER OG FORMATER FOR HVORDAN SIKKERHETSOPPLYSNINGER SKAL DOKUMENTERES, OG FASTSETTELSE AV FRAMGANGSMÅTER FOR KONTROLL MED UTFORMINGEN AV VESENTLIGE SIKKERHETSOPPLYSNINGER<sup>(20)</sup>

P.1 Det er innført framgangsmåter for å sikre at alle relevante sikkerhetsopplysninger er nøyaktige, fullstendige, ensartede, lett forståelige, ajourført på egnet måte og behørig dokumentert.

P.2 Det er innført framgangsmåter for å:

- a) utforme, framstille, distribuere og kontrollere endringer i all relevant sikkerhetsdokumentasjon,
- b) motta, samle inn og lagre all relevant dokumentasjon/informasjon på papir eller med andre registreringssystemer.

P.3 Det er innført en framgangsmåte for kontroll med utformingen av vesentlige sikkerhetsopplysninger.

<sup>(19)</sup> Nr. 2 bokstav f) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

<sup>(20)</sup> Nr. 2 bokstav g) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

- Q. FRAMGANGSMÅTER SOM SIKRER AT ULYKKER, HENDELSER, NESTENULYKKER OG ANDRE FARLIGE EPISODER RAPPORTERES, UNDERSØKES OG ANALYSERES, OG AT DE NØDVENDIGE FOREBYGGENDE TILTAK TREFFES<sup>(21)</sup>
- Q.1 Det er innført framgangsmåter for å sikre at ulykker, hendelser, nestenulykker og andre farlige episoder:
- a) rapporteres, registreres, undersøkes og analyseres,
  - b) rapporteres til nasjonale organer i henhold til relevant lovgivning.
- Q.2 Det er innført framgangsmåter for å sikre at:
- a) anbefalinger fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, fra det nasjonale undersøkelsesorganet og fra undersøkelser foretatt av bransjen eller internt evalueres og gjennomføres dersom det er hensiktsmessig eller fastsatt,
  - b) relevante rapporter/opplysninger fra andre jernbaneforetak, infrastrukturforvaltninger, enheter med ansvar for vedlikehold og innehavere av jernbanekjøretøyer vurderes og tas hensyn til.
- Q.3 Det er innført framgangsmåter for å anvende og trekke lærdom av relevante opplysninger i forbindelse med undersøkelsen av og årsakene til ulykker, hendelser, nestenulykker og andre farlige episoder, og når det er nødvendig, for å treffe forebyggende tiltak.
- R. PLANER FOR TILTAK, VARSLING OG INFORMASJON I NØDSSITUASJONER, VEDTATT ETTER SAMTYKKE FRA VEDKOMMENDE OFFENTLIGE MYNDIGHETER<sup>(22)</sup>
- R.1 Et dokument identifiserer alle typer nødssituasjoner, herunder driftsforstyrrelser, og det er innført framgangsmåter for å identifisere nye typer nødssituasjoner.
- R.2 Det er innført framgangsmåter slik at det for hver identifisert type nødssituasjon kan sikres at:
- a) beredskapstjenestene umiddelbart kan kontaktes,
  - b) beredskapstjenestene får alle relevante opplysninger både på forhånd, for å forberede beredskapsinnsatsen, og når nødssituasjonen oppstår.
- R.3 Alle parter roller og ansvarsområder er identifisert og angitt i et dokument.
- R.4 Planer for tiltak, varsling og informasjon foreligger og omfatter:
- a) framgangsmåter for å varsle alt personale med ansvar for håndtering av nødssituasjoner,
  - b) ordninger for å formidle disse framgangsmåtene til alle parter, herunder instruksjoner for nødssituasjoner til passasjerene,
  - c) ordninger for å kontakte kvalifisert personale umiddelbart slik at de kan treffe nødvendige beslutninger.
- R.5 Det foreligger et dokument som beskriver hvordan ressurser og midler er fordelt, og hvordan opplæringskrav er identifisert.
- R.6 Det er innført framgangsmåter for å gjenopprette normal drift så raskt som mulig.
- R.7 Det er innført framgangsmåter for prøving av beredskapsplaner i samarbeid med andre parter med sikte på opplæring av togpersonale, prøving av framgangsmåter, å påvise svake punkter og kontrollere hvordan mulige nødssituasjoner håndteres.
- R.8 Det er innført framgangsmåter for å sikre at infrastrukturforvaltningen enkelt og uten opphold kan kontakte kvalifisert ansvarshavende personale (særlig med hensyn til transport av farlig gods) med tilstrekkelige språkkunnskaper.

<sup>(21)</sup> Nr. 2 bokstav h) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

<sup>(22)</sup> Nr. 2 bokstav i) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

- R.9 Det er innført en framgangsmåte for å kontakte enheten med ansvar for vedlikehold eller innehaveren av jernbanekjøretøyet i en nødssituasjon.
- S. BESTEMMELSER OM REGELMESSIG INTERN REVISJON AV SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEMET<sup>(23)</sup>
- S.1 Det er innført et internt revisjonssystem som er uavhengig, upartisk og gir innsynsmulighet.
- S.2 Det foreligger en oversikt over planlagte interne revisjoner som kan endres avhengig av resultatene av tidligere revisjoner og kontroll av ytelsen.
- S.3 Det er innført framgangsmåter for å identifisere og velge ut tilstrekkelig kvalifiserte revisorer.
- S.4 Det er innført framgangsmåter for å:
- a) analysere og evaluere resultatene av revisjonene,
  - b) anbefale oppfølgingstiltak,
  - c) følge opp tiltakenes effektivitet,
  - d) dokumentere utførelsen av revisjoner og resultatene av dem.
- S.5 Det er innført framgangsmåter for å sikre at den øverste ledelsen er kjent med resultatene av revisjonene og tar det overordnede ansvaret for å gjennomføre endringer i sikkerhetsstyringssystemet.
- S.6 Det foreligger et dokument som viser hvordan revisjoner er planlagt i forbindelse med rutinemessige kontrolltiltak for å sikre samsvar med interne framgangsmåter og standarder.
- 

<sup>(23)</sup> Nr. 2 bokstav j) i vedlegg III til direktiv 2004/49/EF.

## VEDLEGG III

**Kriterier for vurdering av samsvar med kravene for å få sikkerhetsattestater som skal utstedes i samsvar med artikkel 10 nr. 2 bokstav b) i direktiv 2004/49/EF**

## ALLMENT

Den tjenesten som det søkes om sertifikat del B for, er beskrevet, og det finnes en beskrivelse av hvordan jernbaneforetakets allmenne framgangsmåter, som er utarbeidet for å underbygge dets sertifikat, som er utstedt i samsvar med artikkel 10 nr. 2 bokstav a) i direktiv 2004/49/EF, er anvendt for å utvikle alle tiltak (herunder fordeling av ressurser) som er truffet for å utføre tjenesten.

- A. SAMSVAR MED NETTSPESIFIKKE REGLER<sup>(24)</sup>
- A.1 Det foreligger dokumenter som inneholder resultater som viser at det er tatt hensyn til de særlige reglene og risikoene som er forbundet med drift på det jernbanenettet som det er søkt om sertifikat del B for, og som viser at jernbaneforetaket kan overholde de nettspesifikke reglene og alle avvik eller unntak fra disse reglene.
- A.2 Grensesnittene på jernbanenettet med andre berørte parter som er involvert i jernbanedrift på det aktuelle nettet, er identifisert.
- A.3 Det foreligger dokumenter som viser hvordan jernbaneforetaket vil samhandle med infrastrukturforvaltningen for jernbanenettet og andre jernbaneforetak som driver virksomhet på nettet, herunder informasjon om hvordan opplysninger skal deles.
- A.4 Det foreligger dokumenter som viser hvordan jernbaneforetaket vil håndtere nødsituasjoner, herunder samordning med infrastrukturforvaltningen og vedkommende offentlige myndigheter.
- A.5 Det foreligger dokumenter som angir særlige regler for gransking av ulykker/hendelser, og som viser at søkeren kan overholde disse reglene.
- B. SAMSVAR MED NETTSPESIFIKKE KRAV TIL PERSONALET'S KOMPETANSE<sup>(25)</sup>
- B.1 Dokumentasjonen viser at søkerens sikkerhetsstyringssystem omfatter et styringssystem for kompetanse for å:
- a) påvise hvilke kategorier av personale (fast ansatte eller kontraktsansatte) som er involvert i ytelsen av tjenesten, og
  - b) stille kvalifisert personale til rådighet for det aktuelle jernbanenettet, særlig personale som skal utføre en rekke forskjellige oppgaver og sikre sertifisering der det er hensiktsmessig.
- B.2 Dokumentasjonen viser at det er innført ordninger med sikte på å organisere personalets daglige arbeid for å sikre at sikkerhetsrelaterte oppgaver blir utført og at personale blir utpekt til egnede oppgaver.
- B.3 Dokumentasjonen viser søkerens evne til å utarbeide dokumenter som skal anvendes i opplæringen av det relevante personalet, og søkerens evne til å sikre at dokumentene er nøyaktige, ajourføres og foreligger på et språk og med en terminologi som blir forstått av det personalet som har behov for å bruke dem.
- C. SAMSVAR MED NETTSPESIFIKKE KRAV TIL FORVALTNINGEN AV RULLENDE MATERIELL<sup>(26)</sup>
- C.1 I dokumentasjonen angis det tydelig hvilke typer rullende materiell som skal brukes på det spesifikke jernbanenettet, og hvilken type drift som skal utføres.
- C.2 Dokumentasjonen beskriver hvordan jernbaneforetaket overholder eventuelle driftsbegrensninger som er pålagt den typen rullende materiell som brukes på jernbanenettet.

<sup>(24)</sup> Første strekpunkt i vedlegg IV til direktiv 2004/49/EF.

<sup>(25)</sup> Annet strekpunkt i vedlegg IV til direktiv 2004/49/EF.

<sup>(26)</sup> Tredje strekpunkt i vedlegg IV til direktiv 2004/49/EF.

- C.3 I dokumentasjonen angis eventuelle ytterligere vedlikeholds krav til det aktuelle jernbanenettet, og det er innført egnede vedlikeholdsordninger.
- C.4 I dokumentasjonen angis eventuelle ytterligere krav til håndtering av hendelser med rullende materiell for det aktuelle jernbanenettet, og det er innført egnede vedlikeholdsordninger.
-

*VEDLEGG IV***Prinsipper for tilsyn etter tildeling av sertifikat del A eller B**

1. De nasjonale sikkerhetsmyndighetenes metode for tilsyn med jernbaneforetakenes samsvar med kravene som nevnt i artikkel 4 nr. 1 og artikkel 16 nr. 2 bokstav e) i direktiv 2004/49/EF skal bygge på prinsippene nedenfor. Disse prinsippene får anvendelse på rammen for tilsynsvirksomhet som helhet og på enkeltsaker innenfor denne rammen.
2. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal anvende prinsippet om forholdsmessighet mellom håndheving og risiko. Tiltak som treffes av en nasjonal sikkerhetsmyndighet for å oppnå samsvar eller for å stille jernbaneforetakene til ansvar for at de ikke overholder sine rettslige forpliktelser, skal stå i forhold til sikkerhetsrisikoene ved eller den mulige alvorlighetsgraden av manglende samsvar, herunder faktisk eller potensiell skade.
3. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal anvende prinsippet om konsistent anvendelse i framgangsmåten for å sikre at en nasjonal sikkerhetsmyndighet under likeartede omstendigheter anvender en likeartet metode for å nå samme mål.
4. Den nasjonale sikkerhetsmyndighetens tilsynsvirksomhet skal hovedsakelig være rettet mot den type virksomhet som en nasjonal sikkerhetsmyndighet mener gir opphav til de mest alvorlige risikoene, eller der det er minst kontroll med farer. For dette formål skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten ha metoder for og myndighet til å vurdere jernbaneforetakets daglige drift.
5. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal definere prioriteringene for hvordan deres ressurser skal kunne brukes mest effektivt, men beslutningen om hvordan dette best kan gjøres, treffes av hver enkelt nasjonale sikkerhetsmyndighet. Tiltak skal være rettet mot dem som er ansvarlige for risikoen, og som er best egnet til å kontrollere den.
6. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal anvende prinsippet om åpenhet for å hjelpe jernbaneforetakene til å forstå hva som forventes av dem (herunder hva de bør og ikke bør gjøre), og hva de kan forvente av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten.
7. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal være ansvarlige for sine beslutninger i samsvar med artikkel 17 nr. 3 i direktiv 2004/49/EF. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal derfor ha retningslinjer og prinsipper som de kan bli vurdert på grunnlag av. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal dessuten også ha en ordning for behandling av klager.
8. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal utarbeide samarbeidsordninger seg i mellom for å utveksle opplysninger med hverandre og for å samordne tiltak mot brudd på sikkerhetsreglene. Dette er særlig viktig i forbindelse med sikkerhetssertifikater del B. De nasjonale sikkerhetsmyndighetene skal dessuten utarbeide samarbeidsordninger med andre vedkommende myndigheter for å utveksle opplysninger og utforme ensartede tilnærminger til saker som har innvirkning på jernbanesikkerheten.