

Et mer funksjonelt
jernbanenett for samfunnet.

Veileder

Søknadsveileder for tildeling av felles sikkerhets sertifikater – veiledning til søkere

| | <i>Utarbeidet av</i> | <i>Validert av</i> | <i>Godkjent av</i> |
|--------------------|----------------------|--------------------|--------------------|
| <i>Navn</i> | M. SCHITTEKATTE | S. D'ALBERTANSON | T. BREYNE |
| <i>Stilling</i> | Team Leader | Technical Referent | Head of Unit |
| <i>Dato</i> | 04/05/2020 | 04/05/2020 | 04/05/2020 |
| <i>Underskrift</i> | | | |

Dokumenthistorikk

| <i>Versjon</i> | <i>Dato</i> | <i>Kommentarer</i> |
|----------------|-------------|--|
| 1.0 | 29.06.2018 | Endelig versjon for publisering |
| 1.1 | 28.03.2019 | Avsnitt 6.1.2: mindre korreksjoner Avsnitt 8: tilbakekall administrert i ERADIS Vedlegg: avklaring om bruk av EIN (er) |
| 1.2 | 04.05.2020 | Rettelser og tillegg for å klargjøre og gi ytterligere informasjon |

Dette dokumentet er en ikke-rettslig bindende veiledning fra Den europeiske unions jernbanebyrå. Det berører ikke beslutningsprosessene som er fastsatt i EUs gjeldende regelverk. Videre har Den europeiske unions domstol enekompetanse til å foreta en bindende fortolkning av EU-regelverket.

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

1 Innledning

Jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere har ansvar for sikker drift av jernbanenettet og for risikohåndtering i den forbindelse, idet hver av dem har ansvar for sin del av jernbanesystemet. Opprettelsen av et sikkerhetsstyringssystem er identifisert som en hensiktsmessig måte å ivareta dette ansvaret på.

Et felles sikkerhetsattifikat er bevis på at jernbaneforetaket har etablert sitt sikkerhetsstyringssystem og er i stand til å etterleve de rettslige forpliktelsene nevnt i artikkel 10 nr. 3 i direktiv (EU) 2016/798.

Tilgang til jernbaneinfrastruktur bør kun gis til jernbaneforetak med gyldig felles sikkerhetsattifikat.

Et felles sikkerhetsattifikat gjelder for et definert trafikkområde, det vil si ett eller flere jernbanenett i én eller flere medlemsstater der jernbaneforetaket har til hensikt å drive virksomhet.

Avhengig av trafikkområde kan den utstedende myndighet (heretter også kalt «sikkerhetsattifiseringsorganet») være Den europeiske unions jernbanebyrå (i det følgende også kalt «Byrået») eller nasjonal sikkerhetsmyndighet. Veiledningen i dette dokumentet gjelder der Byrået er ansvarlig for å utstede felles sikkerhetsattifikater. Dette omfatter samarbeid med én eller flere relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter som berøres av det aktuelle trafikkområdet. De samme retningslinjene gjelder der søknaden om et felles sikkerhetsattifikat er rettet til en nasjonal sikkerhetsmyndighet.

Denne veilederen er et levende dokument utarbeidet i samarbeid med nasjonale sikkerhetsmyndigheter og representanter fra bransjen, og er ment å bli kontinuerlig forbedret basert på tilbakemelding fra brukere og erfaringen som høstes under gjennomføringen av direktiv (EU) 2016/798 og relevant EU-regelverk.

1.1 Formålet med veilederen

Dette dokumentet skal hjelpe jernbaneforetak som søker om felles sikkerhetsattifikat med å forstå prosessen.

Følgende er beskrevet spesielt:

- *vilkårene for å søke om et felles sikkerhetsattifikat*
- *søknadsprosessen for et felles sikkerhetsattifikat*
- *struktur og innhold i søknadsfilen som skal sendes inn av jernbaneforetaket*
- *detaljene i vurderingen,*
- *vilkårene for å oppdatere eller fornye et felles sikkerhetsattifikat*
- *vilkårene for å begrense eller tilbakekalle et felles sikkerhetsattifikat.*

1.2 Hvem er veilederen rettet mot?

Dette dokumentet er rettet mot jernbaneforetaket, heretter også kalt «søkeren», som ønsker å søke om et felles sikkerhetsattifikat.

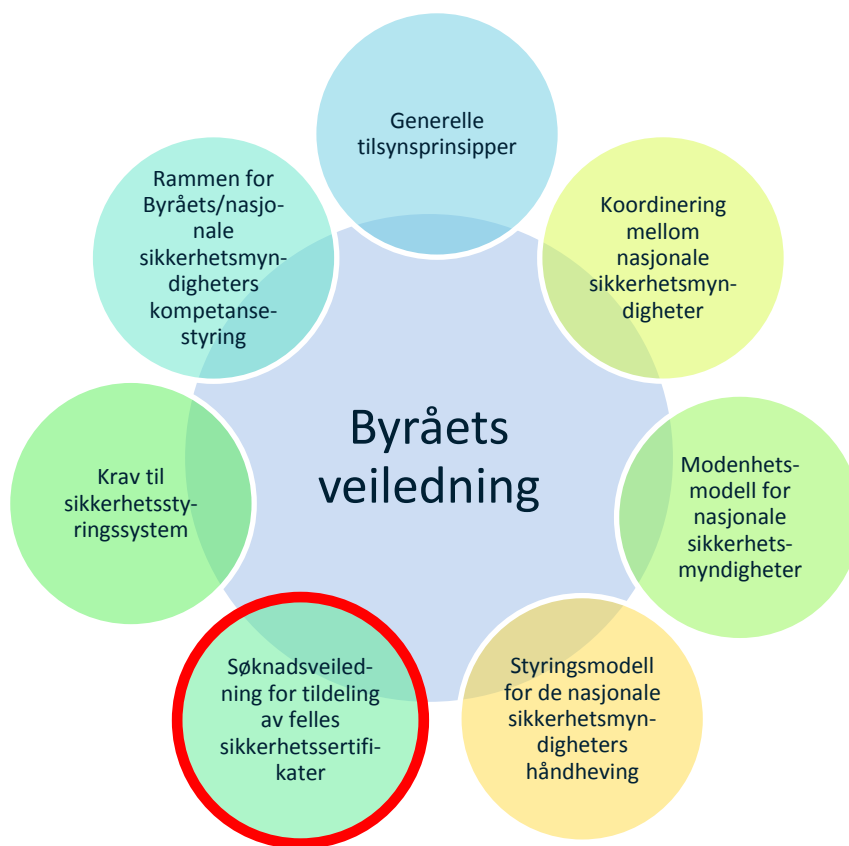
1.3 Omfang

Dette dokumentet inneholder detaljert praktisk informasjon som primært skal bidra til at søkere forstår kravene til felles sikkerhetsattifikat som fastsatt i det europeiske juridiske rammeverket. Dokumentet suppleres imidlertid av søknadsveilederen fra den nasjonale sikkerhetsmyndighet. Den nasjonale

sikkerhetsmyndighetens veileder bør beskrive og forklare de nasjonale administrative framgangsmåtene, også de dokumentene som søkeren skal sende inn for å godtgjøre at nasjonale regler etterleves, den nasjonale sikkerhetsmyndighetens (eller medlemsstatens) gjeldende språkpolitikk og ytterligere opplysninger om hvordan man kan klage på den nasjonale sikkerhetsmyndighetens beslutninger.

1.4 Veilederens struktur

Dette dokumentet er en av to veiledere Byrået har utgitt med tanke på å utstede felles sikkerhetsattestifikater — den andre er *søknadsveilederen for myndighetene*. Den inngår også i Byråets veiledersamling til støtte for at jernbaneforetak, infrastrukturforvaltere, nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Byrået kan oppfylle sin rolle og utføre sine oppgaver i henhold til direktiv (EU) 2016/798. Som nevnt suppleres opplysningene i denne veilederen av ytterligere veiledning som skal utarbeides av de nasjonale sikkerhetsmyndighetene.



Figur 1. Byråets veiledningssamling

1.5 Europeisk juridisk rammeverk

Direktiv (EU) 2016/798 om jernbanesikkerhet er én av tre rettsakter som utgjør bærebjelken i den fjerde jernbanepakken. Formålet med pakken er å forenkle og harmonisere saksbehandlingsprosessen til fordel for de som søker om felles sikkerhetsattestifikat, ved å redusere belastningen og kostnadene de pådrar seg, uavhengig av aktuelt trafikkområde og hvilken myndighet som er ansvarlig for å utstede felles sikkerhetsattestifikat.

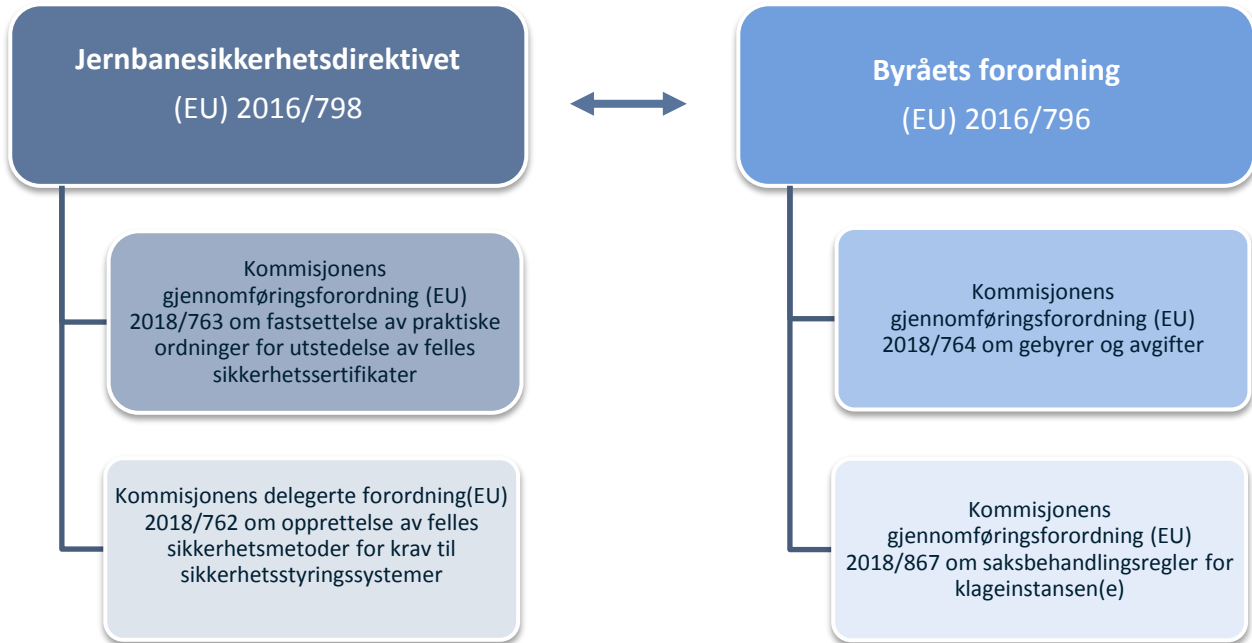
The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

I henhold til direktiv (EU) 2016/798 er formålet med det felles sikkerhetsattestifikatet å fremlegge bevis for at jernbaneforetaket:

- *har etablert et sikkerhetsstyringssystem som fastsatt i artikkel 9 i direktiv (EU) 2016/798*
- *oppfyller kravene fastsatt i relevante notifiserte nasjonale regler*
- *er i stand til å operere på en sikker måte*

Det europeiske juridiske rammeverket som er relevant for å tildele felles sikkerhetsattestifikater er oppsummert i Figur 2. nedenfor.



Figur 2. Oversikt over det europeiske juridiske rammeverket

Byråets forordning (EU) 2016/796 er en av de to rettsaktene i den tekniske pilar av den fjerde jernbanepakken, og beskriver blant annet Byråets rolle og ansvarsområder for tildeling av et felles sikkerhetsattestifikat

Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/764 om fastsettelse av praktiske ordninger for utstedelse av felles sikkerhetsattestifikater er en videre harmonisering av tilnærmingen til sikkerhetsattestifisering på EU-plan og fremmer samarbeid mellom alle parter som deltar i vurderingsprosessen. Forordningen klargjør derfor Byråets, den nasjonale sikkerhetsmyndighetens og søkerens ansvarsområder, og fastsetter nødvendige bestemmelser for å sikre et smidig samarbeid mellom dem. Vedlegg II til denne forordning inneholder en strukturert og transparent prosess som sikrer at relevante myndigheter (dvs. Byrådet og de nasjonale sikkerhetsmyndighetene) treffer like beslutninger i like situasjoner og til en viss grad sikrer at samtlige myndigheter utfører vurderingsprosessen på samme måte.

Kommisjonens delegerte forordning (EU) 2018/762 om fastsettelse av felles sikkerhetsmetoder for krav til sikkerhetsstyringssystemer (heretter også kalt «CSM-er for SMS») angir i vedlegg I de krav som vedkommende myndigheter skal benytte for å vurdere relevansen, konsistensen og tilstrekkeligheten av jernbaneforetakets SMS. I tillegg må den som søker om et felles sikkerhetsattestifikat, dokumentere i søknadsfilen at kravene etterleves.

Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/764 fastsetter gebyrer og avgifter som skal betales til Byrået, og tilhørende betalingsvilkår, særlig:

- *gebyrer og avgifter som Byrået innkrever for søknader som rettes til Byrået, også kostnadene for oppgaver som påhviler den nasjonale sikkerhetsmyndighet*
- *avgifter for tjenester Byrået tilbyr.*

Gebyrer og avgifter som den nasjonale sikkerhetsmyndigheten innkrever for nasjonale søknader, faller utenfor virkeområdet til ovennevnte forordning og reguleres nasjonalt.

Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/867 fastsetter saksbehandlingsregler for Byråets klageinstans(er). Disse reglene beskriver gitte prosedyrer som er benyttet i forbindelse med klage- eller voldgiftssakene der Byrået har utstedt felles sikkerhetsattest. De dekker detaljer med hensyn til mottak av klage, arbeids- og stemmereglene for klageinstansen og forhold knyttet til dekning av utgifter for medlemmene.

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Table of Contents

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INNLEDNING | 2 |
| 1.1 | FORMÅLET MED VEILEDEREN | 2 |
| 1.2 | HVEM ER VEILEDEREN RETTET MOT? | 2 |
| 1.3 | OMFANG | 2 |
| 1.4 | VEILEDERENS STRUKTUR | 3 |
| 1.5 | EUROPEISK JURIDISK RAMMEVERK | 3 |
| 2 | VILKÅRENE FOR Å SØKE OM ET FELLES SIKKERHETSATTTEST | 8 |
| 3 | HVORDAN SØKE OM ET FELLES SIKKERHETSATTTEST? | 10 |
| 3.1 | INNLEVERING AV SØKNAD | 10 |
| 3.2 | ONE STOP SHOP (OSS) | 11 |
| 3.3 | VALG AV SIKKERHETSATTTESTIFISERINGSORGAN | 12 |
| 3.4 | SPRÅKPOLITIKK | 12 |
| 3.5 | GEBYRER OG AVGIFTER | 13 |
| 4 | OPPLÆRINGSSENTERE, ENHETER MED ANSVAR FOR VEDLIKEHOLD OG FARLIG GODS | 14 |
| 5 | SØKNADSFILENS STRUKTUR OG INNHOLD | 15 |
| 6 | VURDERINGEN | 17 |
| 6.1 | VURDERINGSPROSESSEN | 17 |
| 6.1.1 | Forhåndskontakt | 19 |
| 6.1.2 | Mottak av søknad | 20 |
| 6.1.3 | Innledende kontroll | 20 |
| 6.1.4 | Detaljert vurdering | 21 |
| 6.1.5 | Beslutning og avslutning av vurderingen | 23 |
| 6.2 | TIDSFRIST FOR VURDERINGEN | 23 |
| 6.3 | MIDLERTIDIGE TILTAK | 24 |
| 6.4 | KOMMUNIKASJONSKANALER | 25 |
| 6.5 | HÅNDTERING AV PROBLEMSTILLINGER | 25 |
| 6.5.1 | Bruk av logg for problemstillinger | 25 |
| 6.5.2 | Kategorisering av problemstillinger | 26 |
| 6.6 | REVISJONER, INSPEKSJONER ELLER BESØK | 27 |
| 6.7 | FORHOLDET MELLOM VURDERING OG TILSYN | 28 |
| 7 | VOLDGIFT, FORNYET VURDERING, KLAGE OG RETTSLIG PRØVING | 28 |
| 7.1.1 | Voldgift | 28 |
| 7.1.2 | Fornyet vurdering | 29 |
| 7.1.3 | Klage | 30 |
| 7.1.4 | Rettslig prøving | 30 |
| 8 | OPPDATERING OG FORNYELSE AV ET FELLES SIKKERHETSATTTEST | 31 |
| 8.1 | VURDERING AV BEHOVET FOR Å OPPDATERE ET FELLES SIKKERHETSATTTEST | 31 |
| 8.1.1 | Virksomhetens art og omfang | 32 |
| 8.1.2 | Utvidelse av trafikkområdet | 32 |
| 8.1.3 | Endringer i sikkerhetsregelverket | 32 |
| 8.1.4 | Endring av vilkårene som det felles sikkerhetsatttest ble utstedt under | 33 |
| 8.1.5 | Eksempler på endringer som kan kreve oppdatering av sikkerhetsatttest | 33 |
| 8.2 | FORNYELSE AV ET FELLES SIKKERHETSATTTEST | 35 |
| 9 | BEGRENSNING ELLER TILBAKEKALLING AV ET FELLES SIKKERHETSATTTEST | 36 |

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

VEDLEGG: OVERSIKT OVER INNHOLDET I SØKNADEN OM ET FELLES SIKKERHETSATTEST37

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

2 Vilkårene for å søke om et felles sikkerhetsattifikat

Direktiv (EU) 2016/798 gjelder jernbanenettet i medlemsstatene og krever at et jernbaneforetak innehar et felles sikkerhetsattifikat for å få tilgang til jernbaneinfrastrukturen i én eller flere medlemsstater, avhengig av dets erklærte trafikkområde.

Jernbaneforetak som transporterer gods og/eller passasjerer som hovedvirksomhet, selv om virksomheten kun er begrenset til levering av trekraft, skal inneha en lisens i henhold til direktiv 2012/34/EU. Det er en forutsetning for å få tilgang til jernbaneinfrastrukturen at et slikt jernbaneforetak innehar gyldig lisens og et felles sikkerhetsattifikat.

Bestemmelsene i direktiv (EU) 2016/798 gjelder bare for jernbaneforetak som faller inn under direktivets virkeområde, noe som er avhengig av hvordan direktivet er innarbeidet i medlemsstaten. Medlemsstatene kan fastsette unntak fra virkeområdet for direktiv (EU) 2016/798, og følgelig kan et felles sikkerhetsattifikat være unødvendig i følgende tilfeller:

- (a) *privateid jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, som eier eller som operatør benytter i sin fraktvirksomhet eller til persontransport for annet enn kommersielle formål, og vogner som utelukkende brukes på slik infrastruktur*
- (b) *infrastruktur og vogner der bruken er forbeholdt strengt lokale, historiske eller turistbaserte formål*
- (c) *forstadsbaneinfrastruktur som tidvis brukes av tungt togmateriell på samme driftsvilkår som forstadsbanenettet, hvor dette er nødvendig utelukkende for å oppnå forbindelse for disse vognene, og*
- (d) *vogner som primært brukes på forstadsbaneinfrastruktur, men som er utstyrt med nødvendige tunge jernbanekomponenter for å muliggjøre transitt på en avgrenset og begrenset strekning med tung jernbaneinfrastruktur utelukkende for å oppnå forbindelse.*

Nasjonale sikkerhetsmyndigheter bes om å opplyse om og forklare i sine respektive søknadsveiledere om én eller flere av ovennevnte unntak gjelder i deres medlemsstat.

Det er mulig at unntakene fastsatt for det planlagte trafikkområdet av den/de relevante medlemsstat(er), ikke vil være ensartet. For eksempel kan trafikkvirksomhet på sidespor og privateid jernbaneinfrastruktur være unntatt fra virkeområdet for direktiv (EU) 2016/798 i én medlemsstat, men ikke i en annen. I slike tilfeller er det viktig at jernbaneforetaket beskriver og forklarer i sin søknadsfil sine planlagte virksomhetstyper (virksomhetens art og omfang) i hver medlemsstat, og samtidig også spesifiserer eventuelle nasjonale krav som gjelder virksomhetens art og omfang der det er aktuelt (se også punkt 2.6 i Vedlegg:).

I ethvert tilfelle må søknaden om et felles sikkerhetsattifikat alltid dekke virksomhetens art og omfang. For eksempel må et jernbaneforetak som bare leverer trekraft til godsvogner, ha et felles sikkerhetsattifikat for godstransport (som inkluderer eller ekskluderer transport av farlig gods). Dersom samme foretak ønsker å levere trekraft til passasjervogner, må det inneha et felles sikkerhetsattifikat som omfatter gods- og passasjertransport (som inkluderer eller ekskluderer transport av farlig gods, henholdsvis høyhastighetstrafikk). Foretak som benytter vogner for vedlikehold av jernbaneinfrastruktur som faller inn under virkeområdet til direktiv (EU) 2016/798, må være dekket av et sikkerhetsstyringssystem. Dette foregår enten ved at de har et eget felles sikkerhetsattifikat, eller ved at de leverer sine tjenester som underleverandør til infrastrukturforvalteren og er underlagt infrastrukturforvalters sikkerhetsstyringssystem. I sistnevnte tilfelle har infrastrukturforvalteren det fulle ansvaret for produkter eller tjenester som leveres av infrastrukturforvalterens underleverandører. Infrastrukturforvalterens underleverandører trenger ikke å ha et felles sikkerhetsattifikat. Det betyr altså at underleverandørene må være leid inn av infrastrukturforvalter

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

dersom de ikke har et eget felles sikkerhetsattest, og at det da er infrastrukturforvalterens sikkerhetsstyringssystem som gjelder for kjøring, herunder sertifisering av førere.

Det kan skje at samme virksomhet i lignende saker ikke blir behandlet med samme tilnærming til sikkerhetsattest i forskjellige medlemsstater (det vil si én medlemsstat kan kreve et felles sikkerhetsattest for en spesiell virksomhetstype, mens andre medlemsstater ikke krever noe attest for samme virksomhetstype) selv om en harmonisert og konsekvent tilnærming tilstrebes på EU-nivå.



Innenfor rammen av sin virksomhet kan infrastrukturforvaltere ha behov for å bruke tog, vogner for inspeksjon av infrastruktur, skinnegående maskiner og andre spesialvogner for ulike formål, for eksempel transport av materialer og/eller personell for byggearbeider og vedlikehold av infrastrukturen, vedlikehold av infrastrukturkomponenter eller beredskapsledelse i en nødsituasjon. I slike tilfeller anses det at infrastrukturforvalteren opptre som et jernbaneforetak under eget sikkerhetsstyringssystem og egen sikkerhetstillatelse uten at det må søkes om et separat felles sikkerhetsattest, uavhengig av om infrastrukturforvalteren eier vognene.



Virksomhet som utføres på sidespor, for eksempel lasting av vogner, er industriaktiviteter som har grensesnitt mot spesifikke jernbaneaktiviteter, som sammensetning, forberedelse og flytting av vognsett som kan være tog eller skal brukes i tog. Dette omfatter sammenkobling av ulike vogner til vognsett eller tog, og flytting av disse. Infrastrukturforvaltere kan ikke ha ansvar for å flytte tog eller vognsett på jernbanenettet med mindre de er dekket av et felles sikkerhetsattest (eller en sikkerhetstillatelse). Det vil si at slik forflytting bare kan utføres av jernbaneforetak (eller infrastrukturforvaltere) med gyldige sikkerhetsattest (eller sikkerhetstillatelser) eller av en annen organisasjon som opptre som underleverandør til jernbaneforetakene (eller infrastrukturforvalterne), og som er underlagt deres sikkerhetsstyringssystem.

3 Hvordan søke om et felles sikkerhetsattifikat?

3.1 Innlevering av søknad ¹

Jernbaneforetaket skal innlevere enhver søknad om felles sikkerhetsattifikat gjennom den sentrale dataportalen til One Stop Shop (heretter kalt «OSS») som er tilgjengelig på [Byråets nettsted](#).



Det anbefales at en søknad om felles sikkerhetsattifikat leveres **minst seks måneder** før:

- (a) planlagt startdato for enhver ny virksomhet som krever et **nytt** felles sikkerhetsattifikat
- (b) planlagt startdato for virksomhet etter én eller flere vesentlige endringer i virksomhetens art eller omfang eller trafikkområde, som krever en **oppdatering** av det felles sikkerhetsattifikater
- (c) utløpet av gyldighetsperioden for det gjeldende felles sikkerhetsattifikatet, som krever en **fornyng** av det felles sikkerhetsattifikatet for å opprettholde virksomheten.

Denne tidsfristen vil redusere risikoen knyttet til lang saksbehandlingstid. . For eksempel dersom søknadsfilen er mangelfull eller ikke har tilfredsstillende kvalitet, og søkeren trenger mer tid for å framskaffe tilleggsopplysninger. Dette kan forhindre at togdriften starter på planlagt dato eller være til hinder for fortsatt drift av virksomheten til et allerede sertifisert jernbaneforetak (se også punkt 6.3).

En søknad om et felles sikkerhetsattifikat kan avslås i følgende situasjoner:

- (a) dersom søkeren leverer en søknad (ny, oppdatert eller fornyet) mens en annen søknad allerede er under behandling, uansett virksomhetens art, omfang eller trafikkområde
- (b) dersom søkeren allerede har et gyldig felles sikkerhetsattifikat, og ønsker å utvide sitt trafikkområde til flere land og sender søknad om et nytt felles sikkerhetsattifikat til alle de relevante landene som berøres av det utvidede trafikkområdet (istedenfor å sende søknaden til Byrådet)
- (c) dersom søkeren allerede har et gyldig felles sikkerhetsattifikat, og sender en søknad om et «nytt» sikkerhetsattifikat uansett virksomhetens art, omfang eller trafikkområde (istedenfor å sende søknad om «fornyelse» eller «endring»)
- (d) dersom det ikke foreligger et gyldig felles sikkerhetsattifikat for virksomheten som søker om fornyelse eller endring.

Dersom en av ovennevnte situasjoner inntreffer, vil OSS gi søkeren et forvarsel før søknaden leveres, og anmode om nødvendige endringer.

Dersom søknaden leveres via OSS til tross for forvarset, oppfordres sikkerhetsattifiseringsorganet til å kontakte søkeren og be om flere opplysninger. Avhengig av den forklaring søkeren gir, kan sikkerhetsattifiseringsorganet avslå søknaden eller på søkerens anmodning avslutte søknaden.

Under overgangen fra regelverket i henhold til jernbanesikkerhetsdirektiv 2004/49/EF til regelverket i henhold til jernbanesikkerhetsdirektiv (EU) 2016/798 vil det også bli utstedt et varsel når en søker som innehar flere enn ett del A-sikkerhetsattifikat, søker om oppdatering eller fornyelse av bare ett av disse. Dette varselet gis for å meddele søkeren at det nye felles sikkerhetsattifikatet vil erstatte alle gyldige attifikater. Det bør anføres at alle **førstegangssøknader** om felles sikkerhetsattifikat, uten hensyn til om søkeren tidligere har hatt et sikkerhetsattifikat eller ikke, bør legges inn i den felles portalen som «nye»

¹ Før man sender søknad om felles sikkerhetsattifikat er det anbefalt at søker ber om en forhåndskontakt fra sertifiseringsorganet.

søknader. Dersom søkeren tidligere har hatt et sikkerhetsattest etter den gamle ordningen, kan dette bli tatt i betraktning av det sikkerhetsattestorganet som står for vurderingen av dokumentet.

I alminnelighet kan en søknad ikke lenger endres etter at den er levert via OSS, med mindre søkeren anmoder om det. Under vurderingen kan søkeren også anmode om at søknaden avsluttes, for eksempel for å redusere kostnadene dersom søkeren kommer fram til at søknaden er mangelfull eller ikke har tilstrekkelig kvalitet til å oppnå en positiv vurdering. Slike anmodninger må formelt rettes til sikkerhetsattestorganet og leveres via OSS' sakslogg (se kapittel **Error! Reference source not found.**).

Søkeren kan starte en ny søknad basert på en tidligere anmodning om forhåndskontakt (se kapittel 6.1.1) eller en tidligere søknad. Dette kan særlig være nyttig for å unngå uoverensstemmelser mellom ulike søknader og for å framskynde innleveringsprosessen.

3.2 One Stop Shop (OSS)

OSS er en IT-plattform som administreres av Byrået. Den er tilgjengelig på alle de offisielle språkene i Den europeiske union og skal benyttes for alle søknader om felles sikkerhetsattest.

For å søke om et felles sikkerhetsattest må søkeren være registrert som bruker av OSS. En bruker er per definisjon en fysisk person utpekt av søkeren til å styre søknadsprosessen i OSS. Det anbefales på det sterkeste at denne personen er en som tilhører søkerens organisasjon, og at organisasjonen også har på plass en prosess som sikrer at den til enhver tid har en registrert bruker. Brukeren som leverer søknaden via OSS, blir den kontaktpersonen som all kommunikasjon som gjelder søknaden, stiles til. Søkerens kontaktperson kan imidlertid tildele rettigheter til andre innenfor (eller utenfor) sin organisasjon slik at de får tilgang til søknaden. Søker er selv ansvarlig for å administrere brukerne i sin organisasjon og deres tilknyttede tilgangsrettigheter til søknader.

Saksloggen er en funksjon i OSS som tillater kommunikasjon mellom myndighetene og søkeren i løpet av vurderingsprosessen. Når en søknad er levert, vil myndighetene benytte saksloggen til å registrere alle svakheter som identifiseres, og søkeren vil bli anmodet om å se på dem og svare direkte i saksloggen. En søker kan også selv legge inn forespørsler eller informasjon i saksloggen, særlig dersom vedkommende ønsker å anmode om at søknaden avsluttes, eller at søknadens omfang begrenses.

OSS er utformet med sikte på å registrere resultatene og utfallet av vurderingsprosessen, herunder begrunnelsen for disse. Søkeren får også tilgang til status på alle trinn av vurderingsprosessen, utfallet av vurderingen og beslutningen om hvorvidt et felles sikkerhetsattest skal utstedes eller ikke. Når flere myndigheter deltar i vurderingen, blir de ulike myndighetenes konklusjoner sammenfattet av Byrået, og det endelige utfallet vil bli meddelt søkeren via OSS.

OSS sikrer også konfigurasjonsstyring for alle opplastede dokumenter. En søker har skrivebeskyttet tilgang til sin søknadsfil og til resultatene og utfallet av vurderingen, også det felles sikkerhetsattestet. En søker kan imidlertid også levere nye eller reviderte dokumenter på anmodning fra myndighetene mens vurderingen pågår.

Alle søkere kan når som helst utarbeide og sende inn gyldige søknader via den felles portalen («one-stop shop») i samsvar med EUs gjeldende regelverk på jernbaneområdet samt spesifikasjonene og vilkårene for bruk av portalen. Når ERA opptretr som sikkerhetsattestorgan, skal søknad om felles sikkerhetsattest sendes til ERA, som videresender søknadsdokumentet til de(n) nasjonale sikkerhetsmyndighet(e) for det aktuelle driftsområdet, som skal behandle søknaden i henhold til nasjonale regler.

I slike tilfeller vil overholdelse av formelle og materielle regler, krav, forutsetninger og vilkår knyttet til administrative forhold, som:

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

- › ferdigstillelse og formell innsending av søknaden i den felles portalen,
- › innholdet i den formelle kvitteringen som bekrefter at ERA har mottatt søknaden,
- › kravet om underskrift på søknader som sendes inn gjennom den felles portalen, og ERAs rapporter, inkludert endelige beslutninger/vedtak, og
- › eventuelle andre relevante problemstillinger som er regulert i EU-regelverket,

høre inn under det ansvar ERA alene utøver, og som ERA skal fastsette relevante spesifikasjoner for. I forbindelse med ovennevnte administrative saker bør alle nasjonale sikkerhetsmyndigheter som er involvert i vurderingen av søknader (når ERA opptrer som sikkerhetssertifiseringsorgan), følgelig anse alle søknader innsendt via den felles portalen som gyldige, slik at søknaden, når ERA opptrer som sikkerhetssertifiseringsorgan, er underlagt EU-regelverket og ikke noen nasjonale krav fastsatt i EU-statenes nasjonale forvaltningslover.

Ytterligere opplysninger om OSS` funksjoner finnes i *brugerhåndboken for OSS*.

3.3 Valg av sikkerhetssertifiseringsorgan

Når trafikkområdet er begrenset til én medlemsstat, kan søkeren velge i OSS hvilket organ — Byrået eller medlemsstatens nasjonale sikkerhetsmyndighet — som skal være ansvarlig for å utstede det felles sikkerhetssertifikatet.

Jernbaneforetak kan operere så langt som til nabomedlemsstatenes grensestasjoner. I slike tilfeller kreves ingen utvidelse av trafikkområdet dersom jernbanenettet har samme egenskaper og er underlagt samme driftsregler. Etter konsultasjon og avtale med relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter, kan driftsområdet sidestilles med drift som er begrenset til én medlemsstat. Søkeren anmodes om å oppgi i sin søknad eventuelle aktuelle grensestasjoner (se også kapittel 5).

Når trafikkområdet ikke er begrenset til én medlemsstat, er Byrået standard sikkerhetsmyndighet, og søkeren kan følgelig ikke endre dette i OSS.

Valget av sikkerhetssertifiseringsorgan er bindende inntil vurderingsprosessen er fullført eller avsluttet, noe som betyr at søkeren ikke kan endre dette når søknaden om felles sikkerhetssertifikat er innlevert i OSS.

Når trafikkområdet er begrenset til én medlemsstat, kan søkeren, mens man fortsatt er i fasen forhåndskontakt (se punkt 6.1.1), beslutte å sende anmodningen til en annen myndighet. I slike tilfeller skal en ny anmodning om forhåndskontakt leveres i OSS etter at den første forhåndskontakten er avsluttet.

3.4 Språkpolitikk

Når en nasjonal sikkerhetsmyndighet opptrer som sikkerhetssertifiseringsorgan, skal språket som benyttes i søknadsfilen være relevant medlemsstats språk i det planlagte trafikkområdet, som angitt i relevante nasjonale sikkerhetsmyndighets søknadsveileder.

Når Byrået opptrer som sikkerhetssertifiseringsorgan, skal følgende språk benyttes i søknaden:

- *For den del av søknadsfilen som gjelder etablering av sikkerhetsstyringssystemet: et av de offisielle språkene i Den europeiske union.*
- *For den del av søknadsfilen som gjelder dokumentasjon av etterlevelse av notifikerte nasjonale regler: det språk som er fastsatt av relevant medlemsstat som berøres av det planlagte trafikkområdet, og angitt i søknadsveiledning fra relevant nasjonal sikkerhetsmyndighet.*

Enhver nasjonal sikkerhetsmyndighet som berøres av det planlagte trafikkområdet kan kreve at søkeren får oversatt deler av dokumenter som er relevante for kontroll av at gjeldende nasjonale regler etterleveres, til et

språk som godtas av den nasjonale sikkerhetsmyndigheten. Denne anmodningen er imidlertid begrenset til en beskrivelse eller annen godtgjørelse av hvordan sikkerhetsstyringssystemet ivaretar kravene i notifiserte nasjonale regler, og tillater ikke at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten anmoder om oversettelse av hele sikkerhetsstyringssystemet.

Søkeren bør forberede seg på en eventuell oversettelse av søknad om et felles sikkerhetsattest.

3.5 Gebyrer og avgifter

Når den nasjonale sikkerhetsmyndigheten opptrer som sikkerhetsattestorgan, skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten innkreve gebyrer og avgifter i henhold til nasjonal lovgivning. Ytterligere opplysninger er tilgjengelig i relevant nasjonal sikkerhetsmyndighets søknadsveileder.

Når Byrået opptrer som sikkerhetsattestorgan, skal Byrået kreve inn gebyrer og avgifter for å utstede nye, oppdaterte eller fornyede felles sikkerhetsattest i henhold til Kommissjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/764 [om gebyrer og avgifter som skal betales til Den europeiske unions jernbanebyrå og tilhørende betalingsvilkår].



Gebyrer og avgifter er definert som følger:

- **Gebyrer:** Beløp som innkreves for utstedelse, fornyelse, oppdatering/endring og tilbaketrekking av felles sikkerhetsattest
- **Avgifter:** Beløp som innkreves for andre tjenester som forhåndskontakt, revisjoner, inspeksjoner eller besøk.

Utrekningen av gebyrer og avgifter er totalen av:

- *Antall timer brukt av Byrået på behandling av søknaden multiplisert med Byråets timepris*
- *Relevante kostnader for de nasjonale sikkerhetsmyndigheter for behandling av de nasjonale delene av søknaden*

Byråets timepris er satt til å dekke både direkte kostnader (for eksempel lønn, reiseutgifter) og indirekte kostnader (for eksempel ledelse/støttetjenester som sekretariat og økonomi, fellesutgifter).

Kostnadene for revisjoner er ikke inkludert i formelen og belastes separat.

Kostnader for eventuelle aktiviteter forbundet med forhåndskontakt (se punkt 6.1.1) belastes i henhold til ovennevnte formel.

Dersom søknaden avslås eller avsluttes på anmodning fra søkeren, skal gebyrer og avgifter for tjenester som allerede er levert, bekostes av søkeren.

Der Byrået er attestorgan, vil varsel om faktura håndteres via OSS. Fakturaen vil bli lastet opp til søknadsfilen med informasjon om betalingsfristen, og bli sendt til den registrerte brukeren som er utpekt av søkeren for å administrere søknadsfilen. Meldingsprosessen følger de samme prinsippene som varslingsprosessen. I henhold til gjennomføringsakten om gebyrer og avgifter er forfallsdatoen fastsatt til 60 kalenderdager fra den dato søkeren blir varslet om fakturaen.

Merk at søkeren som søker til Byrået, som en del av dokumentasjonen som følger søknaden, må levere en undertegnet firmaattest («Legal Entity Form») som bevis for sin rettsevne og juridiske status dersom dette ikke er oversendt i tidligere søknad og denne fremdeles er gyldig.

4 Opplæringsssentre, enheter med ansvar for vedlikehold og farlig gods

I henhold til artikkel 5 i kommisjonsbeslutning 2011/765/EU og artikkel 13 nr. 2 i direktiv (EU) 2016/798 kan godkjenning av et opplæringsssenter som tilhører et jernbaneforetak, vises på dets felles sikkerhetsattifikat i tilfeller der følgende forutsetninger er oppfylt:

- › Jernbaneforetaket er ikke den eneste leverandøren av opplæring på markedet.
- › Jernbaneforetaket lærer bare opp sine egne ansatte.

I slike tilfeller anbefales det at den relevante nasjonale sikkerhetsmyndighet i sin vurderingsrapport bekrefter at jernbaneforetakets opplæringsssentre er godkjent, og at godkjenningserklæringen framgår av det felles sikkerhetsattifikatet. Hvis søkeren oppfyller vilkårene ovenfor, må de angi i søknaden, ved hjelp av feltet for annen informasjon i søknadsskjemaet, om de ønsker å anerkjennes som et opplæringsssenter som del av søknaden om et felles sikkerhetsattifikat.

Et jernbaneforetak som opptre som en enhet med ansvar for vedlikehold (ECM), og som utfører vedlikehold utelukkende på kjøretøy for egen virksomhet, trenger ikke inneha et «ECM-attifikat» i samsvar med artikkel 3 nr. 2 bokstav b) i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 779/2019. De bør likevel ha et vedlikeholdssystem som er i samsvar med vedlegg II til forordning (EU) 779/2019. Ved søknad om felles sikkerhetsattifikat må jernbaneforetaket, for å understøtte søknaden, framlegge egnet bevis på samsvar med vedlegget.

Dersom søkeren har oppgitt at farlig gods inngår i virksomheten, bør søkeren være klar over at sikkerhetsattifiseringsorganet vil rådføre seg med vedkommende myndighet for jernbanetransport av farlig gods. Dersom det er byrået som er sikkerhetsattifiseringsorganet, skal dette samrådet foregå via de(n) nasjonale sikkerhetsmyndighet(ene) for det aktuelle driftsområdet. Søkeren forventes å identifisere vedkommende myndighet for transport av farlig gods, og i den felles portalen oppgi nødvendig bevis på samsvar med forordningene for jernbanetransport av farlig gods, som del av sikkerhetsstyringssystemet sitt.

5 Søknadsfilens struktur og innhold

Søknadsfilen består av følgende:

- *søknadsskjema*
- *en undertegnet firmaattest² (Legal Entity Form (LEF)) med dokumentasjon som beviser rettsevne, juridisk status og at den som har signert avtalen har fullmakt til å signere. Hvis søkeren har en egen adresse for fakturering, anbefales det å inkludere denne informasjonen i en egen fil og laste den opp i OSS*
- *underlagsdokumentasjon som viser at søkeren har etablert et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med artikkel 10 nr. 3 bokstav a) i direktiv (EU) 2016/798*
- *underlagsdokumentasjon som viser at søkeren oppfyller kravene i relevante notifiserte nasjonale regler i samsvar med artikkel 8 i direktiv (EU) 2016/798*
- *kryssreferanser til hvor i sikkerhetsstyringssystemet det dokumenteres oppfyllelse av kravene til CSM-er for SMS og kravene i gjeldende teknisk spesifisering for samtrafikkevne relatert til delsystemet for drift og trafikkledelse, samt gjeldende nasjonale regler*
- *gjeldende status for plan(er) om korrigerende tiltak for å rette opp eventuelle alvorlige tilfeller av manglende etterlevelse eller andre utfordringer avdekket under tilsynsaktiviteter siden foregående vurdering. Dersom søknaden gjelder fornyelse eller oppdatering av et eksisterende felles sikkerhetsattest, bør dette omfatte eventuelle utestående punkter fra tidligere vurderinger.*

Søknadsfilen må leveres elektronisk i OSS og ved bruk av de elektroniske skjemaene som ligger i systemet. Se vedlegg til denne veilederen for oversikt over innholdet i søknaden om et felles sikkerhetsattest.

Søknaden må være komplett og inneholde alle relevante opplysninger.

Ved bruk av de elektroniske sjekklister eller malene som er tilgjengelig i OSS vil søkeren bli anmodet om å sjekke sin underlagsdokumentasjon opp mot følgende krav:

- *kravene angitt i vedlegg I til CSM-er for SMS (ytterligere opplysninger om disse kravene finnes i Byråets veiledning om SMS-krav)*
- *de tekniske kravene i gjeldende teknisk spesifisering for samtrafikkevne som gjelder for delsystemet for drift og trafikkledelse (TSI OPE)*
- *kravene fastsatt i relevante nasjonale regler, i hver av medlemsstatene som berøres av det aktuelle trafikkområdet.*

Ovennevnte sjekklister (eller kryssreferanselister) gjør det mulig å sortere informasjon slik at det blir lett for den ansvarlig saksbehandler å finne den, også lenker til underlagsdokumenter. Det kan legges inn referanser til andre dokumenter, slik at

- *den ansvarlige saksbehandleren kan være sikker på at de eksisterer og kan sjekke dem ved behov*
- *de kan etterspørres for gjennomsyn i forbindelse med tilsyn etter at det felles sikkerhetsattest er utstedt.*

I en søknad kan utdrag fra relevante dokumenter gjengis i brødteksten, men i alminnelighet trenger ikke den ansvarlige saksbehandleren å gå til andre dokumenter for å skaffe dokumentasjon.

Hver enkelt sikkerhetsmyndighet anmodes om å beskrive og forklare i sin søknadsveileder kravene som er fastsatt i medlemsstatens notifiserte nasjonale regler.

² Legal Entity Form skal kun sendes inn for en første søknad og når Byrået er et sikkerhetsattestiseringsorgan.



Som regel vil en søknad om å fornye eller oppdatere et felles sikkerhetsattifikat fortsatt omfatte alle elementer som omfattes av en søknadsfil. Søkeren anmodes imidlertid om å angi og beskrive endringer i underlagsdokumentasjonen som er innsendt siden foregående søknad (som resulterte i tildeling av et felles sikkerhetsattifikat). For at det skal bli lettere å angi hvilke endringer som er gjort i underlagsdokumentene, rådes søkeren til både å merke endringene i de oppdaterte dokumentene og gi en forklaring på disse endringene. En forenklet prosess er planlagt for spesifikke endringer av administrativ karakter.

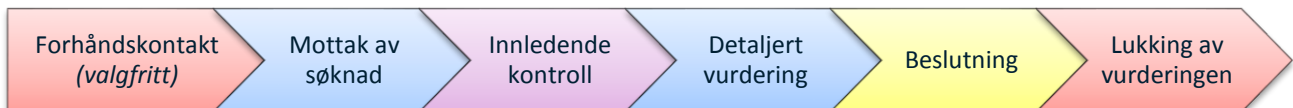
The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

6 Vurderingen

6.1 Vurderingsprosessen

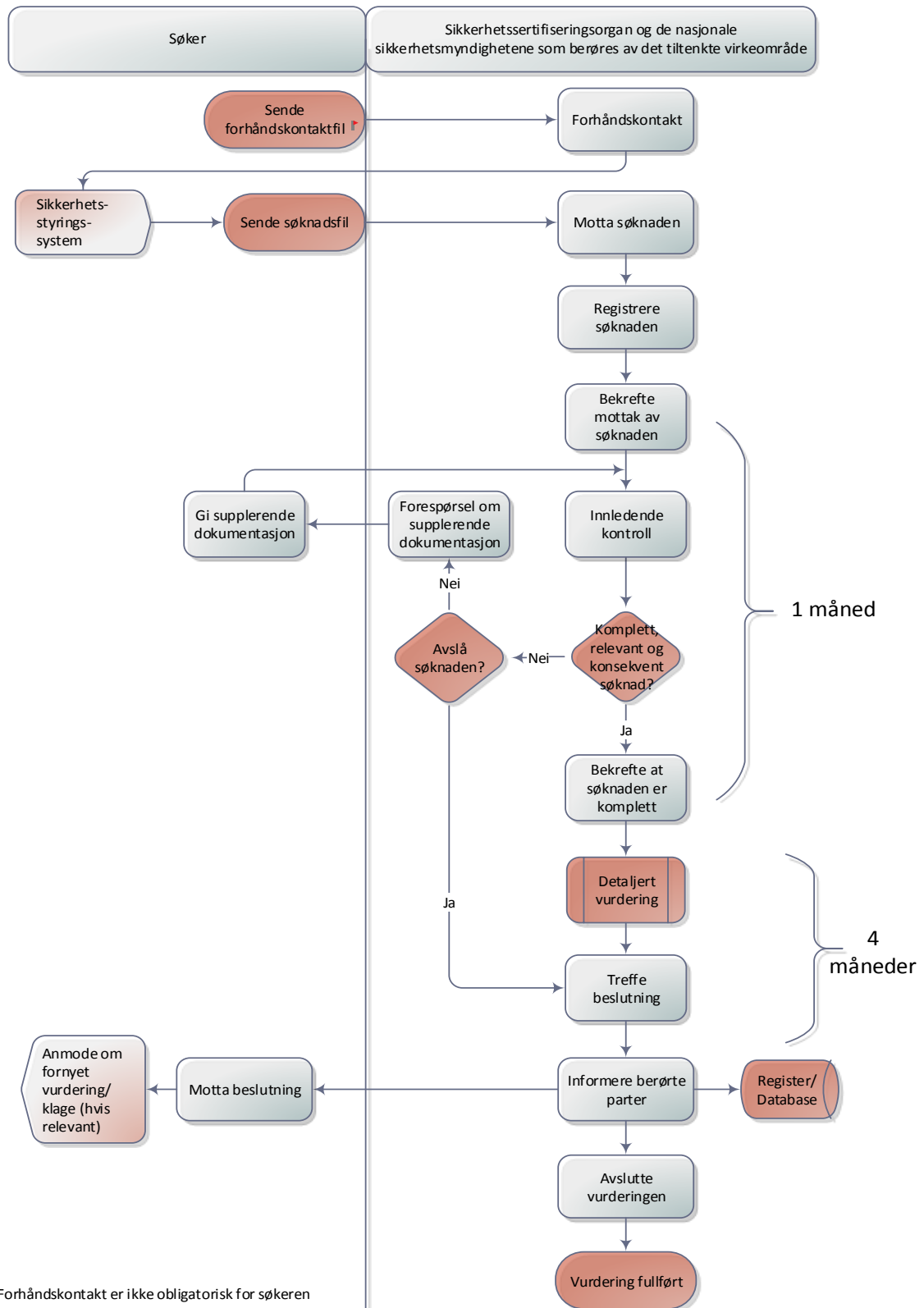
Vurderingsprosessen omfatter følgende trinn:



I de neste kapitlene er vurderingsprosessen beskrevet fra søkerens perspektiv.

Søknadsprosessen er interaktiv som vist i Figur 3. Det vil si at myndighetene som berøres av det planlagte trafikkområdet, har rett til å framsette rimelige anmodninger om ytterligere opplysninger eller ny innlevering mens vurderingen pågår.

Flere opplysninger om vurderingsprosessen finnes i Byråets søknadsveileder for utstedelse av felles sikkerhets sertifikater — en veileder for myndigheter (*Agency application guide for issuing single safety certificates — A guide for authorities*).



Figur 3. Vurderingsprosessen

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide. Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

6.1.1 Forhåndskontakt

Det anbefales på det sterkeste at søkeren anmoder om forhåndskontakt via OSS før søknaden om nytt, oppdatert eller fornyet sikkerhetsattest sendes, for å få hjelp til å forstå hva som forventes, og for å redusere risikoen for at utstedelsen av attestet blir forsinket, noe som kan være til hinder for fortsatt drift.

Hensikten med forhåndskontakt er å:

- *tilrettelegge for tidlig kontakt*
- *utvikle forholdet mellom ansvarlig saksbehandler og søkeren*
- *bli kjent med søkerens sikkerhetsstyringssystem*
- *få bekreftet at søkeren har fått tilstrekkelig informasjon slik at vedkommende er kjent med hva som forventes, hvordan vurderingsprosessen vil bli gjennomført og hvordan beslutninger blir truffet.*



Trinnet med forhåndskontakt er ikke obligatorisk for søkeren, men anbefales da det reduserer mulige risikoer på vurderingsstadiet og tilrettelegger for selve vurderingsprosessen. Søkeren kan fortsatt velge å levere sin søknad om et felles sikkerhetsattest direkte, uten forhåndskontakt. Dersom søkeren anmoder om forhåndskontakt, skal imidlertid de ulike myndigheter som berøres av det aktuelle trafikkområdet, delta i prosessen. Forhåndskontakten anbefales å starte i tilstrekkelig god tid før den planlagte datoen for innlevering av søknaden om et felles sikkerhetsattest. For komplekse prosjekter anbefales det at forhåndskontakten starter minst ett år før søknaden om et felles sikkerhetsattest innleveres. Tidlig oppstart av forhåndskontakt vil bidra til å sikre effektiv utveksling av opplysninger mellom de ulike partene, og samtidig gi søkeren tilstrekkelig tid til å gjennomføre eventuelle nødvendige endringer i søknaden. Varigheten av forhåndskontaktsprosessen forventes å stå i forhold til omfanget av og kompleksiteten i den planlagte søknaden.

For å få best mulig utbytte av forhåndskontakten må søkeren utarbeide en fil med en oversikt over sikkerhetsstyringssystemet, samt skrive møtereferater og sende dem til alle deltakerne for gjennomgang og godkjenning. Søknadsdokumentet må inneholde opplysningene oppført i ledd 1–6 i vedlegg 1 til Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/763, men mengden opplysninger er ikke begrenset til denne listen. Møtereferatene kan arkiveres i OSS for å tilrettelegge for framtidige vurderinger. Når man skal be om forhåndskontakt gjelder de samme regler for bruk av OSS som for en søknad om felles sikkerhetsattest. (se Vedlegg: for nærmere informasjon).



Enhver forhåndskontakt er gebyrbelagt (se kapittel 3.5) og skjer i henhold til standard kommunikasjonskanaler (se kapittel 6.4). Dokumentene søkeren framskaffer, og som utarbeides på forhåndskontaktstrinnet, arkiveres i OSS, også referater fra samordningsaktiviteter.

Når søkeren først har anmodet om forhåndskontakt, er valget av sikkerhetsattestiseringsorgan bindende inntil:

- *søkeren har levert søknaden om et felles sikkerhetsattest, eller*
- *søkeren har anmodet om å avslutte forhåndskontakten. I så fall kan søkeren fortsatt beslutte å anmode om en nytt forhåndskontakt hos et annet sikkerhetsattestiseringsorgan.*

Før søknaden om felles sikkerhetsattest kan leveres, skal forhåndskontakten avsluttes på anmodning fra søkeren eller etter avtale mellom relevante parter.

6.1.2 Mottak av søknad

Når en søknad om et (nytt, oppdatert eller fornyet) felles sikkerhetsattestifikat er levert, vil OSS automatisk og umiddelbart bekrefte at søknaden er mottatt. Meldingen til søkeren inneholder også opplysninger om startdatoen for vurderingen som milepæler og frister som vurderingen vil bli målt mot.

6.1.3 Innledende kontroll

Innledende kontroll sikrer at underlagsdokumentene søkeren har levert, er tilstrekkelige, relevante og konsistente, slik at detaljert vurdering kan starte. Hver av myndighetene som berøres av det aktuelle trafikkområdet, skal se på søknadsfilen med sikte på å:

- *fastslå om søknaden er strukturert og inneholder kryssreferanser slik at vurderingen kan skje effektivt og dokumenteres på en forsvarlig måte*
- *sjekke om dokumentasjonen er i samsvar med gjeldende krav*
- *sjekke gjeldende status for søkerens plan(er) om korrigerende tiltak for å rette opp eventuelle mulige alvorlige tilfeller av manglende etterlevelse eller utfordringer avdekket under tilsynsaktiviteter siden foregående vurdering. Dersom søknaden gjelder fornyelse eller oppdatering av et eksisterende felles sikkerhetsattestifikat, bør dette omfatte eventuelle utestående punkter fra tidligere vurderinger.*

Innen en måned etter mottatt søknad, skal hver av myndighetene som deltar i vurderingen, kontrollere at:

- *søkeren har levert de opplysninger som loven krever*
- *søknaden inneholder tilstrekkelig dokumentasjon, er strukturert og inneholder kryssreferanser (for eksempel at SMS-håndboken inneholder henvisninger til andre prosedyrer og regler) slik at vurderingen kan skje effektivt og dokumenteres på en forsvarlig måte*
- *søknaden holder tilstrekkelig språklig kvalitet for å kunne vurderes*

Hvilke krav som gjelder vil avhenge av om det er snakk om en førstegangssøknad, en fornyelse eller en oppdatering. For en **søknad om nytt felles sikkerhetsattestifikat** vil alle kravene i vedlegg I til CSM for SMS, relevante krav i TSI OPE og kravene fastsatt i nasjonale regler, anvendes. **Søknader om fornyelse eller oppdatering** kan være gjenstand for forskjellige krav i hvert tilfelle. Selv om myndighetene som deltar i vurderingen kan gjøre seg opp en første mening om hvorvidt det er lagt fram tilstrekkelig dokumentasjon på etterlevelse av de rette kravene, er det mulig at dette først blir helt klart under detaljert vurdering.

Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten sjekker også at underlagsdokumentene søkeren har lagt fram for det aktuelle trafikkområdet, er entydig identifisert, og skal ta hensyn til unntakene fra kravet om et felles sikkerhetsattestifikat i relevant medlemsstat i henhold til artikkel 2.3 i direktiv (EU) 2016/798.

Ved manglende opplysninger eller underlagsdokumentasjon i søknaden, eller dersom dokumentasjonen ikke er tydelig nok, inkludert den språklige kvaliteten, vil søkeren bli anmodet om å framskaffe de manglende opplysningene eller avklare forhold i saksloggen. Dersom den språklige kvaliteten er så dårlig at det ikke er mulig å forstå den godt nok til å foreta vurdering av søknaden, kan nødvendig oversettelse utføres dersom dette er mulig innenfor tidsfristen. Dersom oversettelse ikke kan utføres innen tidsfristen på én måned, kan tidsfristen for innledende kontroll forlenges eller søknaden avslås.

I artikkel 10 (1),(2) og (3) i sikkerhetsdirektivet (EU) 2016/798 fremgår det klart at en virksomhet som søker om et nytt felles sikkerhetsattestifikat må ha en realistisk plan for å kunne starte opp sin planlagte aktivitet innen en relativt kort periode etter tildeling av felles sikkerhetsattestifikat. Virksomheten må ha et sikkerhetsstyringssystem som kontrollerer risiko og er i samsvar med TSI og annen lovgivning som gjelder. Virksomheten må være i stand til å levere informasjon til sikkerhetsattestifiseringsorganet på kjøretøy som skal brukes i området, hvilken aktivitet de planlegger å starte opp, kompetansen til personalet osv.

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

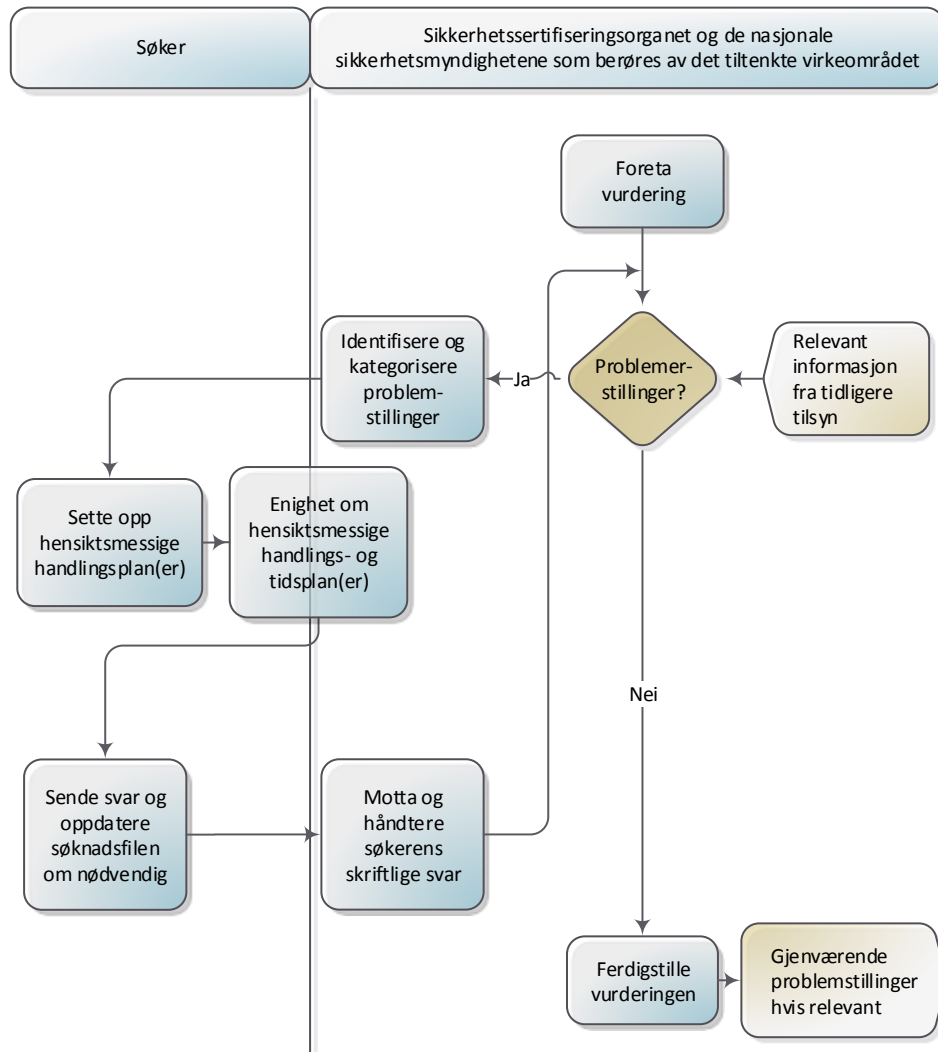
Vurderingsprosessen er ikke bare en papirøvelse, den må være reell. Dersom søknad om felles sikkerhetsattest inneholder ufullstendige opplysninger om sikkerhetsstyringssystemet eller at sikkerhetsstyringssystemet ikke er reelt, for eksempel manglende kontroll av virksomhetens risiko, bør sertifiseringsorganet avslå søknaden og anmode søkeren om å søke på nytt når søknaden er komplett og sikkerhetsstyringssystemet er tilpasset virksomheten.

Det er sikkerhetsattestorganet som treffer den endelige beslutningen om hvorvidt søknadsfilen er fullstendig, relevant og konsistent, og som meddeler søkeren om sin beslutning i OSS.

6.1.4 Detaljert vurdering

Detaljert vurdering starter etter en positiv beslutning om at søknaden er komplett, relevant og konsistent. Hver myndighet går videre med sin detaljerte vurdering av søknadsfilen. På dette trinnet vil den enkelte myndighet:

- *analysere resultatene av tidligere tilsyn som ble framskaffet under innledende kontroll (der det er relevant)*
- *utføre vurdering av dokumentasjon som er innsendt av søker*
- *avgi en uttalelse om utstedelse av et felles sikkerhetsattest.*



Figur 4. Detaljert vurdering

På grunnlag av opplysningene framskaffet tidligere i prosessen, vil myndighetene som deltar i vurderingen fastsette omfanget av vurderingen og beslutte om noen områder krever ytterligere granskning (se punkt 6.6).

Dersom det søkes om oppdatering eller fornyelse (se punkt 8), anbefales det at myndighetene benytter en målrettet tilnærming til vurderingen.

Myndighetene som deltar i vurderingen skal omgående drøfte:

- *enhver problemstilling (for eksempel tilfeller av manglende etterlevelse) og behov for å be om ytterligere opplysninger*
- *utestående punkter fra tidligere tilsyn*
- *tiltak dersom det tar lenger tid enn forventet å fatte en endelig beslutning*

Når den endelige beslutningen er tatt, skal myndighetene som har deltatt i vurderingen bestemme hvem av dem som skal følge opp forhold som er identifisert.

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

6.1.5 Beslutning og avslutning av vurderingen

Det er alltid sikkerhetsattestorganet som treffer beslutningen om hvorvidt et felles sikkerhetsattest skal utstedes eller ikke. Beslutningen, som består av et følgebrev, en vurderingsrapport og eventuelt et felles sikkerhetsattest, gjøres tilgjengelig i OSS, og søkeren blir varslet elektronisk. Søkeren kan også laste ned beslutningen fra OSS.

Dersom beslutningen er at søknaden avslås, kan søkeren likevel anmode om at sikkerhetsattestorganet vurderer saken på nytt (se kapittel 7.1.2). Dersom søkeren ikke er fornøyd med den nye vurderingen, kan beslutningen påklages (se kapittel 7.1.3) til relevant myndighet, som enten er en nasjonal klageinstans (dersom den nasjonale sikkerhetsmyndigheten opptrer som sikkerhetsattestorgan) eller Byråets klageinstans (dersom Byrådet opptrer som sikkerhetsattestorgan). Søkeren må be om en ny vurdering før han kan sende inn klage på sikkerhetsattestorganets vedtak.

Søkeren kan også beslutte å anmode om rettslig prøving (se kapittel 7.1.4).

Sikkerhetsattestorganet fullfører den administrative avslutningen ved å sikre at alle dokumenter og referater er gjennomgått, organisert og arkivert i OSS.

6.2 Tidsfrist for vurderingen

I henhold til artikkel 6 i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/763 skal vurderingen være gjennomført innenfor følgende tidsfrister:

- **1-måned** for å sjekke at søknadsfilen er fullstendig (se kapittel **Error! Reference source not found.**). Denne perioden løper fra datoen søknadsfilen mottas. Når den nasjonale sikkerhetsmyndigheten opptrer som sikkerhetsattestorgan, er denne datoen første arbeidsdag i relevant medlemsstat etter at søknadsfilen er bekreftet mottatt. Når Byrådet opptrer som sikkerhetsattestorgan, er denne datoen første felles arbeidsdag for attestorganet og de nasjonale sikkerhetsmyndigheter som berøres av det aktuelle trafikkområdet etter at søknadsfilen er bekreftet mottatt. Innen utløpet av denne perioden skal sikkerhetsattestorganet enten opplyse søkeren om at søknadsfilen er fullstendig, eller anmode om relevante tilleggsopplysninger med angivelse av en rimelig frist for å framskaffe disse.
- **4-måneder** for å fullføre detaljert vurdering av søknadsfilen (se kapittel 6.1.4), som begynner å løpe når søkeren opplyses om at søknadsfilen er komplett, og slutter når søkeren varsles om beslutningen i saken om et felles sikkerhetsattest.

Med sikte på å redusere kompleksiteten, varigheten av og kostnadene ved attesteringsprosessen, oppfordres sikkerhetsattestorganet til å fullføre prosessen før fristen dersom det lar seg gjøre.



Mens vurderingen pågår, kan de ulike myndighetene be om tilleggsopplysninger og avklaringer med hensyn til deres respektive deler av vurderingen; de skal da alltid spesifisere hva anmodningen gjelder, og oppgi en svarfrist. Dersom det er behov for dokumentasjon som kan berøre flere myndigheters arbeid, oppfordres de ulike myndigheter til å samarbeide slik at samme forespørsel ikke sendes fra flere myndigheter. Normalt vil dette ikke forlenge tidsfristen for vurderingen med mindre det oppdages mangler som forhindrer en videreføring av hele eller deler av vurderingen.

Enhver beslutning om å forlenge tidsfristen for vurderingen skal treffes av sikkerhetsattiferingsorganet etter samordning med de ulike nasjonale sikkerhetsmyndigheter som berøres av det aktuelle trafikkområdet og etter avtale med søkeren. Den forlengede tidsfristen skal innbefatte den tiden søkeren trenger for å framskaffe de etterspurte opplysningene og den tiden relevante myndigheter trenger for å sjekke om de nylig framskaffede opplysningene er i henhold til anmodningen. Dersom svaret ikke er tilfredsstillende, kan sikkerhetsattiferingsorganet fortsatt forlenge tidsfristen for vurderingen eller foreslå at søknaden avslås.

Dersom Byrået er uenig med de nasjonale sikkerhetsmyndighet(er) som berøres av det aktuelle trafikkområdet med hensyn til resultatene og utfallet av deres vurdering (se kapittel 7.1.1), kan tidsfristen for endelig vedtak forlenges med følgende tidsperioder:

- *en samarbeidsperiode med sikte på å oppnå enighet om en vurdering som hver av partene kan akseptere (inntil én måned),*
- *en periode der saken henvises til Byråets klageinstans (inntil én måned).*

Dersom én eller flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter har sendt saken til Byråets klageinstans, skal tiden som Byrået bruker for å komme fram til en avgjørelse på grunnlag av klageinstansens vedtak, inngå i tidsfristen for vurderingen.

Dersom fristen for vurderingen tilsier at det ikke er mulig å treffe en beslutning før utløpsdatoen for gjeldende sikkerhetsattifikat eller den planlagte oppstartdatoen for ny togtrafikk (for eksempel fordi en søker er blitt forsinket i leveringen av søknadsfilen eller på grunn av en omforent forlengelse av tidsfristen for vurderingen), kan myndighetene som deltar i vurderingen samarbeide med søkeren om å iverksette midlertidige tiltak (se kapittel 6.3).

6.3 Midlertidige tiltak

De ulike myndighetene kan vurdere å sette inn midlertidige tiltak for å håndtere problemstillinger knyttet til tidsfristen for vurderingen, særlig dersom de mener at det ikke er mulig å utstede et felles sikkerhetsattifikat i tide (for eksempel før planlagt oppstartdato for ny togtrafikk). I slike tilfeller kan myndighetene prøve å finne en løsning, for eksempel ved å øke antallet medarbeidere som er satt til å jobbe med søknaden, eller ved å utstede et felles sikkerhetsattifikat med begrensninger eller vilkår for bruk.

Dersom et felles sikkerhetsattifikat ikke kan utstedes i tide fordi søkeren ikke har framskaffet alle opplysningene det er anmodet om, oppfordres myndighetene til å drøfte alternativene med søkeren. Alternativene kan for eksempel være om søknaden skal avslås eller om det skal utstedes et felles sikkerhetsattifikat med begrensninger eller vilkår for bruk. Sistnevnte kan gjelde:

- *sertifikatets gyldighetsperiode, forutsatt at en kortere periode er nødvendig for å sikre effektiv håndtering av risiko som påvirker sikkerheten i jernbanedriften*
- *virksomhetens art — for eksempel et felles sikkerhetsattifikat som utelukker transport av farlig gods*
- *trafikkområde — for eksempel et felles sikkerhetsattifikat som utelukker en del av det planlagte trafikkområdet.*

Tiltak kan være nødvendige når et sikkerhetsattifikat sannsynligvis vil utløpe før en fornyelsesprosess kan fullføres på grunn av sen innsendelse av søknadsfilen. De involverte myndighetene kan da, etter delvis vurdering og informasjon samlet fra tidligere tilsyn, utstede et felles sikkerhetsattifikat med begrenset gyldighetsperiode og/eller vilkår for bruk (hvis aktuelt). Tiltakene som besluttes iverksatt bør muliggjøre at en detaljert vurdering av søknad om fornyelse i neste omgang kan gjennomføres, og at det da skal kunne være mulig å utstede et felles sikkerhetsattifikat med en gyldighet på fem år.

6.4 Kommunikasjonskanaler

Møter (ansikt til ansikt eller telefon-/videokonferanse) og enhver form for samordningsaktivitet som involverer søkeren, kan planlegges på anmodning fra en av partene (det vil si myndighet(e) eller søkeren). Nødvendigheten av et møte drøftes med de øvrige parter for å fastslå om noen av dem også skal delta. Ved organisering av slike møter skal den parten som anmoder om et møte videreformidle alle relevante detaljer til de øvrige, for eksempel sted og dato for møtet, dagsorden og eventuelt behov for innlegg fra partene osv. Det er den som ber om møte som fører referat fra møtene og alle typer samordningsaktiviteter, sender kopier til alle deltakere og laster opp referatene i OSS.

Dersom trafikkområdet ikke er begrenset til én medlemsstat, kan hver av myndighetene som deltar i vurderingen anmode om ytterligere opplysninger fra søkeren for det som gjelder deres respektive deler av vurderingen. For å hindre duplisering av anmodninger til søkeren (om tilleggsopplysninger, møter etc), skal Sikkerhetsattestorganet (i dette tilfellet Byrået) koordinere anmodningene. Søkeren svarer på anmodningen til rett tid i OSS. Dersom søkeren ikke framskaffer de etterspurte opplysningene innen tidsfristen som er satt, sendes et varsel om dette til søkeren og anmoderen.

Samordningsaktiviteter mellom partene som deltar i vurderingsprosessen, skjer vanligvis på et omforent språk.

Sikkerhetsattestorganets beslutning og grunnlaget for den gjøres alltid tilgjengelig på søkerens språk (det vil si et offisielt EU-språk som er valgt for søknadsfilen).

Ovennevnte prinsipper gjelder for alle typer verbal og skriftlig kommunikasjon, også alle rapporter med relevans for vurderingen og rapporter fra besøk, inspeksjon eller revisjon (se kapittel 6.6).

6.5 Håndtering av problemstillinger

6.5.1 Bruk av logg for problemstillinger

Myndighetene som deltar i vurderingen, må fastslå om gjeldende krav (se kapittel 6) er oppfylt. Mens vurderingen pågår kan saksbehandlere ta opp problemstillinger (mangler og svakheter) både under innledende kontroll og under detaljert vurdering. Alle problemstillinger som klassifiseres i en av de fire kategoriene nevnt under, legges inn i sakslogg i OSS slik at det tilrettelegges for kommunikasjon og utveksling av opplysninger mellom partene.

Dersom søknaden (eller deler av den) er mangelfull, kan myndighetene som deltar i vurderingen, anmode om tilleggsopplysninger fra søkeren ved bruk av saksloggen og med angivelse av en rimelig svarfrist. Svarfristen må stå i forhold til hvor vanskelig det er å framskaffe de etterspurte opplysningene. Søkeren legger deretter de etterspurte opplysningene inn i saksloggen. Dersom søkeren er uenig i den foreslåtte tidsfristen, kan søkeren fortsatt drøfte dette med relevant myndighet, som deretter kan beslutte å tilpasse tidsfristen i saksloggen.

Dersom søkerens besvarelse skal være tilfredsstillende må den kunne svare ut de bekymringer som er uttrykt og vise at søkerens foreslåtte ordninger vil oppfylle de relevante kravene. Søkeren kan sende inn nye dokumenter og/eller omformulere deler av de opprinnelige dokumentene til erstatning for det som var utilfredsstillende i den opprinnelige søknaden, med en forklaring på hvordan dette retter opp de påpekte manglene. I tillegg kan søkeren levere ytterligere relevante opplysninger som understøtter søknaden (for eksempel SMS-prosedyrer). Nye og/eller oppdaterte dokumenter leveres via saksloggen som vedlegg til de respektive problemstillingene. Søkeren er ansvarlig for å angi endringer som er gjort i tidligere innsendte

dokumenter (for eksempel ved bruk av spor endringer). Dette gjør det mulig for saksbehandlere å sjekke at de relevante delene av dokumentene er endret som angitt og at andre deler ikke er endret.

Søkeren kan foreslå tiltak for å løse problemene og en tidsfrist for gjennomføring av tiltakene. Dersom relevant myndighet er uenig med de foreslåtte tiltakene og/eller tidsfristene, anmodes myndigheten om å ta kontakt med søkeren omgående for å finne en løsning og legge beslutningen inn i logg for problemstillinger.

6.5.2 Kategorisering av problemstillinger

Artikkel 12 i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/763 identifiserer fire typer problemstillinger:

Type 1 tilsvarer en henvendelse. Her anmodes søkeren om å legge fram tilleggsopplysninger for å klargjøre visse aspekter i søknadsfilen.

Dersom dette gjøres, kan søkeren bli bedt om å gi opplysninger for å klargjøre bekymringsfulle forhold. Eksempel: Søkerens organisasjonsplan synes å vise en bestemt ansvarsfordeling for sikkerhetsrelaterte forhold. Imidlertid gir den forklarende teksten inntrykk av en annen ansvarsfordeling, noe som viser manglende klarhet med hensyn til ansvar for sikkerheten.

Type 2 tilsvarer en observasjon eller kommentar som det er opp til søkeren å ta stilling til.

Eksempel: Saksbehandler har funnet tilfeller av manglende samsvar i styrende dokumentasjon i søknadsfilen. Funnene handler om at det benyttes ulike bestemmelser i virksomhetens avdelinger; de er uten sikkerhetsmessig betydning, men krever at søkeren finner en løsning.

Type 3 tilsvarer en mindre alvorlig manglende oppfyllelse eller utestående punkt. Saksbehandler som tar opp problemstillingen, avtaler med søkeren om løsningen kan utsettes til etter det felles sikkerhetsattest er utstedt. I så fall forventes det at søkeren finner en løsning før neste søknad om fornyelse eller oppdatering. Før et felles sikkerhetsattest utstedes, bør myndighetene som deltar i vurderingen bli enige om hvilken av dem som skal følge opp de aktuelle forhold i sine tilsynsaktiviteter. Problemstillinger av type 3 som ikke lukkes før det felles sikkerhetsattest utstedes, blir overført til saksloggen for ny vurdering ved neste søknad om fornyelse/oppdatering.

Kategorisering som «type 3» betyr dermed at den identifiserte problemstillingen vil bli registrert med en forventning om at søkeren vil løse problemet før påfølgende tilsynsaktiviteter etter at det felles sikkerhetsattest er utstedt. Når flere problemstillinger er kategorisert til type 3, kan en myndighet la være å utstede et felle sikkerhetsattest inntil problemstillingene er løst. Saksbehandler oppdaterer status i saksloggen i henhold til dette (det vil si at problemstillingen blir klassifisert som «utestående punkt utsatt for oppfølging under tilsyn»). Sikkerhetsmyndigheten kan ta hensyn til opplysningene fra den nasjonale sikkerhetsmyndighet og lukke det utestående punktet under behandlingen av neste søknad om fornyelse/oppdatering.

Eksempel: Saksbehandler finner at søkeren oppgir å ha etablert en overvåkingsprosess i henhold til forordning (EU) 1078/2012, men finner det dokumentert at bare fire av fem leverandører har akseptert prosessen. Søkeren bekrefter at den femte, som vil ha ansvar for ikke-sikkerhetsrelaterte oppgaver som rengjøring av togene, ennå ikke har gitt noen endelig bekreftelse. I så fall kan saksbehandlere godta søkerens forsikring om at opplysningene vil bli gitt, og reklassifisere problemstillingen som et utestående punkt som vil bli bekreftet senere.

Type 4 tilsvarer et tilfelle av alvorlig manglende oppfyllelse der de manglende opplysningene eller manglende klarhet er såpass viktige at søknaden ikke kan aksepteres slik den foreligger, og at et felles sikkerhetsattest ikke kan utstedes med mindre problemet blir løst.

Eksempel: En søker leverer en søknad som inneholder noe dokumentasjon for at en prosess for planlegging av endringer er etablert. Analysen av opplysningene som er mottatt, viser at forordning (EU) 402/2013 ikke er nevnt i det hele tatt som en del av søkerens risikostyringsprosess. Ettersom anvendelse av denne forordningen er pålagt i visse situasjoner, er dette en alvorlig mangel i søknadsfilen, som må korrigeres før et felles sikkerhetsattest kan utstedes.

Vanligvis vil problemstillinger av type 4 være problemstillinger der søkeren ikke har godtgjort i søknadsfilen etterlevelse av EU-regelverk eller nasjonale lover, eller der den underbyggende dokumentasjonen viser mulig manglende etterlevelse. En mulig løsning på slike problemstillinger kan være å pålegge begrensninger eller vilkår for bruk i det felles sikkerhetsattestet. Dette alternativet er hensiktsmessig dersom begrensningene eller vilkårene for bruk er klart definert og ikke påvirker andre deler av sikkerhetsstyringsystemet. Eksempel: En organisasjon oppgir at den har til hensikt å drive både passasjer- og godstransport uten å godtgjøre at den er i stand til å kontrollere risikoene forbundet med godstrafikken. I så fall kan søkerens felles sikkerhetsattest begrenses til bare å omfatte passasjertrafikken.

På grunnlag av opplysningene fra søkeren kan myndigheten endre problemstillingens status som utestående, som følger:

- (a) «Problemstilling under behandling» dersom dokumentasjonen fra søkeren ikke er tilfredsstillende og det fortsatt kreves tilleggsopplysninger
- (b) «Utestående punkt(er) for tilsynsoppfølging» dersom forholdet ikke har noen direkte følger for jernbaneforetakets sikkerhetsresultater og derfor kan utsettes for oppfølging under tilsyn
- (c) «Problemstilling lukket» dersom søkeren har gitt et tilfredsstillende svar og punktet ikke lenger er utestående.

Når svar på problemstillinger av type 1 eller type 4 mottas, vil saksbehandler som problemstillingens eier gjennomgå svaret nøye og reklassifisere det slik at det framgår om forholdet har blitt tilfredsstillende håndtert eller ikke. Dersom det siste er tilfellet, vil saksbehandler legge inn sin beslutning og begrunnelsen for den i saksloggen og eventuelt anmode om tilleggsopplysninger.

Saksbehandler angir hvorfor etterlevelse ikke er oppnådd, men det er deretter opp til søkeren å angi hvordan etterlevelse skal oppnås og å foreslå en tidsfrist for dette. Dersom tidsfristen går ut over forventet dato for sertifisering, må det utøves ytterligere skjønn for å avgjøre om det utestående problemstillinger er til hinder for å utstede et felles sikkerhetsattest.



Dersom søkeren ikke framskaffer de etterspurte opplysningene, eller dersom tilleggsopplysningene til søkeren ikke er tilfredsstillende, kan tidsfristen for vurdering forlenges eller søknaden avslås. Å avslå en søknad benyttes som siste utvei. Når sikkerhetsattestorganet vedtar dette, legges vedtaket sammen med begrunnelsen inn i vurderingsrapporten, og søkeren blir varslet. Enhver beslutning om avvisning krever at søknaden sendes inn på nytt.

6.6 Revisjoner, inspeksjoner eller besøk

Myndighet(er) som deltar i vurderingen, er bemyndiget til å utføre revisjoner, inspeksjoner eller besøk på søkerens område(r).

Følgende gjelder for denne veilederen:

- **Revisjon** betyr en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess der jernbaneforetaket bedømmes mot bestemte kriterier. Revisjoner kan være stedlige eller ikke-stedlige, og utføres ved bruk av forskjellige metoder som dokumentgjennomgang, intervjuer eller stikkprøver.
- **Inspeksjon** betyr at et bestemt og begrenset aspekt av jernbaneforetakets virksomhet granskes av en bemyndiget medarbeider fra et relevant sikkerhetsattestorgan eller relevant nasjonal sikkerhetsmyndighet, alt etter hva som er hensiktsmessig. Inspeksjonen bør utføres for å verifisere etterlevelse av SMS-kravene og notifiserte nasjonale regler, eller for å verifisere at det som er sagt eller nedtegnet i dokumenter som underbygger sikkerhetsstyringsystemet, faktisk skjer i praksis. I denne sammenheng betyr ikke «inspeksjon» at det krysses av på en sjekkliste for å verifisere at visse dokumenter eller utstyrsenheter foreligger. Dette fordi «inspeksjon» i sistnevnte betydning bare forteller revisorene at noe foreligger, ikke at det er i praktisk bruk, mens «inspeksjon» i den betydning som her er ment, både verifiserer at prosessen er etablert og undersøker hvordan den virker.
- **Besøk** på søkerens område på kort varsel for å observere korrekt etterlevelse av en sms-prosedyre.

Formålet med slike revisjoner, inspeksjoner eller besøk på søkerens område er å samle dokumentasjon ut over det som framkommer ved en gjennomgang av dokumentene i søknadsfilen, og oppnå forsikring om at søkeren har håndtert eventuelle problemområder som ikke var håndtert på en tilfredsstillende måte under tidligere tilsyn. Myndigheten kan beslutte å planlegge revisjon, inspeksjon eller besøk avhengig av kvaliteten på filen som er til vurdering, særlig i forbindelse med nye søknader når det ikke foreligger dokumentasjon fra tidligere tilsynsaktiviteter. Imidlertid er slike revisjoner, inspeksjoner eller besøk på søkerens område ingen erstatning for, og ikke ment å duplisere, den nasjonale sikkerhetsmyndighetens løpende tilsyn.

6.7 Forholdet mellom vurdering og tilsyn

Vurderingen og påfølgende tilsyn er nært forbundet, der resultatene av vurderingen er opplysende for den nasjonale sikkerhetsmyndighetens tilsyn, og utfallet av den nasjonale sikkerhetsmyndighetens tilsyn i neste omgang er opplysende for vurderingen før fornyelse eller oppdatering av felles sikkerhetsattest.

Problemstillinger som avdekkes under vurderingen, kan utsettes og følges opp under senere tilsyn med mindre de gjelder alvorlig manglende etterlevelse som er til hinder for å utstede felles sikkerhetsattest (det vil si problemstillinger av type 4 eller gjentatte problemstillinger av type 3), og forutsatt at relevant nasjonal sikkerhetsmyndighet samtykker i at den vil følge opp disse.

Tilsyn bidrar til å fastslå hvor effektivt sikkerhetsstyringsystemet fungerer, noe som kan gi innspill til vurderingen av søknaden før fornyelse eller endring av felles sikkerhetsattest. Dette er nærmere beskrevet i Byråets tilsynsveiledning.

7 Voldgift, fornyet vurdering, klage og rettslig prøving

7.1.1 Voldgift

Voldgift skal bare anvendes i saker der Byrådet opptre som sikkerhetsattestorgan som nevnt i artikkel 10 (7) i direktiv (EU) 2016/798.

Mens vurderingen pågår, og før det treffes vedtak om utstedelse av et felles sikkerhetsattest, kan Byrådet være uenig i vurderingen til en eller flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter.

Når Byrådet er uenig i en negativ vurdering fra én eller flere nasjonale sikkerhetsmyndigheter og det ikke er mulig å bli enige om en vurdering som kan godtas av de respektive parter, kan relevant(e) nasjonale sikkerhetsmyndighet(er) henvise saken til Byråets klageinstans. I så fall utsetter Byrådet sitt vedtak inntil voldgiftsbehandlingen er fullført. Tiden det tar fra det anmodes om voldgift til klageinstansen treffer en

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

beslutning, regnes derfor ikke med i tidsrommet for vurdering av søknaden (saksbehandlingstiden på fire måneder etter komplett søknad), men vil kunne forlenge tidsrommet med inntil to måneder før endelig vedtak kan fattes (se kap. 6.2).

Søkeren underrettes iOSS om forlengelsen av tidsfristen for vurderingen som følge av voldgiftsbehandlingen.

Dersom klageinstansen er enig med Byrået, vil sistnevnte treffe en beslutning og uten unødig opphold tildele et felles sikkerhetssertifikat. Dersom klageinstansen er enig med den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, vil Byrået uten unødig opphold tildele et felles sikkerhetssertifikat for et trafikkområde som ikke omfatter de delene av jernbanenettet som var gjenstand for en negativ vurdering, eller utsteder et felles sikkerhetssertifikat med begrensninger eller vilkår for bruk..

7.1.2 Fornyet vurdering

Prosess om fornyet vurdering anvendes både i saker der Byrået opptrer som sikkerhetssertifiseringsorgan og i saker der nasjonal sikkerhetsmyndighet er utpekt til sikkerhetssertifiseringsorgan, som nevnt i artikkel 10 (12) i direktiv (EU) 2016/798.

Hvis sikkerhetssertifiseringsorganet nekter å utstede et felles sikkerhetssertifikat eller utsteder et felles sikkerhetssertifikat med begrensninger eller vilkår for bruk ut over de som er angitt av søkeren i søknaden, kan søkeren innen én måned etter å ha blitt underrettet, anmode om fornyet vurdering av vedtaket. Søkeren anmoder om dette i OSS.

Søkeren skal begrunne sin anmodning om fornyet vurdering og liste opp problemstillingene som etter søkerens mening ikke ble forsvarlig vurdert under vurderingen. Søkeren bør merke seg at sikkerhetssertifiseringsorganet vil se bort fra nye tilleggsopplysninger som er framkommet etter at søkeren ble varslet om beslutningen. Dersom søkeren ønsker at ny dokumentasjon skal vurderes, kan det kun gjøres ved at søker sender inn en ny søknad.

Ved fornyet vurdering av saken handler sikkerhetssertifiseringsorganet innenfor rammen av sine interne saksbehandlingsregler. For å sikre en upartisk prosess vil det, i den grad det er praktisk mulig, benyttes saksbehandlere som ikke deltok i den første vurderingen. Prosessen for fornyet vurdering er den samme som for vurderingen, men begrenser seg til de problemstillinger som ga grunnlag for en negativ beslutning etter den første vurderingen. Sikkerhetssertifiseringsorganet vil ikke foreta revisjoner, inspeksjoner eller besøke søkerens virksomhetsområder som følge av anmodningen om fornyet vurdering.

Alle parter i vurderingen, inkludert søkeren, underrettes om sikkerhetssertifiseringsorganets beslutning om å bekrefte eller omgjøre sin tidligere beslutning i OSS innen to måneder etter at anmodningen om fornyet vurdering er mottatt. Dersom en negativ beslutning omgjøres innenfor rammen av prosessen for fornyet vurdering, utsteder sikkerhetssertifiseringsorganet et nytt felles sikkerhetssertifikat uten unødig opphold. Sertifikatet som utstedes, er av samme type (nytt/endret/fornyhet) som det opprinnelige. Det opprinnelige sertifikatet merkes som tilbakekalt («revoked») i ERADIS-databasen. Dersom sikkerhetssertifiseringsorganets negative beslutning blir bekreftet, kan søkeren klage til:

- *klageinstansen for søknader der Byrået er utpekt som sikkerhetssertifiseringsorgan (se kapittel 7.1.3)*
- *den nasjonale klageinstansen i henhold til den relevante nasjonale framgangsmåten for søknader der den nasjonale sikkerhetsmyndigheten er utpekt som sikkerhetssertifiseringsorgan.*

7.1.3 Klage



Etter en anmodning om fornyet vurdering, og dersom den negative beslutningen bekreftes, kan søkeren fortsatt klage på sikkerhetsattestorganets beslutning som nevnt i artikkel 10 (12) i direktiv (EU) 2016/798.

I henhold til Artikkel 59 i Forordning (EU) 2016/796, så kan fysiske og juridiske personer også påklage en beslutning som direkte angår dem, selv om beslutningen er rettet til en annen person (det vil si søkeren i dette tilfellet).

Dersom sikkerhetsattestorganet er den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, er klageprosessen beskrevet i den nasjonale sikkerhetsmyndighetens søknadsveiledning.

Dersom sikkerhetsattestorganet er Byrådet, gjelder følgende klageprosess:

Søkeren sender sin klage til klageinstansen «Board of Appeal».

Byrådet beslutter, uten unødig opphold, om gjennomføringen av beslutningen skal utsettes og oversendes til klageinstansen i henhold til det som er fastsatt i klageinstansens regler og framgangsmåter. Alle myndighetene som deltok i vurderingen og søkeren skal underrettes om beslutningen om utsettelse i OSS. Innen tre måneder etter dette skal klageinstansen treffe beslutning om klagen skal etterkommes eller avslås. Klageinstansens beslutning om å avslå klagen skal også legges inn i OSS.

Dersom klageinstansen finner at klagen er velbegrunnet, oversender den saken til Byrådet. I samarbeid med relevant(e) nasjonal(e) sikkerhetsmyndighet(er) som berøres av det aktuelle trafikkområdet, skal Byrådet gjennomgå sin beslutning på nytt i henhold til klageinstansens anbefalinger. Denne prosessen skjer i henhold til Byråets interne saksbehandlingsregler og sikrer upartisk vurdering, også, i den grad det er mulig, ved å benytte vurderingsansvarlig(e) som ikke deltok i den første vurderingen. Klageinstansens beslutninger legges inn i OSS.

Dersom vedtaket omgjøres etter klage til Byråets klageinstans eller den nasjonale klageinstansen, utsteder sikkerhetsattestorganet et felles sikkerhetsattest uten unødig opphold og under alle omstendigheter innen én måned etter å ha mottatt melding om klageinstansens funn.

Saksbehandlingsreglene som gjelder for klagen er nærmere beskrevet i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/867 [*saksbehandlingsregler for Byråets klageinstans(er)*], også med opplysninger om klagegebyrer. Gebyret for klage er fastsatt i samsvar med Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2018/764 om gebyr og avgifter.

7.1.4 Rettslig prøving

Beslutninger som treffes av sikkerhetsattestorganet kan prøves rettslig.

Dersom sikkerhetsattestorganet er Byrådet, kan vedtaket prøves rettslig i henhold til artikkel 263 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte (TEUV). En klage med sikte på å annullere en byråbeslutning, eller som gjelder manglende etterlevelse av gjeldende tidsfrister, kan bare bringes inn for Den europeiske unions domstol etter at klageadgangen (se kapittel 7.1.3) er benyttet som fastsatt i artikkel 63 i forordning (EU) 2016/796.

Dersom sikkerhetsattestorganet er den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, kan myndighetens vedtak prøves rettslig i henhold til nasjonale rettsregler. Framgangsmåten for å anmode om rettslig prøving er beskrevet i søknadsveilederen til relevant nasjonal sikkerhetsmyndighet.

8 Oppdatering og fornyelse av et felles sikkerhetsattifikat

I henhold til artikkel 10 (13) og artikkel 10 (14) i direktiv (EU) 2016/798 må det felles sikkerhetsattifikatet oppdateres når jernbaneforetaket gjør **vesentlige endringer i virksomhetens art eller omfang, eller dersom trafikkområdet utvides**. Innehaveren av et felles sikkerhetsattifikat skal alltid underrette sikkerhetsattifiseringsorganet uten unødige opphold når den planlegger slike endringer. Endringene kan være av teknisk, driftsmessig eller organisatorisk art.

Et oppdatert felles sikkerhetsattifikat kan være påkrevd ved vesentlige endringer i sikkerhetsregelverket i samsvar med artikkel 10 (15) i direktiv (EU) 2016/798.



Det kan også være nødvendig å oppdatere et felles sikkerhetsattifikat når forholdene det ble utstedt under endrer seg, men uten at det påvirker virksomhetens art, omfang eller trafikkområde.

Jernbaneforetak som allerede har et gyldig felles sikkerhetsattifikat, må fornye attifikatet om de ønsker å opprettholde togdriften etter utløpet av sitt gjeldende felles sikkerhetsattifikat.

Sikkerhetsattifiseringsorganet kan gjøre søkeren oppmerksom på at sikkerhetsattifikatet må oppdateres eller fornyes. Det er god praksis at dette gjøres minst seks måneder før utløpet av eksisterende sikkerhetsattifikat. Jernbaneforetaket har ansvar for å sende inn søknad om oppdatering eller fornyelse av sikkerhetsattifikatet.

Når jernbaneforetaket søker om oppdatering eller fornyelse, må det ha et gyldig felles sikkerhetsattifikat (eller gyldig del A- og tilhørende del B-sikkerhetsattifikater) for trafikkområdet som det felles sikkerhetsattifikatet skal dekke.

8.1 Vurdering av behovet for å oppdatere et felles sikkerhetsattifikat

Vurderingen kan oppsummeres som følger:

- (a) *Jernbaneforetaket etablerer og benytter et sikkerhetsstyringssystem for å sikre kontroll med alle risikoer forbundet med foretakets virksomhet, også sikker håndtering av endringer. Som en del av sikkerhetsstyringssystemet overvåker jernbaneforetaket riktig anvendelse av og effektiviteten ved SMS-regimet, herunder tiltak for å håndtere risiko.*
- (b) *Sikkerhetsattifiseringsorganet er ansvarlig for å tildele sikkerhetsattifikatet. Etter at et felles sikkerhetsattifikat er tildelt, vil den nasjonale sikkerhetsmyndigheten føre tilsyn med jernbaneforetaket for å påse at jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem fortsetter å være i samsvar med foretakets rettslige forpliktelser.*
- (c) *Vilkårene for oppdatering av sikkerhetsattifikatet er fastsatt i artikkel 10 (13) artikkel 10 (14) og artikkel 10(15) i direktiv (EU) 2016/798.*
- (d) *Vedlegg II til gjennomføringsforordning (EU) 2018/763 krever at innehaveren av et felles sikkerhetsattifikat underretter sikkerhetsattifiseringsorganet om alle vesentlige endringer i virksomhetens art, omfang eller trafikkområde.*

Jernbaneforetaket søker i OSS om oppdatering av sitt gyldige felles sikkerhetsattifikat.

Søkeren beskriver de foreslåtte endringer, samt alle tiltak som er identifisert for å redusere risikoene knyttet til endringen. Endringer i dokumentasjonen kan angis på flere måter, for eksempel ved bruk av en tabell eller ved å utheve teksten, men slike endringer må være tydelig angitt i tabellene med krysshenvising til dokumentasjonen som underbygger etterlevelse av rettslige krav, som er vedlagt søknadsfilen.

Ved oppdatering av det felles sikkerhetsattest bør omfanget av vurderingen stå i forhold til risikonivået endringen(e) medfører, og fokusere på relevante områder. Myndighetene som deltar i vurderingen, sjekker hvilke endringer som er gjort i dokumentasjonen siden foregående søknad, og vurderer resultatene av tidligere tilsynsaktiviteter for å identifisere hvilke krav som skal ligge til grunn for vurderingen av søknaden om oppdatering.



Dette utelukker imidlertid ikke at myndighetene som deltar i vurderingen, i enkelte tilfeller, kan utføre en fullstendig vurdering av søknadsfilen. For eksempel kan en fullstendig vurdering utføres dersom søkeren har gitt ufullstendige opplysninger om endringene som er gjort i sikkerhetsstyringssystemet i en overgangsfase mellom ett regelverksregime og et annet, eller dersom det er avdekket vesentlige mangler (avvik, observasjoner og andre forhold) under tidligere tilsynsaktiviteter.

8.1.1 Virksomhetens art og omfang



Begrepene virksomhetens «art» og «omfang» er definert som følger i artikkel 3 i direktiv (EU) 2016/798:

(a) **Virksomhetens art** kjennetegnes ved:

1. passasjertransport med eller uten høyhastighetstrafikk
2. godstransport, med eller uten transport av farlig gods
3. skiftetjenester alene.

(b) **Virksomhetens omfang** kjennetegnes ved:

1. antall passasjerer og/eller mengden gods
2. jernbaneforetakets antatte størrelse med hensyn til antall ansatte som jobber i virksomheten (svært liten, liten, mellomstor eller stor bedrift).

Med hensyn til virksomhetens art, kan det forekomme andre typer tjenester, for eksempel trafikkvirksomhet på privateide sidespor, testing av togmateriell osv. Det skal opplyses om slike andre typer tjenester på søknadsskjemaet.

8.1.2 Utvidelse av trafikkområdet

Dersom søknaden gjelder en utvidelse av trafikkområdet, skal jernbaneforetaket foreta de nødvendige endringene i dokumentasjonen som ble innlevert i foregående søknad. Dette bør dekke de relevante kravene fastsatt i notifiserte nasjonale regler for det nye trafikkområdet.

Når en slik søknad om oppdatering leveres inn, vil alle myndighetene som deltok i foregående vurdering bli underrettet om det, selv om endringen bare berører én myndighet.

8.1.3 Endringer i sikkerhetsregelverket

Jernbaneforetaket må identifisere og håndtere enhver vesentlig endring av sikkerhetsregelverket (for eksempel en ny EU-forordning eller en endret notifisert nasjonal regel) gjennom sine sikkerhetsstyringsprosesser. Jernbaneforetaket er da ansvarlig for å etterleve de nye eller reviderte rettslige kravene. Som en del av sine plikter skal den nasjonale sikkerhetsmyndigheten fremme sikkerhetsregelverket til foretakene. Det forventes derfor at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten i den grad det er hensiktsmessig, bistår jernbaneforetaket med å forstå innholdet i endringene som gjøres i sikkerhetsregelverket.

8.1.4 Endring av vilkårene som det felles sikkerhetsattest ble utstedt under

Den alminnelige regelen er at jernbaneforetaket er ansvarlig for å ta kontakt med sikkerhetsattestorganet dersom det planlegger en endring av vilkårene det felles sikkerhetsattest ble utstedt under. Dette dekker en rekke ulike endringer som jernbaneforetaket eventuelt planlegger. De kan spenne fra enkle administrative endringer til vesentlige endringer i virksomheten (for eksempel en endring av SMS-prosedyrer som vurderes som betydelig i henhold til forordning (EU) 402/2013).

De administrative endringene begrenser seg til endringer i den grunnleggende informasjonen i det felles sikkerhetsattest (for eksempel registrert foretaksnavn, registreringsnummer eller mva-nummer) som ikke påvirker virksomhetens art, omfang eller trafikkområde. For slike administrative endringer kan det benyttes en forenklet prosess for oppdatering av det felles sikkerhetsattest. Det er sikkerhetsattestorganet som på anmodning fra jernbaneforetaket avgjør om det er nødvendig å oppdatere det felles sikkerhetsattest.

Før det avgjør om en slik forenklet prosess skal benyttes, oppfordres sikkerhetsattestorganet til å sjekke at den meldte endringen ikke skjuler organisatoriske endringer som kan få følger for togtrafikken (for eksempel endring av navn eller registrerte data som følge av omorganisering av foretaket eller sammenslåing av to foretak med omfordeling av tilhørende oppgaver og ansvar).

8.1.5 Eksempler på endringer som kan kreve oppdatering av sikkerhetsattest

Enhver vesentlig endring av virksomhetens art eller omfang krever oppdatering av det felles sikkerhetsattest. Enhver utvidelse av trafikkområdet krever også oppdatering av det felles sikkerhetsattest. Imidlertid bør bestemmelsene i jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem fastsettes på en slik måte at de gjelder for det planlagte trafikkområdet (for eksempel infrastruktur i ulike medlemsstater).

I de fleste tilfeller kreves oppdatering ved enhver endring av virksomhetens art slik denne er beskrevet i attestet.

Endringer i virksomhetens omfang krever nærmere overveielse da slike opplysninger ikke er direkte gjenspeilet i attestet og er mer avhengig av endringer i foretakets ressurser eller forretningsmessige resultater.

Alle endringer som betraktes som «vesentlige», medfører vurdering og oppdatering av attestet. Dette gjelder enten endringen skyldes foretakets interne forretningsmessige utvikling eller overtakelse av et annet foretak eller et annet foretaks virksomhet.

For eksempel hvis et jernbaneforetak som driver passasjertransport, har til hensikt også å drive godstransport etter at det enten har slått seg sammen med eller overtatt et annet foretak, skal dette betraktes som en «vesentlig endring» i «art og omfang» av tjenestene jernbaneforetaket leverer, og det felles sikkerhetsattest skal oppdateres.

Dersom endringen ikke berører virksomhetens art eller omfang, eller dersom behovet for oppdatering av det felles sikkerhetsattest ikke er åpenbart, kan det være nødvendig å vurdere spørsmålet om jernbaneforetakets virksomhet er forbundet med ny eller større risiko. Spørsmålet om jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem er egnet for sikker håndtering av endringen, bør også stilles. Som nevnt bør omfanget av SMS-vurderingen uansett stå i forhold til risikonivået endringen(e) medfører, og til endringen(e)s art og betydning:

- (a) **Eksempel 1:** Endring av jernbaneforetakets registrerte navn krever oppdatering av sertifikatet. Imidlertid bør endringen av jernbaneforetakets registrerte navn ikke medføre et krav om vurdering av foretakets sikkerhetsstyringssystem ettersom det er en handling av administrativ art og ikke medfører noen endring av foretakets virksomhet.
- (b) **Eksempel 2:** Endringer som medfører lavere risiko (for eksempel en endring fra passasjertransport som innbefatter høyhastighetstrafikk til passasjertransport uten høyhastighetstrafikk), blir i alminnelighet håndtert på administrativt nivå med et minimum av kontroll av virkningene på jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem.
- (c) **Eksempel 3:** Endringer som medfører høyere risiko (for eksempel godstransport uten transport av farlig gods som endres til godstransport med transport av farlig gods) skal betraktes som en vesentlig endring. Dette skal medføre krav om vurdering av endringen i henhold til SMS-bestemmelsene, samt oppdatering av felles sikkerhetsattest.
- (d) Endringer som gjør at virksomheten potensielt kan medføre høyere risiko, kan betraktes som vesentlige, og kan derfor medføre krav om vurdering av endringen i henhold til SMS-bestemmelsene, samt oppdatering av felles sikkerhetsattest:
1. **Eksempel 4³:** Innføring av «kun lokfører» i et selskap der lokføreren før endringen hadde en konduktør eller medarbeidere om bord, kan betraktes som en vesentlig endring.
 2. **Eksempel 5:** Når godstrafikkoperatører beveger seg inn på markedet for passasjertrafikk, enten ved å bli innleid eller gjennom å yte tilleggstjenester til passasjertransportoperatører, kan det betraktes som en vesentlig endring.
- (e) **Eksempel 6:** Tatt i betraktning at en intern omorganisering av et jernbaneforetak kan ha negative følger for sikkerhetsstyringssystemet, og at det kan bli nødvendig å omarbeide eller utarbeide nye SMS-prosesser og -prosedyrer, kan en slik endring bli betraktet som en vesentlig endring som krever en dypere og fullstendig vurdering av jernbaneforetakets SMS.
- (f) **Eksempel 7:** Ruteendring kan bli betraktet som vesentlig dersom togkjøring er foreslått på en linje eller deler av jernbanenettet hvor jernbaneforetaket tidligere ikke har hatt noen virksomhet (bortsett fra midlertidig omkjøring) og den nye ruten vil medføre høyere risiko (for eksempel høyere risikoeksponering for relevant jernbaneforetak). Eksempler på slike endringer er togdrift via en stasjon under bakken eller gjennom en tunnel.
- (g) **Eksempel 8:** Hyppigere togavganger kan øke risikoen for jernbaneforetaket, for eksempel risiko forbundet med overbelastning av jernbanenettet. Slike endringer bør ikke betraktes som vesentlige, men kan håndteres på en sikker måte ved hjelp av jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem:
1. I sikkerhetsstyringssystemet er det etablert prosesser og prosedyrer for å kontrollere risiko og treffe hensiktsmessige forebyggende eller korrigerende tiltak dersom jernbaneforetaket avdekker manglende etterlevelse under overvåking av togdriften.
 2. Jernbaneforetaket melder endringer til den nasjonale sikkerhetsmyndigheten, slik at den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan identifisere hvilke tilleggsoppgaver den må ta inn i sin plan for tilsyn med jernbaneforetaket.
- (h) **Eksempel 9:** Likeledes kan en økning i «passasjerkilometer per år (rutegående trafikk)», eller «tonnkilometer per år (godstrafikk)», øke risikoen ettersom det påvirker trafikkomfanget. Slike endringer og tilhørende risiko kan også håndteres gjennom jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan verifisere hvordan dette gjøres under sine tilsyn med jernbaneforetaket, idet det tas hensyn til jernbaneforetakets meldte opplysninger om hvordan endringer håndteres.

³ I Norge er det i togfremføringsforskriftens § 6-3 beskrevet krav til å ha ombordpersonell i persontog

8.2 Fornyelse av et felles sikkerhetsattifikat

Et felles sikkerhetsattifikat fornyes på anmodning fra søkeren før gyldigheten utløper, for å sikre løpende sertifisering. Søkeren søker om fornyelse av sitt felles sikkerhetsattifikat i OSS (se kapittel **Error! Reference source not found.**).

Ved fornyelse benytter myndighetene som berøres av det aktuelle trafikkområdet, en målrettet og forholdsmessig tilnærming til vurderingen – endringene kontrolleres mot dokumentasjonen som fulgte den foregående søknaden, og det foretas også en vurdering av resultatene fra tidligere tilsynsaktiviteter for å identifisere relevante krav som må ligge til grunn for vurderingen av søknad om fornyelse.



Dette utelukker imidlertid ikke at myndighetene som deltar i vurderingen, i enkelte tilfeller kan utføre en fullstendig vurdering av søknadsfilen. For eksempel kan en full vurdering utføres hvis informasjonen som søkeren har gitt om endringene i sikkerhetsstyringssystemet eller hvis det er identifisert vesentlige mangler (avvik, observasjoner og andre forhold) under tidligere tilsynsaktiviteter.



Søknad om fornyelse av et felles sikkerhetsattifikat kan slå sammen med en søknad om oppdatering av det samme felles sikkerhetsattifikatet. For eksempel, dersom en søker har et felles sikkerhetsattifikat som dekker et trafikkområde som omfatter to medlemsstater r.

9 Begrensning eller tilbakekalling av et felles sikkerhetsattifikat

Et felles sikkerhetsattifikat kan begrenses eller tilbakekalles av sikkerhetsattifiseringsorganet som utstedte det. Slik begrensnng eller tilbakekalling skjer når sikkerhetsattifiseringsorganet blir varslet av en nasjonal sikkerhetsmyndighet om at innehaveren av et felles sikkerhetsattifikat etter utførte tilsynsaktiviteter ikke lenger oppfyller vilkårene attifikatet ble utstedt på.

Dersom den nasjonale sikkerhetsmyndigheten avdekker en alvorlig sikkerhetsrisiko, kan den vedta å iverksette umiddelbare tiltak. Den nasjonale sikkerhetsmyndigheten kan for eksempel beslutte midlertidig å stanse jernbaneforetakets togdrift. På grunnlag av denne beslutningen vurderer sikkerhetsattifiseringsorganet om det er behov for å oppdatere det felles sikkerhetsattifikatet med begrensninger, eller som en siste utvei, tilbakekalle det. Dersom Byrået opptrer som sikkerhetsattifiseringsorgan, foretas en samordning mellom myndighetene som berøres av det aktuelle trafikkområdet, før det treffes en beslutning.

Et jernbaneforetak som har fått sitt felles sikkerhetsattifikat begrenset eller tilbakekalt, har rett til å klage over sikkerhetsattifiseringsorganets beslutning (se kapittel 7.1.3).

Enhver forespørsel fra den nasjonale sikkerhetsmyndigheten om å tilbakekalle et gyldig felles sikkerhetsattifikat, administreres direkte i ERADIS-databasen i tråd med eksisterende prosedyrer.

Vedlegg: Oversikt over innholdet i søknaden om et felles sikkerhetsattestifikat

Ved innlevering av søknad om et felles sikkerhetsattestifikat eller anmodning om forhåndskontakt, blir søkeren bedt om å fylle ut et søknadsskjema.

Følgende tabell inneholder oversikt over innholdet i søknaden slik disse er fastsatt i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2018/763. For enkelthetens skyld er samme nummerering benyttet i nedenstående tabell som i Vedlegg I til ovennevnte gjennomføringsforordning.

Tabell 1: Oversikt over innholdet i søknaden om et felles sikkerhetsattestifikat

| <i>Vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2018/763</i> | <i>Forklaring</i> |
|---|--|
| 1.1-1.3 | Søkeren velger relevant søknadstype som følger: <ul style="list-style-type: none"> • <i>Ny</i> : Dersom det gjelder en førstegangssøknad om felles sikkerhetsattestifikat, eller dersom det felles sikkerhetsattestifikatet er tilbakekalt • <i>Fornyelse</i> : Dersom gyldighetsperioden for et tidligere tildelt gyldig sikkerhetsattestifikat snart utløper og må forlenges for å sikre uavbrutt togdrift • <i>Oppdatering</i>: Enhver vesentlig endring i virksomhetens art eller omfang, eller som følge av vesentlige endringer i sikkerhetsregelverket, eller dersom det skjer en endring i vilkårene som sikkerhetsattestifikatet ble utstedt på. |
| 1.2 | Et felles sikkerhetsattestifikat skal fornyes etter søknad fra jernbaneforetaket hvert femte år eller oftere i henhold til artikkel 10 (13) i direktiv (EU) 2016/798. |
| 1.4 | Når det søkes om fornyelse eller oppdatering, angi identifiseringsnummeret (EIN) til det tidligere sikkerhetsattestifikatet (for eksempel et felles sikkerhetsattestifikat eller et del A-sikkerhetsattestifikat) som er foranledningen for søknaden til sikkerhetsattestifiseringsorganet. |
| 2.1-2.2 | Når det også/bare søkes om passasjertransport, skal det angis om dette også inkluderer høyhastighetstrafikk ved å sette en hake i riktig boks — bare ett valg er mulig. Imidlertid vil tjenestene under det som er valgt av 2.1 og 2.2, også omfatte enhver annen type passasjertransport (det vil si regional, kortdistanse-, mellomdistanse- og langdistansetransport osv.) samt enhver annen tjeneste som er nødvendig for å drive passasjertransporten det søkes om (skifteoperasjoner osv.). For definisjoner av høyhastighetstrafikk vises til vedlegg I til direktiv (EU) 2016/797. |

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

| <i>Vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2018/763</i> | <i>Forklaring</i> |
|---|--|
| 2.3-2.4 | Når det også/bare søkes om godstransport, skal det angis om dette også inkluderer transport av farlig gods ved å sette en hake i riktig boks — bare ett valg er mulig. Imidlertid vil tjenestene under det som er valgt av 2.5 og 2.6, også omfatte enhver annen type godstransport som ikke er uttrykkelig nevnt, samt enhver annen tjeneste som er nødvendig for å drive godstransporten det søkes om (skifteoperasjoner osv.). Søkeren skal også være klar over at dersom de velger «farlig gods», må de oppgi bevis på samsvar med forordningene for jernbanetransport av farlig gods. |
| 2.5 | Dersom søkeren bare har til hensikt å drive skifteoperasjoner og ikke passasjer- eller godstransport, skal denne boksen velges. Søkeren må spesifisere om skifting skal inkludere eller ekskludere vogner med farlig gods. Denne boksen kan også velges sammen med boks 2.6 dersom søkeren har til hensikt å drive annen type virksomhet. |
| 2.6 | <p>Dersom søkeren har til hensikt å drive annen type virksomhet, skal dette angis særskilt. For eksempel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>trafikkvirksomhet på privateide sidespor, når dette ikke ligger utenfor anvendelsesområdet til foretakets sikkerhetsstyringsystem i henhold til artikkel 2 (3) i direktiv (EU) 2016/798</i> • <i>testing av vognenes kjøreegenskaper og/eller testing av vogner som står i ro</i> • <i>vogntrafikk for vedlikehold av infrastrukturen.</i> • <i>Opplæringscentre blir anerkjent i tråd med artikkel 5 i kommisjonsbeslutning 2011/765/EU (se del 4 for flere detaljer).</i> <p>Eventuelle nasjonale særtrekk/krav knyttet til type(r) virksomhet kan også legges til i dette feltet.</p> |
| 3.1 | Under henvisning til trafikkjenestene det søkes om, skal det oppgis planlagt dato for oppstart av tjenesten eller, dersom søknaden gjelder fornyet eller oppdatert sertifikat, den dato sertifikatet er ment å gjelde fra og erstatte det tidligere sertifikatet. |
| 3.2 | Søkeren må velge vedkommende medlemsstat som berøres av det planlagte trafikkområdet. |

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

| Vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2018/763 | Forklaring |
|--|---|
| 3.3 | <p>Søkeren definerer sitt planlagte trafikkområde som dekker hele eller bare en angitt del av jernbanenettet i én eller flere medlemsstater. Dersom jernbaneforetaket kun har til hensikt å drive virksomhet på en del av jernbanenettet, må det:</p> <ul style="list-style-type: none"> › beskrive trafikkområdet fra punkt A til punkt B (for eksempel Paris–Brussel), eller › liste opp hvilke jernbanenett foretaket har til hensikt å drive virksomhet på, eller › angi klart alle linjer, herunder relevante omkjøringslinjer, der foretaket har til hensikt å drive trafikktenester. <p>Betegnelser/navn på linjene er oppgitt i netterklæringen («Network Statement») (se artikkel 3 i vedlegg IV til direktiv 2012/34/EU). Søkere skal bruke disse betegnelse/avnene når det henvises til nevnte linjer. De rådes også til å nevne hvilken type signalsystemer de har til hensikt å benytte, og hvor.</p> <p>Merk at dersom søknaden om sikkerhetsattestifikat inneholder en spesifikk og detaljert beskrivelse av trafikkområdet det søkes om, vil endringer av definert trafikkområde kreve oppdatering av det felles sikkerhetsattestifikatet. Det er opp til søkerens foretak å avgjøre hvordan trafikkområdet defineres.</p> |
| 3.4 | Dersom søkeren driver togtrafikk til stasjoner nær grensen i én eller flere nabostater, skal disse stasjonene klart oppgis. |
| 4.1-4.2 | Dersom trafikkområdet er begrenset til én medlemsstat, kan søkeren velge å bruke Byrået eller den nasjonale sikkerhetsmyndigheten som sikkerhetsattestifiseringsorgan. Søkeren skal velge Byrået dersom trafikkområdet strekker seg ut over én medlemsstat. |
| 5.1 | Bare lovlig registrerte betegnelser skal benyttes. |
| 5.2 | Jernbaneforetakets akronym kan oppgis her (valgfritt). |
| 5.3-5.7 | <p>Hver enkelt søker skal legge fram nødvendige opplysninger slik at sikkerhetsattestifiseringsorganet kan kontakte jernbaneforetaket.</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Eventuelle telefonnummer bør være til sentralbordet og ikke til den personen som er ansvarlig for vurderingsprosessen.</i> • <i>Telefon- og faksnummer bør oppgis med landkode.</i> • <i>E-postadressen bør være til jernbaneforetakets generelle e-postadresse.</i> • <i>Jernbaneforetakets kontaktinformasjon bør angi den generelle adressen uten å henvise til noen bestemt person, da dette kan nevnes i punkt 6.1 til 6.6. Foretaket er ikke pliktig å oppgi noe nettsted (5.8).</i> |
| 5.8-5.9 | Dersom foretaket som søker har flere registreringsnummer i henhold til nasjonal lovgivning, er det mulig å legge inn både mva.-nummer (5.9) og et annet registreringsnummer (5.8) (for eksempel foretaksnummer) i OSS. |

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

| <i>Vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2018/763</i> | <i>Forklaring</i> |
|---|--|
| 5.10 | Opplysninger ut over det som klart anmodes om i andre felt, kan legges inn om nødvendig. |
| 6.1-6.8 | Jernbaneforetaket skal oppnevne en kontaktperson. Kontaktpersonen bidrar med støtte, hjelp, opplysninger og avklaringer etter behov, og fungerer som referansepunkt for sikkerhetsattestorganet og relevant(e) nasjonale sikkerhetsmyndighet(er), alt etter hva som passer. Han/hun har fullmakt til å representere sin organisasjon. Telefon- og faksnummer bør oppgis med landkode. |
| 7.1 | <p>Virksomheten skal dokumentere samsvar med artikkel 10 (3) i sikkerhetsdirektivet (EU) 2016/798 om etablering av sikkerhetsstyringssystem, inkludert å gi en oversikt over hvordan de etterlever krav i relevant regeverk, inkludert TSI-er og CSM-er.</p> <p>Dersom søknaden gjelder fornyelse eller oppdatering av et felles sikkerhetsattest, skal endring av opplysningene som fulgte den foregående søknaden, være tydelig angitt i de aktuelle dokumentene.</p> |
| 7.2 | <p>Her skal det gis en nærmere beskrivelse og opplysninger som underbygger etterlevelse av SMS sett i forhold til vurderingskriteriene fastsatt i vedlegg II til delegert kommisjonsforordning (EU) 2018/762, med kryssreferanser til dokumenter som inneholder ytterligere detaljerte beskrivelser hvor dette er relevant.</p> <p>Det bør settes inn klare henvisninger til prosesser og dokumenter hvor tekniske spesifikasjoner for samtrafikkveie (TSI-er) får anvendelse og er gjennomført.</p> <p>For dokumentasjon vedrørende etterlevelse av TSI-er relatert til drift og tekniske systemer, er det tilstrekkelig å sende en oversikt over styrende dokumentasjon og prosesser.</p> <p>En tabell som kartlegger hovedelementene i jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem for vurderingskriteriene fastsatt i vedlegg II til delegert kommisjonsforordning (EU) 2018/762 som dokumenterer at de generelle SMS-bestemmelsene oppfyller kravene i artikkel 9 i direktiv (EU) 2016/798. Det skal også angis hvilken del av sikkerhetsstyringssystemet som dokumenterer oppfyllelse av kravene i gjeldende funksjonelle tekniske spesifikasjoner for samtrafikkledelse relatert til trafikkvirksomheten og delsystemet for trafikkledelse.</p> |

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

| <i>Vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) 2018/763</i> | <i>Forklaring</i> |
|---|--|
| 8.1 | Søkeren skal kunne dokumentere etterlevelse av relevante notifiserte nasjonale regler som gjelder for de trafikktenester den har til hensikt å drive under sertifikatet det søkes om. Den spesifikke dokumentasjonen som gjelder togtrafikken på (hele eller deler av) jernbanenettet i den enkelte medlemsstat der søkeren eventuelt har til hensikt å drive virksomhet, skal tas med i atskilte vedlegg til søknadsskjemaet på det språket som er fastsatt av den nasjonale sikkerhetsmyndighet i relevant(e) medlemsstat(er). |
| 8.2 | En kryssreferanseliste over jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem som svarer ut kravene i notifiserte nasjonale regler. |
| 9.1 | Gjeldende status for søkerens plan(er) for å rette opp avvik eller andre problemområder avdekket under tilsynsaktiviteter siden foregående søknad om sikkerhetsattifikat. |
| 9.2 | Gjeldende status for jernbaneforetakets etablerte plan(er) for å håndtere utestående punkter fra en tidligere søknad om sikkerhetsattifikat. |

The NSA NO has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.
