

NSB

Schweigaards gate 23
N-0048 Oslo
T (+47) 23 15 00 00
F (+47) 23 62 01 13

Dato: 05.02.2015
Saksnr: 14/3046
Deres ref: 12/2268-70
Henvendelse til: Steinar Skauen

nsb.no

Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
NO-0130 Oslo

Att.: Tone Gotheim



NSBs svar på Ny høring – utkast til sikringsforskrift.

Med referanse til brev fra Sjt datert 17.12.2014 vedrørende nytt utkast til sikringsforskrift med frist for tilbakemelding 6. februar 2015 har NSB satt sammen en arbeidsgruppe for gjennomgang av forslag til ny sikringsforskrift. Under finnes NSBs svar på høringsforslaget.

Innledning:

Først vil NSB gi uttrykk for at det er positivt at Tilsynet har valgt løsningen ikke å inkludere krav til sikring (Security) i eksisterende Sikkerhetsstyringsforskrift (Sif) og at NSBs prinsipielle standpunkt dermed er imøtekommet.

NSB har gjennomført et internt arbeidsmøte med samme arbeidsgruppe som la grunnlaget for NSBs høringssvar til – *Forslag til endringer i sikkerhetsstyringsforskriften*, oversendt Tilsynet 27.03.2014.

I arbeidsmøtet framkom følgende kommentarer til det utsendte høringsutkast, *ny høring – utkast til sikringsforskrift*.

Generelt:

Det er i egen ekspedisjon avklart med Tilsynet at intensjonen med sikringsforskriften er å ivareta liv og helse. Slik NSB leser formålet (§ 1-1) går det ikke klart fram at sikringsforskriften er ment å gjelde for å beskytte liv og helse for NSBs medarbeidere, NSBs kunder og 3dje person som måtte komme i kontakt med NSBs virksomhet. Slik formålet er beskrevet i høringsforslaget kan det, slik NSB ser det, leses som om sikringsforskriften for eksempel også er ment å omfatte samfunnsoppgaven NSB er tildelt fra SD om å opprettholde persontogtransportsystemet i en gitt situasjon. § 1-1 bør derfor spisses slik at formålet med forskriften kommer tydelig fram.

Definisjonene i § 1-3 bør, slik NSB leser de, gjennomgås med bakgrunn i at flere av definisjonene finnes i andre forskrifter. For eksempel finnes det definisjoner i Sif hvor definisjonene i høringsutkastet er avvikende. Eksempler på dette er Beredskap, Uønskede Hendelser, Risiko, Risikovurdering og Sikkerhet samt at noen av definisjonene er relatert til begreper som enten framgår tydelig av forskriftsteksten eller ikke er benyttet i forskriftsteksten. Det synes også som at noen av definisjonene er nødvendig for å definere definisjoner listet i § 1-3. Eksempel på dette er bokstav i) og j)).

NSB leser forskriften slik at den overordnede hensikten er å sette krav til ivaretagelse av varslede endringer i trusselnivå fra myndigheter og / eller infrastrukturforvalter på en systematisk, styrt og kontrollert måte. Inkludert i dette er krav til gjennomføring av RV / RA. Videre skal forskriften sikre at jernbaneforetakene har nødvendige planer og prosedyrer til å iverksette tiltak som identifiseres i gjennomførte RV / RA på en måte som sikrer at virksomheten holder seg innenfor de risikoakseptkriterier som er etablert av og for virksomheten.

Når beredskapsbegrepet benyttes i forslag til sikringsforskrift så er det NSBs oppfatning at det er å forstå som beskrevet over, at jernbaneforetakene har planer og prosedyrer og derigjennom være forberedt til å iverksette tiltak ved endring i trusselnivå ihht utfall fra gjennomførte RV / RA. Dette burde framkomme tydeligere i forskriften.

Beredskap i tradisjonell forstand, bør slik NSB oppfatter det, fortsatt være gjennomføring av analyser og etablering av planer og prosedyrer som har som sin primære hensikt å redusere konsekvensene etter at en Uønsket Hendelse har inntruffet, dette er dekket av Sif.

Kommentarer til de enkelte paragrafer:

§ 1-2. Paragrafens virkeområde, annen setning burde tydeliggjøres relatert til at arbeidet som skal utføres skal være rettet mot å hindre sabotasje, terror og voldshandlinger.

§ 1-3, Kommentarer til denne paragrafen er beskrevet under punktet generelt over.

§ 2-1, Paragrafen bør tydeligere kommunisere det som blir beskrevet i den endelige § 1-1 Formål. Sikker drift er ivaretatt av Sif og bør ikke stå som krav i Sikringsforskriften

§ 2-2, Første setning i annet avsnitt er slik NSB leser det en gjentakelse av det som står i første avsnitt

§ 3-1, Første setning annet avsnitt, står det det at *alle* relevante risikoer som kan oppstå osv. Slik NSB ser det burde det være tilstrekkelig med relevante risikoer.

I siste avsnitt er det skrevet «gjøre det mulig for alle jernbanevirksomheter». Da § 1-2, virkeområde omfatter alle jernbanevirksomheter og ingen er unntatt virker bruk av adjektivet *alle* i § 3-1 overflødig.

§ 3-2, I første avsnitt står det «en hensiktsmessig måte for *alt* personell med». Adjektivet *alt* virker overflødig.

§ 3-4, I setningen er adjektivet *alt* benyttet, dette virker overflødig.

§ 4-1, Ordet etterlevd foreslås byttet med etterlevs.

§ 4-3, Punktene (1), (2) og (3 bokstav a), b), c) og d) samt (4), (5) og (6) i denne paragrafen foreslås fjernet da dette er ivaretatt i sif, se begrunnelse i siste avsnitt under overskriften Generelt.

Hvis paragrafen opprettholdes så er det NSBs oppfatning at pkt. (2) bør vurderes omformulert til: *Jernbanevirksomheten skal sikre at nødvendige tiltak blir satt i verk raskest mulig for å redusere muligheten for at faresituasjoner utvikler seg til ulykkesituasjoner.*

§ 5-1, NSB mener at adjektivet *alle* vurderes utelatt.

§ 6-2, Siste avsnitt, teksten her virker å være en gjentakelse av avsnitt 3 i samme paragraf med litt andre ord.

§ 7- 1, 7- 2, 7- 3 og 7- 4 er ivaretatt av Sif og kan utelates fra Sikringsforskriften.

Hilsen

Steinar Skauen
Direktør, NSB Trafikksikkerhet
T: (+47) 917 91 802