

Statens jernbanetilsyn

Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO

Deres ref.
19/3167-27

Vår ref.
21/01984-2

Tlf.
98424315

E-post
liz.anette.stordahl@sporveien.com

Dato
15.09.2021

Svar på høring for forslag til endringer i forskrift om sikring på jernbane (sikringsforskriften) - Sporveien T-banen AS

Sporveien T-banen AS (T-banen) viser til høringen om forslag til endringer i forskrift om sikring på jernbane (sikringsforskriften). Nedenfor følger T-banen sine innspill.

§ 1-1 er endret til at formålet med denne forskriften er at jernbanevirksomheten skal være føre-var og arbeide systematisk for å forebygge og håndtere tilsiktede uønskede handlinger og begrense konsekvensene av dem. Videre står det i kommentarene til bestemmelsene at formålet med sikringsforskriften er at jernbanevirksomhetene som er omfattet av forskriften skal være føre-var, og på denne måten unngå, og begrense konsekvensene av tilsiktede uønskede handlinger.

Når Statens jernbanetilsyn (SJT) skriver at jernbanevirksomheter skal være føre-var, og med kommentaren mener at man skal være føre-var og dermed unngå tilsiktende uønskede hendelser, så er dette en tilnærmet umulighet. Vi kan ikke være føre-var på alle handlinger, og heller ikke unngå alle uønskede handlinger. T-banen kan ha et beredskapsplanverk med de mest sannsynlige scenariene vi kan tenke oss. T-banen foreslår at § 1-1 endres til: Formålet med denne forskriften er at jernbanevirksomheten skal arbeide systematisk for å forebygge og håndtere tilsiktede uønskede handlinger og begrense konsekvensene av dem.

T-banen ønsker også at kommentaren endres til samme forståelse.

Definisjonene i § 1-3 foreslås ikke videreført da de anses som overflødig. Flere av begrepene er knyttet til definisjonene i en standard, noe vi har vurdert å ikke være hensiktsmessig. Vi ber om at høringsinstansene særlig gir innspill på dette.

Det er angitt at §1-3 er overflødig. Det vises til at dette er definisjoner som er angitt i en standard. Det er da ikke helt klart hvilke standarder det henvises til. Det er ikke alltid samsvar mellom de ulike standardene. For eksempel så er ikke NS 5830 serien helt i samsvar med NS 5814 og ISO 31000. Eksempelvis er Risiko definert som følger i ulike, men relevante standarder: ISO 9000, ISO 31000 og ISO 27000. Risiko: virkning av usikkerhet til mål, risiko: uttrykk for forholdet mellom trussel mot en gitt verdi og denne verdiens sårbarhet overfor den spesifikke trusselen, risiko: Mulig uønsket hendelse

med påfølgende mulige konsekvenser for verdier. Dette kan da medføre ulike definisjoner. T-banen ønsker å ha definisjonene i forskriften.

§ 2-1 sier nå: Jernbanevirksomheten har ansvaret for sikker drift for brukere, kunder, arbeidstakere og tredjeparter for sin del av jernbanesystemet

T-banen ønsker at det legges til i forhold til tilsiktede uønskede handlinger.

Kommentar til §2-2 sier at risikobasert styring av sikring innebærer at virksomheten er føre-var i sikringsarbeidet og forutsetter at det iverksettes tiltak før en uønsket hendelse inntreffer.

T-banen er uenig i at risikobasert styring av sikring forutsetter at det iverksettes tiltak før en uønsket hendelse inntreffer. En risikobasert styring av sikring kan bety at vi ser det som større risiko at en hendelse inntreffer enn en annen og vil iverksette tiltak for den, mens den andre hendelsen aksepterer vi at det finnes en risiko for. T-banen viser også til kommentar til første ledd til § 6-2 om risikovurderinger der det står at jernbanevirksomheten må gjennom risikovurderinger vise at den driver innenfor den risiko virksomheten aksepterer.

§ 2-3Bane NOR SF skal lede og koordinere et samarbeidsforum for sikring. Samarbeidsforumet skal sørge for samordning og evaluering av sikringstiltak i sektoren, koordinering av beredskapsplanlegging, og gjennomføring og evaluering av øvelser. Forumet skal bestå av representanter fra virksomhetene som omfattes av forskriften. Representantene har plikt til å delta i samarbeidsforumet. Politiet har rett til å delta i samarbeidsforumet.

I dag er det Bane Nor som leder og koordinerer forumet, og T-banen er i dag en aktør på sidelinjen i dette forumet. At et slik forum i tillegg skal bli obligatorisk for Trikken, Bybanen og Gråkallbanen virker uhensiktsmessig. Aktørene har svært ulik driftsform, for eksempel vil trikken kjøre i blandet trafikk, mens det nasjonale jernbanenettet er mer lukket. Aktørene vil ha svært ulik sårbarhet. Dette vil styre hvilke scenarier det er behov for å øves på. T-banen foreslår at forumet ikke gjøres obligatorisk for Trikken, Gråkallbanen og Bybanen.

Føringene er at forumet skal samordne sikringstiltak samt koordinering av gjennomføring og evaluering av øvelser. Dette er mest hensiktsmessig for aktørene på det nasjonale jernbanenettet. T-banen deler gjerne informasjon rundt våre planer og øvelser der dette er nyttig, men at vi skal koordinere oss med jernbanenettet kan være meget uhensiktsmessig for oss. T-banen ønsker at det tillegges «der det er behov» eller «der det er hensiktsmessig» til hva man skal samordne om. Virksomhetene på nasjonale jernbanenettet har i større grad enn T-banen behov for å samordne sikringstiltak, gjennomføring og evaluering av øvelser.

§3-1 Styringssystemet skal kontinuerlig forbedres og alltid være oppdatert.

Det at styringssystemet alltid skal være oppdatert er en strengere føring enn hva det står i kravforskriften. T-banen foreslår at kravene rundt styringssystem til sikring og sikkerhet samkjøres, slik at det er formulert likt i både kravforskriften og sikringsforskriften

§ 3-5 Taushetsplikt Alle som får eller har hatt tilgang til informasjon som skal beskyttes etter § 3-3, har taushetsplikt.

Det kommer ikke klart fram om det kun er informasjon som skal sikres mht. konfidensialitet som skal underlegges taushetsplikt. Dersom det også kreves taushetsplikt for informasjon som er underlagt beskyttelse med tanke integritet og tilgjengelighet vil dette være et strengt krav og vanskelig å etterleve. Dette vil innebære at mye av informasjonen til operativt personell, må behandles med taushetsplikt, uavhengig av om det er definert som konfidensiell eller ikke. Det er å forvente at en del av dokumentasjonen som ikke er klassifisert som konfidensiell, men som er nødvendig å ha god integritet og god tilgjengelighet for utvalgte brukere. Dette er informasjon som er nødvendig for å forebygge, hindre og håndtere en uønsket viljeshandling. Det anbefales at det kun er informasjon som det er nødvendig å håndtere som konfidensiell, skal være underlagt krav til taushetsplikt.

I den eksisterende sikringsforskriftens § 3-4 står det følgende: Hvis informasjon gis med hjemmel i annet ledd, til noen som ikke selv har like streng eller tilsvarende taushetsplikt etter annen lov, gjelder taushetsplikten etter første ledd tilsvarende for den som får informasjonen. Den som gir informasjonen skal samtidig gjøre oppmerksom på dette, og kan kreve skriftlig erklæring om at den som får informasjonen kjenner og vil overholde taushetsplikten. Informasjonen kan bare brukes til det formål som begrunnet at den ble gitt.

T-banen ønsker at denne presiseringen tas inn igjen i forskriften, da det finnes tilfeller der T-banen må avgi slik informasjon til andre enn leverandører.

T-banen ønsker også at punktet som sier at taushetsplikten gjelder også etter at vedkommende har avsluttet arbeidet eller oppdraget blir videreført i dagens forskrift.

§ 7-1 Beredskap Jernbanevirksomheten skal samordne sine beredskapsplaner med andre relevante aktører og offentlige myndigheter.

Det er uklart hva dette betyr for T-banen. T-banen orienterer gjerne andre jernbanevirksomheter om våre planer, men det er T-banen som eier beredskapsplanene sine og gjør sine vurderinger av hva våre planer skal omfatte. Vi kan samordne våre planer der det går på kommunikasjon mellom jernbanevirksomhetene. Ellers har T-banen stor dialog med nødetatene i Oslo. Foreslår at teksten endres til at jernbanevirksomheten skal samordne sine beredskapsplaner etter behov.

§ 7-2 Beredskapsøvelser For å forsikre seg om at beredskapen fungerer etter hensikten skal jernbanevirksomheten regelmessig gjennomføre beredskapsøvelser og delta i beredskapsøvelser.

Det er uklart for T-banen hva som menes med denne setningen. T-banen deltar i øvelser vi selv arrangerer, og vi har samordnede øvelser med nødetater, men da er vi også med som arrangør. Vårt innspill er at det holder å si gjennomføre beredskapsøvelser, ikke legge til «delta i beredskapsøvelser».

§ 8-1 revisjoner. Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av leverandører for å kontrollere om de overholder krav i eller i medhold av avtaler.

T-banen mener det kan være formålstjenlig at det er mulig å velge andre former enn revisjon for å sikre leverandørens forpliktelser.

Kommentaren til § 8-2 og 8-4, har en skrivefeil og henviser til §7-2 og §7-4.

§ 8-2 sier at jernbanevirksomheten skal ha et system som sikrer at uønskede hendelser rapporteres internt, registreres, granskes, analyseres og følges opp.

T-banen mener det ikke er hensiktsmessig med et krav om at alle uønskede hendelser granskes. Det bør granskes og analyseres der dette er hensiktsmessig. Det bør også spesifiseres at det er tilsiktede uønskede hendelser. Det står videre i kravet at effekten av tiltakene skal evalueres. Det ønskes her også et mykere krav der man gjør dette der det er hensiktsmessig. Det er heller ikke alltid like enkelt å vurdere effekten av et sikringstiltak.

Kommentaren til § 8-2 andre ledd sier at jernbanevirksomheten må registrere og følge opp for eksempel trusler, mistenkelig atferd mm.

En del av disse tingene, som trusler og mistenkelig atferd er ting T-banen rapporterer til Politiet, og det blir Politiets jobb å følge opp dette. Det er altså ikke naturlig at det er T-banen som følger opp alle slike saker. Dette blir et for strengt krav.

Det brukes flere steder i kommentarene betegnelsen informasjons- og kommunikasjonssystemer. Det kan med fordel beskrives hva som legges i kommunikasjonssystemer, under definisjoner. For eksempel er det kommunikasjonssystemene vi bruker for kommunikasjon mellom togfører og trafikkleder, eller er det en videre betydning som signal og sikringsanlegg?

Med vennlig hilsen



Sporveien T-banen AS

Liz Anette Stordahl
Sikkerhetsjef

Dokumentet er elektronisk godkjent uten håndskreven signatur.