

Kommentarer til revidert utkast til forskrift om sikring på jernbane (Sikringsforskriften)

§ 1-1 Formål

Denne bestemmelsen sier at «jernbanevirksomheten skal være føre-var og arbeide systematisk for å forebygge og håndtere tilsiktede uønskede handlinger og begrense konsekvensene av dem»

I kommentarene til bestemmelsen står det at formålet med sikringsforskriften er at jernbanevirksomhetene skal være føre-var, og på denne måten unngå, og begrense konsekvensene av tilsiktede uønskede handlinger.

I samme avsnitt er det presisert at «med tilsiktet uønsket handling menes en uønsket hendelse som forårsakes av en aktør som handler med hensikt, begrenset til terror, sabotasje og trussel om dette, samt hærverk og tyveri med særlig stort skadepotensiale».

Slik teksten er utformet kan det oppfattes som om SJT sin forventning er at jernbanevirksomhetene skal sikre at uønskede tilsiktede handlinger ikke oppstår, og dersom det allikevel oppstår, så skal konsekvensene begrenses.

Med tanke på den definisjonen SJT selv har lagt til grunn for uønskede tilsiktede handlinger, så er det etter vår oppfatning urimelig å pålegge jernbanevirksomhetene å sikre at slike hendelser ikke oppstår.

Selv om intensjonen fra SJT sin side sikkert ikke er å pålegge hver enkelt jernbanevirksomhet et ansvar for at terrorhandlinger ikke oppstår på jernbanen, så kan man tolke det nettopp slik av kravet i § 6-4, se egen kommentar.

I tillegg er det tatt inn en ytterligere presisering om at «med sikker drift menes her drift som er sikker når det gjelder tilsiktede uønskede handlinger», samtidig som det i kommentarene til §1-2 annet ledd står at «hensikten er ikke å regulere kriminalitet som vold mot passasjerer og personale»

Det er også noe uklart hva som menes med at «virksomhetenes ansvar er avgrenset til konsekvenser av egen drift», så lenge forskriften retter seg mot hendelser «som forårsakes av en aktør som handler med hensikt, begrenset til terror, sabotasje og trussel om dette, samt hærverk og tyveri med særlig stort skadepotensiale», og at tiltakene skal være dimensjonert i forhold til trusselbildet, jf. § 6-4

Etter vår oppfatning fremstår både formålet og det overordnede ansvarsforholdet noe uklart, og det bør derfor omskrives med tanke på å klargjøre det enkelte jernbanevirksomhets ansvar og medvirkning for å forebygge tilsiktede uønskede handlinger.

§ 2-3 Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap

«Forumet skal bestå av representanter fra virksomhetene som omfattes av forskriften. Representantene har plikt til å delta i samarbeidsforumet»

Dette kan oppfattes slik at det skal velges ut enkelte representanter blant de virksomhetene som omfattes av forskriften, og at disse så har plikt til å delta i forumet.

Men i kommentarene til denne forskriften står det at «virksomhetene som er omfattet av forskriften er pliktig å delta i forumet»

Bestemmelsen bør derfor tydeliggjøre at det er obligatorisk deltagelse for alle virksomhetene som er omfattet av forskriften.

5-2 Kompetansekrav

«Jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir den kompetansen som er nødvendig for å utføre alle oppgaver og funksjoner av betydning for sikringsarbeidet»

I kommentarene til denne bestemmelsen står det at «bestemmelsen omfatter også krav til at virksomheten må fastsette minimumskrav til kompetanse for personell hos leverandør». Dette er greit, men når det videre står beskrevet at «krav til kompetanse innebærer krav til relevant teoretisk og praktisk utdanning, herunder spesialutdanning eller fagutdanning, kursing, arbeidserfaring, gjennomførte beredskapsøvelser, ferdigheter og personlige egenskaper osv» så synes denne bestemmelsen å favne utenfor selve formålet med forskriften.

Slike kompetansekrav til leverandører vil selvfølgelig være relevant når det gjelder leveranser som omfatter f.eks operativ drift og vedlikehold av jernbanesystemene, men siden denne forskriften retter seg mot å forhindre hendelser «som forårsakes av en aktør som handler med hensikt, begrenset til terror, sabotasje og trussel om dette, samt hæververk og tyveri med særlig stort skadepotensiale», så blir slike krav til kompetanse hos eventuelle leverandører lite relevant. Det er også svært begrenset hvorvidt deler av sikringsarbeidet kan settes bort til leverandører, så lenge «virksomhetenes ansvar er avgrenset til konsekvenser av egen drift» jf § 2-1

Krav til kompetanse og opplæringsprogrammer er utførlig nedfelt i andre forskrifter, og det synes derfor unødig å gjenta slike krav i denne forskriften, særlig i det omfang som nevnt i forskriftens kapittel 5.

§ 6-4 Sikringstiltak

«Sikringstiltakene skal hindre eller forsinke uønsket adgang til verdier og være dimensjonert i forhold til trusselbildet».

Ordet «skal» i denne sammenhengen påfører jernbanevirksomhetene et krav som det ikke er mulig å oppfylle, med tanke på hva forskriften retter seg mot. Her bør det nyanseres noe, f.eks «skal medvirke til at uønsket adgang til verdier hindres eller forsinkes»

Når det benyttes begrepet «trusselbildet» så bør dette utdypes noe i forhold til om dette omfatter det nasjonale trusselbildet som defineres av sikkerhetsmyndighetene, eller om det er begrenset til det trusselbildet som virksomheten selv er eksponert for, gjennom egne risikovurderinger.

§ 7-1 Beredskap

«Beredskapen skal minimum omfatte:

- d) et dokumentert beredskapsplanverk, med tydelig rollefordeling, varslingslister og innsatsplaner,
- f) rutiner for nødkommunikasjon».

I pkt.d nevnes det «innsatsplaner», noe man vanligvis forbinder med politiets og brannvesenets / redningstjenestens roller og oppgaver i ulike skarpe situasjoner.

Det fremstår derfor noe uklart hva som ligger i dette begrepet når det gjelder jernbanevirksomhetens rolle ved f.eks alvorlige terror- og sabotasjehendelser.

Det å iverksette tiltak ved datainnbrudd eller grove tyverier er selvfølgelig relevant i denne sammenhengen, men ordet «innsatsplaner» bør erstattes med «tiltaksplaner» for å unngå forveksling med den operative redningstjenestens rolle.

Pkt.f «Rutiner for nødkommunikasjon» bør utdypes i forhold til hva som konkret menes med dette, og i hvilke tilfeller det vil være aktuelt å opprette kommunikasjon som ikke omfattes av de ordinære tele- og kommunikasjonssystemene.