

Høring – forslag til endringer i forskrift om sikring på jernbane
(sikringsforskriften)

1. INNLEDNING

Statens jernbanetilsyn (SJT) sender med dette på høring forslag til endringer i forskrift om sikring på jernbane av 1.7.2015 nr. 848 (sikringsforskriften). Sikringsforskriften har hjemmel i jernbaneloven § 6a og gir utfyllende bestemmelser om sikring mot tilsiktede uønskede handlinger mot skinnegående transport som omfattes av jernbaneloven.

Arbeidet med sikringsforskriften har vært koordinert med arbeid med ny forskrift om nasjonal beredskap. Ny forskrift om nasjonal beredskap har blant annet som formål å gi nærmere regler til jernbaneloven § 6b for å sikre at jernbanevirksomheter har beredskap for ekstraordinære situasjoner, og dermed en effektiv tilgang til jernbaneressurser dersom en større hendelse eller krise inntreffer. Forslaget omfatter beredskap for hendelser i hele krisespekteret fra sivile hendelser, til krig og krigslignende hendelser jf. hjemmelen i § 6b. Høringen bør ses i sammenheng med forslag til forskrift om nasjonal beredskap som Samferdselsdepartementet sender på høring.

Formålet med sikringsforskriften er at jernbanevirksomhetene skal arbeide forebyggende for å unngå, og begrense konsekvensene av, tilsiktede uønskede handlinger. Dette omfatter arbeid for å forhindre og begrense konsekvensene av terror, sabotasje og trussel om dette, og hærverk og tyveri med særlig stort skadepotensiale. Forskriften inneholder derfor bestemmelser som blant annet setter krav til virksomhetene om styringssystem for sikring, beskyttelse av informasjon, taushetsplikt, ledelsens ansvar og oppgaver, kompetanse og opplæring, risikovurderinger, beredskap, måling, oppfølging og forbedring.

Det foreslås følgende materielle hovedendringer i forskriften:

- utvidelse av virkeområdet til også å omfatte trikk og forstadsbane,
- trikk og forstadsbanevirksomhetene deltar i sikringsutvalget,

- deltakelse i utvalget gjøres obligatorisk for alle virksomhetene som er omfattet av forskriften, og
- sikringsutvalget endrer navn til «Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap».

Øvrige endringer i forskriften består av språklige og strukturelle endringer for å gjøre kravene som følger av forskriften tydeligere. Endringene er ikke ment å endre gjeldende rett, men presiserer og tydeliggjør det som er forventet. Det vises blant annet til forslag om ny bestemmelse om informasjons- og kommunikasjonssystemer, språklige endringer i bestemmelsene om virksomhetenes ansvar for sikring, beskyttelse av informasjon og taushetsplikt. Bestemmelsene om beredskap og beredskapsøvelser er også foreslått samlet i ett nytt kapittel om beredskap.

Endringene i forskriften blir beskrevet nærmere nedenfor.

I punkt 7 finner dere oppdaterte kommentarer til forskriften. Kommentarene utdyper hvordan Statens jernbanetilsyn mener at forskriftskravene skal forstås, men er ikke en del av den formelle høringen av forskriften. Vi har likevel valgt å innarbeide kommentarene i høringsnotatet og ønsker oss tilbakemelding fra dere også på kommentarene.

I punkt 8 finner dere utkast til revidert forskrift.

2. HØRINGSFRIST

Høringsfrist er **15. september 2021**. Høring er åpne, og alle kan sende innspill. Vi ber om at adressatene forelegger høringsbrevet for berørte underliggende etater og organer som ikke er oppført på høringslisten.

Eventuelle merknader til forslag til endringer i sikringsforskriften sendes Statens jernbanetilsyn innen fristen.

3. BAKGRUNN

Statens jernbanetilsyn har gjennomført en revisjon av sikringsforskriften. Dette er en gjennomgang av forskriften som er gjort i tillegg til en evaluering. Sentrale deler av evalueringen har bestått i vurdering av virkeområdet, grensesnitt mot annet tilgrensende lov- og forskriftsverk, bruk av standarder og terminologi.

Tilsynet har fått innspill til evalueringsarbeidet fra Sikringsutvalget for jernbane og tunnelbane (SUS). Det er i evalueringsarbeidet også gjennomført dialogmøter med Bybanen AS, Sporveien Trikken AS, Boreal Bane AS og Keolis Norge AS. I korte trekk konkluderte tilsynet med at sikringsforskriftens virkeområde bør utvides også til trikk og forstadsbane. Deltakelse i SUS bør også gjøres obligatorisk for alle virksomhetene som omfattes av forskriften.

Det ble også konkludert med at det er et behov for å gjøre forskriftskravene tydeligere og presisere gjeldende rett på enkelte områder. Dette omfatter blant annet sikring av informasjons- og kommunikasjonssystemer, beskyttelse av informasjon, taushetsplikt, og virksomhetenes ansvar for sikring. Det er lagt vekt på klarspråk i revisjonen av forskriften, og det er utarbeidet nye og oppdaterte kommentarer til bestemmelsene.

Endringene i forskriften er samordnet så langt det passer med forslag om forskrift om nasjonal beredskap, et arbeid som har pågått parallelt i tilsynet. Det foreslås derfor også at SUS endrer navn til «Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap».

4. FORSLAG OM ENDRINGER

4.1.Forskriftens virkeområde

Den største endringen som foreslås er å utvide virkeområdet slik at trikk og forstadsbane omfattes av sikringsforskriften. Forskriften vil da gjelde for jernbanevirksomheter på jernbanenettet og for jernbanevirksomheter som driver tunnelbane, trikk og forstadsbane, jf. sikringsforskriften § 1-2 første ledd.

Terror, sabotasje og trussel om dette, og hæververk og tyveri med særlig stort skadepotensiale er forhold som kan medføre et betydelig omfang og som truer sikkerheten. Tilsynet mener at det ikke er grunn til å behandle trikk og forstadsbane annerledes enn andre sporbundne transportmidler som tog og T-bane. Etter vår vurdering vil virkeområdet i større grad gjenspeile hvilke aktører det er formålstjenlig og forholdsmessig å pålegge plikter knyttet til arbeid med forebygging og begrensning av tilsiktede uønskede handlinger.

Omfanget av arbeidet med å forebygge og begrense konsekvensene av tilsiktede uønskede handlinger skal være basert på sikringsforskriftens funksjonelle regelverk, være risikobasert og tilpasset virksomhetens art og omfang. Tilsynet legger også til grunn at flere aktører allerede arbeider aktivt med sikring uten at de har vært underlagt sikringsforskriften.

I § 1-2 første ledd er det også foreslått en språklig endring ved at begrepet «nasjonalt jernbanenett» endres til «jernbanenettet». Begrepet er endret for å samsvare med begrepet i jernbaneforskriften.

§ 1-2 andre ledd er delt i to setninger av språklige grunner.

4.2.Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap

Etter forslaget vil dagens Sikringsutvalg for jernbane og tunnelbane (SUS), endre navn til Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap, jf. sikringsforskriften § 2-3.

Bestemmelsen og kravet er koordinert med arbeidet med forslag til ny forskrift om nasjonal beredskap. I forslag til forskrift om nasjonal beredskap § 5, foreslås at Bane NOR SF skal lede og koordinere «Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap», som også skal sørge for samordning av nasjonal beredskap, beredskapsplanlegging, og gjennomføring og evaluering av øvelser. Samarbeidsforumet vil derfor være et felles forum for sikring etter sikringsforskriften, og for nasjonal beredskap etter forskrift om nasjonal beredskap. Forumet skal ivareta samordning av problemstillinger knyttet til sikring og nasjonal beredskap. Det er i all hovedsak de samme aktørene som deltar i begge, og det er vurdert som både effektivt og gi synergier å samle aktørene i ett forum.

Det foreslås krav om obligatorisk deltakelse i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap for samtlige virksomheter som omfattes av forskriften. Obligatorisk deltakelse gjenspeiler viktigheten av samarbeid mellom jernbanevirksomhetene for samordning og

evaluering av sikringstiltak i sektoren, koordinering av beredskapsplanlegging, og gjennomføring og evaluering av øvelser. Det forventes aktivt bidrag fra alle virksomhetene for å sikre nødvendig informasjonsdeling og samordning.

4.3. Informasjons- og kommunikasjonssystemer

Det foreslås en ny bestemmelse om at jernbanevirksomhetene skal identifisere informasjonssystemer og kommunikasjonssystemer som kan utnyttes til tilsiktede uønskede handlinger og gjennomføre egnede tiltak for å sikre systemene, jf. forslag til ny § 3-4.

Bestemmelsen er en klargjøring av allerede gjeldende rett, og omfatter både systemer som behandler informasjon i administrative IT-systemer og operative OT-systemer.

5. ØVRIGE ENDRINGER

Følgende bestemmelser foreslås endret eller fjernet:

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

I § 1-1 første ledd foreslås språklige endringer for å tydeliggjøre bestemmelsen. Begrepet «proaktivt» er erstattet med «føre-var» og «unngå» er erstattet med «forebygge og håndtere».

I § 1-1 andre ledd er det tatt inn en ny bestemmelse som presiserer forskriftens formål om trygg drift gjennom samarbeid mellom jernbanevirksomhetene og samordning av tiltak der det er hensiktsmessig.

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.

Kapittel 2. Overordnede krav om styring av sikring

I § 2-1 er det presisert at jernbanevirksomheten har ansvaret for sikker drift for brukere, kunder, arbeidstakere og tredjeparter for sin del av jernbanesystemet.

Kapittel 3. System for styring av sikring

I § 3-1 foreslås språklige og strukturelle endringer i bestemmelsen. Bestemmelsen som i § 3-1 tredje ledd andre punktum som omfatter at styringssystemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra den øverste ledelsens side foreslås fjernet da den anses som overflødig. Bestemmelsen i § 3-5 om prosedyrer foreslås tatt inn i bestemmelsen i omskrevet form. Begrepet «prosedyrer» er fjernet da det anses som overflødig og omfattes av begrepet «bestemmelser». Deler av § 3-2 om dokumentasjon foreslås også tatt inn i bestemmelsen i § 3-1 i omskrevet form.

I § 3-2 er bestemmelser som inneholder krav om dokumentasjon til styringssystemet inntatt i § 3-1 om krav til styringssystemet.

I § 3-3 foreslås overskriften endret fra «Informasjon» til «Beskyttelse av informasjon». Det foreslås språklige endringer for å tydeliggjøre kravene til identifisering av informasjon som kan utnyttes til tilsiktede uønskede handlinger. Det samme gjelder kravet om å sikre at slik informasjon ikke blir kjent for uvedkommende (konfidensialitet), ikke uautorisert endres eller går tapt (integritet). Videre at informasjonen er tilgjengelig for den som trenger den i tjenesten (tilgjengelighet).

Bestemmelsen om taushetsplikt i § 3-4 foreslås som ny § 3-5. Der foreslås endringer i bestemmelsen ved at alle som får eller har hatt tilgang til informasjon, som skal beskyttes etter § 3-3, har taushetsplikt. Taushetsplikten er fremdeles knyttet til informasjon som skal beskyttes. Bestemmelsen er forenklet og gjort tydeligere. Informasjon som skal beskyttes etter § 3-3 kan likevel gis til andre når det er nødvendig for driften eller for samarbeid og samordning av tiltak for å sikre trygg drift.

Kapittel 4 Ledelsens ansvar

Kapittel 4 foreslås endret fra «Ledelsens ansvar» til «Ledelsens oppgaver».

I § 4-1 foreslås språklige endringer. Overskriften er endret fra «Ledelsens ansvar» til «Styringsystemet for sikring» Ordet «vedtatt» er fjernet da det anses overflødig.

I § 4-2 foreslås språklige endringer. Overskriften er blant annet endret fra «Klare ansvarsforhold» til «Ansvar og myndighet».

Bestemmelsen i § 4-3 om beredskap er av strukturelle grunner foreslått flyttet til nytt kapittel 7.

Bestemmelsen i § 4-4 om ledelsens gjennomgåelse foreslås som ny § 4-3. Der det foretatt språklige og strukturelle endringer blant annet ved at siste ledd er flyttet til andre ledd.

Kapittel 5 Ressursstyring

Kapittel 5 foreslås endret fra «Ressursstyring» til «Kompetanse og opplæring».

Bestemmelsen i § 5-1 om kompetansekrav er foreslått som ny § 5-2 av strukturelle grunner. Det er foreslått språklige endringer. Bestemmelsen om at jernbanevirksomheten skal sørge for kompetansekrav for oppgaver som utføres av leverandører anses overflødig. Dette følger av bestemmelsen ved at jernbanevirksomheten skal ha kompetansekrav som angir den kompetansen som er nødvendig for å utføre alle oppgaver og funksjoner av betydning for sikringsarbeidet.

Bestemmelsen i § 5-2 om kompetanse foreslås som ny § 5-1 av strukturelle grunner. Det foreslås språklige endringer i bestemmelsen. Ordet «tilgjengelig» foreslås fjernet da det anses overflødig. Jernbanevirksomheten skal ha nødvendig kompetanse for å drive innenfor den risiko jernbanevirksomheten aksepterer. Bestemmelsen i § 5-2 tredje ledd er fjernet da den anses som overflødig.

I § 5-3 om opplæring foreslås språklige endringer.

Kapittel 6 Risikovurderinger

Kapittel 6 foreslås endret fra «Risikovurderinger» til «Risikostyring».

I § 6-1 foreslås en ny bestemmelse med overskriften «Aksept av risiko». Bestemmelsen tydeliggjør kravene i dagens bestemmelse om at jernbanevirksomheten skal ta stilling til hvilket risikonivå som aksepteres, og sikre at virksomheten skal drives innenfor dette nivået.

Bestemmelsen i § 6-1 om risikovurderinger foreslås som ny § 6-2 med språklige endringer. Bestemmelsen om at risikovurderingene skal planlegges og gjennomføres på en systematisk og koordinert måte foreslås fjernet da den anses som overflødig. Bestemmelsen om at fareidentifiseringen som inngår i risikovurderingen skal være på et tilstrekkelig detaljert nivå foreslås fjernet av samme grunn.

Bestemmelsen i § 6-2 om oppfølging og oppdatering av risikovurderinger foreslås som ny § 6-3. Det foreslås språklige og strukturelle endringer i bestemmelsen. Bestemmelsen om at jernbanevirksomhetene skal ha oversikt over utførte risikovurderinger, samt deres gyldighetsstatus, forutsetninger og avgrensninger og at det skal sikres samsvar mellom vurderinger som utfyller eller bygger på hverandre, anses som overflødig.

Bestemmelsene om sikringstiltak i § 6-2 foreslås som ny § 6-4. Bestemmelsen foreslås med overskriften «Sikringstiltak» og inneholder språklige tilpasninger.

Kapittel 7 Måling oppfølging og forbedring

Kapittel 7 foreslås endret av strukturelle grunner fra «Måling oppfølging og forbedring» til «Beredskap».

Bestemmelsen i § 7-1 om revisjoner foreslås som ny § 8-1 i nytt kapittel 8 av strukturelle grunner.

Bestemmelsen i § 4-3 om beredskap foreslås som ny § 7-1. Bestemmelsen om at den øverste ledelsen har ansvaret for at jernbanevirksomheten har beredskap for nødssituasjoner anses overflødig og foreslås fjernet. Virksomheten vil alltid ha ansvaret for å ha beredskap for nødssituasjoner. Bestemmelsen om at jernbanevirksomheten skal sikre at nødvendige tiltak blir satt i verk raskest mulig slik at faresituasjoner ikke utvikler seg til ulykkessituasjoner og personer kan evakueres effektivt og trygt foreslås også fjernet da bestemmelsen vurderes å ha en unødvendig detaljeringsgrad.

Begrepet «trusselvurderinger» i § 4-3 første ledd andre punktum er endret til «risikovurderinger» da dette anses mer dekkende. Bestemmelsen i § 4-3 siste ledd er inntatt i forslaget bokstav f. Det foreslås språklige endringer. Bestemmelsen er så langt som mulig samordnet med forslag til forskrift om nasjonal beredskap.

Bestemmelsen i § 7-2 om oppfølging av uønskede hendelser foreslås som ny § 8-2 i nytt kapittel 8 av strukturelle grunner.

Bestemmelsen i § 7-3 om beredskapsøvelser foreslås som ny § 7-2. Det er foreslått språklige endringer blant annet presiseres at jernbanevirksomheten gjennomfører beredskapsøvelser og

deltar i beredskapsøvelser. Bestemmelsen er så lang som mulig samordnet med forslag til forskrift om nasjonal beredskap.

Bestemmelsen i § 7-4 om oppfølging av avvik foreslås som ny § 8-3 i nytt kapittel 8 av strukturelle grunner.

Kapittel 8 Avsluttende bestemmelser

Kapittel 8 foreslås endret av strukturelle grunner fra «Avsluttende bestemmelser» til «Revisjoner og oppfølging».

Som nevnt ovenfor under kapittel 7 foreslås bestemmelsen i § 7-1 om revisjoner som ny § 8-1. Det foreslås noen språklige endringer i bestemmelsen.

Videre foreslås bestemmelsen i § 7-2 om oppfølging av uønskede hendelser som ny § 8-2. Det foreslås språklige endringer i bestemmelsen.

Bestemmelsen i 7-4 om oppfølging av avvik foreslås som ny § 8-3. Det foreslås språklige endringer i bestemmelsen.

Nytt kapittel 9 Tilsyn, unntak og ikrafttredelse

Bestemmelsene i kapittel 8 inntas i nytt kapittel 9 om tilsyn, unntak og ikrafttredelse.

Det foreslås en ny bestemmelse i § 9-1 som tydeliggjør at det er Statens jernbanetilsyn som fører tilsyn etter forskriften. Det presiseres også i bestemmelsen at det er Statens jernbanetilsyn som fatter vedtak om pålegg etter jernbaneloven § 11, og jernbaneloven § 13 om tvangsmulkt.

Bestemmelsen i § 8-1 om unntak fra forskriften foreslås som ny § 9-2. Det er foreslått språklige endringer i bestemmelsen.

Bestemmelsen i § 8-2 om ikrafttredelse foreslås som ny § 9-3.

6. ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER

6.1. Økonomiske konsekvenser

Utvidelsen av virkeområdet i forskriften etablerer nye krav til jernbanevirksomhetene som driver trikk og forstadsbane. Kravene som forskriften oppstiller vil ha administrative og økonomiske konsekvenser for disse aktørene.

a) For virksomhetene

Forskriften stiller krav om at virksomhetene arbeider systematisk for å forebygge og begrense konsekvensene av tilsiktede uønskede handlinger blant annet gjennom å utarbeide et styringssystem for sikring, gjennom kompetanse og opplæring, risikovurderinger, sikringstiltak, beredskap, og måling, oppfølging og forbedring.

Omfanget av arbeidet vil være basert på sikringsforskriftens funksjonelle regelverk og arbeidet vil være risikobasert og tilpasset virksomhetens art og omfang. Flere av aktørene som foreslås omfattet av forskriften arbeider i dag aktivt med sikring og er kommet langt i sikringsarbeid. Dersom trikk og forstadsbanene blir omfattet av forskriften må det likevel påregnes opplæring og kompetanseheving på sikringsområdet for etablering og etterlevelse av forskriften for disse virksomhetene.

Virksomhetene skal både gjennomføre egne beredskapsøvelser og delta i andre relevante øvelser. Virksomhetene skal også møte i Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap. Noe reisevirksomhet må påregnes. Det antas at deltakelse i møter kan, og til en viss grad bør, skje digitalt også for å teste beredskap og samhandling uten å møtes fysisk. Deltakelse i øvelser og samarbeid med andre aktører antas også å gi en gevinst for aktørene. Samarbeid og beredskapsplanlegging vil føre til økt kompetanse og trygghet på egen og andres roller, ansvar og myndighetsfordeling i normalsituasjon og ved hendelser.

Obligatorisk deltakelse i Samarbeidsforumet for sikring og nasjonal beredskap vil også medføre noen økonomiske konsekvenser for de virksomhetene som ikke allerede er pliktige deltakere i utvalget.

De øvrige forslagene til endringer vurderes å ha liten økonomisk betydning for jernbanevirksomhetene da de presiserer og tydeliggjør allerede gjeldende rett.

b) For det offentlige

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med jernbanevirksomhetene som er omfattet av forskriften. Når det foreslås at trikk og forstadsbanene skal omfattes av forskriften er dette en utvidelse av tilsynsansvaret og vil medføre en økning i arbeidsoppgaver for Statens jernbanetilsyn i form av flere tilsynsobjekter på sikringsområdet. Dette vil medføre ytterligere ressursbruk på sikringsområdet.

De øvrige forslagene til endringer vurderes ikke å ha økonomiske konsekvenser for det offentlige.

6.2. Administrative konsekvenser

a) For virksomhetene

For å oppfylle kravene i sikringsforskriften for jernbanevirksomhetene som driver trikk og forstadsbane vil det måtte utarbeides styringssystem som dekker sikring med tilhørende relevante bestemmelser om blant annet beskyttelse av informasjon, identifisering av informasjons- og kommunikasjonssystemer, etablering av bestemmelser om taushetsplikt, risikovurderinger, opplæring og kompetansebygging, leverandørstyring, og oppfølging og oppdatering av beredskapsplaner. Videre må virksomhetene planlegge og gjennomføre egne beredskapsøvelser og delta i andre relevante beredskapsøvelser. Det må også settes av ressurser til å delta i Samarbeidsforumet for sikring og nasjonal beredskap.

Jernbanevirksomhetene som foreslås underlagt forskriften har i dag et ansvar for sikkerheten, med krav om blant annet sikkerhetsstyring, sikkerhetsstyringssystem, risikovurderinger beredskap, beredskapsøvelser, oppfølging og oppdateringer.

Flere av jernbanevirksomhetene som underlegges forskriften deltar allerede i dagens SUS, men som foreslått gjøres deltakelsen i forumet obligatorisk. Forslaget innebærer en utvidelse av ansvaret Bane NOR SF har i dagens SUS ved at forumet utvides, og koordineringsansvaret vil omfatte flere aktører.

b) For det offentlige

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn med jernbanevirksomhetene som er omfattet av forskriften i dag. En utvidelse av sikringsforskriften medfører flere virksomheter som omfattes av tilsynsansvaret. Tilsynsansvaret vil også medføre veiledningsoppgave overfor aktørene. De øvrige forslagene til endringer vurderes ikke å ha administrative konsekvenser for det offentlige.

7. KOMMENTARER TIL BESTEMMELSENE I FORSLAGET

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

Til § 1-1 Formål

Første ledd:

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. Dette gjøres ved at virksomhetene arbeider systematisk med å forebygge og håndtere tilsiktede uønskede handlinger og begrense konsekvensene av dem. 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.

Sikringsbestemmelsene har i utgangspunktet ikke som mål å sikre opprettholdelse av drift. Målet er å sikre trygg drift gjennom forebyggende arbeid, herunder tiltak og planlagt beredskapshåndtering.

Andre ledd:

Denne delen av formålsbestemmelsen er ny og fremhever at en viktig del av arbeidet med sikring er samarbeid og samhandling på tvers av jernbanevirksomhetene. Samarbeid og samhandling er med på å etablere en felles forståelse for bransjens risiko og bidrar til informasjons- og erfaringsdeling. Bestemmelsen er en tydeliggjøring av dette aspektet i virksomhetenes arbeid med sikring, men innebærer ingen endringer i gjeldende rett.

Til § 1-2 Virkeområde

Første ledd:

Det foreslås en endring i virkeområdet ved at trikk og forstadsbane omfattes av forskriften. Jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet og jernbanevirksomheter som driver tunnelbane har vært omfattet siden forskriften trådte i kraft. Jernbanevirksomhet er et samlebegrep for jernbaneforetak, herunder tunnelbane, trikk, forstadsbane, og infrastrukturforvaltere.

Andre ledd:

Forskriften omfatter arbeid rettet mot terror, sabotasje og trussel om dette, og arbeid rettet mot hærværk og tyveri med særlig stort skadepotensiale. Dette er forhold som kan medføre betydelig skadeomfang og som truer sikkerheten for jernbanetrafikken. Utsiktet skade som følge av tyveri og hærværk vil også kunne medføre stor risiko for trafikken.

Hensikten er ikke å regulere kriminalitet som vold mot passasjerer og personale. Tiltak for å beskytte passasjerene mot annen kriminalitet må skje innenfor rammene av andre lover og forskrifter.

Kapittel 2. Overordnede krav om styring av sikring**Til § 2-1 Overordnet ansvar for sikring**

Bestemmelsen presiserer jernbanevirksomhetenes ansvar for sikker drift for brukere, kunder arbeidstakere og tredjeparter for sin del av jernbanesystemet. Med sikker drift menes her drift som er sikker når det gjelder tilsiktede uønskede handlinger, jf. §§ 1-1 og 1-2. Ansvarsområdet er presisert i bestemmelsen, men det innebærer ingen endringer i gjeldende rett.

Virksomhetenes ansvar er avgrenset til konsekvenser av egen drift. Dette omfatter ansvaret for forebygging og begrensnig av tilsiktede uønskede handlinger overfor brukere, kunder, arbeidstakere og tredjeparter for den enkelte jernbanevirksomhet. I dette arbeidet er det en forventning om at virksomheten er bevisst på og kartlegger egne avhengigheter og påvirkning på omgivelsene innenfor et rimelig nivå som f.eks. gjennom tilstrekkelig deling av informasjon og bidrag i samarbeid.

Sikringsforskriften regulerer ikke virksomhetens ansvar for nasjonale sikkerhetsinteresser eller andres krisesituasjoner. Dette må skje innenfor rammen av andre lover eller forskrifter som f.eks. sikkerhetsloven eller jernbaneloven § 6b og en eventuell ny forskrift om nasjonal beredskap.

Til § 2-2. Krav om styring av sikring**Første ledd:**

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at tilfredsstillende sikkerhet oppnås gjennom systematisk styring av alle forhold i organisasjonen som kan ha betydning for sikring. Styring av sikring omfatter systematiske aktiviteter for å oppnå og opprettholde et sikringsnivå i overensstemmelse med de krav jernbanevirksomheten har etablert.

Risikobasert styring av sikring innebærer at virksomheten er føre-var i sikringsarbeidet og forutsetter at det iverksettes tiltak før en uønsket hendelse inntreffer.

Styringen av sikring omfatter eksempelvis:

- ledelse
- organisering
- roller og ansvar
- kompetansestyring og opplæring
- interne rutiner og prosedyrer

- risikovurderinger
- oppfølging av myndighetskrav
- anskaffelser av sikringsmessig betydning
- interne revisjoner
- avviksbehandling
- oppfølging av uønskede hendelser
- revisjoner

Andre ledd:

Bestemmelsen innebærer at styringen av sikring er en del av driften av jernbanevirksomheten og kan være integrert i jernbanevirksomhetens styring for øvrig. At en oppgave settes ut til leverandører, fritar ikke jernbanevirksomheten for ansvaret knyttet til styringen av oppgaven.

Til § 2-3. Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap

Første ledd:

Samarbeidsforumet organiseres og ledes av Bane NOR SF, men for å oppnå ønsket utbytte av møtene så forventes aktivt bidrag fra alle deltakerne.

Andre ledd:

Forumet vil være en sentral arena for sikringsarbeidet for å ivareta nødvendig samordning, informasjonsdeling, evaluering av sikringstiltak i sektoren, beredskapsplanlegging og gjennomføring og evaluering av øvelser.

Tredje ledd:

Virksomhetene som er omfattet av forskriften er pliktig å delta i forumet.

Kapittel 3. System for styring av sikring

Til § 3-1. Krav til styringssystem for sikring

Første ledd:

Styringssystemet omfatter alle forhold som er en del av styringen av sikring. Kravet om at jernbanevirksomhetene må ha system for styring av sikring er ikke avgrenset til beskrivelser og dokumentasjon, men omfatter også etterlevelse og praktisering av bestemmelser og prosedyrer i systemet.

Andre ledd:

Styringssystemet må tilpasses de aktivitetene som den enkelte jernbanevirksomheten faktisk utfører. Systemet må tilpasses virksomhetens størrelse, kompetanse og kompleksitet. Styringssystemet bidrar til å skape systematikk og kontroll for å nå mål i arbeidet med forebygging og begrenning av tilsiktede uønskede handlinger. Systemet må derfor til enhver tid være oppdatert og må arbeides med kontinuerlig forbedres. Dette innebærer f.eks. at eventuelle nye risikoer som oppdages innarbeides i styringssystemet.

Tredje ledd:

Bestemmelsen inneholder et krav om at styringssystemet må ta hensyn til alle relevante risikoer som er knyttet til tilsiktede uønskede handlinger som er forbundet med virksomheten. Dette innebærer f.eks. at jernbanevirksomhetene må ha et styringssystem for sikring som omfatter

systematikk og kontroll med relevante informasjons- og kommunikasjonssystemer i tillegg til andre relevante risikoer.

Det er videre et krav i bestemmelsen at styringssystemet inneholder de bestemmelser som er nødvendige for å kunne forebygge og håndtere risikoer som følge av tilsiktede uønskede handlinger. Begrepet «bestemmelser» omfatter også prosedyrer m.m. Det vil si både de utfyllende krav jernbanevirksomheten anser som nødvendig å utarbeide for å oppfylle kravene i jernbanelovgivningen og fremgangsmåter for hvordan arbeidet faktisk må utføres. Relevante prosedyrer for å fange opp endringer i trusselbildet er et eksempel. Bestemmelsen vil f.eks. også omfatte bestemmelser om systemer, rutiner og tiltak som iverksettes avhengig av beredskapsnivå.

Fjerde ledd:

Bestemmelsen stiller krav til at ledelsen og relevant personale er involvert i å utvikle styringssystemet. Dette er med på å forankre systematikken og kontrollen i sikringsarbeidet på alle nivåer i virksomheten, og vil også være viktig for etterlevelsen og praktiseringen av bestemmelser. Bestemmelsen om at styringssystemet skal vise hvordan kontrollen er sikret fra den øverste ledelsens side er foreslått fjernet. Dette innebærer ingen endringer av gjeldende rett. Det vises også til at det følger et dokumentasjonskrav til styringssystemet i bestemmelsens andre ledd.

Femte ledd:

Jernbanevirksomheten må sikre at leverandørene følger de samme styrings- og sikringskrav som jernbanelovgivningen stiller til jernbanevirksomheten. Dette innebærer blant annet at jernbanevirksomheten må sikre at leverandøren arbeider i henhold til et styringssystem som sikrer tilfredsstillende ivaretagelse av sikring. Dette oppnås enten ved at leverandøren arbeider etter beskrivelsene i jernbanevirksomhetens styringssystem eller ved at jernbanevirksomheten har vurdert at leverandørens eget styringssystem er tilstrekkelig.

Jernbanevirksomheten må sikre seg retten til å følge opp at styrings- og sikringskravene blir fulgt i leverandørens arbeid, f.eks. gjennom kontrakter. Det forventes at jernbanevirksomheten sikrer seg retten til å iverksette hensiktsmessige reaksjoner dersom leverandøren ikke overholder de krav som er satt. Det vises her til bestemmelsen i § 8-1 andre ledd om at jernbanevirksomheten systematisk må gjennomføre revisjoner av leverandører for å kontrollere om de overholder krav i eller i medhold av avtaler. Videre vises i denne sammenheng særlig til bestemmelsene om beskyttelse av informasjon og taushetsplikt i § 3-3 og § 3-5, se også kommentarene til bestemmelsene nedenfor.

Sjette ledd:

Infrastrukturforvalterens sikringsarbeid må ta hensyn til virkningene av annen virksomhet, slik at den samlede jernbanevirksomhet drives med tilfredsstillende nivå på sikringsarbeidet. At infrastrukturforvalters styringssystem for sikring må omfatte bestemmelser som gjør det mulig for alle jernbanevirksomheter å drive i samsvar med krav i jernbanelovgivningen, innebærer blant annet at jernbanevirksomhetene må få den faktainformasjon som er nødvendig for å kunne oppfylle kravene i jernbanelovgivningen. Infrastrukturforvalters styringssystem må sikre at faktainformasjonen gjøres tilgjengelig på en hensiktsmessig måte for operatørene. Som eksempel nevnes at infrastrukturforvalter vil være forpliktet til å gi jernbanevirksomhetene faktainformasjon om mistenkelig adferd på enkelte områder eller relevante trusler.

Til § 3-2. Dokumentasjon

I tillegg til kravene til dokumentasjon av styringssystemet i § 3-1 må virksomhetene ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i styringssystemet med status for gyldighet av bestemmelsene. Dette omfatter som nevnt i kommentaren til § 3-1 tredje ledd også prosedyrer. Jernbanevirksomheten må også ha bestemmelser om styring og kontroll av dokumentene som inngår i styringssystemet.

Til § 3-3. Beskyttelse av informasjon

Bestemmelsen setter krav om at virksomhetene må identifisere alle typer informasjon som kan la seg utnytte til tilsiktede uønskede handlinger. Dette vil omfatte informasjon som er kritisk i forbindelse med sikring mot tilsiktede uønskede handlinger. Det siktes til informasjon som beskriver sårbarheter som lar seg utnytte til tilsiktede uønskede hendelser.

Virksomhetene må sikre at alle typer informasjonen som kan la seg utnytte til tilsiktede uønskede handlinger, ikke blir kjent for uvedkommende (konfidensialitet), ikke blir endret utilsiktet, av uvedkommende, eller går tapt (integritet). Samtidig må informasjonen gjøres tilgjengelig for de som trenger informasjonen for å utføre sitt arbeid (tilgjengelighet). Dette vil f.eks. omfatte systemer og rutiner for tilgangskontroll, merking, oppbevaring og bruk.

Informasjon som håndteres av leverandører må sikres på samme måte. Det vises også til kommentarene til § 3-1 femte ledd og § 3-5.

Til § 3-4 Informasjons- og kommunikasjonssystemer

Bestemmelsen er en tydeliggjøring av at informasjonssystemer og kommunikasjonssystemer som kan utnyttes til tilsiktede uønskede handlinger må identifiseres. Bestemmelsen omfatter både systemer som behandler informasjon (IT-systemer) og tekniske systemer (OT-systemer). Med OT-systemer menes i denne forbindelse operative systemer knyttet til f.eks. signal, kommunikasjon og trafikkstyring. Det må iverksettes egnede menneskelige, organisatoriske og tekniske tiltak for å sikre systemene mot tilsiktede uønskede handlinger.

Til § 3-5 Taushetsplikt

Første ledd:

Alle som får tilgang til informasjon som må beskyttes etter § 3-3 eller som har hatt tilgang til slik informasjon har taushetsplikt om informasjonen. Også enhver leverandør av varer og tjenester som har oppdrag for jernbanevirksomheten, har taushetsplikt etter første ledd.

Som nevnt ovenfor omfatter § 3-3 informasjon som kan la seg utnytte til tilsiktede uønskede handlinger. Dette vil omfatte informasjon som er kritisk i forbindelse med sikring mot tilsiktede uønskede handlinger. Det siktes til informasjon som beskriver sårbarheter som lar seg utnytte til slike handlinger som beskrevet i kommentarene til § 3-3. Det er avgjørende for oppfyllelse av forskriftens formål å sikre at slik informasjon ikke blir gjort tilgjengelig for uvedkommende.

Taushetsplikten gjelder informasjon uavhengig av i hvilken form den befinner seg i. Dette innebærer at den f.eks. gjelder både muntlig, skriftlig og elektronisk informasjon. Den gjelder

også kompromitterende informasjon som svakheter og sammenstillinger av informasjon fra en eller flere jernbanevirksomheter og/ eller etater som faller inn under § 3-3, som det vil være nødvendig å beskytte.

Taushetsplikten innebærer både en passiv plikt til å tie og en aktiv plikt til å hindre at uvedkommende får tilgang til taushetsbelagt informasjon. Det er i utgangspunktet forbudt å gi informasjon som er underlagt taushetsplikt til uvedkommende.

Andre ledd:

Bestemmelsen inneholder unntak fra taushetspliktsreglene i første ledd der det er nødvendig for driften eller for samarbeid og samordning av tiltak for å sikre trygg drift.

Dette innebærer at jernbanevirksomheten har mulighet til å dele taushetsbelagt informasjon med leverandører der det er nødvendig for driften. Jernbanevirksomheten må gjøre leverandøren kjent med taushetsplikten, for eksempel gjennom kontrakt og kan samtidig be om taushetserklæring.

Jernbanevirksomheten må også sikre at leverandøren oppfyller kravet i § 3-3 på en tilfredsstillende måte. Det kan gjennomføres ved at leverandøren forplikter seg til å følge jernbanevirksomhetens egne rutiner m.v. eller ved at jernbanevirksomheten forsikrer seg om at leverandøren har tilstrekkelige rutiner m.v., se § 2-2 andre ledd og § 3-1 femte ledd med kommentarer.

Sikringsforskriften inneholder også bestemmelser som nødvendiggjør dialog og samarbeid for eksempel mellom jernbanevirksomheter og mellom jernbanevirksomheter og tredjeparter. Det forutsettes f.eks. i bestemmelsen om Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap § 2-3 andre ledd at det kan være aktuelt for medlemmene å gi eller motta informasjon som er taushetsbelagt for å kunne sørge for samordning og evaluering av sikringstiltak i sektoren, koordinering av beredskapsplanlegging, og gjennomføring og evaluering av øvelser. Det kan også være nødvendig å gi taushetsbelagt informasjon til politiet for å kunne utføre sikringsutvalgets oppgaver.

Videre kan det bli aktuelt for jernbanevirksomheten å dele informasjon med Nasjonal sikkerhetsmyndighet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Norges vassdrags- og energidirektorat, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet og Etterretningstjenesten eller andre myndigheter.

For tilsynet kan det bli nødvendig å avgi taushetsbelagt informasjon til de samme myndighetene i forbindelse med oppfølging av jernbanevirksomhetens oppfyllelse av sikringsforskriften, se også jernbaneloven § 11 siste ledd.

Det er viktig at taushetsplikten ikke uthules ved anvendelsen av unntaksbestemmelsen i andre ledd. Det må foretas en konkret vurdering av nødvendigheten i det enkelte tilfelle. Avgivelse av taushetsbelagt informasjon må uansett ikke skje i større utstrekning enn det som er strengt nødvendig.

Kapittel 4. Ledelsens oppgaver

Til § 4-1. Styringsystemet for sikring

Den øverste ledelsen må ta eierskap også for styringsystemet for sikring uavhengig av hvem som faktisk utarbeider det. Det er til enhver tid den øverste ledelsens ansvar å sørge for at systemet er hensiktsmessig og oppdatert.

Til § 4-2. Ansvar og myndighet

Bestemmelsen innebærer at jernbanevirksomhetens øverste ledelse må fastlegge og gjøre ansvar og myndighetsforhold kjent på overordnet nivå, eksempelvis gjennom organisasjonskart. Videre må ledelsen fastlegge og gjøre ansvar og myndighetsforhold knyttet til den enkelte oppgave kjent, f.eks. gjennom stillings- eller funksjonsbeskrivelser, beskrivelser av roller i prosesser og prosjekter eller gjennom arbeidskontrakter og ansvarskart. Alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikring må kjenne omfanget av eget ansvar og myndighet. Kravet innebærer at f.eks. også stedfortrederfunksjoner må defineres slik at det går klart frem hvilken myndighet stedfortreder har. Det må også sikres at ansvar og myndighet forankres hos den enkelte leverandør, f.eks. gjennom kontrakt.

Den øverste ledelse må sikre at alt personell som utfører oppgaver som kan ha betydning for sikring har tilgjengelig entydige og klare beskrivelser av hvordan pålagte oppgaver gjennomføres og hvem som har ansvar for utførelsen.

Tydelige ansvars- og myndighetsforhold må være definert også for beredskapssituasjoner. Nærhets- og likhetsprinsippet bør vektlegges.

Til § 4-3. Ledelsens gjennomgang

Dersom det er hensiktsmessig kan ledelsens gjennomgang gjennomføres på forskjellige organisasjonsnivåer for ulike virksomhetsområder el. Resultatene fra ledelsens gjennomgang på lavere nivå i organisasjonen må i så fall inngå som en del av underlaget for ledelsens gjennomgang på overordnet nivå.

Det er viktig at ledelsens gjennomgang inneholder en samlet gjennomgang av styringsystemet for sikring for å skaffe seg et helhetsblikk.

Det forventes at resultatene fra ledelsens gjennomgang dokumenteres og inngår i grunnlaget for arbeidet med kontinuerlig forbedring av styringsystemet for sikring, jf. § 4-1.

Kapittel 5. Kompetanse og opplæring

Til § 5-1. Kompetanse

Første ledd:

For å sikre at nødvendig kompetanse er tilgjengelig må jernbanevirksomheten kartlegge behov for, og beskrive krav til kompetanse knyttet til gjennomføring av hver arbeidsoppgave som kan ha betydning for sikringsarbeidet. Jernbanevirksomheten må ha tilgang til den kompetanse som

er nødvendig for å drive innenfor den risiko virksomheten aksepterer, enten internt eller gjennom en leverandør.

Andre ledd:

Dersom oppgaver av betydning for sikringsarbeidet blir satt ut til leverandør fordi kompetansen ikke finnes internt i jernbanevirksomheten, må jernbanevirksomheten likevel ha tilstrekkelig kompetanse internt til å kunne stille krav til den innleide kompetansen. Jernbanevirksomheten må også ha tilstrekkelig kompetanse til å kunne kontrollere at leveranser er i samsvar med kravene som er satt.

Til § 5-2. Kompetansekrav

Hensikten med bestemmelsen er at jernbanevirksomheten må etablere kompetansekrav som kan brukes i praktisk kompetansestyring. Det innebærer at kravene må være på et tilstrekkelig detaljert nivå til å kunne benyttes

- ved ansettelser,
- som underlag for å vurdere opplæringstiltak,
- som støtte ved valg av personell for utførelse av spesifikke arbeidsoperasjoner mv og
- som kriterier ved internrevisjoner for å måle overenstemmelse mellom faktisk kompetanse og krav.

Krav til kompetanse innebærer krav til relevant teoretisk og praktisk utdanning, herunder spesialutdanning eller fagutdanning, kursing, arbeidserfaring, gjennomførte beredskapsøvelser, ferdigheter og personlige egenskaper osv.

Bestemmelsen omfatter også krav til at virksomheten må fastsette minimumskrav til kompetanse for personell hos leverandør. Alternativt kan virksomheten på annen måte forsikre seg om at leverandørens kompetansekrav som et minimum møter de krav virksomheten selv har satt eller funnet nødvendig. Kompetansekrav for personell hos leverandør må sikres f.eks. gjennom kontrakt med leverandør. Alternativt kan det gjøres en dokumentert vurdering av leverandørens egne kompetansekrav.

Til § 5-3. Opplæring

Første ledd:

Det er jernbanevirksomhetens ansvar å sørge for at behovet for kompetanse oppfylles gjennom planmessig opplæring tilpasset den enkelte stilling, funksjon eller oppgave. Videre må jernbanevirksomheten sørge for at kompetansen vedlikeholdes gjennom en planmessig etteropplæring. Opplæringsprogrammer må også omfatte regler for regelmessig undersøkelse av personellens kompetanse når dette er nødvendig.

Andre ledd:

Jernbanevirksomheten må sikre seg rett til å gjennomgå og følge opp leverandørers program for opplæring, f.eks. gjennom kontrakt med leverandør. Jernbanevirksomheten må også sikre seg rett til å undersøke kompetansen til personell fra leverandøren som utfører oppgaver av betydning for sikringsarbeidet hos jernbanevirksomheten.

Kapittel 6. Risikostyring

Til § 6-1. Aksept av risiko

Bestemmelsen innebærer at jernbanevirksomheten må ta stilling til risikoakseptnivået for virksomheten og sikre at virksomheten drives innenfor dette nivået. Dette gjøres gjennom risikovurderinger, jf. § 6-2.

Til § 6-2. Risikovurderinger

Første ledd:

Jernbanevirksomheten må gjennom risikovurderinger vise at den driver innenfor den risiko virksomheten aksepterer ved å vise at truslene jernbanevirksomheten kan bli eksponert for, kan håndteres gjennom sikrings- og beredskapstiltak. Risikovurderinger må gjennomføres før jernbanevirksomheten settes i gang, og deretter ved hver endring som kan påvirke risikonivået. Risikovurderinger må derfor planlegges og gjennomføres ved blant annet anskaffelser, utbygginger og modifikasjoner, samt ved endring av etablerte krav eller ved endring av organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for sikringsarbeidet. I tillegg må virksomhetene ha rutiner for risikovurderinger ved endringer av trusselnivået.

Tredje ledd:

Vurdering av sikringsrisiko handler om å forutse hvilke konsekvenser noen kan ønske å oppnå ved å bruke eller skade virksomheten deres. Det er alltid en menneskelig handling som utløser en sikringshendelse. I risikovurderingene må vi derfor vurdere helt andre faktorer enn i sikkerhetsarbeidet. Det er ikke snakk om hva som kan gå galt, men hva noen kan gjøre.

Ved utføring og oppdatering av vurderingene må det brukes hensiktsmessige og anerkjente metoder for sikring av tilsiktede uønskede handlinger. Bestemmelsen angir ikke hvilke metoder som skal benyttes, men de må være anerkjente og hensiktsmessige for sikring mot tilsiktede uønskede handlinger.

Risikovurderinger på sikringsområde er basert på verdivurdering, trusselvurdering og sårbarhetsvurdering. Det forventes at metodevalget begrunnes. Jernbanevirksomheten må velge metoder og omfang av vurderingene som på en tilfredsstillende måte sikrer vurdering av verdier, trusler og verdienes sårbarheter overfor mulige trusler. Som et eksempel kan det vises til NS standardene, NS 5830:2012 «Samfunnssikkerhet Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger - Terminologi», «NS 5831:2014 Samfunnssikkerhet – Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger –Krav til sikringsrisikostyring og «NS 5832:2014 Samfunnssikkerhet - Beskyttelse mot tilsiktede uønskede handlinger - Krav til sikringsrisikoanalyse» som angir en anerkjent metode for risikovurdering.

For risikostyring av informasjonssikkerhet kan det som et eksempel vises til internasjonalt anerkjente rammeverk for informasjonssikkerhet, f.eks. «ISO/IEC 27001 Ledelsessystemer for informasjonssikkerhet». For informasjon- og cybersikkerhet i styrings- og kontrollsystemer er et eksempel «NEK IEC 62443 Industrial communication networks – Network and system security».

Til § 6-3. Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

Første ledd:

Formålet med bestemmelsen er å stille krav til at risikovurderingene følges opp på en systematisk måte, slik at beslutninger som fattes med støtte i risikovurderingene gir et akseptabelt resultat. Jernbanevirksomheten må forsikre seg om at de risikovurderingene de baserer seg på er oppdatert.

Sikringstiltak må være identifisert gjennom systematisk kartlegging av risiko. Der det er identifisert risikoer må nødvendige tiltak iverksettes med hensyn til virksomhetens risikoaksept. Det kan for eksempel være overvåking av og adgangskontroll til objekter, systemer og områder, eller kontroll av hvem som har vært pålogget systemer som kan misbrukes for å volde skade.

Relevant personell må gjøres kjent med hvilke sikringstiltak som er etablert og de må vite betydningen av disse, og hvordan man skal forholde seg hvis sikringstiltakene skulle falle bort.

Andre ledd:

Hensikten med bestemmelsen er å stille krav til at risikovurderinger som benyttes som beslutningsgrunnlag er gyldige. Beslutninger som er basert på risikovurderinger som er utdaterte eller har feilaktig grunnlag, kan bidra til å svekke sikringsnivået.

Jernbanevirksomheten må vurdere om endringer, som har skjedd siden risikovurderingen ble gjennomført, påvirker gyldigheten til resultatene av risikovurderingen. Dersom det er tilfellet, må det gjøres en dokumentert evaluering av i hvilken utstrekning risikovurderingen fremdeles kan benyttes som beslutningsgrunnlag.

Til § 6-4. Sikringstiltak

Første ledd:

Sikringstiltak som hindrer eller forsinker uønsket adgang til verdier vil typisk være overvåkings- og adgangskontrollsystemer. Valg av sikringstiltak må tilpasses trusselbildet, men bør balanseres mot hensynet til trafikkavviklingen.

Bestemmelsen innebærer at virksomheten må vurdere å etablere eller forsterke sikringstiltak ved endring i trusselbildet. Dersom trusselbildet tilsier at det er spesifikke anlegg eller aktiviteter som trues kan for eksempel forsterket adgangskontroll knyttet til spesifikke anlegg iverksettes.

Andre ledd:

Kravet om uavhengighet mellom sikringstiltak skal øke virksomhetens robusthet mot trusler.

Kapittel 7. Beredskap

Til § 7-1 Beredskap

Det følger av bestemmelsen at virksomhetene skal ha beredskap for sikringshendelser. Beredskapen må være dimensjonert på grunnlag av risikovurderinger og beredskapsanalyser og være beskrevet i beredskapsplaner.

Beredskapsanalyse er en analyse som omfatter identifisering av faresituasjoner, etablering av dimensjonerende situasjoner, etablering av funksjonskrav til beredskap og identifikasjon av tiltak for å dimensjonere beredskapen.

Kravet om beredskap innebærer utarbeidelse av beredskapsplaner. I kravet om beredskap menes også at virksomhetene må være i stand til å operasjonalisere beredskapsplanene, og være tilstrekkelig forberedt på å håndtere og redusere eventuelle skadevirkninger av en hendelse, eller trussel om en hendelse, som følge av en tilsiktet uønsket handling. Iverksettelse av ulike beredskapsnivåer må være tilpasset trusselnivået.

Jernbanevirksomhetene må utarbeide beredskapsplaner for sin organisasjon. Forskriften har lagt til grunn et minimumsnivå med funksjonelle krav. Med dette menes at virksomhetene må foreta nødvendig beredskapsplanlegging for å sikre at virksomheten er i stand til å raskt gjøre tilpasninger i driften, stanse aktivitet eller drift. Det må etableres organisatorisk beredskap og rutiner tilpasset virksomhetens omfang, drift og ressurser. Videre innebærer kravet at virksomhetene må ha oversikt over avhengigheter til andre for å være i stand til å yte bistand. Dette kan for eksempel være drivstoff, strøm, personell mv.

Beredskapsplanen må være dokumentert og ha en tydelig ansvarsfordeling, med varslingslister og operasjonelle planer. Beredskapsplanen må også omfatte rutiner som sikrer at reisende og publikum får informasjon om hvordan de skal forholde seg og rutiner for nødkommunikasjon. Beredskapsplanene må samordnes med andre relevante aktører i den grad det er nødvendig for å sikre god beredskap. Infrastrukturforvaltere må samordne sine beredskapsplaner med relevante jernbanevirksomheter.

Til § 7-2 Beredskapsøvelser

Bestemmelsen stiller krav om at virksomhetene må øve på sin egen beredskap, både i egen organisasjon og gjennom deltakelse i øvelser sammen med andre. Deltakelse i øvelser sammen med andre beredskapsaktører vil f.eks. kunne være private eller offentlige virksomheter, redningsetater, andre jernbanevirksomheter eller andre aktører man har samarbeid med eller samvirker med, eller kan tenkes å samvirke med under hendelser. Å øve på om beredskapen fungerer er en forutsetning for å lykkes når planverk må brukes i praksis. Det stilles derfor krav om at det skal øves regelmessig. Virksomhetene må selv vurdere behovet for antall øvelser, og frekvens. Det må gjennomføres eller deltas i så mange øvelser som er nødvendige for å være trygg på at beredskapsplanene og beredskapen fungerer etter sin hensikt. Dette omfatter også øvelser knyttet til informasjonssikkerhet og bruk av informasjons- og kommunikasjonssystemer.

Kapittel 8. Revisjoner og oppfølging av avvik

Til § 8-1.Revisjoner

Første ledd:

Bestemmelsen innebærer at hele styringssystemet for sikring må omfattes av revisjon. Det stilles krav om at revisjoner skal gjennomføres systematisk. Virksomhetene må selv vurdere behovet for antall revisjoner, og frekvens. Det må gjennomføres så mange revisjoner som er nødvendige for å være trygg på at styringssystemet er tilfredsstillende dokumentert og etterlevd, og om det tilfredsstillende krav i jernbanelovgivningen. Manglende samsvar med krav gitt i jernbanelovgivningen eller mellom utførelse og beslutninger må behandles som avvik, jf. § 8-3.

Resultatene fra revisjoner må inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av styringssystemet for sikring, jf. § 4-3.

Andre ledd:

Jernbanevirksomheten må sikre seg rett til å revidere leverandørers gjennomføring av arbeidsoppgaver f.eks. gjennom kontrakt med leverandøren.

Til § 7-2.Oppfølging av uønskede hendelser

Første ledd:

Bestemmelsen stiller krav om at virksomheten skal ha et system for å sikre at uønskede hendelser rapporteres, granskes, analyseres og følges opp. Å registrere og følge opp uønskede hendelser gir viktig kunnskap for å kunne forebygge slike hendelser. Slik vil det etablerte sikringsnivået opprettholdes, og i den grad det er nødvendig vil sikringen forbedres der det er nødvendig med f.eks. nye tiltak.

Dette innebærer at jernbanevirksomheten må registrere og følge opp f.eks. trusler, mistenkelig atferd, sårbarhet i programvare og nettverk, forsøk på inntrengning og manipulasjon av viktige systemer eller situasjoner hvor informasjon som det er nødvendig å beskytte er blitt kjent for andre enn rettmessige brukere.

Oppsummering av resultater fra undersøkelser og årsaksanalyser av uønskede hendelser må inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av sikkerhetsstyringssystemet, jf. § 4-3.

Andre ledd:

Behovet og effekten av iverksatte sikringstiltak må evalueres.

Til § 7-4.Oppfølging av avvik

Første ledd:

Bestemmelsen innebærer at jernbanevirksomheten må registrere og følge opp avvik fra krav om sikring i jernbanelovgivningen og interne bestemmelser og prosedyrer. Det følger av forskriftens systematikk at jernbanevirksomheten må utarbeide nødvendige bestemmelser, herunder prosedyrer for behandling av brudd på jernbanelovgivningen og jernbanevirksomhetenes interne bestemmelser jf. § 3-1.

Avviksbehandlingen må omfatte avvik som kan ha betydning for sikring både hos jernbanevirksomheten og hos leverandører, jf. § 3-1 femte ledd.

Andre ledd:

Det vil være naturlig at tiltakene som er iverksatt blir evaluert så snart tiltakene forventes å ha gitt effekt. Evaluering kan eksempelvis skje ved gjennomføring av interne revisjoner, statistiske målinger eller intervju av personell som er berørt av tiltakene.

Avviksbehandling omfatter både retting/korrigerende avviket (det vil si å fjerne selve avviket) og tiltak for å fjerne årsaken og hindre gjentakelse (også kalt korrigerende tiltak).

Jernbanevirksomheten må selv vurdere hvordan evalueringen skal gjøres. Omfanget av evalueringen vil avhenge av kompleksiteten av tiltaket.

Oppsummering av resultater fra avviksbehandling må inngå i underlaget for ledelsens gjennomgåelse av styringssystemet for sikring, jf. § 4-3.

Kapittel 9. Tilsyn, unntak og ikrafttredelse

Til § 9-1 Tilsyn og pålegg

Første ledd:

Hjemmelen og rekkevidden for tilsynet følger av jernbaneloven § 11.

Andre ledd:

Bestemmelsen viser til kompetansen Statens jernbanetilsyn har ved at tilsynet kan fatte vedtak om pålegg etter jernbaneloven § 11, og om tvangsmulkt etter jernbaneloven § 13.

Bestemmelsen er ment som et insentiv til etterlevelse, og for å sikre gjennomføring av forskriften.

Til § 9-2 Unntak fra forskriften

Bestemmelsen fastslår at Statens jernbanetilsyn kan gi unntak fra forskriften. Unntak kan bare gis dersom særlige grunner foreligger. Med særlige grunner menes at en søknad om unntak må ha en kvalifisert begrunnelse, og det må foretas en risikobasert vurdering. Videre må et unntak ikke være i strid mot andre forpliktelser, f.eks. internasjonale avtaler.

8. UTKAST TIL REVIDERT FORSKRIFT OM SIKRING PÅ JERNBANE (SIKRINGSFORSKRIFTEN)

Endringene i forskriften fremgår i *kursiv*.

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1-1 Formål

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.

Forskriften skal videre bidra til samarbeid mellom jernbanevirksomhetene og samordning av tiltak for å sikre trygg drift der dette er hensiktsmessig.

§ 1-2 Virkeområde

Forskriften gjelder for jernbanevirksomheter på *jernbanenettet* og for jernbanevirksomheter som driver tunnelbane, *trikk og forstadsbane*.

Forskriften gjelder for arbeid rettet mot terror, sabotasje og trussel om dette. Forskriften gjelder også arbeid rettet mot hæververk og tyveri med særlig stort skadepotensiale.

Kapittel 2. Overordnede krav om styring av sikring

§ 2-1 Overordnet ansvar for sikring

Jernbanevirksomheten har ansvaret for sikker drift for brukere, kunder, arbeidstakere og tredjeparter for sin del av jernbanesystemet.

§ 2-2 Krav om styring av sikring

Jernbanevirksomheten skal utøve styring av sikring i den virksomheten som drives.

Styring av sikring skal utøves på alle nivåer i organisasjonen. Jernbanevirksomheten skal også sikre at styringen utøves i oppgaver som utføres av leverandør.

§ 2-3 Samarbeidsforum for sikring og nasjonal beredskap

Bane 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.

Kapittel 3. System for styring av sikring

3-1 Krav til styringssystem for sikring

Jernbanevirksomheten skal ha et styringssystem som dekker sikring.

Styringssystemet skal være tilpasset virksomhetens art og omfang. Styringssystemet skal kontinuerlig forbedres og alltid være oppdatert. Styringssystemet skal være dokumentert, og alle endringer skal være sporbare.

Styringssystemet skal ta hensyn til alle relevante risikoer knyttet til tilsiktede uønskede handlinger forbundet med virksomheten. Styringssystemet skal inneholde bestemmelser som er nødvendige for å kunne forebygge og håndtere risikoer som følge av tilsiktede uønskede handlinger.

Ledelsen og relevant personale skal være involvert i å utvikle styringssystemet.

Jernbanevirksomheten skal gjennom avtale stille de samme styringskravene til oppgaver utført av leverandører, som til oppgaver jernbanevirksomheten utfører selv.

Infrastrukturforvalters styringssystem skal også ta hensyn til virkningene av annen virksomhet, og omfatte bestemmelser som skal gjøre det mulig for alle jernbanevirksomheter å drive sikringsarbeid i samsvar med kravene i jernbanelovgivningen.

§ 3-2 Dokumentasjon

Jernbanevirksomheten skal ha en oppdatert oversikt over alle bestemmelser i styringssystemet der blant annet status for gyldighet for bestemmelsene er angitt.

Jernbanevirksomheten skal ha bestemmelser om styring og kontroll av dokumenter som inngår i styringssystemet.

§ 3-3 Beskyttelse av informasjon

Jernbanevirksomheten skal identifisere alle typer informasjon som kan utnyttes til tilsiktede uønskede handlinger.

Jernbanevirksomheten skal sikre at informasjonen

- a) ikke blir kjent for uvedkommende (konfidensialitet)
- b) ikke uautorisert endres eller går tapt (integritet)
- c) er tilgjengelig for den som trenger den i tjenesten (tilgjengelighet)

§ 3-4 Informasjons- og kommunikasjonssystemer

Jernbanevirksomheten skal identifisere informasjonssystemer og kommunikasjonssystemer som kan utnyttes til tilsiktede uønskede handlinger og gjennomføre egnede tiltak for å sikre systemene.

§ 3-5 Taushetsplikt

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

Informasjon som skal beskyttes etter § 3-3 kan likevel gis til andre når det er nødvendig for driften eller for samarbeid og samordning av tiltak for å sikre trygg drift. Den som gir informasjonen, skal samtidig gjøre oppmerksom på taushetsplikten.

Kapittel 4. Ledelsens oppgaver

§ 4-1 Styringssystemet for sikring

Den øverste ledelsen skal sørge for at styringssystemet for sikring er dokumentert og etterlevd, og at det kontinuerlig forbedres.

§ 4-2 Ansvar og myndighet

Den øverste ledelsen skal organisere jernbanevirksomheten slik at ansvar og myndighet klart fremgår.

Den øverste ledelsen har ansvaret for at alle arbeidsoppgaver av betydning for sikring er identifisert, og for at ansvar og myndighet knyttet til arbeidsoppgavene er klart beskrevet.

§ 4-3 Ledelsens gjennomgang

Den øverste ledelsen skal, ved behov og minst en gang per år, gjennomgå styringssystemet for sikring, for å sikre at det fortsatt er hensiktsmessig og oppdatert.

Ledelsens gjennomgang skal avdekke eventuelle behov for endring i styringssystemet. I gjennomgangen skal ledelsen minimum ta hensyn til

- a) endrede forutsetninger,
- b) nye og oppdaterte risikovurderinger,
- c) avvik og hvordan de er fulgt opp,
- d) interne revisjoner, revisjoner av leverandører og gjennomføringen av tiltak basert på resultatene,

- e) analyser av tilsiktede uønskede handlinger og
- f) oppfølgingstiltak etter ledelsens tidligere gjennomganger.

Kapittel 5. Kompetanse og opplæring

§ 5-1 Kompetanse

Jernbanevirksomheten skal *ha nødvendig* kompetanse for å drive innenfor den risikoen jernbanevirksomheten aksepterer.

Jernbanevirksomheten skal sikre at leverandører, som utfører oppgaver av betydning for sikringsarbeidet, har den kompetansen som jernbanevirksomheten krever. Jernbanevirksomheten skal ha nødvendig kompetanse til blant annet å kunne spesifisere krav til leveranser, følge opp leverandøren og ta stilling til leveransen.

§ 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.*

§ 5-3 Opplæring

Jernbanevirksomheten skal ha opplæringsprogrammer, krav og systemer som opprettholder de ansattes kompetanse.

Jernbanevirksomheten skal stille krav om at leverandørene opprettholder personellets kompetanse.

Kapittel 6. Risikostyring

§ 6-1 Aksept av risiko

Jernbanevirksomheten skal ta stilling til hvilket risikonivå den aksepterer og sikre at virksomheten drives innenfor dette nivået.

§ 6-2 Risikovurderinger

Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre nødvendige risikovurderinger for å fastslå om driften av virksomheten er innenfor den risikoen jernbanevirksomheten *aksepterer.*

Det skal fremgå hva som er formålet med de enkelte risikovurderingene samt hvilke forutsetninger og avgrensninger som er lagt til grunn.

Risikovurderingene skal gjennomføres etter anerkjente og hensiktsmessige *metoder.*

§ 6-3 Oppfølging og oppdatering av risikovurderinger

Jernbanevirksomheten skal systematisk følge opp forutsetningene for, avgrensningene og resultatene av risikovurderingene. *Jernbanevirksomheten skal gjennomføre nødvendige sikringstiltak for å håndtere identifiserte risikoer, og skal i nødvendig grad samarbeide med andre jernbanevirksomheter og tredjeparter om dette. Tiltakene, og hvilke funksjoner de skal ivareta, skal være kjent for relevant personell.*

Risikovurderingene skal oppdateres, hvis avgrensningene eller forutsetningene for risikovurderingene endrer seg eller, hvis det foreligger annen ny kunnskap av betydning for vurderingene.

§ 6-4 Sikringstiltak

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

Der det er nødvendig med flere sikringstiltak, skal det være tilstrekkelig uavhengighet mellom dem.

Kapittel 7. Beredskap

§ 7-1 Beredskap

Jernbanevirksomheten skal ha beredskap for hendelser som følge av, eller trussel om, tilsiktede uønskede handlinger. Beredskapen skal være dimensjonert på grunnlag av risikovurderinger og beredskapsanalyser og være beskrevet i beredskapsplaner.

Beredskapen skal minimum omfatte:

- a) oversikt over kompetent og øvet personell,
- b) oversikt over utstyr og materiell,
- c) oversikt over hvilke andre relevante aktører med beredskapsressurser jernbanevirksomheten er avhengig av,
- d) et dokumentert beredskapsplanverk, med tydelig rollefordeling, varslingslister og innsatsplaner,
- e) rutiner som sikrer at reisende og publikum får informasjon om hvordan de skal forholde seg og
- f) rutiner for nødkommunikasjon.

Jernbanevirksomheten skal samordne sine beredskapsplaner med andre relevante aktører og offentlige myndigheter.

Infrastrukturforvaltere skal samordne sine beredskapsplaner med relevante jernbanevirksomheter.

§ 7-2 Beredskapsøvelser

For å forsikre seg om at beredskapen fungerer etter hensikten skal jernbanevirksomheten regelmessig gjennomføre beredskapsøvelser og delta i beredskapsøvelser. Jernbanevirksomhetenes beredskapsøvelser skal samordnes i den grad det er nødvendig, også med offentlige myndigheter og andre relevante aktører.

Kapittel 8. Revisjoner og oppfølging

§ 8-1 Revisjoner

Jernbanevirksomheten skal systematisk gjennomføre revisjoner av sitt styringssystem for sikring. Revisjonene skal kontrollere om styringssystemet er tilfredsstillende dokumentert og etterlevd, og om det tilfredsstiller krav i jernbanelovgivningen.

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

Revisjonene skal følge anerkjent metodikk, vedtatte revisjonsprogrammer og gjennomføres på en måte som ivaretar objektivitet og uavhengighet.

§ 8-2 Oppfølging av uønskede hendelser

Jernbanevirksomheten skal ha et system for å sikre at uønskede hendelser rapporteres internt, registreres, granskes, analyseres og følges opp. Hendelsene skal analyseres både enkeltvis og i forhold til andre hendelser slik at nødvendige tiltak kan identifiseres.

Tiltakene skal følges opp, og effekten av dem skal evalueres. Når det er nødvendig, skal det gjennomføres kompenserende tiltak inntil nødvendige tiltak er iverksatt.

§ 8-3 Oppfølging av avvik

Jernbanevirksomheten skal registrere og følge opp avvik fra krav om sikring i jernbanelovgivningen og interne bestemmelser. Det skal tas stilling til hva avvikene betyr for sikringsnivået, både enkeltvis og i forhold til andre avvik.

Jernbanevirksomheten skal korrigere avvik, avdekke årsakene til avvikene og iverksette tiltak for å hindre at de gjentar seg. Tiltakene skal følges opp og effekten av dem skal evalueres. Når det er nødvendig, skal det gjennomføres kompenserende tiltak inntil avvikene er korrigert.

Kapittel 9. Tilsyn, unntak og ikrafttredelse

§ 9-1 Tilsyn og pålegg

Statens jernbanetilsyn fører tilsyn etter denne forskriften.

Statens jernbanetilsyn fatter vedtak om pålegg etter jernbaneloven § 11 og jernbaneloven § 13 om tvangsmulkt.

§ 9-2 Unntak fra forskriften

Statens jernbanetilsyn kan gjøre unntak fra denne forskriften dersom det foreligger særlige grunner.

§ 9-3 Når forskriften trer i kraft

Forskriften trer i kraft 1. januar 2022. Fra samme tid oppheves forskrift om sikring på jernbane av 1. juli 2015 nr. 848.

