

Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO

Deres ref.
12/2268-70

Vår ref.
13/00139-5

Tlf.
+47 979 81 113

E-post
Vidar.almsten@sporveien.com

Dato
05.02.2015

Ny høring - utkast til sikringsforskrift

1. Innledning

Vi viser til Statens jernbanetilsyns høringsbrev av 17. desember 2014.

Tilsynet har bedt om høringsinstansenes uttalelse om forslaget om egen sikringsforskrift, her vil vi vise til tidligere høringsuttalelser.

Sporveien har vesentlige innvendinger mot forslaget.

2. Begrepet «sikker drift»

Sporveien savner en definisjon av begrepet «sikker drift». Etter forslagets § 2-1 pålegges operatøren ansvar for «sikker drift» uten at begrepet er nærmere definert. Dette skaper en betydelig usikkerhet om hvilket utgangspunkt forskriftens øvrige krav skal leses i lys av.

Det er uklart hvorvidt ansvaret for sikker drift, med de plikter som følger av forskriften, medfører objektivt ansvar eller skyldansvar, og om det omfatter ansvar for tredjeparters handlinger for operatørene.

Hvilket ansvar som pålegges operatørene vil ha store konsekvenser for operatørens muligheter for å forsikre seg mot et slikt ansvar og for kostnadene knyttet til dette. Ansvaret bør begrenses til risiko som er forutsigbare og påregnelige, og som det er mulig å få forsikringsmessig dekning for.

Det ligger i sakens natur, at risiko knyttet til terror ikke kan beregnes eller forutses godt nok. Et ansvar som går så langt som forskriftsforslaget legger opp til, kan være uhåndterbart for operatører, og medføre store forsikringsmessige utfordringer.

Så lenge operatører opptrer i henhold til råd og trusselvurderinger fra PST eller andre sikkerhetsmyndigheter eller politiet, må dette betegnes som aktsomt, og rettslig ansvar er ikke akseptabelt i slike tilfeller.

Forskriftens § 2-1 bør derfor gis en tilføyelse:

«Dersom jernbanevirksomhet opptrer i henhold til PST eller andre sikkerhetsmyndigheters, eller politiets, anbefalinger eller trusselvurderinger, anses dette som forsvarlig i henhold til kravet om sikker drift. I slike tilfeller kan jernbanevirksomhet ikke pålegges rettslig ansvar.»

3. Trusselbilde og risikovurdering

Det fremstår som uklart om det er operatørens eget trusselbilde eller om det er trusselbildet definert av sikkerhetsmyndighetene som skal tas i betraktning ved gjennomføring av risikovurderingene som pålegges operatøren etter § 6-1.

Det fremstår videre som uklart om operatøren må forholde seg til myndighetens trusselvurdering eller om operatøren skal gjennomføre selvstendige risikovurderinger. Slik Sporveien leser § 6-1 første ledd pålegges operatør å gjennomføre selvstendige risikovurderinger og å fastslå hvorvidt driften av virksomheten er innenfor den risiko operatør selv aksepterer. Dette er uheldig sett i sammenheng med at Instruks for Politiets sikkerhetstjeneste § 6 pålegger Politiets sikkerhetstjeneste å utarbeide trusselvurderinger samt gi råd om tiltak av betydning for norske interesser, virksomheter og enkeltpersoners sikkerhet. Dersom operatør pålegges et selvstendig ansvar for å gjennomføre risikovurderinger vil operatør kunne komme i en situasjon hvor resultatet av operatørs risikovurdering tilsier iverksettelse av tiltak i strid med anbefalinger fra Politiets sikkerhetstjeneste. Slik Sporveien leser forskriften, vil da operatør ha plikt til å følge sin selvstendige vurdering. Dette fører til uklare ansvarsforhold, se merknadene til § 2-1 ovenfor.

Sporveien finner det lite ønskelig å akseptere et slikt rettslig ansvar, og ønsker å basere sine vurderinger på relevante myndigheters trusselvurdering. Slik Sporveien ser det, er det nasjonale sikkerhetsmyndigheter som har den nødvendige kunnskap og kompetanse til å gjennomføre trusselvurderinger. Operatør har ikke den nødvendige informasjon og forutsetninger for å gjennomføre slike trusselvurderinger. Ansvaret for gjennomføringen av relevante trusselvurderinger bør derfor fremdeles påligge de relevante sikkerhetsmyndigheter.

Sporveien forslår at det innføres et skille mellom risikovurdering, trusselvurdering og sårbarhetsvurdering i forskriften. Etter vår oppfatning bør *trusselvurdering* være sikkerhetsmyndighetenes ansvar. På bakgrunn av sikkerhetsmyndighetenes trusselvurderinger kan operatørene gjennomføre sårbarhets- og risikovurderinger i tett dialog med relevant sikkerhetsmyndighet.

Når det gjelder risikovurderinger så burde ikke operatørene vurdere sannsynligheten for at et gitt tilfelle kan inntreffe. Dette bør gjøres av sikkerhetsmyndighetene. Operatørene bør basere seg på sikkerhetsmyndighetenes trusselvurderingene og sette i verk tiltak for å redusere sannsynligheten og konsekvensene av en eventuell trussel. Slik vil en unngå motstrid mellom sikkerhetsmyndighetenes- og operatørs vurderinger.

Ansvar for å gjennomføre sårbarhetsvurderinger bør pålegge operatør slik at operatør har nødvendige planer og prosedyrer for å iverksette nødvendige tiltak ved endring av trusselnivå i den hensikt å redusere konsekvensene etter at en uønsket hendelse har inntruffet. Dette bør avklares i forskriften. Vi vil foreslå at § 6-1 omformuleres:

«Jernbanevirksomheten skal planlegge og gjennomføre de nødvendige sårbarhetsvurderinger og risikovurderinger basert på relevante myndigheters trusselvurdering.»

Begrepet «sårbarhetsvurdering» bør defineres, og begrepene «trusselvurdering» og «risikovurdering» bør relateres i forhold til hverandre i § 1-3 f) og o).

4. Skjermingsverdig informasjon og taushetsplikt

Sporveien savner en regel om taushetsplikt i forskriften. Paragraf 3-3 har regler om informasjon som det er nødvendig å skjerme, og pålegger plikt til å identifisere og underlegge slik informasjon nødvendig kontroll. Sporveien ønsker å supplere dette med en taushetsplikt i forskriften.

Jernbaneloven med forskrifter har ingen taushetspliktreger og Sporveien T-banen er ikke underlagt sikkerhetsloven eller forvaltningsloven. Sporveien T-banen har derfor ikke rettslig grunnlag for taushetsplikt. En regel om taushetsplikt vil beskytte skjermingsverdig informasjon og også gi klar hjemmel til å avslå krav om innsyn etter offentleglova.

5. Kommentarer til de enkelte paragrafer:

§§ 1-1 og 1-2. Andre avsnitt i § 1-2 hører bedre sammen § 1-1.

§ 1-3. Definisjonene bør gjennomgås for å sikre bedre sammenheng. Eksempelvis benyttes begrepene «hensikt» og «intensjon» om hverandre. Se bokstavene b), k) o). Når det gjelder hærværk og tyveri bør «særlig stort skadepotensiale» defineres. Tyveri direkte mot passasjerer eller andre som måtte befinne seg på t-banens område bør ikke inkluderes.

§ 2-1. Manglende definisjon av begrepet «sikker drift». Se kommentarer beskrevet under punkt 2 over.

§ 3-1. Første setning annet avsnitt, står det at systemet for sikring skal ta hensyn til *alle* relevante risikoer som kan oppstå osv. Slik Sporveien ser det er dette vil dette pålegge operatør en urealistisk plikt. Et rettslig ansvar må være håndterbart og må baseres på hva som er forsvarlig. Rettslig ansvar bør begrenses til «uforsvarlige» handlinger eller unnlatelser. Det burde være tilstrekkelig med relevante risikoer. Vi foreslår at ordet «alle» erstattes med «relevante og forutsigbare»

§ 4-1. Ordet etterlevd foreslås byttet med etterleves.

§ 4-3. 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 ulykkessituasjoner.

§ 6-1. Se kommentarer beskrevet under punkt 3 ovenfor.

Eventuelle henvendelse bes rettet Sikkerhets- og teknikksjef Vidar Almsten.

Med vennlig hilsen
Sporveien T-banen AS


Bjørn Granviken
Administrerende direktør
Vidar Almsten
Sikkerhets- og teknikksjef