

Statens jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 OSLO

Dato: 27.11.2018
Saksref.: 201801188-2
Deres ref.: 17/206-30
Sider: 2

Forslag til ny forskrift om sikkerhet på jernbanenettet (sikkerhetsforskriften) - Jernbanedirektoratets høringsvar

Jernbanedirektoratet viser til brev fra Statens jernbanetilsyn datert 30.08.18 angående forslag til ny forskrift om sikkerhet på jernbanenettet (sikkerhetsforskriften).

Som Statens jernbanetilsyn skriver i mottatt høringsnotat, innebærer tilpasningen til EUs regelverksteknikk at roller og plikter adresseres på en annen og mer indirekte måte, enn i dagens sikkerhetsstyringsforskrift. Med et funksjonsbasert regelverk og en reformert sektor med nye roller og økt konkurranse, er det viktig at tekst og begreper er mest mulig entydige. Teksten kan, slik den foreligger, gi rom for ulike tolkninger på enkelte områder.

Et eksempel er kapittel 2, §2-1, som beskriver Statens jernbanetilsyns rolle, i direktivet omtalt som 'Member state':

§ 2-2. Statens jernbanetilsyn
Statens jernbanetilsyn skal:

[...]

e) utarbeide og offentliggjøre årlige sikkerhetsplaner som fastsetter de planlagte tiltakene for å oppnå CST-ene

Direktivet har videre den engelske ordlyden 'setting out the measures envisaged'. Det kan være tolkningsrom for hva slags plan og tiltak det her er snakk om og hva som faller innenfor SJTs rolle. Det bør være virksomhetene som beslutter de nødvendige risikoreducerende tiltak og lager planer for gjennomføring og oppfølging av effekt av disse.

Et annet eksempel er bruk av begrepet 'risikoakseptkriterier' og anvendelsen av dette. Tilsynet beskriver i høringsnotatet kapittel 1.4, siste avsnitt, at kravet dekkes av CSM RA og at:
'Dette fordi det ikke er mulig å evaluere om identifisert risiko er akseptabel eller ikke uten at jernbanevirksomheten har fastsatt hvilket risikonivå virksomheten kan akseptere.'

Dagens sikkerhetsstyringsforskrift beskriver at risikoakseptkriteriene skal være basert på sannsynlighet og konsekvens, noe som peker i retning av kriterier til bruk ved 'tydelig risikoestimering og -evaluering'. CSM RA angir ytterligere to alternative prinsipper for risikoaksept og dermed andre typer kriterier. Felles sikkerhetsmål (CST), som det også vises til, er nok mindre egnet som underlag for beslutninger, da disse fastsettes av Kommisjonen og gjerne ligger på et overordnet nivå.

Med vennlig hilsen

Per-Arne Fredriksen
Direktør infrastrukturavtaler

Kjetil Gjønnes
Jernbaneteknikk og sikkerhet

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur