

Oslo 15.11.2018

Statens Jernbanetilsyn
Postboks 7113 St. Olavs plass
0130 Oslo

Høringssvar – Forslag til ny forskrift om Meldermyndighet, Sikkerhetsstyring og Samtrafikk

Norsk Lokomotivmannsforbund har gjennomgått høringsutkastene til nye forskrifter om Meldermyndighet og samsvarsvurderingsorganer, ny Samtrafikkforskrift og ny Sikkerhetsforskrift. Endringene kommer ifølge Statens Jernbanetilsyn, som en følge av en mulig implementering av EUs fjerde jernbanepakke i Norge. Forbundet har følgende merknader til høringsforslagene:

Generelt

Først vil forbundet påpeke at det er svært uvanlig at det sendes ut på høring forslag til nye forskrifter, uten at lovhjemmelen til disse foreslåtte forskriftene først er vedtatt av Stortinget. Forbundet har avgitt diverse høringssvar helt fra Statens Jernbanetilsyn ble opprettet for 22 år siden og fram til i dag, men kan ikke erindre at noe lignende har skjedd tidligere. At mange ressurser i en hel jernbanesektor skal bruke tid på å sette seg inn i diverse forslag til nye forskrifter, utarbeide og sende inn høringssvar på noe som muligens aldri blir noe av, ansees av forbundet som en lite tilfredsstillende prosess. Forbundet klarer heller ikke å se begrunnelsen for dette hastverket med å sende ut disse høringene før lovhjemmelen eventuelt er vedtatt av Stortinget. Forbundet har allikevel valgt å svare på høringene.

Norsk Lokomotivmannsforbund er også skuffet over å registrere at Statens Jernbanetilsyn, som skal være et uavhengig organ for å overvåke sikkerheten ved norsk jernbane, har latt seg bruke politisk. Når direktør Erik Reiersøl-Johnsen i oktober i år gikk ut i diverse medier og hevdet at dersom Norge sier nei til EUs fjerde jernbanepakke så må gods og personer lastes om på grensen mot Sverige, snakker han åpenbart mot bedre vitende. Grenseoverskridende trafikk mellom Norge og Sverige har eksistert siden 1991, lenge før inngåelsen av EØS-avtalen og direktiver fra ERA/EU ble implementert. Forbundets tillit til Statens Jernbanetilsyn som et uavhengig kontrollorgan er på denne bakgrunn dessverre blitt svekket. Dette beklager forbundet på det sterkeste, da et sterkt og uavhengig tilsynsorgan med stor grad av

tillit i sektoren, vil være enda viktigere i fremtiden med en enda mer deregulert jernbanesektor.

Kommentarer til utkastet til ny Sikkerhetsforskrift

I utkastet til ny sikkerhetsforskrift, § 6-2, andre ledd, bokstav a) står følgende:

§ 6-2. Utstedelse av felles sikkerhetssertifikat

(2) Byrået utsteder et felles sikkerhetssertifikat til jernbaneforetak som har drift i én eller flere

medlemsstater. For å kunne utstede et slikt sertifikat, skal Byrået:

a)

vurdere elementene angitt i § 6-1 fjerde ledd bokstav a)

Og i § 6-1, fjerde ledd, bokstav a):

§ 6-1. Søknad om felles sikkerhetssertifikat

(4) Søknaden skal inneholde underlagsdokumenter som viser at:

a)

jernbaneforetaket har innført et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med kapittel 5, og at det oppfyller kravene fastsatt i TSI-er, CSM-er og CST-er og i annet relevant regelverk når det gjelder risikohåndtering og sikker ytelse av transporttjenester på jernbanenettet

I kapittel 5 om sikkerhetsstyringssystemer står blant annet følgende:

§ 5-3. Elementer i sikkerhetsstyringssystemet

(1) Sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde følgende grunnleggende elementer:

f)

opplæringsprogrammer for personalet og systemer for å sikre at personalets kompetanse vedlikeholdes samt at oppgavene utføres i samsvar med dette, inkludert tiltak med hensyn til fysisk og psykisk skikkethet

Statens Jernbanetilsyn har også presisert følgende i høringsnotatet til forslaget til ny Sikkerhetsforskrift:

§ 6-2. Utstedelse av felles sikkerhetssertifikat

Der det er Byrået som behandler søknaden, skal søknaden sendes de nasjonale sikkerhetsmyndighetene som vurderer eventuelle nasjonale krav. For drift i Norge vil dette være Statens jernbanetilsyn. Ettersom det ikke foreslås nasjonale krav i denne forskriften, antas det at søknader som sendes til Byrået ikke vil sendes til uttalelse hos Statens jernbanetilsyn.

I 2017 fastsatte Jernbanedirektoratet «Nasjonal standard for utdanning for sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet». Statens Jernbanetilsyn besluttet at den nasjonale standarden skal være et referansepunkt ved vurdering av opplæringsplanene for førere i sikkerhetsstyringssystemet til et togselskap som søker om sikkerhetssertifikat.

Slik forbundet oppfatter forslagene i ny Sikkerhetsforskrift, vil det for et utenlandsk selskap som søker Byrået om sikkerhetssertifikat for flere land (for eksempel Tyskland, Danmark, Sverige og Norge), være Byrået som vurderer søknaden. Denne søknaden vil ikke bli sendt til Statens Jernbanetilsyn for vurdering siden Norge ikke har tenkt å innføre nasjonale krav i Sikkerhetsforskriften. Dermed vil Byrået vurdere søknadens opplæringsplaner for førere ut fra Byrået sin fortolkning av kravene i lokførerdirektivet, og ikke ut fra Norges fortolkning (som kommer til uttrykk igjennom «Nasjonal standard for utdanning for sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet») ut fra norske forhold.

På denne bakgrunn ber Norsk Lokomotivmannsforbund om at det innføres et nasjonalt krav i Sikkerhetsforskriften som sier at «Nasjonal standard for utdanning for sertifisering av førere av trekkraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet» skal være et referansepunkt ved vurdering av søknad om sikkerhetssertifikat som skal gjelde i Norge. Dermed vil Byrået sende søknader de mottar om sikkerhetssertifikat i Norge, til Statens Jernbanetilsyn for vurdering av opplæringsplanene før eventuell godkjenning av søknadene.

I høringsutkastet til ny sikkerhetsforskrift, § 6-2, tredje ledd står følgende:

(3) Som en del av saksbehandlingen kan Byrået eller Statens jernbanetilsyn foreta besøk og inspeksjoner på jernbaneforetakets driftssteder, samt foreta revisjoner. De kan også be om relevante utfyllende opplysninger. Byrået og Statens jernbanetilsyn skal samordne slike besøk, revisjoner og inspeksjoner.

Forbundet forutsetter at Statens Jernbanetilsyn ved akutte behov fortsatt skal kunne foreta uanmeldte inspeksjoner og tilsyn av jernbaneforetakene, til tross for siste setning i tredje ledd: «Byrået og Statens jernbanetilsyn skal samordne slike besøk, revisjoner og inspeksjoner.» Norsk Lokomotivmannsforbund mener at uanmeldte operative tilsyn fra Statens Jernbanetilsyn sin side vil bli enda viktigere i fremtiden. Å bare foreta tilsyn og revisjoner av at papirene til virksomhetene er i orden, vil ikke være tilstrekkelig for å opprettholde det høye sikkerhetsnivået vi har på norsk jernbane i dag. Forbundet vil oppfordre tilsynet til å etablere en operativ avdeling som skal drive med uanmeldte operative tilsyn av jernbaneforetakene og deres virksomhet, etter samme mal som innen vegtrafikken.

Kommentarer til de øvrige forskriftsutkastene

Forbundet har ingen kommentarer til de øvrige forskriftsutkastene.

Med vennlig hilsen

Jan-Even Nystad (sign.)

NORSK LOKOMOTIVMANNSFORBUND