

Bane NORs kommentarer til høringsutkast til ny Sikkerhetsforskrift

Bane NOR ser mye bra i utkastet til ny Sikkerhetsforskrift, men har likevel en rekke forslag til hvordan den kan bli bedre.

Generelle kommentarer

Vi støtter endringen av tittel og det at forskriften legger seg så nært opp til direktivet. Det er fomuftig med en overordnet forskrift og mer detaljerte reguleringer i vedlegg, som følger strukturen i EU-regelverket med et overordnet direktiv og mer detaljerte sekundærregelverk.

Paragrafene som beskriver Kommisjonen og Byråets plikter bør imidlertid ikke ligge i forskriften da disse ikke kan være pliktsubjekt i en norsk forskrift. Informasjonen er nyttig, men burde i stedet ligge i en veiledning.

Kommentarer til de enkelte delene

Formål

Formålets formulering «slik at det etablerte sikkerhetsnivået opprettholdes» gjenfinnes ikke slik i direktivet, og det er en formulering som åpner for et bredt spekter av tolkninger. Forskriftens formål bør formuleres mer entydig, og som et minimum tilsvarende Direktivets formål.

Virkeområde

Virkeområde til den nye sikkerhetsforskriften er at «den gjelder for den norske delen av jernbanesystemet i EØS» (§ 1-2), mens det i sikkerhetsstyringsforskriften er «for jernbanevirksomheter på det nasjonale jernbanenettet» (§ 1-1 i sikkerhetsstyringsforskriften). Det virker riktig å gå bort fra å bruke begrepet «det nasjonale jernbanenettet» for definering av virkeområdet, ettersom dette ble lagt til grunn ved utgivelse av ny jernbaneforskrift og ny lisensforskrift 1. januar 2017. Det virker videre fornuftig å legge angivelse av virkeområdet så tett som mulig opp mot hvordan det er definert i direktivet. Vi stiller imidlertid spørsmål til om den foreslåtte angivelsen av virkeområdet i ny sikkerhetsforskrift § 1-2 er tilstrekkelig klar, og særlig stiller vi spørsmål til om grensen mot sidesporforskriften og andre forskrifter som vil få en grense mot sikkerhetsforskriften er klart nok beskrevet.

Definisjoner

Flere definisjoner avviker fra definisjonene i direktivet, noe som bør rettes opp for å unngå unødvendige og ressurskrevende misforståelser:

- Jernbaneulykke: Definisjonen mangler kategorisering av ulykkene.
- Det mangler «Alvorlig» jernbaneulykke – med 2mill Euro/2 døde/5 skadede (se definisjon direktivet Artikkel 3 I)
- Alvorlig jernbanehendelse: Finnes ikke i direktivet og er for diffust definert. Bør tas vekk.

Forholdet til lisensforskriften

Pr i dag er sikkerhetssertifikat og sikkerhetsgodkjenning regulert i lisensforskriften kapittel 3 og 4. I forslag til ny sikkerhetsforskrift synes dette regulert i kapittel 6 og 8 (kapitler om felles sikkerhetssertifikat og sikkerhetstillatelse). Bane NOR opplever at høringen er uklar om hva som skjer med gjeldende regulering av sikkerhetssertifikat og sikkerhetsgodkjenning i lisensforskriften og det anmodes om at dette klargjøres før den nye sikkerhetsforskriften trer i kraft.

Plikter til hhv jernbanevirksomheten og andre aktører

I forslag til ny sikkerhetsforskrift kapittel 2 om «roller» er plikter/ansvar til jernbanevirksomheten definert, og med utfyllende merknader i høringsnotatets side 6 (særlig punktet § 2-3 Jernbanevirksomhetene). Bane NOR opplever forskriftsutkastet og merknadene om hvilke plikter som hører til hhv jernbanevirksomheten og andre aktører som uklare, og vi anmoder om at dette klargjøres enten i forskriften eller i veiledning til forskriften før forskriften trer i kraft. I punkt § 2-3 (1) a) om jernbanevirksomhetenes plikter henvises det til § 3-2 a). Punkt § 2-3 (1) d) henviser til § 3-2 c), og Punkt 2.3. (1) d) henviser til «CSM-ene for overvåkningsprosesser angitt i CSM-ene for overvåkning nevnt i § 3-2 c)». Hele § 3-2 omhandler imidlertid krav til innhold i Felles sikkerhetsmetoder – utviklet av Byrådet. Disse henvisningene finnes ikke igjen i direktivet.

Klage

Både forskriftsutkastet og høringsnotatet er uklar på hva som gjelder dersom en jernbanevirksomhet vil klage på et vedtak eller en beslutning fra Statens jernbanetilsyn. Det følger av forskriftsutkastet § 11-4 (4) at tilsynets beslutninger om midlertidige sikkerhetstiltak skal være underlagt domstolskontroll. Et spørsmål er om det med dette menes at slike beslutninger ikke kan påklages etter forvaltningsloven, men at det må tas ut søksmål ved domstolen (dersom en jernbanevirksomhet vil angripe beslutningen). Et annet spørsmål er om dette kun gjelder for slike beslutninger, eller om det også gjelder for andre beslutninger fra tilsynet og ev. hvilke. Det bør fremgå klarere hvilke beslutninger fra tilsynet som kan påklages til overordnet organ (SD) i hht forvaltningsloven, og hvilke beslutninger det gjelder avvikende klageordning for eller ev. at det må tas ut søksmål ved domstolen.

Sanksjoner

I kapittel 11 er det inntatt en del sanksjoner tilsynet kan ta i bruk, bla. § 11-4 (1) mv. Det er imidlertid uklart om disse sanksjonene gjelder generelt eller om de kun gjelder for jernbaneforetak som har felles sikkerhetssertifikat. I tillegg er det uklart hvordan disse sanksjonsmulighetene virker ved siden av bestemmelsene om sanksjoner i jernbaneloven, jfr. for eksempel jernbaneloven § 13. Det bør klargjøres hvilke sanksjoner som gjelder generelt og hvilke som har et mer begrenset anvendelsesområde, samt klargjøres hva som er forholdet mellom sanksjoner i loven og sanksjoner i forskriftene.

Kommentarer til enkeltpunkter

§1-3: Ikke konsekvent bruk av skille tegn på slutten av punktene.

§1-3.j: «driftssikkerheten» er tvetydig, da det kan bety både tilgjengelighet og sikkerhet. Bør presiseres, eventuelt med en definisjon av begrepet. Se også «sikker drift» i punkt §1-3.u.

§1-3.s: «delsystem» bør defineres.

§1-3.w: «utpeking av en medlemsstat» er tvetydig.

- §1-3.x: Uklart hva som menes med «underenhet eller fullstendig enhet av utstyr» sammenliknet med «komponent».
- §2-2.d: Uklart hva som inngår i «levering av materialer».
- §2-3.1.a: «med hverandre og med andre aktører» kan antakelig forenkles til «med andre aktører», jf. §2-3.2.a.
- §2-3.4: Uklart hva som menes med «elementer i vedlikeholdsplanene med tanke på sporbarhet» og «sporbarhet for lasting og fraktbrev mv».
- §3-3.2: Uklart hva som menes med «partene i arbeidslivet». Behov for komma etter «arbeidslivets». Kanskje endre setningen ved å flytte «synspunkter» frem.
- §3-4: Uklart hva som menes med «og så langt det passer».
- §4-9: Siste komma skal ikke med. Dette er et av mange eksempler i dokumentet på feil bruk av komma.
- §5-2: Uklart hvorfor punktene her innledes med stor forbokstav og bruker punktum som skilletegn. Bør være konsekvent praksis gjennom hele dokumentet, f.eks. liten forbokstav på ukomplette setninger, semikolon som skilletegn og punktum som skilletegn etter siste punkt.
- §5-2.b.iii: Mangler skilletegn.
- §6-5: Uklart hva som menes med «den jernbanedriften». Upresist at sidespor er «inkludert i foretakets sikkerhetsstyringssystem». Det er vel ikke sidesporene som sådan som er med i sikkerhetsstyringssystemet.
- §6-6.3: Uklart hva som menes med «i medhold av forvaltningslovens regler».
- §6-7.3: «den medlemsstaten» er upresist.
- §7-1.1: Komma etter «skal betale» er feil.
- §7-1.3: Setningen bør omformuleres, eventuelt deles opp.
- §8-1.2: Uklart hva som menes med «så langt det passer».
- §9-2: Komma etter «for vedlikehold av» er feil.
- §9-4.b: Komma etter «for vedlikeholdet av» er feil. Uklart om det er noen tiltenkt meningsforskjell mellom bruk av bestemt form «vedlikeholdet» sammenliknet med bruk av ubestemt form i §9-2.
- §9-4.2: Uklart hvordan «og kan bekreftes ... framgangsmåtene» hører sammen med resten av setningen.
- §9-5: Uklart hva som menes med «Kommisjonen ... skal om nødvendig ...». Formuleringen innebærer tilsynelatende at den norske sikkerhetsforskriften stiller krav til hva Kommisjonen skal gjøre, men dette er neppe intensjonen.
- §9-5.3: Feil med komma etter 445/2011. Uklart hva som menes med «dette nummer».
- §11-4.2: «sikkerhetssertifikat» bør her skrives i bestemt form. «felles sikkerhetssertifikatet» i slutten av setningen kan sløyfes.

Vedlegg I punkt. 1.2: «Employee or contractor» oversettes med «ansatt eller entreprenør». Her vil alle virksomhetens leverandører og underleverandører være aktuelle, ikke kun de på byggeplass (omfattet av Byggherreforskriften). Derfor bør begrepet «kontrahent/kontraktør» benyttes.

Vedlegg I, punkt 4: «Precursors to accidents» oversettes til «typer tilløp til ulykker». Begrepet er misvisende. Tilløp er som oftest i et styringssystem definert som en nestenulykke (tog kolliderer «nesten»). Mens de kategorier som nevnes her er tekniske tilstander som kan gi en indikasjon på at det kan skje en uønsket hendelse (tilløp eller ulykke). Forslag til alternativt begrep: Forløper? Eller bare teknisk tilstandsindikator?

Vedlegg I, punkt 4: Er «track misalignment» (avvik/linjeforskyvning/unøyaktighet) ensbetydende med «sporgeometriske feil»? Dette er av betydning da sporgeometri er alt rundt beliggenhet av spor («teoretiske aspekter ved sporgeometrien, dvs. geometrisk utforming etter ideelle ønsker»). Men: «sporet er imidlertid gjenstand for stadige justeringer». Alt dette kan derfor ikke betegnes som rapporteringspliktige/sikkerhetsrelevante/-kritiske feil.

Vedlegg III, 10, strekpunkt 5: «og er» er upresist.

Vedlegg III, 10, strekpunkt 6: Uklart hva som menes med «at den».

Med vennlig hilsen

Angunn Engebø
Fagleder RAM og sikkerhet

Konsernstab Sikkerhet og Kvalitet
Tlf: +47 97028929
Epost: angunn.engebo@banenor.no