

Kansalliset turvallisuussäännöt

Euroopassa on tunnistettu, että yksi suurimmista esteistä yhteinäisten eurooppalaisen rautatiemarkkinoiden luomiseksi on Euroopan Unionin jäsenvaltioiden suuri rautatiesäännösten määrä. Arvioiden mukaan erilaisia turvallisuuteen liittyviä kansallisia määräyksiä on vieläkin voimassa jopa 2000 kpl. Samanaikaisesti Euroopan tasolla on tehty töitä määräysten harmonisoimiseksi ja niitä on voimassa jo hyvin lukuisia määrä. Eri tasolla olevien määräysten noudattaminen aiheuttaa monimutkaisia toimintoja, ylimääräistä työtä ja joissakin tapauksissa jopa ristiriitaisuuksia velvoittavien määräysten kesken. Perinteinen määräyspohjainen lähestymistapa on vastaan myös modernia visiota turvallisuudenhallinnasta, jossa toiminta perustuu toimintojen riskienarvioiteihin rautatieyritysten ja infranhaltijoiden turvallisuusvastuiden ja turvallisuusjohtamisjärjestelmien mukaisesti. Tästä syystä kansalliset turvallisuussäännöt olisi vähitellen korvattava yleisten standardien ja määräysten mukaisilla säännöksillä ja niiden määrää vähennettävä merkittävästi.

Tavoitteen saavuttamiseksi Euroopan Komissio on alkanut ensimmäisessä vaiheessa keräämään kansallisia rautatiemääräyksiä tietokantaan, jonka nimi on Notif-IT. Euroopan Unionin jäsenvaltiot, Norja sekä Ranskan ja Iso-Britannian välisen tunnelin hallinnoijat ovat ladanneet jo yli 1300 määräystä tietokantaan. Jokaisen asiasta kiinnostuneen on mahdollista tutustua tietokannassa oleviin tietoihin ilmaiseksi.

Euroopan Rautatievirasto (ERA) on Notif-IT:ssä olevien määräysten sekä muiden tietolähteiden perusteella selvittänyt, miten kansalliset turvallisuussäännöt on julkaistu ja jaettu käytettäväksi. Selvityksen perusteella on selvää, että työtä on jatkettava nopealla aikataululla. Tästä johtuen Euroopan Komissio on asettanut vuonna 2011 työryhmän, jossa Norja ja Suomi edustavat Skandinaavia. Kahden vuoden ajan jäsenvaltioiden asiantuntijat ovat keskustelleet määräysten määrittämisestä sekä siitä, mitkä kansalliset määräykset liittyvät eurooppalaiseen harmonisointiin säännöksiin, kuten Yhteentoimivuuden teknisiin eritelmiin (YTE), Yhteisiin turvallisuusmenetelmiin (YTM) tai Yhteisiin turvallisuustavoitteisiin (YTT). Euroopan Komission työryhmä julkaisi vuoden 2012 lopussa raportin kansallisista turvallisuusmääräyksistä. Raportti avaa tietä Euroopan rautateiden tulevaisuuden säädöksille: Työryhmä on kehittänyt listan, joka sisältää asiat, joihin jäsenvaltioiden on rajoitettava määräystoimintansa. Tämä ns. määräystenhallintatyökalu tunnistaa samalla, mihin liittyen eurooppalaisia määräyksiä on jo olemassa. Toisaalta myös parannuksia Notif-IT –tietokantaan on päätetty. Jäsenvaltioiden uudet määräysluonnokset laitetaan suoraan tietokantaan, jotta toimintaan on mahdollista saada läpinäkyvyyttä Euroopan tasolla. Kaikkien kiinnostuneiden tietokannan käyttäjien on mahdollista kommentoida ja kritisoida uusia ja olemassa olevia määräyksiä tietokannan kautta. Lisäksi Euroopan komissiolle ilmoitetaan määräyksistä, jotka saattavat luoda esteitä rautatieyrityksille aikaisessa vaiheessa. Asiaan liittyvillä rautatieyrityksillä, infranhaltijoilla, kaupallijoilla tai tuottajilla on työkalu, jolla on

mahdollista vaikuttaa jäsenvaltion päätöksentekoprosessiin jo Euroopan tasolta lähtien.

Työryhmä on myös tunnistanut, että monia määräyksiä on mahdollista hallita infranhaltijoiden tai rautatieyritysten sisäisten sääntöjen kautta, esimerkiksi turvallisuusjohtamisjärjestelmän avulla. Eri toimijoiden väliset sopimukset on mahdollista myös korvata rautatieyritysten ja infranhaltijoiden rajapintaa koskevien määräysten avulla. Yleisesti ottaen ei pitäisi olla mitään kiireellisiä tai paikallisia määräyksiä tai sääntöjä, koska määräykset ja muut säädökset on oltava niin yleisellä tasolla, että ne kattavat kaikki mahdolliset toiminnalliset tilanteet. Lisäksi on muistettava, että salattuja määräyksiä, joita kaikkien ei ole mahdollista saada, pitää välttää, koska määräysten on oltava julkisia ja kaikkien saatavilla.

Työryhmän tulosten perusteella näyttää siltä, että eri sektoreiden määräysten välillä on edelleen päällekkäisyyksiä, esimerkiksi määräyksissä vaarallisten aineiden kuljetuksista tai teknisistä standardeista. Nämä määräykset saattavat vaikuttaa myös rautatiemääräyksiin. Näin ei pitäisi olla, mutta määräystenhallintatyökalun ja tapauskohtaisen määräyskonfliktien selvityksen avulla ongelma on ratkaistavissa.

ERA on aloittanut Euroopassa laajalti työpajoja, joiden tarkoituksena on saattaa Euroopan Komission työryhmän tulokset kaikkien asiasta kiinnostuneiden rautateihin liittyvien toimijoiden tietoon. ERA suunnittelee samanaikaisesti myös jäsenvaltioiden neuvontaa rautateiden nykyisten määräysten uudistamiseksi. Tämä auttaa vähentämään hallinnollista työtä ja kustannuksia rautatieyrityksiltä ympäri Eurooppaa. Kaikkia toimijoita suositellaan liittymään keskusteluun sekä Notif-IT –tietokantaan tai tutustumaan ERA:n nettisivuihin saadakseen asiasta tarkempia tietoja.

Lisätietoja: <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Safety/Pages/Task-force-on-National-Safety-Rules.aspx>

Christoph Kaupat, suom. Laura Järvinen



Kansallisten turvallisuussääntöjen kanssa on vielä paljon teke- mistä. Kuvalähde Christoph Kaupat