

Høringsnotat – forslag til endringer i togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften

Del I – innføring av helsekrav

1. Innledning

Dette forslaget innebærer en endring av ordningen for helsekrav og helsegodkjenninger for ombordpersonell og operativt personell som utfører arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten. Operativt personell omfatter skiftepersonell, trafikkstyrer, sikkerhetsvakt mv, (i det videre kalt "operativt personell").

Det er i dag gjeldende to forskjellige ordninger for helsekrav, alt ettersom hva slags arbeidsoppgave en har av betydning for trafikksikkerheten. Det anses i utgangspunktet som lite heldig å ha flere regimer som aktører, leger og personell må forholde seg til. I tillegg oppleves kravene i helsekravforskriften som tidvis for strenge, for eksempel for personell som utfører skifting på sidespor eller for kjøring på museumsbaner.

TSI Drift og trafikkstyring (TSI-OPE)¹ punkt 4.7 er godkjent minstekrav til helse for ombordpersonell innen EØS. Disse kravene er i stor grad like helsekravene til førere som nedfelt i førerdirektivet og implementert i førerforskriften. Det er tilsynets vurdering at sikkerhetsansvaret til ombordpersonell er så høyt at dersom TSI-OPE er "godt nok" for denne personellgruppen så anser tilsynet kravene å være tilstrekkelige for å ivareta også andre arbeidsområder.

2. Dagens ordning

Helsekravforskriften² ble vedtatt i 2002, og har i liten grad vært endret siden. Forskriften oppstiller krav til helse for personell som utfører gitte arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten og gjelder både for jernbanevirksomheter på og utenfor det nasjonale jernbanenettet. Forskriften gjelder ikke for førere som er underlagt førerforskriften.

Statens jernbanetilsyn har over tid fått tilbakemeldinger på at bestemmelsene i helsekravforskriften er for strenge og det er et uttrykt ønske fra flere jernbanevirksomheter at forskriften revideres. Kravene i dagens forskrift er absolutte og av den grunn praktiseres unntaksregelen ofte, noe som er arbeidskrevende både for virksomhetene og for tilsynet. De siste årene har Statens jernbanetilsyn gjort flere regelverksgrep for i større grad å tilpasse gjeldende regelverk til den store variasjonen av drift i de ulike jernbanevirksomhetene. Det er vedtatt separate forskrifter for museumsbaner, sidespor og godsbaner og for trikk og t-bane. Som en videreføring av dette har tilsynet foreslått å flytte helsekrav for personell ved museumsbaner, sidespor og godsbaner og trikk, t-bane og sporvei inn i egne kapitler i de respektive forskriftene.

Etter de foreslåtte endringene i forskriftene nevnt over vil det kun være ombordpersonell og operativt personell som vil være underlagt helsekravforskriftens bestemmelser. Ombordpersonell vil etter hvert bli underlagt helsekravbestemmelsene i TSI OPE og tas ut av helsekravforskriften. Tilsynet foreslår derfor at helsekravene for disse to gruppene flyttes til et eget kapittel i togframføringsforskriften, og at helsekravforskriften oppheves.

3. Generelt om utkastet

Forslaget til forskrift erstatter helsekravforskriftens bestemmelser for ombordpersonell og operativt personell gjennom et nytt kapittel 10 i togframføringsforskriften. Det forutsettes at den enkelte virksomhet svarer ut helsekravene i sikkerhetsstyringssystemet.

¹ Forskrift om gjennomføring av TSI-drift og trafikkstyring på det nasjonale jernbanenettet av 19. juni 2012 nr. 564

² Forskrift om krav til helse for personell med arbeidsoppgaver av betydning for trafikksikkerheten ved jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. av 18. desember 2002 nr. 1678

Hensikten med den foreslåtte endringen er først og fremst å forenkle regelverket. Forslaget til nye bestemmelser inneholder mer funksjonelle krav, noe som i seg selv vil innebære at behovet for unntak fra forskriftens bestemmelser vil bortfalle. Det er etter tilsynets vurdering også en forenkling at jernbanevirksomhetene kun får én forskrift å forholde seg til når det gjelder krav til drift.

Tilsynet har i samarbeid med vår medisinske konsulent gjort en vurdering av om kravene i TSI OPE var hensiktsmessige for ombordpersonell og operativt personell. Underveis i arbeidet har det blitt holdt møter med de aktuelle jernbanevirksomhetene for å få innspill og vurderinger i forhold til hva som bør ivaretas ved endringen, samt løsninger og krav som i liten grad er hensiktsmessige.

Statens jernbanetilsyn har hatt som målsetting å etablere et godt og funksjonelt regelverk samtidig som det ikke fires på de overordnede driftsmessige sikkerhetskrav. Et funksjonelt regelverk åpner for flere løsninger for å svare ut kravene noe som vil gi virksomhetene mulighet til å tilpasse helsekravene til sin virksomhet.

De viktigste endringene i forslaget er innføring av funksjonelle krav som blant annet innebærer at dagens ordning hvor det søkes tilsynet om unntak fra helsekrav fjernes. Ansvar for at det kun blir personell som oppfyller helsekravene til oppgaver av sikkerhetsmessig betydning blir lagt til jernbanevirksomhetene, og følges opp av tilsynet gjennom våre vanlige tilsynsaktiviteter. Forslaget er en harmonisering av det norske regelverket mot det europeiske, og kravene til helse vil bli likt for alle personellgrupper selv om organiseringen vil være forskjellig. Videre foreslås det innført en psykologisk undersøkelse ved førstegangs helseundersøkelse, samt at kravene til hørsel er forenklet og mer dynamiske.

Som en følge av at det settes inn et nytt kapittel 10 vil eksisterende kapittel 10 bli nytt kapittel 11, og bestemmelsene vil bli omnummerert i tråd med endringen i kapittelnummereringen. Dette medfører ingen endring i bestemmelsenes innhold.

Tilsynet tar sikte på at endringsforslaget trer i kraft fra 1. januar 2017, og fra samme tidspunkt vil helsekravforskriften oppheves.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det antas at aktørene vil få en besparelse ved at reglene blir funksjonelle og at behovet for unntakssøknader faller bort.

Tilsynet behandler i dag ca. 140 unntakssøknader årlig, et arbeid som vil bortfalle. Dette vil også medføre at det trolig ikke lenger vil være behov for en fast tilknyttet medisinsk sakkyndig, noe som i seg selv innebærer en besparelse på ca. kr 180 000.

5. Merknader til de enkelte bestemmelsene

Kapittel 10. Krav til helse

Til § 10-1. Arbeidsoppgaver av betydning for sikkerheten

Bestemmelsen omtaler hvem som omfattes av kravene til helse i kapittelet om helsekrav. Det framgår av bestemmelsen at dette er personell med oppgaver av betydning for trafikkikkerheten. Det legges til grunn at dette er de samme personellgrupper som nå omfattes av helsekravforskriften, altså operativt personell. Det er ikke beskrevet hvilke oppgaver som omfattes fordi helsekravene ikke differensieres i forhold til funksjoner slik som i eksisterende forskrift.

Til § 10-2. Helseundersøkelse

Bestemmelsen inneholder krav om at personell som omfattes av kravene til helse i forskriften skal gjennomgå en helseundersøkelse utført av en lege. Det stilles ikke krav til legen ut over det å være lege. Legen må imidlertid kunne vurdere helsen til den som undersøkes i forhold til de arbeidsoppgaver vedkommende har. Det legges ikke opp til at tilsynet fastsetter et obligatorisk skjema for helseundersøkelser, men vi tar sikte på å utarbeide et som en veiledning.

Til § 10-3. Første gangs helseundersøkelse

I bestemmelsen stilles det krav til at personell med oppgaver av betydning for sikkerheten skal gjennomgå helseundersøkelse før oppgavene eller eventuelt opplæring til å utføre oppgavene påbegynnes. Undersøkelsen skal bestå av en standard legeundersøkelse. I tillegg skal syn, hørsel og fargesans undersøkes. Det skal foretas en analyse av urin- eller blodprøve for å påvise diabetes eller andre forhold. Andre forhold kan f.eks. være narkotiske stoffer.

Til § 10-4. Periodiske undersøkelser

Denne bestemmelsen stiller krav til frekvens for helseundersøkelser, og er i forslaget endret i tråd med bestemmelsene i TSI OPE. Bestemmelsen medfører en endring fra § 9 i gjeldende helsekravforskrift og vil medføre hyppigere helseundersøkelser for personell mellom 41 og 45 år. Samtidig endres kravet om årlige helseundersøkelser slik at dette i forslaget slår inn ved 62 år og ikke ved 60 år som i dag.

Til § 10-5. minstekrav til den periodiske undersøkelsen

Bestemmelsen stiller minstekrav til undersøkelsen og må ses i sammenheng med § 10-6.

Til § 10-6. Supplerende helseundersøkelser og/eller psykologiske vurderinger

Bestemmelsen gir anledning til å gjennomføre supplerende helseundersøkelser i tillegg til periodisk helseundersøkelse dersom det foreligger rimelig grunn til å tvile på personellens fysiske eller psykiske skikkethet, eller rimelig grunn til mistanke om bruk av narkotiske stoffer eller alkohol. Med betegnelsen «rimelig grunn» menes at det må være et reelt grunnlag for tvilen eller mistanken. Kravene om fysisk og psykisk skikkethet framgår av § 10-7.

For eksempel vil gjentatt korttidsfravær eller langtidssykemelding kunne være grunnlag for en supplerende helseundersøkelse. Det samme gjelder involvering i en ulykke eller nestenulykke. Alvorlige hendelser i privatlivet vil også kunne være grunnlag for en slik undersøkelse.

Til § 10-7. Allmenne krav

I bestemmelsen stilles de grunnleggende kravene til skikkethet. Kravene er mer overordnet enn i gjeldende forskrift § 10. Det er imidlertid ment å omfatte samme type lidelser som tidligere.

Til 10-8. Synskrav

Det er satt inn detaljerte bestemmelser med krav til syn. Bestemmelsene avviker noe fra dagens krav. For å ha en sikkerhetsventil for detaljerte krav er det i bestemmelsen satt inn en regel om at legen i særlige tilfeller kan fravike kravene etter å ha innhentet uttalelse fra øyelege.

Til § 10-9. Hørselskrav

Bestemmelsen er en ren funksjonsbestemmelse, i motsetning til dagens bestemmelse i helsekravforskriften § 12 som inneholder svært detaljerte krav. Etter tilsynets oppfatning er det tilstrekkelig at det kan godtgjøres tilstrekkelig hørsel til å oppfatte informasjon av sikkerhetskritisk betydning. Det har også skjedd en betydelig utvikling når det gjelder kvaliteten på høreapparater siden helsekravforskriften ble vedtatt, slik at det foreslås at bruk av høreapparat er tillatt uten noen ekstra prøve.

Del II – andre endringer

1. Innledning

Det foreslås også å gjøre noen nødvendige rettelser og presiseringer i togframføringsforskriften og ERTMS-togframføringsforskriften. De foreslåtte endringene fremgår av merknadene til de enkelte bestemmelsene under punkt 2 og 3.

2. Merknader til de enkelte bestemmelsene i togframføringsforskriften

Til § 5-23. Kryssing som ikke er oppført i ruten for toget

Når tog skal kjøre fra utgangsstasjon før rutetid, kan det oppstå kryssing. Det foreslås derfor å legge til et nytt punkt i § 5-23 første ledd bokstav g om at kryssing som ikke er oppført i ruten for toget kan forekomme når toget skal kjøre før rutetid fra utgangsstasjon.

Det foreslås videre å ta ut ordene «(oppstått kryssing)» i § 5-23 første ledd. Dette er et begrep som kan føre til misforståelser.

Til § 6-13. Tilkobling av hjelpelokomotiv

I bestemmelsen mangler et promilletegn etter «fall over 5». Det foreslås å føye til et promilletegn.

Til §§ 9-28, 9-29, 9-30, 9-30a og 9-49

Ved en feil har to ulike signaler hatt samme nummer i togframføringsforskriften. Dette gjelder signal «Klar linje» i § 9-30a tredje ledd og signal «ATC repeter målpunkt» i § 9-49 sjette ledd, som begge har signalnummer 60B. For å rette denne feilen foreslås det å endre nummereringen slik:

- § 9-28 tredje ledd: Signal 56 («Planovergangen kan passeres») gis nytt signalnummer 56A.
- § 9-29 tredje ledd: Signal 58 («Planovergangssignalet viser at planovergangen kan passeres») gis nytt signalnummer 56B.
- § 9-30 annet ledd: Signal 60 («Tog kan passere rasfarestrekingen») gis nytt signalnummer 56C.
- § 9-30a tredje ledd: Signal 60B («Klar linje») gis nytt signalnummer 56D.
- § 9-49 sjette ledd: Signal 60B («ATC repeter målpunkt») endres ikke.

Til § 9-46. Identifikasjonsskilt

I § 9-46 tredje ledd foreslås det å innta en presisering om at utkjørssignal og midlertidig utkjørssignal skal merkes med stedskode for stasjonens navn *der dette er tildelt*.

3. Merknader til de enkelte bestemmelsen i ERTMS-togframføringsforskriften

Til § 5-5. Tillatelse til å starte opp uten kjent posisjon i systemet og § 6-6. Oppstart uten kjent posisjon i systemet

I § 5-5, § 6-6 og i ETCS-formular 07 i forskriftens vedlegg I brukes begrepet «uten kjent posisjon». Dette er et begrep som ikke brukes i driftsregler for ERTMS/ETCS i TSI OPE³ Tillegg A. Tilsynet foreslår å endre til «når systemet krever bekreftelse av kjøring med særlig ansvar».

I § 5-5 annet ledd første kulepunkt foreslås å bytte ut begrepet «ruten» til «togveien» for å harmonisere med begrepsbruken i TSI OPE.

Til § 5-6. Krav til bestemmelser om trafikkstyring

Det foreslås å endre fra «det ikke kan vises kjørsignal» til «systemet ikke kan gi kjøretillatelse».

Til § 9-8. Signaler for muntlig kjøretillatelse

Signalbetydningen av signal E6 «Varsel om kjøring med særlig ansvar» er ifølge § 9-8 at fører skal bekrefte varsel om kjøring med særlig ansvar etter å ha mottatt muntlig tillatelse i henhold til § 6-6. Tilsynet foreslår innta en henvisning til ERTMS-togframføringsforskriften kapittel 7 del II. Denne delen av forskriften regulerer tillatelse til å kjøre forbi sluttpunkt for kjøretillatelse ved uregelmessigheter og feil. Signalbetydningen vil da være at fører skal bekrefte varsel om kjøring med særlig ansvar etter å ha mottatt muntlig tillatelse i henhold til § 6-6 eller underkapittel II i kapittel 7.

³ Kommisjonsforordning (EU) 2015/995 av 8. juni 2015

Til § 9-9. Signaler om systemnødbrems

Det foreslås å rette signalnavn for signal E11 fra «Løs ut systemnødbrems» til «Systemnødbrems bekreftet». Signalbetydningen foreslås endret til at systemnødbrems er løst ut, fører skal kontakte togleder, jf. §§ 3-15 og 7-13.

Til § 9-18. Stoppskilt

I signalbetydningen for signal E35 «Stoppskilt» foreslås det å ta ut ordene «på linjen».