

0048 OSLO

Statens Jernbanetilsyn



## Høringsuttalelse nye helsekrav

NSB Persontog sin bedriftshelsetjeneste (heretter NSB BHT) ønsker med dette å komme med innspill til de foreslåtte helsekravene som skal innarbeides i togframføringsforskriften, kravforskriften, museumsjernbaneforskriften m.fl.

Samlet sett er vi positive til de foreslåtte endringene av helsekrav og håndteringen av disse. Ordningene som ble innført ved ny Førerforskrift i 2011 har blitt tatt godt imot blant operatørene og etter en viss innkjøringsperiode mener vi at disse ordningene gir en fornuftig og fleksibel håndtering av helseundersøkelser, helsekrav mv.

Vi imøteser at helsekrav og for andre yrkesgrupper innen jernbane kan håndteres på tilsvarende måte.

Vi har noen kommentarer/endringsforslag. Der vi viser til spesifikke paragrafer i togframføringsforskriften gjelder kommentarene også for tilsvarende paragrafer i de andre forskriftene.

NSB BHT opplever de nye forskriftene som uklare med tanke på intervaller mellom undersøkelsene (f.eks togframføringsforskriften §10-4), da spesielt med tanke på hvordan overgangen fra gammel til ny forskrift skal gjennomføres.

Vi oppfatter at endringene i aldersintervaller er så vidt små at vi foreslår primært at intervallene fra Helsekravforskriften beholdes slik de er nå. Subsidiært foreslår vi at ansatte som er godkjent ved helseundersøkelse før 1.1.17 beholder den godkjeningsdatoen som da ble satt. Noen svært få ansatte vil da få et noe lengre intervall mellom to periodiske undersøkelser enn de nye forskriftene bestemmer, men vi anser den sikkerhetsmessige risikoen for dette som ubetydelig.

En endring av godkjeningsdatoer for personell som allerede er godkjent etter gammel forskrift medfører store muligheter for misforståelser og feil. Dette erfarte vi ved gjennomføringen av Førerforskriften i 2011.

Med stadig hyppigere helseundersøkelser (både førere og andre grupper) skjer det ofte at operatørene bestiller helseundersøkelser i god tid før neste helseundersøkelse. Da skjer det ofte at periodisk undersøkelse skjer med 9 måneders mellomrom. Vi foreslår at det gies en mulighet til å kunne gjennomføre en periodisk helseundersøkelse forslagsvis 60 dager før utløpsdato, uten at

gyldigheten blir avkortet. Dette praktiseres bl. a for trafikkflygere og gir en mer fleksibel gjennomføring av hyppige helseundersøkelser og vil ikke ha betydning for trafikksikkerheten. Vi mener også at det er viktig at det avklares hvordan overgangsordningene med unntak/dispensasjon blir gjennomført. Vi har registrert om lag 50 unntak hvis varighet går ut i perioden fra oktober 2016 og ut 2017. Kan vi betrakte disse som godkjent etter ny forskrift fram til gjeldende dispensasjon utgår og deretter godkjenne de iht nye helsekrav?

Det foreslåes at enhver lege kan utføre helseundersøkelser jernbane. NSB BHT ser svært negativt på denne endringen og mener følgende punkter argumenterer for at bare spesielt godkjente leger skal utføre slike undersøkelser/vurderinger.

1. Flere spesialiserte yrkesgrupper (flygere/sjømenn) kan kun godkjennes av spesielt godkjente leger. Vi mener at funksjonen som konduktør, trafikkstyrer og vognfører er så spesiell at det er uforvarlig å la en tilfeldig lege utføre disse vurderingene. I kommentaren heter det at legen må ha kjennskap til aktuelle arbeidsoppgaver, uten at dette er spesifisert på noe vis. Vår erfaring er at dette er arbeidsoppgaver og funksjoner som de aller færreste fastleger eller andre leger kjenner.
2. Ved å åpne for at enhver lege kan utføre slike helseundersøkelser er faren for at en ansatt som ikke er blitt godkjent av en lege oppsøker en ny lege og får en godkjenning av denne. NSB BHT mener at det ikke er tilstrekkelig at operatørene kan sette egne krav for hvilke leger som kan benyttes.

NSB BHT støtter kravene om innføring av yrkespsykologiske tester for konduktører, førere av trikk mv ved ansettelse. Vi støtter også kravene om supplerende undersøkelser i de tilfeller der det er tvil om helsekrav er oppfylt, etter fravær eller hendelser mv. Slike supplerende undersøkelser er også innført i Førerforskriften og vel innarbeidet der. Det synes hensiktsmessig å bruke de samme begrepene (periodisk undersøkelse/tilleggsundersøkelse) i alle forskriftene.

Vi synes innføring av tilsvarende krav for personell ved museumsjernbaner er overflødig. En rekke av disse har tilfeldig arbeid i og ved spor uten at det er samtidig trafikk på sporet. Kan krav om spesielle yrkespsykologiske tester erstattes av «tilpassede yrkespsykologiske undersøkelser der operatørens risikovurdering tilsier det?»

Vi synes det bør være et eget punkt om krav vedrørende narkotiske stoffer, alkohol og legemidler i forskriftene. Vi ser at dette kan sees dekket av §10-7 (allmenne krav), men vi mener at dette er et så vidt viktig punkt at det bør dekkes spesifikt.

Vi synes visuskravene er uklare. Slik vi leser visuskravene er det krav om at visus summert for begge øyne er 0,8 eller mere. Dette tilsier at synskravene er klart mindre strenge enn for kjøring av buss/lastebil. Vi får ofte tilbakemeldinger om synskrav til førere av bybane/trikk og stiller oss undrende til at det settes krav til slike førere (jfr kravforskriften) som er mindre strenge enn for bussførere.

Dobbeltsyn er ikke spesifikt nevnt i forskriftene.

Utover dette har vi noen spørsmål om detaljer i forskriften. En del av disse er også meldt inn som uklarheter til Førerforskriften med vedlegg og bedt avklart i veiledning til denne.

Er det fortsatt krav om medbrakte reservebriller/linser for personell som må bruke briller/linser?

Øyeimplantater, keratotomier ol ansees som svært vanlig behandling som ofte ikke opplyses om. Hvordan skal kravet om årlige undersøkelser av disse (livet ut?) forstås? Vi oppfatter at det er en formulering som sier at legen kan bestemme andre intervaller.

Med vennlig hilsen

**TORSTEIN SEIP JOHNSEN**

Bedriftsoverlege/

torstein.seip.johnsen@nsb.no