



Svar på høringsnotat **Reform av jernbanesektoren - lovendringer**

Innledning:

Norsk Lokomotivmannsforbund har følgende merknader til forslag til endringer av jernbaneloven i forbindelse med reform av jernbanesektoren, ref. brev 16/564 fra samferdselsdepartementet datert 08.03.2016:

Sammendrag:

- § 3 d
NLF foreslår å få inn i lovteksten at det må være et uavhengig overordnet sertifiseringsystem av lokomotivførere. Idag er systemet bygd opp slik at det er det enkelte selskap som har dette ansvaret. Til sammenligning betyr det at det er eieren av lastebilselskapet som gir sjåførene sertifikat på lastebil/vogntog på veien, og ikke offentlig myndighet.
- § 3 g
NLF foreslår å presisere de forskjellige typene godkjenning.
- NLF påpeker mangler i førerforskriften etter lovteksten (§ 3 d) ang vandel.
- § 6 f
Norsk Lokomotivmannsforbund foreslår en tilføyelse på bokstavpunkt F i §6 om sikkerhetsreglement og interkontrollsystemer til å omhandle også elektronisk kontroll og registrering av den enkelte førers kjøre- og hviletider, lignende det systemet man har i tungtrafikken på vei i dag da dette ikke eksisterer på norsk jernbane pr d.d.
- § 6 g
Norsk Lokomotivmannsforbund foreslår nytt bokstavpunkt G i §6 om krav til kjøre- og hviltider for personell som framfører rullende materiell på det nasjonale jernbanenettet. Krav til kjøre- og hviletider har direkte betydning for sikkerheten på jernbanen, og er i dag kun hjemlet i tariffavtaler og ikke i lov og forskrifter.
- § 8 g
NLF foreslår å legge til pensjonsvilkår ved virksomhetsoverdragelse.
- § 11
NLF foreslår å presisere teksten slik at det klart fremkommer hva myndighetsområdet til Statens Jernbanetilsyn er.

Jernbaneloven

SERTIFISERING OG GODKJENNING

§ 3 d. (Krav til personell med oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane samt behandling av opplysninger mv.)

Fører av rullende materiell og annet personell som skal utføre oppgaver knyttet til sikkerheten ved jernbane må oppfylle de vilkår som tilsynsmyndigheten fastsetter om kvalifikasjoner, alder, helse, fysisk og psykisk skikkethet, vandel, edruskap, utdanning, opplæring og trening m.m. Tilsynsmyndigheten kan kreve at personell nevnt i første punktum skal ha sertifisering som viser at de oppfyller vilkårene. **For fører av rullende materiell skal alle deler av sertifiseringen foretas av en offentlig og uavhengig sertifiseringsmyndighet.** Tilsynsmyndigheten kan behandle opplysninger om forhold nevnt i første ledd samt gi nærmere forskrifter om behandlingen av personopplysninger knyttet til sertifisering av personell.

Tilsynsmyndigheten kan gi nærmere forskrifter om hvilke personellgrupper som skal omfattes av første ledd, og om utstedelse, fornyelse og tilbakekall mv. av intern godkjenning gitt av den som driver jernbanevirksomhet.

Kommentar til forslag § 3 d

I en reformert jernbane hvor konkurranse skal bestemme hvem som får trafikkeringsrett anser Norsk Lokomotivmannsforbundet som sannsynlig at omfang og kvalitet på opplæring av jernbanepersonell kan bli en konkurransefaktor. Dagens opplæringssystem er basert på erfaringslære over hva som er nødvendig nivå på opplæringen for at personell med sikkerhetskritisk arbeid skal kunne utføre sin jobb sikkerhetsmessig tilfredsstillende. Imidlertid er ikke opplæringskravene eksakt hjemlet noe sted utover minimumsregler i Førerforskriften. Utover det står hver enkelt jernbanevirksomhet fritt til å definere sitt eget opplæringsnivå, samt være ansvarlig for å dokumentere at det er tilstrekkelig.

Dette vil kunne svekke sikkerhetsnivået på norsk jernbane. Dessuten vil det være vanskelig ved jobbyte for ny arbeidsgiver å kontrollere/dokumentere hva vedkommende jernbanepersonell har hatt av opplæring hvis det etableres en rekke forskjellige opplæringsregimer.

Norsk Lokomotivmannsforbund mener at et uavhengig sertifiseringsorgan vil være nødvendig for å sikre at kvalitet på opplæring ikke svekkes i en konkurransesituasjon.

Norsk Lokomotivmannsforbund har i tillegg registrert at punktet ang **vandel** omtalt i § 3 d **ikke** er nedfelt i forskrift fra tilsynsmyndighet.

Norsk Lokomotivmannsforbund mener det bør påpekes ovenfor SJT at krav om plettfri vandel for å få utstedt førerbevis og sertifikat som fører av rullende materiell må presiseres i førerforskriften på lik linje med kvalifikasjoner, helse, fysisk og psykisk skikkethet, edruskap, utdanning og opplæring.

§ 3 g. (Tilbakekall av offentlig godkjenning mv.)

Tilsynsmyndigheten kan tilbakekalle godkjenningen, **(sertifikat, førerbevis eller annen godkjenning)** etter § 3 d første ledd for bestemt tid, inntil videre eller for resten av gyldighetstiden, dersom innehaveren i eller utenfor tjeneste gjør seg skyldig i forseelse av betydning for tjenesten eller om han ellers ikke oppfyller vilkårene for den offentlige godkjenningen.

Den offentlige godkjenningen skal tilbakekalles for minst ett år dersom innehaveren blir ilagt straff for overtredelse av forbudet i §§ 3 a eller 3 b. Dersom innehaveren i de siste 5 år er ilagt straff for en av de nevnte overtredelser, skal den offentlige godkjenningen tilbakekalles for alltid.

Når tilsynsmyndigheten finner grunn til å anta at det foreligger et forhold som kan begrunne tilbakekall, kan den straks sette den offentlige godkjenningen ut av kraft inntil spørsmålet om tilbakekall er avgjort. Er det innledet politietterforskning mot innehaveren, har politiet tilsvarende adgang til å sette den offentlige godkjenningen ut av kraft, men ikke for lenger tid enn 3 uker uten samtykke fra tilsynsmyndigheten.

Tilsynsmyndigheten kan fastsette nærmere bestemmelser om tilbakekall av den offentlige godkjenningen etter paragrafen her, samt i enkeltvedtak sette ned tilbakekallstiden under minstetiden fastsatt i annet ledd, når det foreligger særdeles formildende omstendigheter og tilbakekall for så lang tid som fastsatt vil virke urimelig hardt.

Når den offentlige godkjenningen er tilbakekalt eller satt ut av kraft, skal dokumentet innleveres til tilsynsmyndigheten.

Kommentar til forslag § 3 g

Norsk lokomotivmannsforbund foreslår et nytt ledd i § 3 for å presisere at tilsynsmyndigheten har mulighet til å inndra/tilbakekalle Førerbevis (lisens) ved grove brudd på jernbanelovgivning og forskrifter. NLF mener at lisensen må kunne inndras på grunnlag av alle manglende vilkår for å være fører av rullende materiell på det nasjonale jernbanenettet.

KJØRE- OG HVILETIDER

§ 6. (Tillatelse til å drive jernbanevirksomhet)

Den som vil drive kjørevei eller trafikkvirksomhet må ha tillatelse fra departementet. Til drift av kjøreveien ligger ansvaret for trafikkstyringen, hvis ikke departementet gir tillatelse til at ansvaret kan overføres til andre.

(§ 6 nytt andre og tredje ledd skal lyde:)

"Den som har tillatelse til å drive kjørevei eller trafikkvirksomhet etter første ledd har ansvaret for virksomheten som drives. Ansvaret omfatter særlig at virksomheten drives sikkert og at vilkårene og kravene som er satt for virksomheten i eller i medhold av loven er oppfylt. Ansvaret omfatter også deler av driften som utføres av leverandører.

Den som har tillatelse til å drive kjørevei eller trafikkvirksomhet skal stanse driften dersom hensynet til sikkerheten tilsier det. "

Departementet kan ved forskrift eller enkeltvedtak fastsette vilkår for tillatelsen for å ivareta hensynet til en sikker og hensiktsmessig trafikkavvikling samt miljø, herunder krav til:

- A. nødvendige faglige, personlige og økonomiske forutsetninger hos søkeren;*
- B. kompetanse m.v. hos driftspersonellet;*
- C. politiattest fra søkeren eller daglig leder av virksomheten og fra personell som har sikkerhetsansvar;*
- D. garanti eller forsikring for erstatningsansvar som kan oppstå pga. virksomheten;*
- E. regnskap, regnskapsettersyn, statistikk m.v., og til innsyn i slike dokumenter;*
- F. sikkerhetsreglementer og internkontrollsystemer; **herunder elektronisk kontroll av kjøre- og hviletid på alle trekkraftkjøretøy i Norge, og mellom Sverige og Norge.***
- G. arbeids- og hviletider for personell som utfører sikkerhetsrelatert arbeid.***
- H. støyskjerming og gjerdehold.*

Kommentar til forslag § 6 g

Norsk Lokomotivmannsforbund mener at det må være klare kjøre- og hviletidsordninger på norsk jernbane for å opprettholde dagens sikkerhetsnivå, og mener arbeidstidsordningene må inn i gjeldende love og forskrifter.

Nytt bokstavpunkt g i § 6

Norsk Lokomotivmannsforbund forslår nytt bokstavpunkt "g" i §6 om krav til kjøre- og hviltider for personell som framførerrullende materiell på det nasjonale jernbanenettet. Krav til kjøre- og hviletider har direkte betydning for sikkerheten på jernbanen, og er i dag kun hjemlet i tariffavtaler og ikke i lov og forskrifter.

TØI har i en nylig utgitt rapport (TØI report 1440/2015) kartlagt hvordan trøtthet og risiko for trøtthet varierer mellom norske transportoperatører i veg, sjø og bane. TØI har kartlagt at det foreligger store mentale krav til kjørende personale på jernbanen sammenlignet med andre sammenlignbare bransjer, og ingen andre i transportbransjer utsettes for mer tidspress enn jernbanepersonell. Jernbanepersonell utsettes for mye støy og vibrasjon. Dette er et særlig problem i gods- og vedlikeholdssektoren på jernbanen. Luftkvaliteten er heller ikke god.

TØI beskriver vider at kjørende personell på jernbanen har den mest uregelmessige arbeidstiden av alle transportbransjer. Turnusordninger som begrenser søvn, jobbing på ufysiologiske tidspunkter og ubehag på jobb fører til dårligere søvn hos jernbanepersonell. En mer oppstykket jernbane fører til mer ensidig kjøring enn tidligere fordi det ikke lenger er mulig å variere mellom ulike typer kjøring på jernbanen. F.eks godsbransjen får tildelt majoriteten av sine sloter i hovedsak på natt. Personale som kjører mye natt må sove mye på dagtid, noe som for mange er vanskelig.

TØI-rapporten forteller at halvparten av lokførere som kjører passasjertog, og seks av ti førere av godstog har duppet av på jobb, og at dette blant annet er årsak til 13 prosent av passhendelsene.

TØI skriver at for å få redusert omfanget av den livsfarlige sovingen på jobb, må det ses på arbeidstidsordningene for alle yrkesgruppene som er omfattet av undersøkelsen, deriblant jernbanen.

Den avdekker at det foreligger mindre rapportering enn hva det bør være på jernbanen, og jernbanene sikkerhetskultur og arbeidsgiverne ikke tar trøtthet på alvor. Norsk Lokomotivmannsforbund erfarer at særlig mindre togselskaper har mindre rom for å lage gode turnuser som ivaretar førernes helse- årvåkenhet og i den sammenheng sikkerheten på jernbanen

Norsk Lokomotivmannsforbund mener det må presiseres i jernbaneloven at ansvaret for underleverandører også forutsetter at Arbeidsmiljøloven blir overholdt, samt jernbanens kjøre- og hviletider.

VIRKSOMHETSOVERDRAGELSE

§ 8 g. (Arbeidstakernes rettigheter ved konkurranse om avtale om persontransport med jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane)
Reglene i arbeidsmiljøloven §§ 16-2 til 16-7 om arbeidstakernes rettigheter ved virksomhetsoverdragelse gjelder tilsvarende ved konkurranse om avtale om persontransport

med jernbane, dersom virksomheten etter konkurransen blir drevet med samme type transportmiddel som før.

Oppdragsgiveren skal informere de som vil delta i konkurransen, om hvor mange ansatte i den virksomheten som driver den transporten oppdraget gjelder, som blir berørt av konkurransen, og om deres ansiennitet, alder og lønns- og arbeidsvilkår.

Fylkeskommunen kan i forbindelse med slik konkurranse kreve informasjonen nevnt i andre ledd, utlevert fra enhver virksomhet som driver persontransport med jernbane.

Den som får tildelt avtale om persontransport med jernbane gjennom konkurranse, må forplikte seg til å sikre at de ansatte som direkte medvirker til å oppfylle kontrakten, får lønns- og arbeids- **og pensjons**vilkår som ikke er dårligere enn det som følger av gjeldende landsomfattende tariffavtale, eller det som ellers er normalt for vedkommende sted og yrke. Tilsvarende plikt gjelder også for underleverandører.

Kommentar til forslag § 8 g

Norsk Lokomotivmannsforbund foreslår å legge til pensjonsvilkår ved virksomhetsoverdragelse.

TILSYNSMYNDIGHETENES MYNDIGHETSOMRÅDE

"§ 11 (Tilsyn mv)

Departementet eller den myndighet som departementet bestemmer, fører tilsyn med at bestemmelser gitt i eller i medhold av loven overholdes.

Enhver skal etter pålegg fra tilsynsmyndigheten gi de opplysninger den krever for å utføre sine oppgaver. Tilsynsmyndigheten kan bestemme hvilken form opplysningene skal gis i. Tilsynsmyndigheten skal til enhver tid ha uhindret adgang til ethvert sted som omfattes av loven. En representant for virksomheten har rett til, og kan pålegges, å være tilstede under tilsynet. Tilsynsmyndigheten kan likevel bestemme at representanter for virksomheten ikke skal være til stede

- a) ved intervjuer av arbeidstakere eller,
- b) hvis tilstedeværelsen ikke kan skje uten vesentlig ulempe eller,
- c) hvis formålet med tilsynet kan settes i fare.

31

Tilsynsmyndigheten har taushetsplikt om alle opplysninger og dokumenter som inneholder melding, tips eller lignende om lovbrudd. Taushetsplikten gjelder også overfor den som opplysningene omhandler.

Tilsynsmyndigheten kan gi pålegg om korrigerende tiltak.

Tilsynsmyndigheten kan påby stans av driften helt eller delvis når sikkerhetsmessige hensyn krever det. Om nødvendig kan den kreve politiets hjelp til å gjennomføre påbudet.

Tilsynsmyndigheten kan inndra sertifikater til jernbaneselskaper og sertifisert personell, samt Førerbevis (lisens) ved brudd på lover og forskrifter.

Departementet kan videre tilbakekalle tillatelse gitt i medhold av loven ved brudd på vilkår eller krav som er satt for virksomheten.

Uten hinder av lovbestemt taushetsplikt kan tilsynsmyndigheten og politiet, Nasjonal sikkerhetsmyndighet, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap eller tilsvarende myndigheter gjensidig og etter forespørsel utveksle de opplysninger som er nødvendige for å sikre jernbanen mot tilsiktede uønskede handlinger."

Kommentar til forslag § 11

Norsk Lokomotivmannsforbund foreslår et nytt ledd i § 11 om at tilsynsmyndigheten skal ha mulighet til å inndra sertifikater til jernbaneselskaper.

Hilsen



Julie-Isabell Løvdal

Norsk Lokomotivmannsforbund