



Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Postboks 8019 Dep.

0030 OSLO

Deres ref.

200501207/eh

Vår sak

08/00839-013 005517/08 KSA
432

Sted/Dato

Oslo, 20.05.08

HØRING - FORSLAG TIL FORSKRIFT OM ARBEIDSTID FOR FØRERE OG PERSONELL I GRENSEKRYSENDE JERNBANETRAFIKK - IMPLEMENTERING AV RÅDSDIREKTIV 2005/47/EF

Landsorganisasjonen i Norge (LO) viser til departementets brev vedrørende ovennevnte høring.

Bakgrunnen for forskriften

Bakgrunnen for forskriftsutkastet er at det omtalte EU-direktivet inneholder bestemmelser som ikke dekkes av Arbeidsmiljøloven. I dag er de tilsvarende bestemmelsene regulert av norske tariffavtaler for norske arbeidstakere, disse avtalene gjelder imidlertid ikke for utenlandske selskaper.

EU-direktivet er et minimumsdirektiv

Utkastet til forskrift implementerer EU-direktivet uten realitetsendringer. LO vil i den anledning påpeke at direktivet i likhet med andre direktiver som regulerer sosiale forhold, er et minimumsdirektiv. I implementeringsprosessen vil LO hevde at det vil være naturlig å ta utgangspunkt i dagens norske standarder og praksis innenfor direktivets virkeområde. Dette må være slik at på områder der det i dag eksisterer "høyere" eller mer spesifiserte standarder, videreføres disse standardene gjennom forskriften. Spesielt gjelder dette for områdene pauser (kjøre og hviletidsbestemmelser) og nattarbeid. Disse standardene er i dag som tidligere nevnt nedfelt i tariffavtalene i jernbanesektoren.

Behovet for reguleringer ved nasjonal norsk trafikk

Fra 1/1-07 er godstrafikken på jernbane totalt deregulert. Utenlandske selskapers rett til å frakte gods i Norge er ikke begrenset til grensepasserende trafikk, men omfatter også muligheten for å kjøre norsk nasjonal trafikk med arbeidstakere ansatt i utenlandske selskaper.

LO er derfor også av den oppfatning at forskriften må gjelde generelt, for all norsk trafikk og ikke bare være begrenset til grensepasserende kjøring.

§ 3. Kjøretid om natta

LO vil foreslå at dagens overenskomstbestemmelser som dekker nattarbeid tas inn i forskriftens § 3.

Dagsverk som består av tjeneste i tog og inneholder tjeneste i tidsrommet fra 02.00 til 05.00 skal ikke settes opp med mer enn 8 timer og skal ikke utføres av samme fører mer enn 2 døgn i trekk. Er tjenesten et delt dagsverk med opphold på 3 timer eller mer, bortfaller 8 timers begrensningen.

For ombordpersonell gjelder at tjeneste i tidsrommet 01.30 – 05.00 ikke må overstige 8 timer, og skal ikke utføres av samme arbeidstaker mer enn to døgn i strekk. Ved tjeneste i nattog bortfaller 8 timers regelen. Er tjenesten delt dagsverk med opphold på 3 timer eller mer, bortfaller 8 timers begrensningen.

Forskriftsutkastet inneholder en 8 timers begrensning av kjøretid på natta. I henhold til Arbeidsmiljøloven gjelder begrensningen når arbeidstaker arbeider mer enn 3 timer i perioden 21-6. Dette betyr for eksempel at et dagsverk som starter kl. 03.10 kan fortsette til kl. 12.10.

LOs oppfatning er at dagsverksbegrensningen på 8 timer bør gjelde for dagsverk som starter før kl.05.00. Samtidig ser LO det som uproblematisk at dagsverk som er lengre enn 8 timer avsluttes inntil 02.00. Dette er svært viktige reguleringer i forhold til førers og ombordpersonells årvåkenhet og utføring av sikkerhetsmessig arbeid.

Arbeidsmiljøloven har ingen begrensninger på sammenhengende nattdagsverk. Nattdagsverkene i jernbanesektoren er svært ujevne både i lengde og tidsrom (tilpasset når togene går). Ett dagsverk kan starte kl. 02.30, det neste kan starte 19.30. Dette gjør det så og si umulig å benytte regelmessige skiftplaner som i industrien, med en uke natt, en uke formiddag osv. For å unngå store fysiologiske omstillinger ved nødvendige overganger til dagarbeid, er det derfor nødvendig å begrense antall sammenhengende nattdagsverk.

§ 6. Pauser

LO foreslår at dagens tekst i gjeldende overenskomst tas inn i forskriften:

Det skal ikke utføres mer enn 5 1/2 timers arbeid uten pause. Ved pause forstås minst 40 minutters pause som avholdes i godkjent pauserom. Pausen kan deles i to deler til en pause på 20 minutter som kan holdes på lokomotivet (dog med mulighet for toalettbesøk) og en pause på 40 minutter som skal avholdes i godkjent pauserom. Det må maksimalt være 5 1/2 timer mellom de to pausene.

Etter en aktiv kjøring på 5,5 timer skal det likevel avholdes en pause på minst 40 minutter i godkjent pauserom. Innsett og uttak av lokomotiver, bremseprøve, samt kryssingsopphold regnes ikke som aktiv kjøring.

Etter LO oppfatning er det nødvendig med en klart definert begrensning på sammenhengende kjøretid før pause. Lokomotivførers arbeidssituasjon, spesielt i godstrafikk og

lang/mellomdistanse trafikk med persontog, er slik at vedkommende normalt ikke kan forlate arbeidsplassen hvis ikke pausene er nøyaktig fastlagt i skiftplanene. Gjeldende overenskomster definerer maksimal sammenhengende aktiv kjøring til 5 ½ timer.

Pausene som kan oppstå under togets gang ved for eksempel krysningsopphold for å vente på møtende tog, er høyst uforutsigbare og fleksible da disse pausene reguleres - og er avhengige av forsinkelser og andre forhold. Ved togs opphold på stasjoner og terminaler er lokomotivføreren som oftest engasjert med andre gjøremål som skifting av vogner og bremseprøver. En pauseavvikling basert på tilfeldige pauser vil svært ofte ikke være reell. Dette gjør at det i tillegg til en klart definert maksimal kjøretid før pause, er behov for klart definerte pauser. Pauselokaliteter for en lokomotivfører ligger som regel et stykke fra stedet lokomotiver/toget kan parkeres. Hvis pausene skal være reelle med mulighet til å innta et måltid, må pausene være av en viss lengde. Gjeldende overenskomster definerer en slik pause til minst 40 minutter ekskludert gangtid.

LO vil påpeke at tilgang og mulighet til å benytte godkjent pauserom med nødvendig fasiliteter, er spesielt viktig sett i et likestillingsperspektiv.

Andre forhold

§ 2. Definisjoner

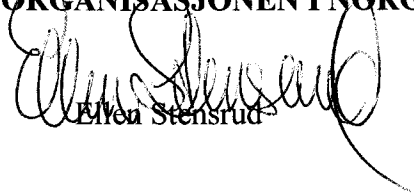
Avsnitt 1, siste setning: "Planmessig tid til igangsetting og stans av lokomotivet er ikke kjøretid", bør endres til "*Planmessig tid til tekniske kontroller i forbindelse med uttak og hensetting av lokomotivet er ikke kjøretid*". Dette er i tråd med terminologien i bransjen og også mer i tråd med den engelske direktivteksten.

§ 4. Daglig arbeidsfri

Punkt 3. Det gjøres oppmerksom på at i henhold til direktivet kan antall påfølgende arbeidsfrie perioder utenfor hjemmet økes til 2 ved tariffavtale.

Med vennlig hilsen

LANDSORGANISASJONEN I NORGE


Ellen Stensrud


Grethe Fossli

Saksbeh.: Kenneth Sandmo