

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

24. mai 2017

Vår ref. 517689/v1

Kommentar til høring om «Nye regler for sikring av last»

NITO er Norges største fagorganisasjon for ingeniører og teknologer med over 83 000 medlemmer. Mange av våre medlemmer arbeider i samferdselssektoren og er sterkt representert innen veg og transportsektoren. NITO har et eget fagnettverk innen veg- og trafikkikkerhet.

Kommentarer til forskriftenes § 3-3

Ansvarsforholdene innen transportnæringen sier iht. Vegtrafikklovens § 23 at føreren er ansvarlig for at lasten er forsvarlig og forskriftsmessig sikret. Forskriftenes § 3-3 pkt. 2 sier at beregning av krefter skal utføres i henhold til EN 12195-1, siste versjon.

Erfaringen fra NITOs fagpersoner tilsier at bedriftene eller arbeidsgiverne ikke hjelper førerne med slike beregninger. Dette vil i praksis si at føreren må foreta disse beregningene selv eller bruke tabeller og veiledninger som sier hvordan gods skal sikres. Dette kan være greit i de tilfellene hvor det blir fraktet standard pallegods, og gods med bredde/høydeforhold på mindre enn 3,0. Sikring av denne type gods er normalt omtalt i de fleste veiledningene som er tilgjengelig, slik som «Lathunden» fra TYA¹ og den europeiske veiledningen «European best practice guidelines for road transport».

Når en har gods som har bredde/høydeforhold over 3,0 finnes det i dag få eller ingen veiledninger som sier hvordan slikt gods skal sikres for å tilfredsstillende gjeldende krav. Eksempel på denne type gods er veggelementer som transporteres stående. Slike elementer kan ha et høyde/breddeforhold på opp mot 15. Beregninger som må gjennomføres for at slikt gods skal sikres tilfredsstillende er meget krevende og krever kompetanse i matematikk, fysikk og mekanikk på høyskole eller universitetsnivå. Denne kompetansen er dårlig representert hos dagens førere. Brosjyren som ble laget i 1988 i samarbeid med Norges Lastebileier-Forbund burde vært revidert av kompetente aktører og videreført av Vegdirektoratet.

NITO veg- og trafikkikkerhet foreslår at det i forskriftene settes krav til at transport av kulli med høyde/breddeforhold over 3,0 kreves medført et lastsikringsdokument som viser hvordan

¹ TYA: svensk ideell forening med arbeidsgivere og fagforeninger som medlemmer. www.tya.se

slikt gods skal sikres for at forskriftenes krav skal være oppfylt. I EN 12195-1 er det i Annex C (side 41) gitt eksempel på et slikt dokument (Load securing protocol)

Kommentarer til forskriftenes § 4b

Forskriftenes § 4.b setter krav til at lastsikringsutstyr skal tilfredsstille nærmere angitte standarder. Det blir i dag også laget en del spesialutstyr i forbindelse med transport av visse typer gods. Eksempel på dette er A-krakker som brukes i forbindelse med transport av betongelementer. Vi mener at det i forskriftene bør settes tydelig krav til at alt sikrings- og hjelpeutstyr som ikke går under de standardene som er nevnt under pkt. 4.b må beregnes/dokumenteres og merkes med største tillatte belastning/vekt.

Kommentarer til forskriftenes § 5

I forskriftenes pkt. 5 står det:

Kjøretøykomponenter som benyttes til lastsikring skal ikke belastes med større krefter enn de er beregnet/dokumentert/konstruert for.

Hvis det utstyret vi har beskrevet i foregående avsnitt er tenkt å komme under forskriftenes pkt. 5 bør det komme tydeligere fram i dette punktet. Det bør også settes krav til at utstyr som er beskrevet i pkt. 5 skal merkes med største tillatte belastning/vekter, slik at de som laster og sikrer godset har denne informasjonen lett tilgjengelig.

Kommentarer til tilgjengelige standarder

Alle standardene som er nevnt § 3-3, pkt. 2 og pkt. 3 må kjøpes. En del av disse standardene er uforholdsmessig dyre (opp mot kr. 2000,- pr dokument), og foreligger kun i engelsk utgave. Når disse standardene er en del av forskriftskravene mener NITO at de må være gratis tilgjengelig på Lovdata i norsk oversettelse.

Kommentar til vegtrafikklovens § 23

Til slutt vil NITO veg- og trafikksikkerhet foreslå at vegtrafikklovens § 23 også endres, slik at transportør/avsender også har medansvar / ansvar for at gods som transporteres er forskriftsmessig og forsvarlig sikret. Med den utviklingen som har vært innenfor transportnæringen de siste årene er det etter NITOs oppfatning ikke mulig for førerne alene å kunne oppfylle de kravene som er satt til han/henne. Ofte må det benyttes spesialutstyr både i forbindelse med transporten og sikring av godset. Dette er utstyr som transportør eller transportkjøper må skaffe til veie. Beregninger må som tidligere nevnt også gjennomføres for å kunne sikre gods forsvarlig. Dette må gjøres av kompetente personer.

Ved å pålegge at transportør/transportkjøper stiller nødvendig transportutstyr og manualer/beregninger til rådighet for føreren, vil en oppnå betydelig økt sikkerhet i forbindelse med gjennomføring av transportene. NITO foreslår at det i vegtrafikkloven benyttes de samme formuleringene som er brukt i Forskrift om landtransport av farlig gods § 4.

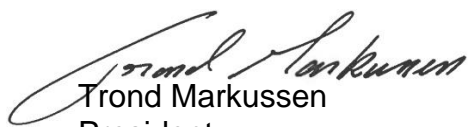
Kommentar om krokcontainere

I den nye foreslåtte bestemmelsen er det ikke nevnt et ord om sikring av krokcontainere, noe som har vært svært aktuelt de siste årene. Det burde være lett å få med en linje om tilleggs-surring med kjetting på tilhenger for nevnte containertyper.

Generell kommentar

Det står også at lastsikring i fartsretning er 0,8 og dette er lett å tolke at bestemmelsene er dårligere enn før, men faktor for friksjonssurring (statisk) er økt fra 1 til 1,25. En sjåfør vil i utgangspunktet tro at kravet til sikring er dårligere enn tidligere, noe som ikke er tilfelle.

Med vennlig hilsen


Trond Markussen
President


Steinar Sørli
Generalsekretær