

Høringsinnspill til: <<forslag om å tydeleggjere truckopplæringa frå sertifisert verksemd.>>

Noorsi har gjennomgått forslaget i ulike fora og fagutvalg og har følgende innspill til høring.

Som utgangspunkt mener bransjen at krav til sertifisering av sikkerhetsopplæring har stor verdi både for arbeidstaker og arbeidsgiver. Dette gjennom å definere forutsigbart kvalitetsnivå. Denne forutsigbarheten gir arbeidstaker en definert rett til kvalitetsnivå på egen sikkerhetsopplæring og gir samtidig arbeidsgiver trygghet for oppfyllelse av eget ansvar. I et overordnet bilde må man kunne si at den sertifiserte delen av sikkerhetsopplæringen innehar høy kvalitet.

Samtidig vil man måtte erkjenne behov for forbedring i en ordning der definisjoner og styrende dokumenter er mer enn 20 år gamle, mens maskiner er i konstant utvikling og blir stadig mer multifunksjonelle. En revisjonsprosess er en anledning til å rydde i uklarerheter. Når det gjøres endringer, er det også avgjørende at dette gjøres i et helhetlig gjennomgående perspektiv, slik at det ikke oppstår nye uklarerheter. Endringer må fremstå som rasjonelle og tydelige forbedringer mot ordningens målsetning.

Mangelfulle eller misvisende definisjoner er et av hovedproblemene innenfor dette segmentet. Dette fører til usikkerhet og skaper en situasjon som er resurskrevende for arbeidsgiver å håndtere i den praktiske hverdag. Vi ser dessverre også eksempel der feil i definisjoner skaper negative insitamenter i forhold til sikkerhetsfokus og god forbedringskultur.

Når man hevder at det bare finnes to hovedprinsipper for løfte og stablevogn for gods, motvektsprinsipper og støttebensprinsipper, er dette en relativt stor forenkling. I lys av denne påstanden, kan man like gjerne hevde at de samme to hovedprinsippene gjelder for alle løfteoperasjoner også med kran. Det er likevel svært store ulikheter i bruksforutsetningene for de ulike variantene.

Når Arbeidstilsynet beskriver i høringsnotat, at truck over ti tonn fjernes fra sertifiseringsordningen, oppfattes dette som misvisende.

Vi har i tidligere høringsutspill/prosess i fagforum, foreslått å revidere/klargjøre definisjoner og klasseinndeling på truck og gjerne fjerne skillene mellom liten og stor maskin for noen utvalgte maskintyper. Dette betyr imidlertid ikke at truck større enn ti tonn kan fjernes fra sertifiseringsordningen og overføres til utstyrsspesifikk opplæring. En endring må bety at man integrerer de grunnleggende elementene i en oppdatert klasseinndelingen og supplerer med utstyrsspesifikk opplæring der variasjonene tilsier dette.

Det er en forutsetning for å gjennomføre utstyrsspesifikk opplæringen, er at det er gjennomført en grunnleggende dokumentert sikkerhetsopplæring som omfatter kunnskaper om oppbygging, betjening, bruksegenskaper, bruksområde, vedlikehold og kontroll, samt krav som stilles til sikker bruk og betjening av den aktuelle klasse/kategori maskin iht. FUA §10.1, 10,2 og 10.3

Når Arbeidstilsynet foreslår å flytte hele den eksisterende stortruckopplæringen fra sertifisert til utstyrsspesifikk, etablerer man et helt nytt prinsipp. I stedet for å fjerne en særordning for stortruck, vil dette i praksis bety en ny særordning der man stiller timekrav for utstyrsspesifikk opplæring knyttet til en bestemt tonnasje grenser. Samtidig er det uklart hvordan timekravet som er beskrevet skal forankres, utøves og etterleves. Dette fremstår som uoversiktlig og motstridende til FUA §10.4.

En sentral problemstilling som ikke tas opp i høringen, er knyttet til uklarerheter i forbindelse med definisjonen som skiller mellom sertifisert og ikke sertifisert sikkerhetsopplæring for truckførere. Begrepene løfte, flytte, stable, med eller uten permanent førerplass samsvarer ikke nødvendigvis med større eller mindre risiko.

Når produsenter utvikler løsninger som bedrer operatørens sikkerhet, eks førervern, ser vi eksempler på at dette medfører at krav til opplæring endres fra ikke sertifisert, til sertifisert sikkerhetsopplæring, selv om risikobilde reduseres. Dette fremstår som urasjonelt. Regelverket gir dessverre dermed et tydelig insitamant for å velge maskiner som er mindre sikre for operatøren. Dette er et svært uheldig utslag av regelverk.

Vi har tidligere foreslått å sette grensesnittet mellom sertifisert og ikke sertifisert opplæring til en gitt løftehøyde (eks 1100 eller 1200 mm) Løftehøyde under eller over personhøyde er en vesentlig faktor i risikobildet og er samtidig tydelig og enkel å forholde seg til. Dette praktiseres eksempelvis i Danmark.

T4 og T8

Motvektstruck



For opplæring av ordinær Motvektstruck med gaffelbord T4 og T8, vil man kunne oppnå kompetansekravet i FUA 10-2 og 10.3 gjennom en felles grunnleggende opplæring. Man må da sikre at størrelse/tonnasjeproblematikk, sviktende underlag osv. fanges opp i grunnopplæringen. Dersom denne opplæringen foregår i bedrift med den aktuelle maskiner som operatøren skal benytte videre, vil denne opplæringen også oppfylle kravet til utstyrsspesifikk opplæring, uavhengig av om maskinene er under eller over 10tonn.

For andre maskiner vil man måtte supplere med utstyrsspesifikk opplæring, enten maskinen er 5, 9, 12 eller 20 tonn.

Å innføre timekrav til ca. 30 timer for utstyrsspesifikk opplæring basert på en tonnasjegrense, er ett helt nytt prinsipp og samsvarer ikke med dagens metodikk og intensjon i FUA §10.4. Vi går da fra en særordning til en ny særordning.

Det vil være helt unaturlig stille spesifikke og helt ulike timekrav for den utstyrsspesifikke opplæringen i det øyeblikket maskinen passerer 10tonn. Den utstyrsspesifikke opplæringen må fortsatt tilpasses maskinens egenskaper, kandidatens kompetanse og bruksituasjon. For en maskin på 9 eller 11 tonn vil det ikke være vesentlig forskjell på omfangsbehovet i den utstyrsspesifikke opplæringen dersom maskinene ellers fremstår enhetlige.

T5 og T6

Sidelaster, gjelder samme prinsipp som T4/T8 med gaffelbord



T7

Portaltruck, (med og/eller uten permanent førerplass?)

Hva er en permanent førerplass og hvordan påvirker dette risikoen for operatøren?

Skal den ene ha sert opplæring og den ander ikke?

De grunnleggende elementene for brukeropplæring av en slik type maskin er ikke fanget opp i den grunnleggende truckføreropplæringen for klasse T1-T5. Denne maskinenes bruksegenskaper er helt ulike samtlige truck klasser inntil 10 tonn.



T8. 1-4

Stortruck med ulike tillegg

For opplæring av stor truck med containeråk T8.1, tømmerklo T8.2 Teleskopisk bom T8.4, eller gjerne en kombinasjon av disse, vil de grunnleggende bruksegenskapene være svært ulik basisopplæring for klasse T1-T5. De grunnleggende elementene er ikke fanget opp den grunnleggende truckopplæringen.

Det fremstår derimot som svært tydelig er at disse maskinene har svært mange sammenfallende bruksegenskaper med C1 teleskoptruck, som også må tas med i en helhetlig revisjonsprosess.



Truck over 10t med teleskopisk bom og eks cont. åk Teleskoptruck C1 opp til og med 10 tonn

C1/C2 teleskoptruck

Mangler klare definisjon på hvordan man håndterer de ulike variantene når disse overskrider 10 tonn.



Konklusjon

Etter mer enn 20 år er det tid for å se på disse opplæringsløpene i et helhetlig lys.

Hvilke målsetning har vi for denne opplæringen og for revisjonsprosessen?

Skal dette revisjonsarbeidet gi materiell verdi, er det avgjørende viktig at det gjøres et helhetlig arbeid helt fra målsetning, definisjoner/klasseinndeling, kompetansemål, til opplæringsplaner og metoder.

På vegne av Noorsi sitt fagutvalg, ASAS sertifiseringsorgan og medlemsinnspill fra bransjen.

Med vennlig hilsen

Lars Nordvik

Fagsjef

NORSK ORGANISASJON FOR SIKKERHETSKOMPETANSE

☎ + 47 48137035 MOBIL

✉ lars@noorsi.no

🌐 www.noorsi.no