

Sammendrag:

Regelverk for transport av farlig gods på vei versus til sjøs

TØI rapport 1254/2013
Forfatter: Sunniva Meyer
Oslo 2013 12 sider

Transportubell som involverer farlig gods, kan blant annet medføre lekkasjer, brann og eksplosjoner. For å forebygge slike uønskede hendelser er det etablert internasjonale regler for transport av farlig gods. Denne rapporten sammenligner reglene for transport av farlig gods på vei med tilsvarende regler til sjøs. Sammenligningen viser at reglene for klassifisering, pakking og merking av farlig gods er ganske like, mens tilgjengeligheten til regelverkene og kravene til opplæring, kjøretøy, fartøy og lasting er ulike. Disse forskjellene kan føre til konkurransevridning mellom transportgrenene. Både sannsynligheten for, og konsekvensene av en uønsket hendelse ved transport av farlig gods er trolig større på vei enn til sjøs. Hensynet til samfunnsikkerhet tilsier derfor at i den grad en skal akseptere konkurransevridning mellom sjø og vei, burde transport av farlig gods til sjøs favoriseres.

Regelverk for transport av farlig gods

Transport av farlig gods på vei i Norge er dekket av Forskrift om landtransport av farlig gods (2009). Forskriften regulerer både ”forberedelse til, gjennomføring og avslutning av enhver landtransport av farlig gods”, og inkluderer ”forflytting til eller fra en annen transportmåte, samt krav til kontroll- og opplæringsordninger”. Den europeiske avtalen om internasjonal veitransport av farlig gods (ADR) gjelder i utgangspunktet kun for internasjonal transport, men har nå, som følge av EØS-avtalen, også blitt gjort gjeldende for innenlands transport i Norge.

Transport av farlig gods til sjøs er regulert gjennom Forskrift om transport av farlig last på skip (2009). Denne forskriften gjelder for norske passasjerskip, lasteskip og lektere som frakter farlig last. Forskriften henviser i stor grad til ulike internasjonale regelverk og kan ikke forstås separat fra disse. Dette inkluderer den internasjonale konvensjonen SOLAS (Safety of Life at Sea) kapittel VII og IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code). SOLAS kapittel VII omhandler frakt av farlig gods, og IMDG-koden beskriver krav til frakt av containere, pakking og stuing, med spesiell vekt på atskilt lagring av materialer som ikke er kompatible, ved frakt av farlig gods til sjøs. I tillegg henvises det til mer spesifikke koder som spesifiserer regler for transport av ulike kategorier av farlig gods.

Sammenligning

Både ADR og IMDG-koden er basert på FNs anbefalinger for transport av farlig gods (UN Model Regulations 2011). Dette utgangspunktet har ført til at noen deler av regimene er like.

For eksempel benyttes samme klassifisering av farlig gods i forskjellige fareklasser. Reglene for pakking og merking av farlig gods er også stort sett like.

Videre setter begge regimer krav til opplæring av førere, men kun innenfor sjø, må landbasert personell og besetningsmedlemmer som skal ha befatning med farlig last, ha opplæring i både sikkerhetstiltak og håndtering av farlig last. For transport på vei er det ekstra krav til alle kjøretøy som frakter farlig gods, mens det for sjø kun blir satt krav til fartøy som frakter farlig gods i bulk. Til gjengjeld eksisterer det egne koder for konstruksjon av skip som frakter farlige, flytende kjemikalier i bulk, farlige, flytende gasser i bulk og pakket, bestrålt kjernebrensel, plutonium og høyradioaktivt avfall.

I tillegg inneholder IMDG-koden mange og detaljerte krav til stuing og segregering av last, mens ADR gjør det enklere og krever at pakker med forskjellige faremerker ikke skal lastes i samme kjøretøy hvis det ikke er spesielt tillatt.

Den største kontrasten mellom regelverkene for transport av farlig gods på vei og sjø er imidlertid tilgjengeligheten til regelverket; regelverket er mye lettere tilgjengelig når det gjelder transport på vei. En transportør av farlig gods på vei trenger kun å forholde seg til Forskrift for landtransport av farlig gods og den europeiske avtalen om internasjonal veitransport av farlig gods. I tillegg har Direktoratet for Samfunnsikkerhet og Beredskap (DSB) lagt ut mye informasjon om disse reglene på sin hjemmeside for å hjelpe transportører av farlig gods på vei med å overholde kravene som settes til slik transport. En transportør av farlig gods til sjøs må forholde seg til en rekke internasjonale regelverk, i tillegg til Forskrift om transport av farlig last på skip, og mangler tilsvarende hjelperessurser. Nye transportører på vei har derfor en mye lettere jobb når det gjelder å sette seg inn i regelvekt og dermed bli kvalifisert for å frakte farlig gods enn til sjøs hvor det er krevende å sette seg inn i og forstå regelverket

Konkurransesvridning

Både tilgjengeligheten til regelverk og kravene til hvem som må ha opplæring, favoriserer vei framfor sjø, mens rigiditeten til kravene til kjøretøy og fartøy varierer ut fra hva slags gods som transporteres. Selv om reglene for samlasting og stuing i teorien favoriserer sjø, er reglene i praksis sannsynligvis ikke mer begrensende for transport av farlig gods på vei enn på sjøen. Kjøretøy som frakter pakket farlig gods, kan begrense seg til noen få typer pakket farlig gods fordi de likevel har begrenset lastekapasitet.

Både sannsynligheten for og konsekvensene av en uønsket hendelse ved transport av farlig gods er trolig større på vei enn til sjøs. Hendelsesdata fra DSB viser at hele 90% av uhellene ved transport av farlig gods rapportert i perioden 1995 til 2005 var knyttet til transport på vei. DSB har også kartlagt transport av farlig gods i Norge på vei og bane, men det finnes ingen tilsvarende studier for sjø. Det er likevel usannsynlig at forskjellen mellom transportmengden av farlig gods på vei og sjø er like stor, noe som innebærer at risikoen ved transport av farlig gods er høyere på vei enn til sjøs. Transport av farlig gods på vei går ofte gjennom tettbygde strøk, noe som også kan medføre langt mer alvorlige konsekvenser ved lekkasjer og utslipp av farlige kjemikalier, gasser osv., enn til sjøs. Hensynet til samfunnsikkerhet tilsier derfor at i den grad en skal akseptere konkurransevidning mellom sjø og vei, burde transport av farlig gods til sjøs favoriseres.