

## Bilaga 4 – Exempel på situationer där det är svårt för föraren att säkerställa korrekt lastsäkring

Om det, som trafikordningen anger, endast är föraren för ett motordrivet fordon som har ansvaret för om godset är lastsäkrat på lastbäraren kan, som framgår av nedanstående exempel, situationer uppstå då chauffören ensam har svårt att ta fullt ansvar för lasten och där medansvar för andra parter bör övervägas:

*Plomberade enheter* – Det är inte ovanligt att chauffören hämtar en redan plomberad lastbärare. Om det är vid en industri/terminal där lastbäraren är lastad går det kanske att få uppgifter om och hur lasten är säkrad, men om lastbäraren hämtas i t.ex. hamn, där den som lastade och säkrade godset i lastbäraren både i tid och rum befinner sig på långt avstånd, måste chauffören helt enkelt lita på att det är korrekt utfört.

*Spetsbyten/chaufförsbyten* – Chaufförer byter ibland enheter med varandra eller tar över en redan påbörjad transport. De måste då lita på varandra och att kollegan har säkrat godset på ett tillförlitligt sätt. Även om chauffören kan öppna lastbäraren är det ofta svårt att kunna kontrollera hela lasten för att avgöra om godset är tillräckligt säkrat.

*Intermodala transporter* – En och samma lastbärare kan obruten fraktas i flera transportslag, vilka ställer olika krav på vilken nivå på lastsäkring som krävs i olika riktningar. Då gäller det att den som utfört lastsäkringen har haft kännedom om hela resvägen och tagit höjd för de påkänningar som godset kan bli utsatt för under olika delar av transporten. Om så inte är fallet finns en risk att t.ex. godset rört sig under en sjötransport där det varit utsatt för häftig sjögång. Detta kan i nästa led, när en chaufför tar över ansvaret, leda till risker under vägtransporten.

*Laster med hög risk* – För vissa typer av laster, t.ex. betonglaster, maskiner, tunga fordon och tunga utrustningar, är det inte självklart hur godset ska säkras utan det behövs i det närmaste ingenjörsmässiga kunskaper för att ta fram ett arrangemang som är säkert. I dessa fall är det inte rimligt att chauffören ska ha ansvaret för att godset är säkrat på ett trafiksäkert sätt.

*Transportsystem/A-bockar* – I vissa fall används olika typer av transportsystem, t.ex. A-bockar för stående betongelement, vilka måste vara dimensionerade för att kunna hålla godset på plats. Det är inte rimligt att chauffören ska begäras kunna bedöma att systemet/utrustningen har tillräcklig styrka för att klara påkänningarna under en vägtransport.

*Bristfälligt emballage* – Det är inte alltid enkelt att avgöra om en godsenshet är formstabil eller inte. Två till synes lika godsensheter kan ha helt olika formstabilitet som avgör hur mycket godset behöver säkras. Detta blir extra tydligt om godsensheten består av många förpackningar t.ex. pall stuvad med dryckesprodukter, småsäckar, kaffepaket eller paket med golvlaminat. Rimligtvis borde det vara den som ställer samman godsensheten som avgör godsenshetens formstabilitet.

Det är också vanligt förekommande att en varuägare sätter begränsningar för var på kollit lastsäkringsutrustningar får anbringas. Om t.ex. en maskin som bultats till en pall bara får säkras genom att pallen spänns fast till lastbäraren, borde varuägaren ansvara för att maskinens infästning är så god att den inte faller av pallen under transport.

*Brist på utrustning eller undermåligt fordon* – För en chaufför som tar över en lastbärare är det inte alltid enkelt att kontrollera lastbärarens skick. Bara en så enkel sak som att kontrollera hur många kapellbrädor som ska vara på plats och om de verkligen är där, kan vara besvärligt om enheten redan är lastad. Om lastbäraren dessutom inte är märkt på något sätt blir det ett detektivarbete för chauffören men även för kontrollerande myndighet att leta upp vad som gäller för den aktuella lastbäraren.