

Case – Konsekvenser av nytt regelverk

Av

Skytebas/daglig leder

Petter A Olsen

PETTER A OLSEN A/S

BORING & SPRENGNING

Bakgrunn

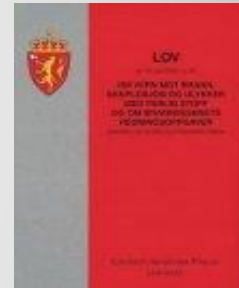
PETTER A OLSEN A/S
BORING & SPRENGNING

- Fagbrev: Anleggsmaskinfører – 1993
- Sprengningssertifikat – 1998
- Startet egen bedrift - 2005



Hvorfor endring av regelverk

- Ivareta sikkerheten
- Forebygge ulykker
- Forhindre sprengstoff på avveie



Bakgrunn for endring av regelverk

- En endring av regelverket kommer som regel i etterkant av en alvorlig hendelse



Bakgrunn for endring av regelverk

- Mønsteret for regelendringer sett fra vårt ståsted ser ut til å være basert på etterpåklokskap
- Dette kan være lite preventivt



Kunngjøring av regelendringer

- Etter at DSB sluttet å sende ut veiledning til forskrift pr post til alle godkjente brukere, vil jeg tro det kan være vanskelig for mange å holde seg oppdatert på gjeldende regelverk
- En av årsakene til enkelte regelbrudd i bransjen kan være rett og slett uvitenhet.

Veiledning

*til forskrift om oppbevaring
av eksplosive varer*



PETTER A OLSEN A/S BORING & SPRENGNING



Brudd på regelverket

- Det kan være fristende for mange å ikke følge regelverket på flere punkter
- Årsaken til dette vil være en gevinst i form av lavere kostnader og besparelse av tid

Regelbrudd i praksis

- Ikke godkjent lager
- Ikke ADR-bevis
- Ikke ADR godkjent transportenhet
- Ikke sikkerhetsrådgiver



Konsekvens av regelbrudd

- Så lenge alt går bra vil det ikke få noen konsekvenser å bryte regelverket
- Hvis dokumentasjon blir etterspurt, skjer dette som regel i etterkant



Resultat av regelbrudd

- Det at noen virksomheter unnlater å følge regelverket vil resultere i et relativt stort konkurransefortrinn
- Jeg vil vise et regnestykke som synliggjør de faktiske kostnadsforskjeller

Årlig kostnad for godkjent lager

- Container, 10 fot – 19.200,- pr år
- Container, 20 fot – 22.800,- pr år
- Tomteleie, grunneier – 15.000,- pr år
- Vedlikehold, snørydding – 5.000,- pr år
- Investeringskostnader
(50.000,- fordelt på 10 år) – 5.000,- pr år

Transportkostnader i forhold til at lageret er der det er

- Kjøretid / inn og utlasting pr dag, 2t à 500,- x 200 virkedager – 200.000,- pr år
- Kjørelengde pr dag, 50 km à 5,- 50.000 pr år
- Godkjenning av bil og henger, 10 t à 500,- 5.000,- pr år
- Overtidsbetaling, 2t à 150,- x 200 virkedager – 60.000,- pr år

Dokumentasjons kostnader pr år

- ADR kurs, 5.000,- / 5 år – 1.000,- pr år
- Lønnsutgifter ADR kurs, 25 t à 500,- / 5 år – 2.500,- pr år
- Sikkerhetsrådgiver, 10.000,- pr år
- Utarbeidelse av salveplaner, risikovurdering osv, 1 t pr dag à 500,- x 200 virkedager – 100.000,- pr år
- Administrasjon, 60 t à 500,- 30.000,- pr år

Kostnadsforskjell pr år

Enhet	m/ regler	u/ regler
Godkjent lager	67.000,-	0
Transport og dokumentasjon	458.500,-	0
Sum	525.500,-	0

PETTER A OLSEN A/S

BORING & SPRENGNING

Kostnadsforskjell pr virkedag

Enhet	m/ regler	u/ regler
Godkjent lager	335,-	0
Transport og dokumentasjon	2.292,-	0
Sum	2.627,-	0

Kostnadsforskjell, totalt sett

- Ut i fra dette regnestykket, ser vi at dette vil gjøre stort utslag på både enhetspriser og time priser
- Skal det være så lønnsomt å jukse?



Hvilke tiltak kan iverksettes

- Forslagene til tiltak vil være mange
- Konkurrenter / kolleger angir ikke hverandre
- Kunder / oppdragsgivere er uvitende, og mest opptatt av pris
- Spørsmålet er hvilken kanal som tas i bruk for å gjennomføre rettferdige tiltak

Forslag til tiltak

- En effektiv og rettferdig måte å få oversikt over hver virksomhet på kan være å utnytte grunnlaget for å få ervervstillatelse.
- Ervervstillatelse mener jeg er nøkkelen på bakgrunn av at den utstedes av DSB
- Sprengstoffleverandørene har også et stort ansvar, noe jeg vet de respekter

Forslag til dokumentasjon for å få ervervstillatelse

- Tilgang til godkjent lager
- Minst en person med ADR bevis
- Minst en godkjent transportenhet
- Sikkerhetsrådgiver
- Ansvarsforsikring
- Gjøre ervervstillatelse gyldig for kun 1 år av gangen

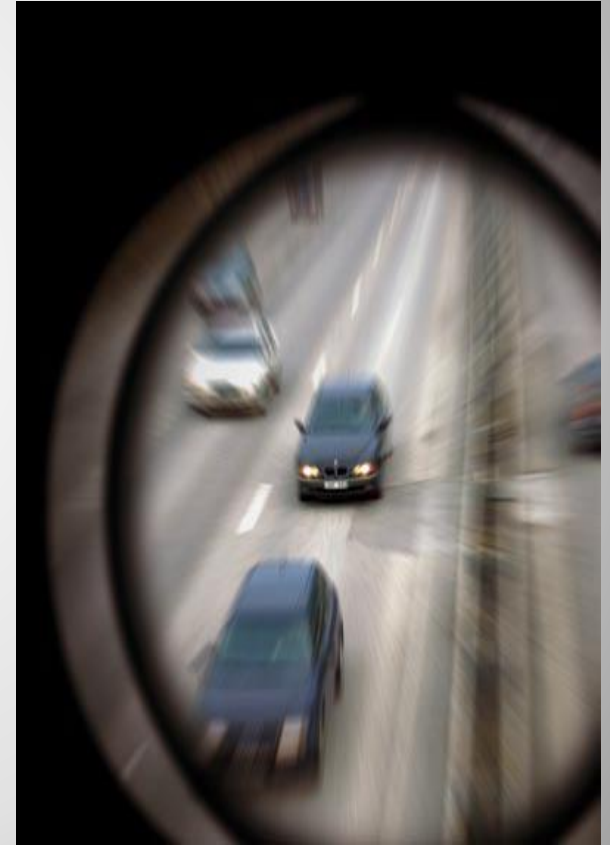


Database for godkjente foretak

- Et annet tiltak kan være å opprette en database for godkjente foretak
- Dette vil kunne fungere som et kvalitets stempel samtidig som at oppdragsgivere kan utføre en enkel kvalitets kontroll
- Dette vil også gjøre det enklere for hvert foretak å administrere sin dokumentasjon

Security

- DSB har luftet strengere regler innen security
- Vi har på eget initiativ installert sporingssystem fra Guard Systems på våre transportenheter
- Grunnen til dette er først og fremst sikkerhet, men også fordi at dette er kostbare kjøretøy



Hvem kan gjøre hva ?

- Det viktig at bransjen samarbeider
- DSB, NFF, Bransjerådet og andre involverte parter må jobbe sammen, og ikke hver for seg.



Kan DSB levere ?

- Jeg håper at DSB fullfører løpet de nå har startet, slik at vi ikke blir sittende med en halvgod løsning
- Vi trenger vel ikke flere bevis på at internkontroll ikke fungerer i visse sammenhenger

Vi trenger et preventivt regelverk

- Slik regelverket er bygd opp i dag, er det lite preventivt på enkelte virkeområder
- Det hjelper lite med bøter og straffereaksjoner når skaden allerede har skjedd
- Det er faktisk slik at det er kun DSB som kan pålegge bransjen visse tiltak

Avslutning

- Til slutt vil jeg si at det er mange dyktige og seriøse aktører i markedet som gjør sitt ytterste for å etterleve lover og regler
- Det er minoriteten i bransjen som ikke har "orden i sysakene"

Takk for oppmerksomheten

