



Transportstyrelsen  
Väg- och järnvägsavdelningen

## Statens haverikommissions rapport RJ 2012:05

---

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 1 november 2012 rapporten RJ 2012:05 om en olycka med tappad last från tåg 9132 på Frövi driftsplats den 27 januari 2011. I rapporten lämnades fyra rekommendationer till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har besvarat rekommendationerna och redogjort för de åtgärder man avser att vidta. SHK gör följande bedömning av Transportstyrelsens svar.

### *Rekommendation RJ 2012:05 R1*

SHK har konstaterat att det numera finns många olika aktörer inom järnvägsområdet och att delar av lagstiftningen på området är föråldrad. Bland annat är reglerna om vem som i olika avseenden är ansvarig för lastsäkring omoderna och otydliga. SHK:s undersökning visar också att de inblandade aktörerna inte reglerat frågan på ett tillfredsställande sätt i sina inbördes avtal. Aktörerna har haft olika lastningsinstruktioner och de har inte följts. Vidare har samtliga involverade företag klart gett uttryck för uppfattningen att någon annan är ansvarig för lastsäkringen.

Mot den bakgrunden har SHK rekommenderat Transportstyrelsen att i sin tillståndsprovning och tillsyn fokusera på olika aktörers roller och ansvar. Det är visserligen korrekt att järnvägsföretag, i enlighet med vad Transportstyrelsen anger i sitt svar, själva ska säkerställa att risker i den egna verksamheten hanteras. Enligt SHK:s synsätt är det dock inte tillfyllest att Transportstyrelsen nöjer sig med att granska att järnvägsföretag har rutiner för att systematiskt hantera risker utan att närmare granska att dessa rutiner även följs och fungerar. Med hänsyn till de brister som SHK funnit i sin undersökning framstår det som anmärkningsvärt att Transportstyrelsen inte avser att vidta några åtgärder utan tvärtom ger uttryck för att man anser sig uppfylla ”andemeningen i rekommendationen”. SHK bedömer att rekommendationen inte blivit omhändertagen.

### *Rekommendation RJ 2012:05 R2*

SHK har i sin rapport bedömt att bristerna i lastning och lastsäkring av det aktuella tåget skulle ha kunnat upptäckas om Green Cargo på ett mer aktivt sätt

hade arbetat med riskanalyser av verksamheten. Transportstyrelsen har i sitt svar redogjort för de regler som gäller på området och pekat på kommande uppdateringar av regelverket, som bl.a. innefattar ett ansvar för verksamhetsutövare att övervaka sina egna processer.

SHK har respekt för att Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet har en grannliga uppgift att utifrån tillgängliga resurser prioritera hur tillsyn ska genomföras liksom för att sådana prioriteringar kräver noggranna överväganden i olika avseenden. SHK har inte den helhetsbild över tillsynsverksamheten som är nödvändig för att göra sådana överväganden. SHK anser trots det att Transportstyrelsen fränhänder sig sitt tillsynsansvar genom att hänvisa till verksamhetsutövarna. I SHK:s undersökning har konkreta brister hos järnvägsföretag kunnat identifieras. Även om varje järnvägsföretag har ett eget ansvar att komma till rätta med sådana brister är det tillsynsmyndighetens roll att övervaka att så faktiskt sker. Transportstyrelsens svar innebär i stället att inga åtgärder kommer att vidtas och att man anser sig uppfylla ”andemeningen i rekommendationen”.

SHK bedömer att rekommendationen inte blivit omhändertagen.

#### *Rekommendation RJ 2012:05 R3*

SHK har i sin undersökning bl.a. funnit brister i Green Cargos avvikelsehanteringssystem, trots att sådana brister påtalats i tidigare tillsynsärenden. Transportstyrelsen har i sitt svar på ett tillfredsställande sätt redogjort för de kontroller som numera görs av föregående systemrevisioner.

SHK bedömer att rekommendationen är omhändertagen.

#### *Rekommendation RJ 2012:05 R4*

SHK har i sin undersökning inte fokuserat på materiella lastsäkringsregler utan snarare på ansvaret för att sådana regler följs, liksom på rutiner och kontroller av att så är fallet. Trots det hänför sig Transportstyrelsen i sitt svar till internationellt arbete och internationella regelverk som i det här avseendet endast förefaller ta sikte på materiella lastsäkringsregler.

Problemet i förevarande fall är inte främst regler om på vilket sätt en järnvägsvagn ska lastas. Problemet är i stället att de inblandade aktörerna saknar tillfredsställande rutiner för att se till att lastningsinstruktionerna är uppdaterade, att de följs och att avvikelser rapporteras och kan leda till förbättringar. Samtliga inblandade aktörer tycks dessutom anse att någon annan är ansvarig för lastsäkringen.

SHK anser att det är positivt att Transportstyrelsen deltar i internationellt arbete med lastsäkringsfrågor inom järnvägsområdet men att det är beklagligt att man från Transportstyrelsens sida inte ser något behov av att komplettera arbetet med frågor om ansvaret för lastsäkring. SHK:s rekommendation är inte mer långtgående än att den uppmanar Transportstyrelsen att överväga frågan.

Även om Transportstyrelsens svar utgör ett ställningstagande att inte starta något ytterligare arbete så innebär svaret att sådana överväganden har gjorts. SHK bedömer därför att rekommendationen är omhändertagen.

Vänligen



Jonas Bäckstrand  
Utredningsordförande