

Transportstyrelsen  
Sjö- och luftfartsavdelningen

## Statens haverikommissions rapport RS 2013:01

---

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 26 juni 2013 rapporten RS 2013:01 om en olycka med lastförskjutning ombord på lastfartyget Phantom den 15 februari 2012. I rapporten lämnades bl.a. en rekommendation till Transportstyrelsen att utreda förutsättningarna för att i Sverige, i likhet med Kanada, införa föreskrifter som ställer krav på inspektioner av fartyg, både före och efter lastning av timmer, så att dessa är sjövärdiga innan avgång från svensk hamn (RS 2013:01 R1).

Transportstyrelsen har besvarat rekommendationen.

SHK gör följande bedömning av Transportstyrelsens svar.

SHK:s rekommendation är utformad mot bakgrund av att problem med lastsäkring efter lastning i svenska hamnar inte alltid registreras som ett svenskt problem eftersom skadan ofta inträffar på utländska fartyg på internationellt vatten. (Jfr den brittiska haveriutredningsmyndighetens MAIB:s Safety Study No 1/2003, som rörde åtta fall av lastförskjutning i timmerlast, varav fyra lastats i svenska hamnar). En utredning av det slag som rekommendationen föreslår skulle kunna resultera i åtgärder som minskar risken för olyckor av den typ som skedde ombord på lastfartyget Phantom.

Transportstyrelsen anger i sitt svar att en utökad tillsyn i form av inspektioner av timmerlast skulle innebära en drastisk förändring av tillsynsverksamheten och medföra kostnadsökningar som inte är proportionerliga. SHK konstaterar att ställningstagandet gjorts utan närmare överväganden av hur ett system med inspektioner skulle kunna utformas, utan något statistiskt underlag om vilken nytta det skulle kunna medföra och utan några närmare beräkningar av de ekonomiska konsekvenserna.

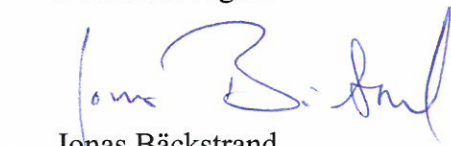
Transportstyrelsen nämner i svaret att man i stället skulle kunna genomföra kampanjer / riskbaserad tillsyn på de områden där man bedömer att det finns stora brister i efterlevnaden av befintliga regler. Enligt SHK:s mening skulle detta väl kunna vara ett alternativt sätt att uppnå den effekt som rekommendationen syftar till. Transportstyrelsen har dock inte närmare redogjort för om, eller på vilket sätt, man avser att vidta tillsynsåtgärder av detta slag inom området.

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. De frågor som Transportstyrelsen pekar på i sitt svar

såsom effektivitet, kostnader och proportionalitet behöver naturligtvis ingå i dessa avvägningar.

Det svar som Transportstyrelsen lämnat saknar i stora delar underlag för de ställningstaganden som redovisas där. Svaret kan därför inte anses utgöra en sådan utredning av förutsättningar som avses i rekommendationen. SHK bedömer därför att rekommendationen endast delvis har omhändertagits.

På SHK:s vägnar



Jonas Bäckstrand  
Utredningsordförande