

Styrgruppen för
Projekt: Strategi om lastsäkring

Strategi om lastsäkring

Delrapport: Kartläggning

Innehåll

1	Inledning	9
1.1	Uppdraget	9
1.1.1	Projektorganisation	10
1.1.2	Avgränsningar.....	10
1.1.3	Rapportens disposition	11
1.2	Godsutvecklingen	11
1.2.1	Lastsäkringens roll	14
1.3	Tillvägagångssätt	14
2	Statistik över olyckor m.m.	15
2.1	Järnväg.....	15
2.2	Luftfart.....	15
2.3	Sjöfart.....	16
2.4	Vägtrafik.....	17
3	Arbetsmiljö	19
3.1	Sjöfart.....	19
4	Regler för lastsäkring.....	20
4.1	Järnväg.....	20
4.2	Luftfart.....	20
4.3	Sjöfart.....	21
4.4	Vägtrafik.....	22
5	Tillstånd	23
5.1	Järnväg.....	23
5.2	Luftfart.....	23
5.3	Sjöfart.....	23
5.4	Vägtrafik.....	24
6	Tillsyn.....	25
6.1	Järnväg.....	25
6.2	Luftfart.....	25
6.3	Sjöfart.....	26
6.4	Vägtrafik.....	26
7	Nuläget för lastsäkring inom branschen	27
7.1	Nuläge	27
7.1.1	Järnväg	27
7.1.2	Luftfart	27
7.1.3	Sjöfart.....	28
7.1.4	Vägtrafik.....	28
7.1.5	Myndigheter.....	29
7.2	Risker och möjligheter	29
7.2.1	Järnväg	29
7.2.2	Luftfart	30
7.2.3	Sjöfart.....	30
7.2.4	Vägtrafik.....	30

7.2.5	Myndigheter.....	31
7.3	Framtid	31
7.3.1	Järnväg	31
7.3.2	Luftfart	31
7.3.3	Sjöfart.....	31
7.3.4	Vägrafik.....	32
7.3.5	Myndigheter.....	32
7.4	Workshop	32
7.4.1	Summering av grupprevisning.....	33
7.4.2	Referensgrupp.....	33
8	Ett effektivt transportsystem?	34
8.1	Nationella trafikslagsspecifika transporter	34
8.2	Gränsöverskridande trafikslagsspecifika transporter	34
8.3	Intermodala transporter	35
9	Slutsatser.....	37
9.1	Statistik över olyckor m.m.	37
9.2	Arbetsmiljö	37
9.3	Regler för lastsäkring	37
9.4	Tillstånd.....	38
9.5	Tillsyn.....	38
	Bilagor	40
	Bilaga 1 Enkät	41
	Bilaga 2 Intressentlista	44

Versionshantering

Rev.	Datum	Upprättad av	Information
1.0	2010-12-07	Eva Karlsson	Revideringar enligt styrgruppsprotokoll 2010-11-25.

Fackordlista

Ord/Förkortning/Symbol	Förklaring
Acceptable Means of Compliance.	Sätt att uppfylla krav ställda av myndighet. På ett sätt som kan accepteras av luftfartsmyndigheten
Airplane Flight Manual	Flyghandbok upprättad för typ eller variant av flygplan
AOC	Air Operator Certificate - Drifttillstånd för flygbolag
COTIF	Fördrag om internationell godstrafik, ratificerat av 39 länder, dock ej av Sverige
CS	Construction Standards
DG	Dangerous Goods - Farligt gods
EASA	European Aviation Safety Agency
ECCAIRS	European Co-Ordination Centre for Aviation Incident Reporting Frivilligt europeiskt störningsregister för luftfart
EU-OPS	Baserad på JAR-OPS1. EU OPS övergår till EASA OPS under 2012
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization, FN organ
IMO	International Maritime Organization
ISO	International Organization for Standardization
JAR	Joint Aviation Requirements
JAR-OPS 3	Europeiska flygdriftbestämmelser för helikopter
JV	Transportstyrelsens järnvägsavdelning
K	Transportstyrelsens kommunikationsavdelning
Lastbärare	Fordon, vagnar, containrar, kassetter, transportlådor, transportbehållare eller motsvarande enheter avsedda för godstransport
LF	Transportstyrelsens luftfartsavdelning
LFS	Luftfartsstyrelsens författningssamling
OM	Operations Manual - Bolagsanpassad operativ manual
OTIF	Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (UN-organ)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft - Rampkontroll
SF	Transportstyrelsens sjöfartsavdelning
SJÖFS	Sjöfartsverkets författningssamling
Standards and Practices	Vägledande material som används i flygbranschen som styrande underlag för godkännanden och acceptering av procedurer
TSFS	Transportstyrelsens författningssamling

U	Transportstyrelsens utvecklingsavdelning
UIC	International union of railways, idag intresseorganisation med 196 medlemmar, i Sverige bara SJAB, Green Cargo och Trafikverket
VT	Transportstyrelsens vägtrafikavdelning

Sammanfattning

I december 2009 beslöt Transportstyrelsen att starta ett projekt för att ta fram en strategi om lastsäkring. I samband med beslutet upprättades en uppdragsbeskrivning där projektets uppdrag specificerades till att omfatta kartläggning och analys av regler, tillstånd, tillsyn samt att kartlägga och analysera transportbranschens behov. Resultatet ska redovisas som ett förslag till en gemensam strategi för lastsäkring för Transportstyrelsen.

Upprinnelsen till projektet kan ses som en kombination av olika faktorer där Transportstyrelsens bildande är en viktig faktor. Det är ett viktigt uppdrag för Transportstyrelsen att genomföra normering, tillståndsgivning och tillsyn som är ändamålsenlig, samordnad och likvärdig mellan trafikslagen. Målet med arbetet är att effektivisera och förenkla transporter i samhället. Detta framgår av regeringens proposition 2008/09:31 *Transportstyrelsen och dess verksamhet*.

Projektets tidplan inkluderar några viktiga milstolpar:

- Workshop med branschen den 1 september 2010.
- Kartläggning avslutas i november 2010.
- Analysfas avslutas i april 2011.
- Slutrapport i maj 2011.

Denna rapport avser kartläggning av lastsäkringsområdet. Kartläggningen har delats upp i två delar: en intern kartläggning som avser regler, tillstånd och tillsyn och en extern som avser transportbranschens syn på lastsäkringsfrågor.

I rapportens resultat presenteras projektgruppens förslag till fortsatt arbete i analysfasen. Förslagen innebär att projektet arbetar vidare med att:

- Granska behovet av och möjligheter till jämförbar statistik för olyckor m.m. inom lastsäkringsområdet.
- Undersöka förutsättningarna för gemensamma beräkningsgrunder för lastsäkring som omfattar samtliga trafikslag.
- Undersöka tillvägagångssätt för att införa internationella regler för lastsäkring på järnväg.
- Undersöka förutsättningarna för EU-gemensamma konstruktionskrav för fordon.
- Undersöka förutsättningarna för EU-gemensamma lastsäkringsregler inom vägtrafikområdet.
- Undersöka relevanta och rimliga ansvarsförhållanden för lastsäkring inom samtliga trafikslag. Exempelvis bör utfärdande av lastsäkringsintyg övervägas.
- Undersöka förutsättningar för samordnade tillsyner mellan tillsynsmyndigheterna.

1 Inledning

I december 2009 beslöt Transportstyrelsen att starta ett projekt för att ta fram en strategi om lastsäkring. I samband med beslutet upprättades en uppdragsbeskrivning där projektets uppdrag specificerades (se avsnitt 1.1).

Upprinnelsen till projektet kan ses som en kombination av olika faktorer där Transportstyrelsens bildande är en viktig faktor. Det är ett viktigt uppdrag för Transportstyrelsen att genomföra normering, tillståndsgivning och tillsyn som är ändamålsenlig, samordnad och likvärdig mellan trafikslagen. Målet med arbetet är att effektivisera och förenkla transporter i samhället. Detta framgår av regeringens proposition 2008/09:31 *Transportstyrelsen och dess verksamhet*.

En annan faktor är att befintligt regelverk inte upplevs uppfylla kravet på att vara samordnade och likvärdiga mellan trafikslagen. Branschens representanter har påtalat att dagens regelverk brister i detta avseende, vilket anses leda till otillräcklig tillsyn och en otillfredsställande eller otydlig reglering inom vissa områden.

Idag sker många transporter över nationsgränser. Sjöfart och luftfart har av tradition en global transportmarknad medan transporter på järnväg och väg i första hand sker inom Europa. Det finns önskemål att harmonisera regelverken mellan Sverige, EU och internationella organisationer.

Denna rapport är en delrapport till projektets styrgrupp som beskriver projektgruppens kartläggning av nuläget och tar upp transportbranschens syn på behov av förändringar. Rapporten avslutar kartläggningsfasen och anger inriktning på det fortsatta analysarbetet.

1.1 Uppdraget

Det är Transportstyrelsens generaldirektör Staffan Widlert som har gett järnvägsdirektör Rune Linberg i uppdrag att starta projektet.

Projektets uppdrag har formulerats i uppdrags- och projektbeskrivningarna som fastställts av Rune Lindberg efter samråd med Transportstyrelsens ledningsgrupp alternativt med projektets styrgrupp.

Utdrag ur projektbeskrivning:

Projektets uppdrag är, att med utgångspunkt i transportpolitiken:

- *Kartlägga och analysera nuläget för lastsäkring i transportbranschen.*
- *Kartlägga och analysera nuläget och metoder/modeller för regler, tillstånd och tillsyn av lastsäkring inom de fyra trafikslagen.*

- *Formulera förslag om övergripande mål och en gemensam strategi för normgivning, tillståndsprövning och tillsyn för lastsäkring.*

I dagens samhälle inkluderar transportsystemet även gränsöverskridande transporter. Många gånger är trafikkedjan komplex och involverar flera trafikslag.

Styrgruppen utökade under hösten 2010 uppdraget till att även omfatta:

- *Kartläggning och analys av regler inom EU och internationellt; inventera möjliga forum för påverkan och att identifiera möjliga allianspartners.*

Projektets tidplan inkluderar några viktiga milstolpar:

- Workshop med branschen den 1 september 2010.
- Kartläggning avslutas i november 2010.
- Analysfas avslutas i april 2011.
- Slutrapport i maj 2011.

Milstolparna identifierar projektets leveranser där den slutliga leveransen innebär att ett förslag till gemensam strategi för lastsäkring presenteras.

1.1.1 Projektorganisation

Projektet leds av en styrgrupp som består av: Rune Lindberg (ordf., JV), Sven Christiansson (LF), Tomas Åström (SF), Jacob Gramenius (U) och Birgitta Hermansson-Ylvén (VT). Styrgruppen har godkänt projektgruppens arbete och styrt projektets inriktning, exempelvis utökades uppdraget till att även omfatta kartläggning av EU- och internationella regler för lastsäkring.

Projektgruppen är sammansatt av representanter från respektive kärnavdelning samt från utvecklingsavdelningen. Projektgruppens medlemmar är: Eva Karlsson (projektledare, JV), Håkan Nordqvist (JV), Jan Führ (LF), Johan Colliander (SF), Henrik Sandén (U), Anders Gunneriusson (VT) och Mats Willén (VT).

Kommunikationsavdelningens (K) representeras av Petra Engvall. Hon ansvarar för framtagandet av kommunikationsplan och hon deltar i projektets kommunikativa aktiviteter till exempel workshop och publicering av nyheter på interna och externa webben.

1.1.2 Avgränsningar

Under projektets gång har det framkommit att aktörer även ser en del allmänna problem i transportkedjan, som tillstånd, infrastruktur och tekniska normer. Den typen av frågor ingår inte i det här projektet, som enbart fokuserar på lastsäkring.

Däremot kan det finnas anledning att lyfta dessa frågor i ett separat projekt eller forum.

1.1.3 *Rapportens disposition*

Rapporten är ämnesområdesindelad såsom: Statistik över olyckor m.m., Arbetsmiljö och Regler för lastsäkring etc.

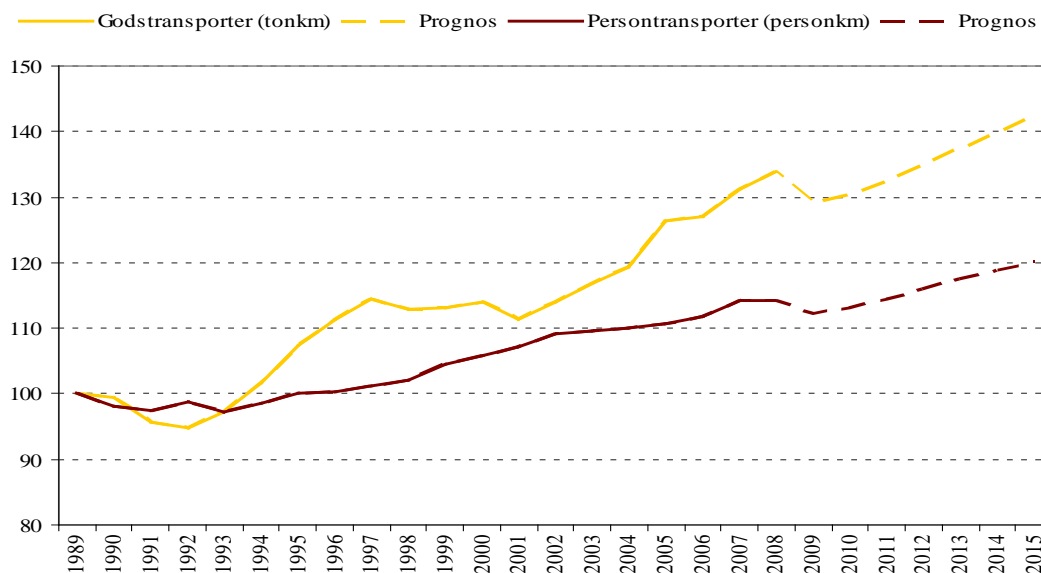
Ämnesområdena bildar egna kapitel och inom varje kapitel redovisas varje trafikslag för sig. Rapporten avslutas med förslag på områden för fortsatt analys.

1.2 **Godsutvecklingen**

Det moderna transportsystemet skapar förutsättningar för vårt gemensamma samhällsbyggande samtidigt som det bidrar till att utveckla våra enskilda levnadsvillkor. Godstransporternas uppgift är att länka samman produktion och konsumtion, och praktiskt taget alla människor är direkt eller indirekt beroende av dessa transporter. Transportsystemet består av ett komplext nätverk där trafikslagen konkurrerar om transportköpare men också kompletterar varandra i långa transportkedjor.

Godstransporterna har ökat stadigt genom åren. Det gäller särskilt de internationella transporterna. Ur ett globalt perspektiv dominerar transporter till sjöss, medan det inom Europa och Sverige är vanligast med vägtransporter. Generellt kan sägas att det finns en betydande stabilitet i det svenska godstransportmönstret och i handelsutbytets fördelning på länder och regioner. Sedan 1989 har vägtrafik och sjöfart stått för omkring 40 procent vardera av godstransportarbetet inrikes medan järnvägstrafik hanterat resterande 20 procent. Flygfrakt är volymmässigt försumbar men har ett stort sammantaget värde. Figur 1.1 nedan visar utvecklingen per transportslag de senaste 20 åren.

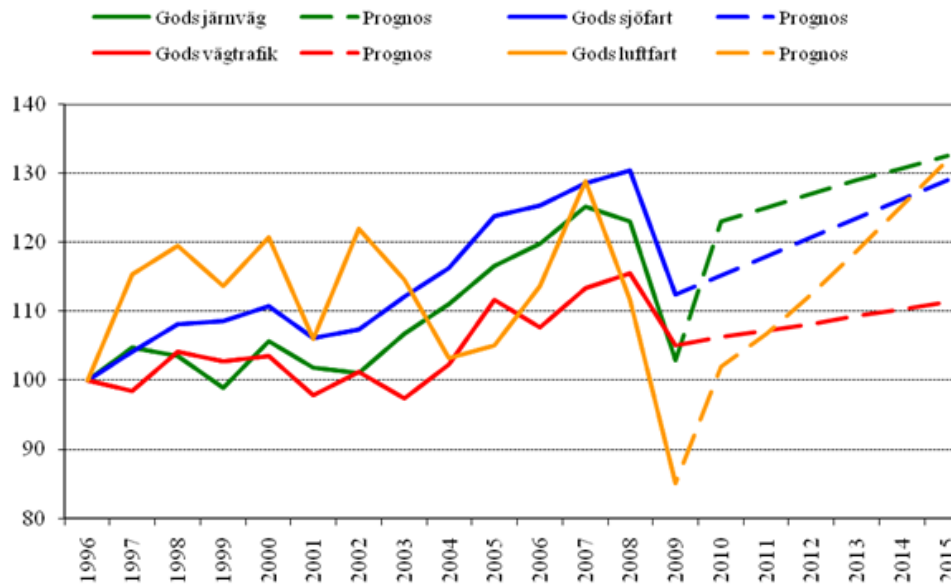
Figur 1.1: Indexerade tidsserier (basår 1989) över utfallet för gods- respektive persontransporter 1989–2008 och prognoser för 2009–2015. Uppgifterna avser transporter inom Sverige.



Källa: SIKA. Transportstyrelsens bearbetning

Såväl gods- som persontransporter har ökat trendmässigt de senaste tjugo åren. Ökningen har varit störst för godstransporter. Enligt prognosen i figur 1 kommer både gods- och persontransporter att öka under 2010. Från 2011 kommer efterfrågan på godstransporter att öka mer än för persontransporter. Godsutvecklingen kan även illustreras per trafikslag:

Figur 1.2. Indexerade tidsserier (basår 1996) över utfallet för godstransporter inom respektive trafikslag 1996–2008 och prognoser för 2009–2015. In- och utrikes, ton. Uppgifterna avser transporter inom Sverige.



Källa: SIK. Transportstyrelsens bearbetning

Under perioden fram till 2015 beräknas tillväxten i omvärlden stiga, vilket bör öka efterfrågan på svenska exportvaror. Sverige är ett av de länder inom EU vars BNP förväntas öka mest¹. Statsfinanserna är till skillnad från många andra EU-länder goda, vilket betyder att landet står väl rustat mot exempelvis en minskad utrikeshandel. Detta ger förutsättningar för en bättre ekonomisk tillväxt i Sverige, eftersom det finns utrymme för att kunna bedriva en aktiv finanspolitik. Sammantaget är således förutsättningarna för en ökad efterfrågan på transporter goda.

Utvecklingen inom området logistik och godstransporter styrs av en rad trender som påverkar marknaden. Den viktigaste av dessa är fortsatta globaliseringen av produktions- och konsumtionsmarknaderna. De flesta bedömare är överens om att det trots svag internationell konjunktur, med lägre godsvolymer som följd, finns ett underliggande och stadigt ökande behov av transporter. Godstransporterna kommer enligt EU-kommissionen att öka med omkring 50 procent under perioden 2000-2020.² På sikt kommer därför godsvolymer att öka, vilket kommer att kräva ett allt effektivare transportsystem. Inom EU betonas därför alltmer vikten av intermodala transporter. Intermodala transporter avser att en transport av gods kan ske via flera trafikslag. EU eftersträvar en ökad intermodalitet, bland annat för att i större utsträckning kunna utnyttja det

¹ Riksbanken, Penningpolitisk rapport februari 2010.

² EU-kommissionen, Hållbara transporter för ett rörligt Europa Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken {SEC(2006) 768 }.

europiska järnvägsnätet och sjöfarten. En väl utvecklad intermodalitet förbättrar potentialen hos järnvägs- och sjötransporter, vilket bidrar till att lösa problemet med överbelastade landsvägsnät. Detta förutsätter bland annat harmonisering av regelverk, standarder och konkurrensregler.

1.2.1 Lastsäkringens roll

I avsnitt 1.2 framgår att godstransporter beräknas öka för samtliga trafikslag de närmaste fem åren. Härtill kommer den allt mer komplexa trafikkedjan och att godsökningen framförallt kan härledas från en ökande exportmarknad. När godstransporterna och komplexiteten i transporterna ökar, då ökar också kraven på hela godstransportkedjan där lastning och lossning är viktiga moment.

Transportstyrelsens uppgift är att bidra till effektiva transporter i samhället och detta inkluderas att ha en strategi för hur last eller last i lastbärare ska säkras, som beaktar intermodalitet, konkurrensneutralitet, standarder och att transportmarknaden är global.

1.3 Tillvägagångssätt

Kartläggningen har delats upp i två delar: en intern kartläggning som avser regler, tillstånd och tillsyn och en extern kartläggning som avser branschens syn på lastsäkringsfrågor.

Den interna kartläggningen handlade till stor del om att inventera till exempel regler för lastsäkring, hur lastsäkring behandlas i tillståndsprovning och i tillsynsutövning.

Den externa kartläggningen omfattade dels en enkät till branschföreträdare och deras representanter, se intressentlistan i bilaga 2. Resultatet av enkäten presenterades på en workshop med transportbranschens representanter som genomfördes 2010-09-01.

Projektgruppens medlemmar har skrivit sina respektive avsnitt var för sig men texterna har diskuterats och kalibrerats på gemensamma möten.

2 Statistik över olyckor m.m.

Det är svårt att hitta statistik över lastsäkringsolyckor i Sverige. Det är även stora skillnader på kraven för rapportering och utredning mellan trafikslagen. Statens haverikommission utreder enligt lagen (1990:712) och förordningen (1990:717) om undersökning av olyckor. Lagen och förordningen påverkar även Transportstyrelsens utrednings- och rapporteringsansvar eftersom de reglerar trafikslagens respektive ansvar i dessa sammanhang. Härutöver anger lagstiftning för respektive trafikslag vad som gäller för trafikslagen.

2.1 Järnväg

Skyldigheten att rapportera olyckor och tillbud i järnvägstrafik regleras i *Järnvägsstyrelsens föreskrifter om olycks- och säkerhetsrapportering för järnväg (JVSFS 2008:1)*. Även om händelser orsakade av brister i lastsäkring inte särskilt nämns i föreskriften så är det helt klart att det omfattas av rapporteringskravet. Men trots det så finns för järnväg mycket knapphändig statistik att tillgå. Den statistik som finns inrapporterad i Transportstyrelsens system JAS omfattar bara ett fåtal tillfällen med tappad last och i statistiken framgår inte om det beror på felaktig lastning eller annan händelse (kraftig stöt, spårfel eller dylikt).

Efter en olycka är det oftast ogörligt att fastställa hur lasten varit säkrad och om det påverkat olyckan. I de flesta fall upptäcks lastförskjutning vid de kontroller som utförs innan tågs avgång samt vid ankomst slutstation. Justering av lasten blir då bara en försening och har inte betraktats som ett tillbud till olycka. En annan väg att gå är att titta på kostnader för skadat gods, men det ger ingen tillförlitlig bild eftersom man oftast inte med säkerhet kan fastställa orsaken. Skadat gods är dessutom företagsinternt och redovisas inte till myndighet.

2.2 Luftfart

Inom luftfarten har aktörerna en reglerad skyldighet att rapportera störningar och olyckor till myndigheten. Kommersiell luftfart regleras genom JAR-OPS 1.037 och övrig luftfart i Sverige genom föreskriften LFS 2007:68.

Alla rapporter ska skickas till luftfartsmyndigheten/Transportstyrelsen som klassificerar och graderar dessa. De rapporterade händelserna tilldelas en kod som används i ett statistikunderlag som samlas i ett gemensamt register benämnt ECCAIRS, (European Co-Ordination Centre for Aviation Incident Reporting).

Rapporteringsskyldigheten omfattar allt inom flygoperationer som avviker från regler, standard och normala driftsförhållanden. Händelser som kan hänföras till lastsäkring omfattar även reglering för den icke kommersiella luftfarten som till

exempel: bortfall av eller väsentlig fel eller defekt hos ett system, delsystem eller utrustning som innebär att standardrutiner etc. inte kunnat genomföras på ett tillfredsställande sätt eller förlust av fasthållningsförmåga hos lastningssystemet (LFS 2007:68 15 § p.1 och 21 § p. 3)

Tabell 2.1 redovisar antalet rapporterade händelser för åren 2007 till och med 2009, samt hur många av dessa som berör lastsäkring.

År	Totala antalet rapporterade händelser	Avvikelser från regelverket
2007	4034	1 rapport om osäkrat farligt gods
2008	4656	1 rapport om ej uppsatt separationsnät 1 rapport om skadat farligt gods (ej säkrat) 1 rapport gällande ej säkrat och ej understöttat gods
2009	4794	1 rapport om osäkrat farligt gods (klass9) 1 rapport om osäkrat gods
Total	13.484	6 rapporterade händelser

Tabell 2.1: Antal rapporterade händelser som kan relateras till lastsäkring.

De sex rapporterade händelserna som kan hänföras till lastsäkring har inte i något fall förorsakat skador på personer, flygplan eller gods. Endast avvikelser från standard eller krav.

2.3 Sjöfart

Svenska fartyg är skyldiga att rapportera till Transportstyrelsens sjöfartavdelning omedelbart efter en händelse/olycka har inträffat enligt 6 kap. 14§ i sjölagen, vilket införlivas genom *Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter om rapportering av sjöolyckor och anmälan om sjöförklaring, SJÖFS 1991:5*. I rapporten om sjöolycka ska det bland annat rapporteras när någon betydande skada på lasten har uppkommit eller när förskjutning av någon betydelse inträffat i lasten.

Sjöfartsavdelningens utredningsenhet tillhandahåller olycksstatistik för svenska fartyg både nationellt och internationellt, samt utländska fartyg på svenskt sjöterritorium. Statistiken omfattar således inte olyckor på utländska fartyg som inträffat utanför svenskt sjöterritorium. Det kan dock förmodas att det finns ett

visst mörkertal i statistiken, vilket framförallt kan härledas till bristfällig rapportering från befälhavaren.

Statistiken som redovisas nedan baseras på olyckor och tillbud från 1998 tills dags dato, där lastförskjutning varit orsaken eller en bidragande faktor. Totalt har 33 incidenter som kan härledas till lastförskjutning rapporterats in under denna tidsperiod. Denna statistik visar antal olyckor och anger inte vad som kan ha förorsakat händelsen.

År	Antal olyckor och tillbud relaterade till lastsäkring
1998	1
1999	4
2000	5
2001	3
2002	5
2003	2
2004	2
2005	3
2006	1
2007	3
2008	4
2009	0
2010	0*

Tabell 2.2: Antal rapporterade olyckor och tillbud som relateras till lastsäkring. *Rapporter inkomna till Transportstyrelsen innan 2010-10-19.

Kustbevakningen har också statistik på brister i lastsäkring på lastbärare inom hamnområden som innehåller farligt gods.

2.4 Vägtrafik

Inom vägtrafiken finns ingen skyldighet att rapportera olyckor eller tillbud som relaterar till brister i lastsäkring. Enligt 21 § förordningen om undersökningar av olyckor ska polismyndigheten, om man får kännedom om att det har inträffat en olycka som anges i 2 § första stycket lagen om undersökning av olyckor, underrätta tillsynsmyndigheten eller, i fall som avses i 2 § första stycket 4 samma lag, Statens haverikommission.

Transportstyrelsen förvaltar informationssystemet STRADA för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet. STRADA bygger på uppgifter från två källor. Trafikolyckor rapporteras och registreras av polisen. Denna registrering är rikstäckande sedan årsskiftet 2003. STRADA får också uppgifter

från ett stort antal akutsjukhus. Det är mycket svårt att efter en trafikolycka kunna säkerställa om undermålig lastsäkring varit orsaken till olyckan. De olyckor där det finns uppgifter om lastsäkring är så få att det inte ger något statistiskt säkert underlag.

Efterlevnaden av reglerna för lastsäkring på väg framgår av polisens tillsynsstatistik. Polismyndigheterna skickar in uppgifter till Rikspolisstyrelsen (RPS) som sammanställer statistiken. I lastsäkringsprojektet har Transportstyrelsen efterfrågat statistik från RPS, arbetet med att färdigställa statistikuppgifterna pågår hos RPS och vi kommer att kunna presentera uppgifterna vid ett senare tillfälle.

3 Arbetsmiljö

Generellt sett är det Arbetsmiljöverket (AV) som har statsmakternas uppdrag att kontrollera att regler för arbetsmiljö- och arbetstidslagstiftning följs.

Transportstyrelsen har tillsynsansvar för arbetsmiljöfrågor inom sjöfartsområdet men varken inom järnvägs-, luftfarts- eller vägtrafikområdet.

Från och med 1 januari 2011 kommer luftfartsavdelningen att få ansvar för flyg och tjänstgöringstider. Det nya ansvaret berör inte lastsäkringsområdet och behandlas därför inte i rapporten.

Bestämmelser för sjöfart redovisas nedan.

3.1 Sjöfart

Krav på arbetsmiljö ombord på fartyg regleras genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om arbetsmiljö på fartyg, TSFS 2009:119, med stöd av 5 kap. 10 § i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och 18 § i arbetsmiljöförordningen (1977:1166). Föreskriften gäller alla svenska fartyg där arbetstagare utför fartygsarbete för arbetsgivares räkning.

Fartyg ska uppfylla tillämpliga bestämmelser om arbetsmiljö, skyddsanordningar och skyddsåtgärder samt övriga åtgärder för att förebygga ohälsa och olycksfall. Transportstyrelsen utövar tillsyn över arbetsmiljön ombord på fartyg i samband med sjövärdighetsbesiktning samt inspektioner.

4 Regler för lastsäkring

Detta kapitel beskriver regler för lastsäkring. Dessa ingår ofta som del i annan reglering till exempel i lag, förordning eller föreskrift. För att regler för lastsäkring ska hamna i ett sammanhang redovisar vi både helheten och delarna.

4.1 Järnväg

I Järnvägslagen (2004:519) finns beskrivet att verksamheten ska vara organiserad på ett säkert sätt och att det ska finnas säkerhetsbestämmelser så att en säker verksamhet tryggas. I föreskrifterna om säkerhetsstyrningssystem för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag (JVSFS 2007:1 och JVSFS 2007:2) pekas lastsäkring ut som en bestämmelse som verksamhetsutövarna själva ansvarar för att ta fram.

Medlemmarna i UIC (Europeiska järnvägsunionen) tillämpar de riktlinjer för lastsäkring som förvaltas inom den organisationen. Riktlinjerna är uppbyggda av ett stort antal lastningsexempel där val av vagnstyp, tågslag och vilket godsslag som transporteras avgör metod för säkring av lasten.

De övriga verksamhetsutövarna tillämpar i de flesta fall de bestämmelser som före bolagiseringen (av affärsverket SJ), gavs ut av affärsverket SJ.

För transport av farligt gods som ska övergå till sjötransport krävs, enligt Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) föreskrift RID-S, stuvningsintyg även vid järnvägstransporten.

4.2 Luftfart

Reglering av **kommersiell** luftfart sker genom länders medlemskap i internationella organisationer. Organisationerna tar fram *Standards and Practices* som utgör grund för nationernas regelskrivning. I Sverige är det Transportstyrelsen som representerar den svenska nationen.

Regleringen sker i följande kedja:

Luftfart som inte omfattas av EU OPS /JAR-OPS reglering, det vill säga **icke kommersiell** trafik, regleras genom nationella regler. I Sverige sker det genom *Luftfartsstyrelsens föreskrifter om medförande av passagerare och last* som återfinns i *Luftfartsstyrelsens författningssamling LFS 2007:16*.

Kommersiell luftfart regleras genom nedanstående bestämmelser som är en bindande tolkning av ICAO:s rekommendationer.

ICAO (International Civil Aviation Organization, FN organ). Standards and Practices, Operation of Aircraft Annex 6 och utgör grund för nationella regler inom alla områden inom kommersiell luftfart.

EU OPS /JAR-OPS (Europeiska flygdriftbestämmelser).

EASA (European Aviation Safety Agency) innehåller konstruktionskrav för flygplan, CS25, som är detaljerad kravbild för utfärdande av luftvärdighetscertifikat för enskild flygplantyp.

IATA (International Air Transport Association) Airport Handling Manual är branschstandard som medlemsländernas flygoperatörer använder och myndigheter accepterar som *acceptable means of compliance*.

Flygplanets Flight Manual, massa- och balansbegränsningar, reglerar i detalj hur lastning får ske. Ansvarskedjan för lastning av gods är obruten genom att ett lastmanifest upprättas av lastansvarig för varje flygning. Detta inkluderas slutligen i massa- och balansbegränsningar och kvitteras av befälhavaren.

ISO har ett flertal standards som reglerar konstruktion och kapacitet på lastsäkringsutrustning.

4.3 Sjöfart

Regelverken inom sjöfart styrs i stor utsträckning internationellt. Sverige är medlemsland i FN-organet IMO (International Maritime Organization), den internationella sjöfartsorganisationen som består av ett stort antal medlemsländer. Inom IMO utformas regelverkens innehåll, som i de flesta fall sedan införlivas den svenska lagstiftningen och blir bindande på svenskt sjöterritorium och på svenska fartyg genom föreskrifter. Förutom IMO:s regler och rekommendationer finns dessutom EU direktiv samt förordningar som Sverige ska följa.

Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om transport av last SJÖFS 2008:4, gäller för svenska fartyg oavsett resa och för utländska fartyg som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium. Föreskriften omfattar regler för lastsäkring ombord på fartyg samt för last i lastbärare avsedd för sjötransport.

4.4 Vägtrafik

Nationella krav på lastsäkring regleras i trafikförordningen (1998:1276) och med stöd av den meddelade föreskriften TSVFS 1978:10 (VVFS 1998:95).

För internationella transporter måste varje lands specifika regelverk tillämpas. Vid transport av farligt gods finns en internationell reglering av lastsäkringen i ADR/RID 7.5.7. Det finns även krav på stuvningsintyg vid transport av farligt gods som efter en vägtransport ska vidare på en sjötransport.

Innan fordon kan tas i bruk och registreras i trafikregistret måste tillverkare visa att krav på beskaffenhet och utrustning är uppfyllda. Dessa krav är av teknisk art och består ofta av prestandakrav på komponenter och system. Vid godkännande av tunga fordon finns i huvudsak tre typer av krav: svenska nationella krav, typgodkännande enligt ECE reglementen och krav enligt EG-direktiv eller EG-förordningar.

Det har tidigare funnits en nationell föreskrift för lastsäkring, utgiven av Trafiksäkerhetsverket, TSVFS 1978:9. Föreskriften var rätt omfattande med tyngdpunkt på förstörande prov genom provslagning av framstammar och skåpväggar, provtryckning av mellanväggar, provdragning av surrningsanordningar. Föreskriften innehöll även krav på vilka påfrestningar som lastbärare och olika typer av lastsäkring skulle klara.

Föreskriften TSVFS 1978:9 togs bort för att underlätta fri rörlighet och handel med fordon. Det är önskvärt att alla medlemsstater ställer samma krav på fordonstillverkare så att ett fordon accepteras av alla medlemsstater. Dessa krav finns samlade i ett ramdirektiv och ett fordon som uppfyllt alla krav har fri rörlighet inom EU. Om en medlemsstat ställer ytterligare krav på ett fordon betraktas det som ett tekniskt handelshinder. Medlemsstaten kan bli stämnd inför EU-domstolen och riskerar böter om den klagande har rätt. Ramdirektiv har funnits en längre tid för personbilar och motorcyklar och ett nytt infördes 29 april 2009 för tunga lastbilar och släp, det fick beteckningen 2007/46/EG. I ramdirektivet och i dess bilagor finns inte några krav på lastsäkringsutrustning vid godkännande av nya fordon. Kommissionen är mån om att alla EU medborgare behandlas lika och att näringslivets förutsättningar är lika. Därför ansågs det orimligt att ställa krav på fordon som tillverkas i landet. Det ansågs även orimligt att ställa krav på fordon importerade, oavsett de saknar godkännande enligt ramdirektivet eller är begagnade.

5 Tillstånd

Detta kapitel innehåller inventering av vilka tillstånd som krävs för tillträde till transportmarknaden. Därefter kommenteras i vilken mån regler för lastsäkring ingår i tillståndsprövningen.

5.1 Järnväg

Krav på tillstånd för att utföra järnvägstrafik samt att förvalta järnvägsinfrastruktur finns i Järnvägslagen. I föreskrifterna om säkerhetsstyrningssystem, (JVSFS 2007:1 och JVSFS 2007:2), finns krav på verksamhetsutövaren att ha egna bestämmelser för hur last ska säkras. Inget direkt tillstånd krävs för lastsäkring.

5.2 Luftfart

En nationell myndighet, i Sverige Transportstyrelsen, beviljar tillträde till flygmarknaden för flygbolag registrerade i det egna landet. Detta gäller för både kommersiell och icke-kommersiell luftfart.

Tillstånd som uppfyller internationella regler/råd ger tillträde till luftrum och flygplatser i de nationer som ingår i sammanslutningen (ICAO). Air Operators Certificate (AOC) är flygbolagets operativa tillstånd för befordran av Passagerare/Post/Frakt. Detta tillstånd är grunden för all kommersiell luftfart.

För det enskilda bolagets flygoperationer och tillsynen över dessa, krävs att bolaget presenterar ett manualsysteem med detaljerade krav och anvisningar. Dessa företagsinterna regler presenteras genom Operations Manual (OM), som granskas och godkänns av Transportstyrelsen. OM innehåller regler för lastsäkring.

IATA Airport Handling Manual är branschstandard som medlemsländernas flygoperatörer använder och myndigheter accepterar som *acceptable means of compliance*. I denna ingår regler för lastsäkring.

Luftfart som inte är kommersiell regleras nationellt genom Luftfartsstyrelsens föreskrifter om medförande av passagerare och last (LFS 2007:16).

5.3 Sjöfart

Fartyg ska inneha giltiga certifikat för att bedriva yrkesmässig trafik samt vara utrustade med en för fartyget unik lastsäkringsmanual i enlighet med SJÖFS 2008:4.

5.4 Vägtrafik

Det finns inga tillstånd, varken nationellt eller internationellt, i samband med lastsäkring på väg.

Inom vägtrafikområdet ansöker man om tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik. Detta sker genom ett skriftligt prov som företagets representant genomför. I regler för tillståndsprövning finns inga specifika krav på lastsäkring men den som får tillstånd ska känna till och följa regler för lastsäkring (se avsnitt ovan om regler för lastsäkring).

6 Tillsyn

I detta kapitel beskrivs på en övergripande nivå hur tillsyn sker, vad som tillsynas och vilken påföljd som identifierade brister kan leda till.

6.1 Järnväg

Tillsyn bedrivs som systemrevisioner som oftast omfattar en verksamhetsutövare i taget, men även flera företag kan omfattas av specifika områden till exempel lastsäkring.

Revisionerna omfattar bland annat att granska om företagens egna regler tillämpas, är kända och förstådda samt att de finns tillämpliga i nödvändig omfattning.

Den vanligaste påföljden som tillämpas är föreläggande, där företagen ges rimlig möjlighet att åtgärda den brist som har identifierats. Vid allvarigare brister utfärdas förbud som antingen gäller enskilda transporter eller delar av verksamheten.

6.2 Luftfart

Transportstyrelsen utför systemrevision med verifikat hos flygbolagen. Där är företagets godkända kvalitetssystem en viktig faktor. Flygbolagets tillstånd återspeglas i ett obligatoriskt rapporteringssystem som används både internt i företaget och av myndigheten. Systemet är ett ”*icke bestraffande*” system där det rapporterade inte får leda till bestraffning för det inträffade om beteendet inte är lagstridigt. Rapporterna ska i stället leda till korrigerande åtgärder för att förhindra upprepning.

Transportstyrelsen kontrollerar att företagen lever upp till de egna styrande dokument som accepterats eller godkänts av myndigheter, nationella och internationella.

Påföljderna är föreläggande om vite, begränsning av tillstånd, hindrande av förnyelse eller återkallelse av tillstånd.

En annan form för tillsyn som flygbolag underkastas är *Safety Assessment Foreign Aircraft (SAFA)*. Denna tillsyn innebär att landande flygplan revideras mot ICAO:s krav av ett team utsett av den lokala myndigheten. På svenska flygplatser utförs SAFA- inspektioner av Transportstyrelsen. Detta är en detaljrevision inom EU-området som utförs av respektive lands luftfartsmyndighet. Bolag som inte lever upp till kraven förs upp på ”Svarta Listan” med innebörd att flygplan förbjuds att landa på europeiska flygplatser.

6.3 Sjöfart

Transportstyrelsen fartygsinspektörer utövar tillsyn ombord på fartyg samt godkänner fartygets lastsäkringsmanual. Kustbevakningen utövar tillsyn på lastbärare avsedd för sjötransport i enlighet med *Sjöfartsverkets tillkännagivande om Kustbevakningens medverkan vid tillsyn av fartyg SJÖFS 2006:30*.

Transportstyrelsen har befogenhet att lägga ett nyttjandeförbud på fartyg i de fall det inte kan anses sjövärdigt för resa.

Kustbevakningens kan tillämpa föreläggande, förbud och hindra fortsatt färd när lastsäkringsbrister vid transport av farligt gods upptäckts.

6.4 Vägtrafik

Polis och bilinspektörer utför tillsyn på väg. Kustbevakningen har tillsyn över vägtransport av farligt gods som kommer eller ska ombord på fartyg.

De sanktioner som tillämpas är för polisens del är: föreläggande, hindra fortsatt färd, körförbud eller ordningsbot.

Kustbevakningens kan för farligt gods tillämpa föreläggande, förbud och hindra fortsatt färd.

7 Nuläget för lastsäkring inom branschen

I kapitel 7 redovisar vi transportbranschens respons på projektgruppens enkät (se bilaga 1) och den återkoppling som workshopens deltagare gav.

Projektgruppen fick in 20 besvarade enkäter. Av dessa kom 15 svar från någon av organisationerna på intressentlistan. Fem svar kom från andra myndigheter.

7.1 Nuläge

I nulägesbeskrivningen behandlas områdena: viktiga frågor inom lastsäkringsområdet, hur myndighetsutövning kan bidra till effektiva transporter och om dagens regelverk täcker behoven.

7.1.1 Järnväg

De som besvarat enkäten efterlyser en grundlig utvärdering av ansvarsförhållandet för dem som är delaktiga i transportkedjan. För järnvägens del finns viss reglering i COTIF:s bilaga CIM och i enkätsvaren efterlystes klargörande över COTIF:s ställning i Sverige. Dessutom bör utfärdande av lastsäkringsintyg övervägas.

Många efterlyser transparens i regelverken så att de kan läsas och förstås av dem som utför lastning, oavsett trafikslag. Idag skiljer sig utformningen avsevärt vilket ställer stora krav på lastarna.

Av svaren framkom att en viktig roll för myndigheterna, förutom trafiksäkerhet, är att säkra konkurrensneutralitet. Ett förslag var att det skulle kunna ske genom samverkan vid upprättande av regler samt att tillsyn utförs likartat för alla trafikslag.

7.1.2 Luftfart

De som besvarat enkäten nämner hårdare krav på emballage då frukt avger fukt under transporten och kartonger faller sönder, att det finns tveksamhet om vilka regler som gäller på flygplatsen för specifika transporter och att pallar tappas eller placeras fel på plattan.

Klara och tydliga regler som är gemensamma för olika trafikslag gavs som exempel på hur myndighetsutövning skulle kunna främja effektiva transporter.

De som svarat på enkäten anser att dagens regelverk täcker behoven.

Under en punkt om övriga funderingar framkom arbetsmiljörelaterade problem såsom: att maxvikter på bagage vore önskvärt; att arbeta med lastning och

lossning i ett flygplan närmast är att betrakta som att stuva tunga väskor under ett skrivbord samt att ergonomi och arbetsmiljö har mycket i övrigt att önska.

7.1.3 *Sjöfart*

Ansvarsfrågan för samtliga trafikslag, i första hand väg och sjö, är högt prioriterad. I dagsläget existerar det lagstiftningsluckor i övergången mellan trafikslagen vid intermodala transporter.

Befogenhetsbegränsningar för myndigheter med tillsynskompetens gör att upptäcktsrisken är låg. Den skulle öka betydligt om vi utförde samverkade kontroller i större utsträckning. Hårdare kontroller med uppföljning efterfrågas och även kontroller när fartyg eller rederier begär. Framförallt bör man vara mer restriktiv när de gäller lastsäkring av last i lastbärare. Lastsäkring av lastbärare på fartyget anses väl reglerat genom fartygets lastsäkringsmanual. Informationskampanjer riktade till åkerier kan också vara ett sätt att öka kunskapen, vilket kan resultera i en högre grad av regelefterlevnad.

7.1.4 *Vägtrafik*

Frågan om ansvar för dem som är delaktiga i transportkedjan är högt prioriterad av branschen. Det är inte rimligt att föraren har ansvaret för lastsäkring när han/hon inte aktivt varit delaktig. Det gäller till exempel plomberade påhängsvagnar/containerer som hämtas vid avsändare eller hamnområden och där föraren inte har möjlighet att kontrollera lastsäkring eller lastfördelning.

I enkätsvaren kan vi utläsa att det finns en stor nytta med att harmonisera lastsäkringsreglerna framförallt mellan väg och järnväg. Med harmonisering avses bland annat att de ska vara enkelt och enhetligt skrivna, så att de är lätta att förstå och tillämpa för dem som lastar. Det skulle främja regelefterlevnaden och ge möjlighet till flexibilitet i valet mellan trafikslag.

Myndigheters tillsyn ska bedrivas riskbaserat med fokus på företag som ofta bryter mot reglerna. För att tillsynen ska bli effektiv måste tillsynspersonalen ha relevant och jämförbar kompetens så att bedömningarna blir likartade oavsett plats och trafikslag. Vidare bör regelverket omfatta tydliga krav på egenkontroll av verksamheten.

Dessutom är reglerna för lösa lastbärare och växelflak otydliga.

Varken fordonstillverkare eller påbyggare har svarat på enkäten men genom kontakt med branschen har de fört fram att det bör vara möjligt för en åkare att beställa fordon med endast den omfattning av lastsäkringsutrustning som är nödvändig för den typ av transporter på väg, som de utför. Detta tillämpas ännu inte i någon större utsträckning och borttagandet av TSVFS 1978:9 har inte fått någon större uppmärksamhet. Några större bekymmer med avsaknad av

lastsäkring har inte påtalats eftersom fordonstillverkare och påbyggare i hög grad fortsätter att leverera fordon med den lastsäkringsutrustning som var föreskriven innan 29 april 2009. Skälen till detta är i nuläget inte utrett.

7.1.5 *Myndigheter*

Myndigheternas svar, på nuläget och vilka de viktiga frågorna är inom lastsäkringsområdet, speglar delvis de enskilda myndigheternas ansvarsområden. Försvarsmakten och bilprovningen konstaterar att TSVFS 1978:9 har upphört att gälla. Arbetsmiljöverket menar att viktiga frågor är att lastsäkra säkert så att ingen skadas. De upplever att lös last i lastbäraren orsakar skador på personal som lastar och lossar. För Jordbruksverket är viktiga frågor att säkra behållare och djur som ska transporteras. Andra synpunkter som framfördes var att efterlevnaden av regelverket brister vilket återverkar på säkerheten. Det har också framkommit miljöaspekter och styrning mot miljövänliga transportsätt samt arbetsmiljöaspekter.

Frågan hur myndighetsutövning kan främja effektiva transporter besvarades med att ökad kunskap hos kontrollerande myndigheter kan leda till snabb och korrekt tillsyn och att myndighetsutövning kan påverka effektivisering hos privata aktörer. Även under denna punkt påpekades att regler delvis saknas inom vägtrafikens område (det vill säga att TSVFS 1978:9 har upphört att gälla) varför kontroller inte kan göras.

På frågan om regelverken täcker behoven svarade majoriteten att de saknar överblick alternativt att regelverket täcker deras egna behov.

7.2 **Risker och möjligheter**

I detta avsnitt redovisas vilka risker respektive vilka möjligheter som en trafikslagsövergripande reglering kan leda till.

7.2.1 *Järnväg*

En risk som framförs är att fokusering på intermodalitet leder till överreglering av de transporter som bara sker med ett trafikslag. Trafikslagsanpassade metoder måste kunna tillämpas utan onödig byråkrati.

En trafikslagsövergripande reglering, tillståndsgivning och tillsyn skulle innebära ökad flexibilitet i valet av trafikslag, Harmoniseras regelverken skapas möjligheter för neutral konkurrens mellan trafikslagets olika aktörer vilket främjar intermodalitet.

7.2.2 *Luffart*

Då luftfarten upplevs som och sannolikt är det mest genomreglerade av trafikslagen kan enkätsvaren tolkas som att regleringen är både detaljerad och omfattande.

Här återges enkätsvaren utan kommentarer eller värderingar. Under workshop framkom inga ytterligare synpunkter.

Finns det risker med en trafikslagsövergripande reglering, tillståndsgivning och tillsyn?

- Generaliseringar med gemensamma regler.
- Risk för överreglering på vissa områden, sänkning av reglering på andra.
- Inga, om den håller internationell standard.

Vilka möjligheter finns med en trafikslagsövergripande reglering, tillståndsgivning och tillsyn?

- Oseriösa leverantörer klarar inte av kraven och försvinner därmed från marknaden.
- Underlättar intermodalitet med ökad förståelse mellan olika trafikslag.
- Tydliga regler.

7.2.3 *Sjöfart*

Generellt sett anses det inte finnas några större risker med en trafikslagsövergripande reglering utan detta kan snarare främja en harmonisering och samordning av lastsäkringsregler som är till gagn för säkerheten och effektiviteten. Man har också möjlighet att undvika ”svarta hål” i lagstiftningen mellan trafikslagen och skapa tydliga krav och ansvarsbestämmelser.

7.2.4 *Vägtrafik*

Trafikslagsövergripande regler kan innebära att vissa transporter blir överreglerade med ökade kostnader som följd. Det finns även speciella benämningar och fackuttryck som kan vara förvirrande. Regelverken ska anpassas för att kunna användas i praktiken.

Enhetliga regler inom hela EU ger konkurrensneutralitet och främjar intermodalitet. Det är också positivt om tillstånd/dispenser behandlas av en myndighet oaktat trafikslag.

Det finns en önskan om enkla och tydliga regler. Det finns också signaler om att man ser risker med att trafikslagsövergripande regler innebär att man tvingas uppfylla ett högre krav än vad man kommer att ha nytta av. På järnväg ställs högre krav på surrning i fordonet i längdled och på sjö ställs högre krav på surrning i sidled. Båda är rimliga krav för sig men för transporter som bara går på väg och inte utnyttjar järnväg eller sjö blir det inte kostnadseffektivt.

7.2.5 *Myndigheter*

De risker som nämns avseende trafikslagsövergripande reglering, är att små aktörer kan fasas bort från marknaden och att värsta fallet får styra. Skilda åsikter kan skymta: Bilprovningen svarar att det inte finns några risker med reglering men att den måste harmonisera med EU. En annan myndighet, försvarsmakten, uttrycker motsatsen; att riskerna är små förutsatt att reglerna inte måste harmoniseras.

Myndigheterna har fler förslag på vilka möjligheter som finns med en trafikslagsövergripande reglering, tillståndsgivning och tillsyn. De nämner effektivisering som leder till säkrare och billigare transporter, transparens mellan trafikslagen och att samma regler gäller inom hela EU.

7.3 **Framtid**

Enkäten inrymde även en framtidsfråga där man fick redogöra för hur man skulle önska att lastsäkring behandlades inom områdena reglering, tillstånd och tillsyn.

7.3.1 *Järnväg*

Järnvägen efterlyser nationella och internationella regler på myndighetsnivå. Medlemmarna i UIC har levande riktlinjer och rutiner, som har sin grund i den reglering som slogs fast av OTIF. UIC bestod då av de statliga järnvägsförvaltningarna och inte som nu, när man är en intresseorganisation som huvudsakligen består av järnvägsföretag.

7.3.2 *Luffart*

Två raka svar med regleringskrav har framkommit med krav på att; godsleverantörer måste certifiera sig enligt ett regelverk framtaget av den internationella marknaden och ett önskemål; att krav på lastsäkring borde finnas i alla trafikslag.

7.3.3 *Sjöfart*

Aktörer som är verksamma på sjön anser att lagstiftningen ska vara tydlig med avseende på regler, ansvar för lastsäkring samt befogenheter. En gemensam europeisk norm för lastsäkring/dimensionering skulle underlätta vid internationella transporter. Det ska finnas krav på containrar avsedda för lasttransport för samtliga trafikslag, vilket idag bara existerar inom sjöfarten. Ofta används uttrangerade containrar från sjöfarten i de övriga trafikslagen.

Godset ska vara lastsäkrat för hela transporten senast vid den sista omlastningen. Den som ansvarar för lastsäkringen ska ha dimensionerat för det högst ställda kravet i en multimodal transport. Vidare bör den som utfört lastningen ansvara för att lastsäkringen är korrekt istället för föraren/befälhavaren som det är i dagsläget. Man bör därför överväga möjligheten att införa ett lastsäkringsintyg.

Tydliggör befogenheterna angående rätt till tillträde i lastbärare och befogenheterna att meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att åstadkomma en rättelse eller hindra fortsatt transport.

7.3.4 *Vägtrafik*

Marknaden vill vara delaktig i det fortsatta arbetet med utveckling av regler kring lastsäkring. Referensgrupp/er bör inrättas i syfte att ge transportbranschen och tillsynsmyndigheter delaktighet i det framtida arbetet.

För att införa krav på lastsäkringsutrustning krävs ett internationellt arbete och framförallt ett intresse från andra medlemsstater. För lätta fordon med gemensamt utrymme för passagerare och gods pågår ett arbete med att ta fram krav på mellanväggen. Detta arbete är fortfarande på förslagsnivå och något arbete för tunga fordon är inte planerat.

7.3.5 *Myndigheter*

På frågan hur den egna organisationen ser på framtiden svarade myndigheterna lite divergerande. Överlag var det positiva tankar om harmoniserade regler (som tillåter olika behandling vid behov). Det framfördes behov av ändamålsenliga regler som kan kontrolleras via tillsyn och att myndigheter bör ha en restriktiv hållning till ökad tillståndsprövning.

7.4 **Workshop**

I projektets uppdrag betonas vikten av kommunikation med transportområdets företrädare och som ett led häri inbjöds de till en workshop. Syftet med workshopen var att presentera och få återkoppling på den interna och externa kartläggningen, samt att erbjuda deltagarna möjlighet till trafikslagsövergripande möten.

Deltagarna indelades slumpmässigt i grupper som fick i uppdrag att lämna synpunkter på kartläggningen under eftermiddagens gruppövning. På workshopens gruppövning deltog 80-100 personer som representerade transportområdets olika aktörer såsom: tillverkare av fordon och lastsäkringsutrustning; transportörer, transportköpare, speditörer, försäkringsbolag och myndigheter.

Representation återspeglades i arbetsgruppernas sammansättning. Gruppernas arbete redovisades muntligt och skriftligt. Dessutom avslutades workshopen med en paneldialog där deltagarna fick möjlighet att ställa egna frågor och komma med egna synpunkter.

7.4.1 Summering av gruppredovisning

Det var hög samstämmighet om behovet av att lastsäkringsprojektet ska drivas vidare och komma med förslag till förändring i tillståndsgivning, tillsyn och regelutveckling.

Resultatet av grupparbetena överensstämmer väl med svaren i enkäterna och den redovisning som genomfördes.

I grupparbetena framkom vikten av att arbetsmiljöfrågorna beaktas.

7.4.2 Referensgrupp

På workshopen erbjöds deltagarna att anmäla intresse för att delta i en referensgrupp som ska stödja projektets arbete. 30 personer anmälde intresse att delta.

Referensgruppens sammansättning och uppgifter utformas förslagsvis i dialog mellan styrgrupp och projektgrupp.

8 Ett effektivt transportsystem?

I dagens moderna samhälle är vi mer beroende av transporter än någonsin. I takt med att transporterna ökar växer också kravet på effektivitet inom systemet. Detta kapitel avser att sammanställa kartläggningens resultat utifrån tre perspektiv: nationella trafikslagsspecifika transporter, gränsöverskridande trafikslagsspecifika transporter och intermodala transporter.

8.1 Nationella trafikslagsspecifika transporter

Kartläggningen av lastsäkring visar att regler, riktlinjer och standarder ser olika ut mellan trafikslagen, vilket komplicerar transportkedjan och leder till en ineffektiv transport.

Luft, sjö och väg har var för sig trafikslagsspecifika regler för lastsäkring.

För järnvägens del gäller att medlemmar i UIC tillämpar de regler och riktlinjer som förvaltas av UIC. Övriga verksamhetsutövare tillämpar i de flesta fall de bestämmelser som före bolagiseringen av SJ, gavs ut av affärsverket. Eftersom bestämmelserna till viss del kan skilja sig åt, innebär det problem när man lämnar vagnar för vidaretransport till annat järnvägsföretag. Samma problem har de transportköpare som anlitar flera järnvägsföretag. Dessutom blir det problem när nya vagnar eller ny lastsäkringsutrustning anskaffas eftersom det gamla regelverket saknar förvaltning.

8.2 Gränsöverskridande trafikslagsspecifika transporter

Effektiviteten i det globala transportsystemet påverkas också av olika nationella regelverk. På grund av skillnader i regelverk mellan länder är det fortfarande inte enkelt att transportera gods mellan olika länder, ens inom EU. Sådana transporter kräver ofta specifika dokument, vilket kan vara allt från fraktsedlar till tulldokument. Olika nationella regelverk har även olika bestämmelser för området lastsäkring. En sådan fråga är skillnaden i ansvarsskyldighet.

Sjöfart och luftfart har var för sig trafikslagsspecifika regler för lastsäkring.

UIC förvaltar och arbetar fram riktlinjer för lastsäkring av järnvägstransporter. Riktlinjerna är uppbyggda av ett stort antal lastningsexempel där val av vagnstyp, tågslag och vilket godsslag som transporteras avgör metod för säkring av lasten. UIC har idag 196 medlemmar som tillämpar de gemensamma riktlinjerna. I Sverige är det bara Green Cargo, av de järnvägsföretag som kör godstrafik, som är medlem i UIC. Green Cargo har även via CIT (International Rail Transport Committee) förpliktat sig att följa och tillämpa gällande COTIF trots att Sverige inte ratificerat dokumentet. Gränsöverskridande trafik i någon

större omfattning och utan administrativt krångel kan i princip bara bedrivas av Green Cargo.

Inom vägtrafikområdet saknas internationella regler och därför måste varje internationell transport följa respektive lands lastsäkringsregler.

8.3 Intermodala transporter

Begreppet intermodala transporter avser att transport av gods sker via flera trafikslag för att därigenom utnyttja transportsystemets fulla potential. Generellt sett har de fyra trafikslagen olika styrkor och svagheter vilket gör att olika typer av gods är bättre lämpade för vissa trafikslag framför andra. Inte sällan är dock transporterna bundna till ett trafikslag på grund av betydande friktionskostnader³ som en omlastning medför. Sådana kostnader uttrycks exempelvis i högre priser, längre resor, högre risk för skador på godset och mer komplexa administrativa förfaranden. Friktionskostnaderna skapar således ett ineffektivt utnyttjande av transportsystemet.

Genom att reducera friktionskostnaderna skapas bättre förutsättningar för trafikslagskombinerade godstransporter. Därmed kan man få störst nytta av trafikslagets starka sidor, vilket i sin tur innebär en mer säker, energieffektiv och miljöanpassad transportkedja.

De dimensionerande krafterna som lasten ska vara säkrad för skiljer sig väsentligt mellan de olika trafikslagen vilket försvårar och fördyrar intermodalitet. Kraven på lastsäkring och komplexiteten i kravens utformning skiljer sig åt mellan trafikslagen. Inom Sjöfarten till exempel finns det redan idag tydliga krav för lastsäkring med avseende på dimensionerande accelerationer, säkerhetsfaktorer, friktionskoefficienter med mera.

Lastsäkringskompatibiliteten mellan trafikslagen är låg. I tabell 8.1 görs en generell jämförelse mellan trafikslagen. Tabellen avser att visa om last som transporteras med ett trafikslag även uppfyller kraven för dimensionerande krafter hos andra trafikslag. Det är alltså endast krav i form av dimensionerade accelerationer som framgår av tabellen utan att ta hänsyn till andra faktorer som påverkar lastsäkringsarrangemanget. Tabellen påvisar således bara att det finns olikheter mellan trafikslagen och säger ingenting om säkerhetsnivån för det aktuella trafikslaget.

³ Friktionskostnader är ett mått på ineffektivitet hos en transportfunktion. De uttrycks bl.a. i form av högre priser, längre resor, sämre pålitlighet och tillgänglighet etc.

Last som transporteras med:	Uppfyller kraven för:			
	Järnväg	Luftfart	Sjöfart	Vägtrafik
Järnväg				
Luftfart				
Sjöfart				
Vägtrafik				

Tabell 8.1: Kompatibilitet mellan trafikslag. Blå = kraven på de dimensionerande krafterna för att säkra lasten är tillräckliga. Orange = lastsäkringen måste kompletteras. Tabellen är generell.

Eftersom krafterna som lasten utsätts för skiljer sig åt så väsentligt mellan trafikslagen är det av största vikt att lastsäkringsarrangemanget är dimensionerat för de trafikslag som ingår i transportkedjan. Förutsättningen för att detta ska vara möjligt är att grunderna för dimensionering är de samma för samtliga trafikslag.

9 Slutsatser

Kartläggningen har visat att regler för lastsäkring, tillståndsgivning och tillsyn varierar mellan trafikslagen. I det fortsatta arbetet kommer projektgruppen att analysera de problemområden som identifierats i kartläggningen.

9.1 Statistik över olyckor m.m.

Kartläggningen visar att det är få inträffade händelser som kategoriseras som lastsäkringsrelaterade händelser. Sjöfarts- och luftfartsområdena har dokumentations- och rapportskyldighet om inträffade lastsäkringshändelser, men varken vägtrafik- eller järnvägsområdet har tillförlitlig statistik.

På grund av olika rapporteringssystem är det svårt att göra jämförelser mellan trafikslagen avseende olycksstatistik.

Projektgruppen avser att i analysfasen granska behovet av och möjligheter till jämförbar statistik inom lastsäkringsområdet.

9.2 Arbetsmiljö

Lastsäkringsbrister kan medföra konsekvenser för arbetsmiljön och personlig säkerhet vilket uppmärksammades av branschens företrädare.

Det huvudsakliga ansvaret för arbetsmiljöfrågor ligger på Arbetsmiljöverket. Transportstyrelsens ansvar i arbetsmiljöfrågor inom lastsäkringsområdet är avgränsat och berör framförallt sjöfartsavdelningen. Däremot finns en koppling mellan arbetsmiljöfrågor och trafikslagens tillsyn (se avsnitt 9.5).

Projektgruppen avser att ge Arbetsmiljöverket kartlägningsrapporten och den kommande slutrapporten.

9.3 Regler för lastsäkring

Regler för lastsäkring skiljer sig åt mellan trafikslagen. Inom järnvägsområdet finns internationella regler som en intresseorganisation förvaltar. Luftfart och sjöfart har internationell reglering medan inom vägtrafikområdet har varje land egen nationell reglering.

Transportsektorn efterfrågar trafikslagsspecifika regler som även är gångbara internationellt (EU, globalt). Godstransporternas uppgift är att länka samman produktion och konsumtion, och praktiskt taget alla människor är direkt eller indirekt beroende av dessa transporter både nationellt och internationellt.

Branschens företrädare har framhållit behov av:

- Harmonisering av trafikslagsspecifika regler både nationellt och internationellt
- Harmonisering av regler mellan trafikslag
- Översyn av regler för ansvar för lastsäkring
- Harmonisering av tekniska krav
- Tydligare regler

Mot bakgrund av ovanstående förbättringsområden har projektgruppen för avsikt att undersöka förutsättningarna för:

- Gemensamma beräkningsgrunder för lastsäkring för samtliga trafikslag.
- Att införa de internationella reglerna för lastsäkring på järnväg.
- EU-gemensamma konstruktionskrav för fordon
- EU-gemensamma lastsäkringsregler inom vägtrafikområdet.
- Relevanta och rimliga ansvarsförhållanden för lastsäkring inom samtliga trafikslag. Exempelvis bör utfärdande av lastsäkringsintyg övervägas.

9.4 Tillstånd

Inget av trafikslagen har tillståndsprövning specifikt för lastsäkring. Men bilden är inte fullt så enkel. Regler för lastsäkring ingår i olika grad när respektive trafikslag gör en tillståndsprövning.

Inom samtliga trafikslag tillämpas en initial tillståndsprövning innan en organisation kan erbjuda sina transporttjänster på marknaden. Tillståndsprövningen gäller både operatörer och tillhandahållare av infrastruktur.

Branschens företrädare uppmärksammade projektgruppen på att det behövs en generell översyn och harmonisering av tillstånd för transporter mellan EU:s medlemsländer. Transporter mellan länder är viktiga för Sverige och därför finns det skäl att vidarebefordra denna fråga till Transportstyrelsens internationella strategiforum.

9.5 Tillsyn

Tillsynsansvaret för lastsäkring delas mellan Transportstyrelsen, Polisen och Kustbevakningen när transportarbete utförs i Sverige. I vissa fall blir även Arbetsmiljöverket involverat.

Branschens företrädare har framfört önskemål om:

- Utökat tillsynsmandat
- Effektivare tillsyn

- Förbättrad arbetsmiljö
- Förtydligande av ansvarig myndighet

En samordnad tillsyn av trafikslagsövergripande transporter bör vara organiserad. Samordnad tillsyn kan effektivisera tillsynen och det kan i sin tur leda till ökad säkerhet och likvärdiga konkurrensförutsättningar.

Projektgruppen anser att förutsättningar för samordnade tillsyner mellan tillsynsmyndigheterna bör utredas.

Bilagor

Bilaga 1 Enkät

Lastsäkringsprojektets kontaktperson:

.....

Telnr:

E-postadress:.....

Inledning

Organisation Namn:	
Kontaktperson Namn:	
Telefon:	
E-post:	
Vilken roll har er organisation?	Transportköpare..... Transportör Speditör Tillverkare..... (fordon, släp, lastsäkringsutrustning) Myndighet Annan roll, ange detta i så fall:
Eventuell kommentar:	Svar:
Vilket/vilka trafikslag berörs er verksamhet av? (T.ex. köper eller utför transporter som omfattar transport på sjön, i luften, på vägen och med järnväg)	Luftfart Järnväg Sjöfart Vägtrafik

(Myndighet svarar på vilket trafikslag som myndigheten kommer i kontakt med i sin verksamhetsutövning)			
Eventuell kommentar:	Svar:		
Är transportererna nationella och/eller internationella?	Transportererna är enbart nationella	Transportererna är enbart internationella	Transportererna är <i>både</i> internationell och nationell

Nuläge

Vilka frågor är viktiga att lyfta inom lastsäkringsområdet?	Svar:
Hur kan myndighetsutövning främja effektiva transporter?	Svar:
Täcker dagens regelverk dina behov?	Svar:
Risker	
Finns det risker med en transportövergripande reglering, tillståndsgivning och tillsyn?	Svar:
Möjligheter	
Vilka möjligheter finns med en transportövergripande reglering, tillståndsgivning och tillsyn?	Svar:
Framtid	
Hur skulle din organisation vilja att det ser ut?	Svar:
Reglering? Tillsyn? Tillståndsgivning?	

Övriga synpunkter

Ange övriga funderingar som berör
lastsäkring, som er organisation har.

Svar:

Bilaga 2 Intressentlista

Organisation	Roll (t.ex. myndighet, transportköpare, transportör)	Kontakt	Enkät- svar
Arlanda flygplats	Flygplatshållare	Sture Westberg	Nej
Branschföreningen Tågoperatörerna	Intresseorganisation	Peder Wadman	Nej
SAGIT(Säkring Av Gods I Trafik)	Partsgemensam förening		Nej
Peter Andersson, MariTerm AB	Konsultföretag i branschen	Peter Andersson, MariTerm AB	Ja, efter workshop ej medtaget i kartläggning 2010-09-15
Föreningen Sveriges Skogsindustrier	Intresseorg	Karolina Boholm	Ja
Green Cargo AB	Transportör	Stanley Öberg	Ja
Kustbevakningen (KBV)	Myndighet	Jimmy Leijonfalk	Ja
Kustbevakningen (KBV) region Väst	Myndighet	Anders Udéhn	Ja
Menzies Aviation (Sverige) AB	Transportör	Christer Gustavsson	Ja
Nordic Areo AB	Underleverantör till flygtransport. Markttjänst på flygplats	Krister Genmark	Ja
Näringslivets Transportråd	Transportköpare	Guy Ehrling/svar gm. Karolina Boholm	Ja
Peterson Rail AB	Transportör	Dag Olsson	Ja
Rikspolisstyrelsen	Myndighet	Karin Mannerstedt-Berg	Ja
SAS Ground Services	Lastning och lossning av gods i flygplan	Tomas Landén	Ja
Swedavia Malmö Airport	Flygplatshållare	Andreas Lundvall	Ja
Sveriges åkeriföretag	Intresseorg	Mårten Johansson	Ja
Sveriges redareförening – Sweship Dag Engström rederi AB	Rederi	Dag Engström	Ja
TGOJ Trafik AB	Transportör	Roger Lundberg	Ja
TX Logistik AB	Transportör	Anders Blomqvist	Ja
TYA, Transportfackens	Intresseorganisation	Stefan Reimers	Ja

Organisation	Roll (t.ex. myndighet, transportköpare, transportör)	Kontakt	Enkät- svar
yrkes- och arbetsmiljönämnd			
IATA	Intresseorganisation		
Landvetter flygplats	Flygplatshållare	Tonni Gunnarsson	Ja, genom lokala handling bolag
Luftfartsverket	Affärsdrivande verk		Nej
SAS Cargo	Transportör		Nej
SFR (Svenska flyföretagens riksförbund)	Intresseorganisation	Per Thörn	Nej
Skärgårdsredarna - Sweref	Branschorganisation	Arne Welin	Nej
Sveriges Redareförening - Sweship	Branschorganisation	Tryggve Ahlman	Ja, via Dag Engström Rederi
Trafikverket (Banverket)	Myndighet	Johnny Gustafsson	Nej
Trafikverket (fd. Vägverket)	Myndighet		Nej
Transportgruppen Sveriges Hamnar	Transportör	Anders Klingström	Nej
Tullverket	Myndighet	Sune Rydén	Nej
Åkeriförening Lastfordonsgruppen Bil Sweden	Intresseorganisation /Transportör		Nej
Örebro flygplats	Flygplatshållare		Nej

Andra myndigheter	Kontakt	Enkät svar
Arbetsmiljöverket	Carl-Axel Sundström, Byrådirektör	Ja
Bilprovningen	Löfgren Lotta	Ja
Bolagsverket	bolagsverket@bolagsverket.se	Ja
Försvarsmakten	exp-hkv@mil.se	Ja
Jordbruksverket	jordbruksverket@jordbruksverket.se	Ja
Konkurrensverket	konkurrensverket@kkv.se	Ja
Konsumentverket	konsumentverket@konsumentverket.se	Ja
Livsmedelsverket	livsmedelsverket@slv.se	Ja
Allmänna reklamationsnämnden	arn@arn.se	Ja
Brottsförebyggande rådet	info@bra.se	Nej
Datainspektionen	datainspektionen@datainspektionen.se	Nej
Kemikalieinspektionen	kemi@kemi.se	Nej
Lantmäteriverket	lantmateriet@lm.se	Nej
Patent- och registreringsverket	prv@prv.se	Nej
Post- och telestyrelsen	pts@pts.se	Nej
Statens haverikommission	info@havkom.se	Nej