



KUSTBEVAKNINGEN



Lägesrapport farligt gods- och lastsäkringskontroller

Avser 2014 och tidigare år

Innehåller statistik från Kustbevakningens kontrollverksamhet i hamnars landområde avseende farligt gods transporter och lastsäkring av gods i lastbärare (lastbilar, släpvagnar, containrar etc.) samt utfallet från dessa kontroller.

Förord

Kustbevakningen har en skyldighet att årligen redovisa kontrollerna och utfallet till respektive transportmyndighet. Utöver detta har transportbranschen, samverkansforum, media och säkerhetsrådgivare visat intresse av statistik inom farligt gods och lastsäkringsområdet. Vi sammanställer nu detta i ett dokument som i möjligaste mån tillgodoser kända krav och önskemål. Lägesrapporten har ett explorativt syfte att öka kunskapen om hur det ser ut. Lägesrapporten är ett underlag för vidare analys och funderingar om bland annat egenkontrollernas effektivitet.

Kustbevakningen utför kontroller i lastbärare i hamnars landområde. Vi utför således normalt inte farligt gods eller lastsäkringskontroller ombord på fartyg.

Kontroll ombord kan och ska utföras av Transportstyrelsen som är tillsynsmyndighet för detta.

Vid misstanke om brott alternativt på begäran från Transportstyrelsen kan Kustbevakningen genomföra sådana kontroller ombord.

Kustbevakningen har sedan 2009 inte genomfört någon sådan dokumenterad farligt gods kontroll ombord på ett fartyg. Transportstyrelsens kontrollstatistik redovisas inte i denna lägesrapport.

Dan Thorell
Kustbevakningsdirektör
Avdelningen för räddningstjänst
och sjöövervakning

Jimmy Leijonfalk
Handläggare/specialist farligt gods/lastsäkring
Avdelningen för räddningstjänst
och sjöövervakning
Övervaknings- och kontrollenheten

Innehållsförteckning

Försättsblad med bilder från verksamheten.

Bild 1: Plombbrytning av s.k. HS plomb (High Security) (Bruten plomb ersätts med ny myndighetsplomb varvid den brutna plomben läggs på insidan av höger dörr tillsammans med plombbrytningsintyg).

Bild 2: Säkring av dörr vid öppnande för att motverka skada på person vid ev. utstörtande gods (rasrisk)
Vid utstörtande gods anmäls detta till Arbetsmiljöverket som ett arbetsmiljöbrott.

Bild 3: Förskjutning av gods vid kraftig inbromsning, i hamnen, i låg hastighet.

Bild 4: Skadat spännband kompletterat med ett nytt. Skadat spännband ej lämpligt!

Förord	sid 2	
Innehållsförteckning	sid 3	
Inledning	sid 4	
Farligt gods statistik	sid 5 – 6	
Lastsäkrings statistik	sid 7 – 8	
EU redovisning enligt 95/50/EC	sid 9	(För MSB redovisning till EU)
IMO redovisning enligt MSC.1/Circ.1442	sid 10	(För Transportstyrelsen redovisning till IMO)
Topp 15 förbud fördelning	sid 11	

Inledning

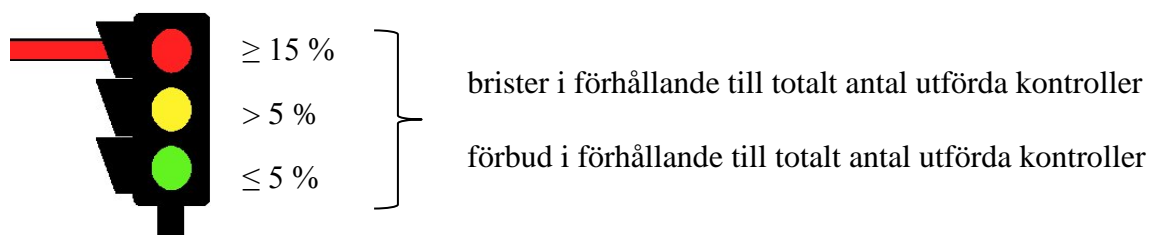
Bakgrund, syfte och mål

Att samla och återge myndighetens statistik för externt bruk.

Statistiken är underlag för analys av problembild och kontrollverksamhetens effekter.

Redovisad statistik

I vissa tabeller är celler försedda med en färgmarkering som beror på att vi använder en trafiksignal som referensnivå (nyckeltal) för det effektmål om ”ökad regelefterlevnad/ökad säkerhet” som eftersträvas.



Röd signal varnar om bristande säkerhetskultur!

Gul signal indikerar bristande säkerhetskultur!

Röd signal avseende förbud innebär högsta prioritet ur ett riskanalysperspektiv!

Meddelade förbud är tydliga tecken på allvarliga brister i regelefterlevnaden och det är allas ansvar att eftersträva att dessa brister inte förekommer! Nivån på allvarliga brister måste reduceras och som stöd får vi alla sikta i första hand på att komma ned till referensnivån som ger ”grön signal”!

Detta kan åstadkommas främst genom att alla delaktiga i transportkedjan tar ansvar för att utveckla verksamheten i riktning mot att uppnå miniminivån som är föreskriftsnivån.

Underprestationer motverkas genom kvalitetssäkring och aktiva utvecklingsinsatser som höjer det allmänna kunnandet, förmågan och säkerhetsmedvetandet främst kring transportsäkerheten. De goda exemplen bör uppmärksammas ur ett helhetsperspektiv och därigenom främja en högre säkerhetskultur och leveranssäkerhet.

Leveranssäkerhet (med hänsyn till bland annat just-in-time, tidsfönster eller annat) får inte tillåtas bli en säkerhetsrisk i medvetna/omedvetna logistiska risktaganden.

Regelefterlevnad bör vara en viktig parameter för leveranssäkerhet!

Underordnat delaktigas utvecklingsarbete, kvalitetssäkring och ansvarstagande är tillsynsmyndigheternas kontroller och tillsynsverksamhet ett av samhällets indikatorer och styrmedel mot ökad regelefterlevnad. Kontrollernas syfte är att främja säkerheten genom att öka upptäcktsrisken, identifiera brister och företrädesvis konsekvent agera repressivt (påföljder/konsekvenser).

Myndigheternas kontroll- och tillsynsverksamheten kan aldrig ersätta delaktigas egenkontroll. Fördelen med egenkontroll är snabb upptäckt av brister och möjlighet till korrigerande åtgärder till lägsta kostnad utan risk för andra konsekvenser/påföljder (skadehändelser med döda och skadade, godsskador, penningböter, böter, företagsbot, vitesföreläggande, fängelse, varumärkesskada, bristande förtroende, återkallat yrkestrafiktillstånd etcetera).

Statistiken dvs utfallet från kontrollverksamheten får analyseras av var och en.

En av de viktigaste frågorna: **Är det acceptabelt med nivåer som ger ”röd signal”?**

Farligt gods statistik

2014 Farligt gods	Totalt antal	Motsvarar i %	KRN	Motsvarar i %	KRS	Motsvarar i %
Antal kontrolltillfällen (varav fg ej anträffat)	472 74		189 35		283 39	
Antal kontroller	1093		391		702	
Antal kontroller med brister	251	23,0	120	30,7	131	18,7
Förbud mot fortsatt transport	144	13,2	82	21,0	62	8,8
Föreläggande	95	8,7	36	9,2	59	8,4
Ordningsföreläggande utfärdat	58		9		49	
Rapport (Anmälan om brott)	41		21		20	

Regelverk	Totalt antal kontroller			Varav kontroller med brister			Kontroller med Förbud			Kontroller med Föreläggande		
	S:a	KRN	KRS	S:a	KRN	KRS	S:a	KRN	KRS	S:a	KRN	KRS
IMDG	465	210	255	117	72	45	72	53	19	38	19	19
Östersjö-avtalet	245	112	133	40	30	10	26	22	4	6	4	2
ADR	360	62	298	90	73	17	45	7	38	48	12	36
ADR-S	22	7	15	4	1	3	1	0	1	3	1	2
RID	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Farligt gods - kontroller, brister, förbud 2004 -- 2014

År	Antal kontroller	Andel med brister	Brister %	Förbud	Förbud %	Lastbärar flöde T4A	Kontrollerad andel av lastbärarflöde
2004	677	228	33,7%	147	21,7%	3174046	0,021%
2005	685	245	35,8%	157	22,9%	3318496	0,021%
2006	1035	454	43,9%	213	20,6%	3581866	0,029%
2007	762	250	32,8%	147	19,3%	3879843	0,020%
2008	1049	345	32,9%	167	15,9%	3778103	0,028%
2009	871	308	35,4%	144	16,5%	3239172	0,027%
2010	1000	371	37,1%	202	20,2%	3510369	0,028%
2011	1310	323	24,7%	182	13,9%	3681384	0,036%
2012	1172	302	25,8%	169	14,4%	3615292	0,032%
2013	1150	262	22,8%	156	13,6%	3514886	0,033%
2014	1093	251	23,0%	144	13,2%	3623936	0,031%

Lastbärarflöde är hämtat från sammanställningen: Trafiken i Sveriges Hamnars medlemsföretag. Tabell 4A totalt antal enheter.

Farligt gods kontroller avser lastbärare oavsett om de ska vidare på väg eller vatten.

Även om detta inte representerar det totala enhets/lastbärarflödet så är det mycket användbart som referens för att beräkna kontrollerad andel och därmed ge ett underlag för att bedöma resursanvändning (aktivitet – produktivitet) samt utfall och effektsamband.

Några utvalda hamnar 2014

Hamnar	Antal kontroll-tillfällen	Antal kontrollerade	Antal med brister	%	Förbud	%	Föreläggande
Umeå	20	15	1	6,7	0	0	1
Gävle	10	13	1	7,7	1	7,7	0
Norrtälje - Kapellskär	50	148	44	29,7	29	19,6	13
Stockholm	42	97	35	36,1	22	22,7	15
Nynäshamn	28	37	20	54,1	14	37,8	8
Södertälje	9	26	3	11,5	3	11,5	0
Norrköping	8	23	5	21,7	5	21,7	0
Oskarshamn	14	54	2	3,7	1	1,9	1
Visby	15	19	4	21,1	3	15,8	1
Karlskrona	29	15	2	13,3	0	0	1
Karlshamn	40	39	11	28,2	8	20,5	0
Ystad	14	30	3	10	1	3,3	3
Trelleborg	36	102	12	11,8	4	3,9	2
Malmö	25	91	15	16,5	8	8,8	6
Helsingborg	62	153	39	25,5	21	13,7	24
Varberg	7	19	5	26,3	0	0	4
Göteborg	48	124	40	32,3	18	14,5	17

Lastsäkring statistik

2014		Antal Kontroll- tillfällen	Antal objekt	Andel med brister		Utfall		
Region	Plats (hamn)					Förbud	%	Före- läggande
KRN	Hamn ej angivet	50	881	59	6,7%	31	3,5%	9
	Grisslehamn	1	4					
	Gävle	6	19	2	10,5%	2	10,5%	
	Holmsund	15	224	35	15,6%	5	2,2%	2
	Kapellskär	49	745	50	6,7%	48	6,4%	2
	Norrköping	4	12	2	16,7%	1	8,3%	
	Nynäshamn	45	1 580	137	8,6%	104	6,6%	19
	Oxelösund	3	11	1	9,1%			
	Stockholm	45	559	49	8,8%	46	8,2%	
	Södertälje	1	4	1	25,0%			1
	Tunadal	1	2					
	Umeå	2	45	1	2,2%			1
	Visby	10	225	5	2,2%	4	1,8%	
	Västerås	1	1					
	Summa KRN		233	4 312	342	7,9%	241	5,6%
KRS	Hamn ej angivet	53	1 011	68	6,7%	44	4,3%	16
	Göteborg	34	385	41	10,4%	21	6,0%	8
	Halmstad	2	6					
	Helsingborg	41	446	46	10,3%	46	10,3%	
	Karlshamn	52	1 112	95	8,6%	81	7,3%	9
	Karlskrona	44	632	49	7,7%	48	7,6%	1
	Landskrona	1	1					
	Malmö	22	581	64	11,00%	28	4,80%	
	Oskarshamn	17	161	2	1,2%			2
	Strömstad	7	43	4	9,3%	4	9,3%	
	Trelleborg	44	990	55	5,5%	44	4,4%	1
	Uddevalla	2	16					
	Varberg	17	286	19	6,6%	14	4,9%	
	Ystad	45	1 622	157	7,6%	111	6,6%	11
	Åhus	1	1					
Summa KRS		382	7 293	600	8,2%	441	6,0%	48
Total		615	11 605	942	8,1%	682	5,9%	82

Lastsäkring statistik

År	Antal kontrollerade	Andel med brister	Brister %	Förbud	Förbud %	Antal enheter T3A UT	Kontrollerad andel av lastbärlöde
2004	3629	693	19,1%	446	12,3%	1 596 035	0,227%
2005	4762	921	19,3%	591	12,4%	1 658 972	0,287%
2006	6166	1326	21,5%	1048	17,0%	1 786 136	0,345%
2007	9799	2152	22,0%	1861	19,0%	1 937 839	0,506%
2008	11404	2379	20,9%	1977	17,3%	1 888 672	0,604%
2009	8848	1368	15,5%	1098	12,4%	1 620 755	0,546%
2010	8242	1092	13,2%	901	10,9%	1 762 747	0,468%
2011	8470	901	10,6%	724	8,5%	1 837 531	0,461%
2012	7927	685	8,6%	564	7,1%	1 801 053	0,440%
2013	8688	783	9,0%	587	6,8%	1 665 494	0,522%
2014	11605	942	8,1%	682	5,9%	1 787 943	0,663%

Lastbärlöde är hämtat från sammanställningen: Trafiken i Sveriges Hamnars medlemsföretag. Tabell 3A lastat antal enheter.

Lastsäkringskontroller avser bara lastbärare som avskilts för sjötransport.

Även om detta inte representerar det totala enhets/lastbärlödet så är det mycket användbart som referens för att beräkna kontrollerad andel och därmed ge ett underlag för att bedöma resursanvändning (aktivitet – produktivitet) samt utfall och effektsamband.

EU redovisning enligt 95/50/EC

Underlag för Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps inrapportering till EU-kommissionen.

	Dragfordonets registreringsland									Totalt antal
	Sverige			Andra EU-länder			Tredjeländer			
	ADR	ADR-S	Summa	ADR	ADR-S	Summa	ADR	ADR-S	Summa	
Antal kontrollerade	74	17	91	255	1	256	9	2	11	358
Antal som ej uppfyller kraven	16	4	20	61	0	61	4	0	4	85
Antal förbud	6	1	7	34	0	34	2	0	2	43
Antal föreläggande	12	3	15	32	0	32	1	0	1	48
Antal riskkategori I	2	1	3	21	0	21	1	0	1	25
Antal riskkategori II	8	2	10	32	0	32	1	0	1	43
Antal riskkategori III	6	1	7	8	0	8	2	0	2	17
Antal rapporter	1	0	1	8	0	8	0	0	0	9
Antal ordningsföreläggande	7	3	10	45	0	45	2	0	2	57

Totalt sett kontrollerades 382 stycken men i denna tabell återges bara 358 stycken. Detta med anledning av att det bara är i de fall där det finns ett dragfordon som de medräknas. Det innebär att övriga kontroller av t.ex. trailers/semitrailers utan tillkopplat dragfordon eller avlastade containrar inte ingår i EU-statistiken enligt tabell ovan.

Antal som ej uppfyller kraven motsvarar 23,7 %.
Antal allvarliga brister (förbud) motsvarar 12,0 %

IMO redovisning enligt MSC.1/Circ.1442

	Antal			Procent		
	IMDG	MOU	Summa	IMDG	MOU	Summa
Antal kontrollerade	465	245	710			
Antal lastbärare med brister	117	39	156	25,2	15,9	22,0
Lastade i Sverige	75	31	106			
Förbud	72	26	98	15,5	10,6	13,8
Föreläggande	38	6	44	8,2	2,4	6,2
Rapporter	24	7	31			
Antal brister totalt	191	43	234			
Godsdeklaration (DGD)	37	7	44			
Förbud	26	2	28			
Föreläggande	5	4	9			
Stuvningsintyg (CPC)	18	1	19			
Förbud	14	2	16			
Föreläggande	3	0	3			
Storetiketter/märkning fordon/container	97	18	115			
Förbud	73	13	86			
Föreläggande	20	0	20			
Märkning/etikettering kolli	9	5	14			
Förbud	4	3	7			
Föreläggande	3	1	4			
Kolli skadade/läckage	2	0	2			
Förbud	1	0	1			
Föreläggande	1	0	1			
Samlastning/stuvning/hantering	1	2	3			
Förbud	0	3	3			
Föreläggande	0	0	0			
Lastsäkring	14	9	23			
Förbud	14	10	24			
Föreläggande	2	1	3			
Tankar skadade/läckage	0	0	0			
CSC allvarliga skador på strukturdelar	0	0	0			

För de 98 lastbärarna för vilket förbud mot fortsatt färd meddelades, fördelades totala antalet förbud enligt följande:

- Godsdeklaration 28
- CPC 16
- Kolli märkning 3
- Kolli etikettering 4
- Kolli skadat 1
- Lastsäkring 24
- Storetiketter 41
- Märkning/skyltning 45

Antalet lastbärare/transporter som stoppats är 98 stycken men antalet brister som renderar förbud är flera då stoppade lastbärare/transporter kan ha en eller flera allvarliga regelefterlevnadsbrister.

Underlag för Transportstyrelsens inrapportering till IMO

Topp 15 – Förbud (allvarliga förseelser)

2010-01—2015-04

1.	Märkning/skyltning	295
2.	Storetiketter	273
3.	Lastsäkring	269
4.	Goodsdeklaration	142
5.	CPC	82
6.	Skriftlig instruktion	74
7.	Brandsläckare "B"	42
8.	Kolli märkning	38
9.	Brandsläckare "A"	36
10.	Förarintyg	32
11.	Kolli etikettering	31
12.	Samlastning, stuvning	27
13.	Läckage	16
14.	Skador	12
15.	1.3 utbildning saknas	12

Kustbevakningens meddelade förbud oavsett trafikslag. Omfattar vägtransporter (ADR/ADR-S järnvägstransporter (RID/RID-S) och sjötransporter (Östersjöavtalet och IMDG).

Östersjöavtalet kan sägas vara en tillämpning huvudsakligen av ADR/ADR-S med några sjörelaterade tilläggskrav.