



Hovrätten för Övre Norrland

HOVRÄTTEN FÖR
ÖVRE NORRLAND
Fi 2

INKOM: 2022-02-08
MÅLNR: B 129-22
AKTBIL: 1

Överklagande av Luleå tingsrätts dom 2022-01-10, B 1291-20

Klagande

Kammaråklagare Christer Jarlås, Riksenheten för miljö- och arbetsmiljömål
Östersund

Motpart

Green Cargo AB
16556119-6436
Box 39
171 11 SOLNA

Ombud

Kindgren-Bengtsson, Cecilia, advokat
Advokatfirman Lindahl KB
Studentgatan 6
211 38 MALMÖ

Saken

Talan om företagsbot

Yrkanden

Jag begär att hovrätten, med ändring av tingsrättens dom i företagsbotsdelen och ansvarsdelen ålägger Green Cargo AB en företagsbot ej understigande två (2) miljoner kronor

Grunder

Jag anser att utredningen visar att personal vid Green Cargo AB av oaktsamhet har vållat sin arbetstagare Nils Bergströms död då man har åsidosatt vad man i enlighet med arbetsmiljölagen har ålegat dem till förebyggande av ohälsa eller olycksfall.

För att någons ska kunna åläggas företagsbot för arbetsmiljöbrott vållande till annans död eller kroppsskada krävs att någon med ett skyddsansvar har orsakat effekten och att detta har skett genom oaktsamhet och att oaktsamheten varit

relevant i förhållande till den inträffade effekten. Skyddsansvaret innebär skyldighet att vidta åtgärder för att se till att arbetsmiljön blir tillfredsställande och att eventuella risker elimineras. I direktiv 89/391/EEG om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet utsågs att förebyggande åtgärder är, alla mått och steg som vidtas eller planeras i något skede av verksamheten för att förebygga eller minska risker i arbetet. Att inte iaktta det regelverk för arbetsmiljön som finns och att underlåta att vidta fareförebyggande åtgärder innebär att man inte fullgör sitt skyddsansvar.

Tingsrätten har inte fullt ut prövat Green Cargos ansvar som arbetsgivare med åtföljande skyddsansvar för sina arbetstagare, där de med full vetskap om tidigare liknande olyckor och signalmännens mycket utsatta placering i växlingsarbetet, inte har vidtagit några som helst fareförebyggande åtgärder för den totalt oskyddade arbetstagaren som stod längst fram, i färdriktningen, på ett helt mörkt tågsätt som kördes i mörker mot flera obehövade järnvägsövergångar på ett industriområde med full aktivitet.

Tingsrätten har enligt mig inte prövat målet utifrån arbetsmiljölagens krav som finns i den aktuella gärningsbeskrivningen som lästes upp vid förhandlingen, återgavs av arbetsmiljöverket, finns i den skriftliga bevisningen och återigen lästes upp av mig i pläderingen.

Det pågående arbetet var ett växlingsarbete en tidig morgon i mörker. Det innebar att ett långt tågsätt hade att köra en icke obetydligt sträcka, korsa allmänna trafikerade vägar som hade ljud- och ljudsignaler och bommar för att sedan åka in på ett industriområde där man hade att korsa flera korsningar som vare sig hade ljud- eller ljussignaler eller bommar.

Det innebar samtidigt att Nils Bergström den här morgonen stod helt oskyddad på endast en liten plattform längst fram i färdriktningen utan några som helst ljud eller ljussignaler som indikerade i vilken riktning tåget rörde sig eller ens var det mycket mörka tåget befann sig. Bergström hade enbart en ljudsignal som han skickade till den person som förde tåget när det var klart att backa. När kollisionen skedde kom en lastbil med släp i mycket låg fart, lastbilschauffören kunde inte se det mörka tåget trots ett avstånd på, som mest, 150 meter, som tingsrätten finner i domen. Om Bergström inte såg lastbilen, eller såg den och utgick ifrån att den skulle stanna vet vi inte. Men vi vet att Nils Bergström kländes till döds mellan tåg och lastbil.

Enligt Luleå tingsrätts dom hade inte Green Cargo kunnat göra något för att förhindra händelsen och dödsfallet. I den delen har tingsrätten nästan ordagrant återgett vad Green Cargos ombud anfört inklusive hennes kritik mot åklagare och arbetsmiljöverk. Tyvärr har inte tingsrätten fullt ut prövat ansvaret enligt arbetsmiljölagen.

Green Cargo har invänt att de har utfört en tillräcklig riskinventering.

Jag hävdar att det är en avgörande skillnad att utföra arbetet på områden där ljus- och ljudsignaler och bommar finns jämfört med att utföra arbetet inne på ett aktivt industriområde där många fordon hela tiden är i rörelse och alla korsningar mellan väg och järnväg är helt obehövade. Dessutom måste det med i bedömningen att arbetet, särskilt vintertid, under delar av dygnet utförs under dåliga ljusförhållanden, ibland i mörker, och att Green Cargos tågsätt, som de har bestämt ska vara helt utan reflexer och ljus i den riktning tåget rör sig när det backas, inte alltid är synligt för vägtrafikanter. Det däremot finns tydliga regler om ljus både framåt och bakåt för drivfordon och vagn i tågtrafik. Under växling finns inga regler på ljus men heller inga förbud.

Tingsrätten har fastnat i begreppet växling. Det som pågick var att ett tågsätt backades en inte obetydligt sträcka på en räls där allmänna vägar passerades innan tågsättet kom in på industriområdet. Även om det i Green Cargos termer kallas växling skulle det med vanliga ord om den aktuella händelsen vara att tåget har backats en lång sträcka i mörker. Under hela den förhållandevis långa sträckan, tio minuters körtid, så kunde ingen se tågsättet i den riktning det rörde sig utom där det fanns ljus- och ljudsignaler och/eller bommar. Att backa ett långt, mörkt tågsätt som inte kunde ses av någon i den riktning tåget rörde sig var det som orsakade olyckan och därmed Nils Bergströms död, den frågan är inte tillräckligt prövad av Green Cargo i deras riskbedömning och inte heller av tingsrätten i domen.

Av Green Cargos egen utredning efter olyckan, som var åberopad som bevisning av mig, framgår bl.a. att den direkta orsaken till olyckan var att chauffören inte lämnade företräde för tåget. En bakomliggande orsak kan enligt Green Cargo ha varit att det var gryning och fortfarande mörkt ute. De åtgärder som Green Cargo vidtagit eller planerar att vidta, enligt deras egen utredning, efter olyckan är bl.a. att förse personal på tågen med LED-lampor, montera blyxtljus på tågvagnar, se över möjligheten – i samråd med SKP - att utrusta plankorsningar med bommar och ljussignaler, att minska antalet plankorsningar, att undersöka möjligheten att köra med loket först i växlingssättet för att minska riskfylld exponeringen av personalen och att undersöka möjligheterna till "obemannad uppsikt" med tekniska hjälpmedel. Detta är således inte något "hitte på" från vare sig åklagaren eller arbetsmiljöverket utan vad Green Cargo själva föreslår i sin egen utredning.

I den av mig åberopade åtalsanmälan från arbetsmiljöverket står det:

"Green Cargo AB har ett skyddsansvar som arbetsgivare. Arbetsgivaransvaret är långtgående och innebär bl.a. att arbete ska anordnas och planläggas så att det kan bedrivas utan risk för ohälsa och olycksfall.

Arbetsmomentet som arbetstagarna från Green Cargo AB utförde i anslutning till olyckan var växling av tågvagnar genom backning inom SKP:s arbetsställe. Arbetet utfördes tidig morgon i november månad då det var mörkt/skymning.

Arbetsmomentet var särskilt riskfyllt eftersom arbetstagarna backade ett längre tungt tågsätt in på industriområdet i mörker/gryning varvid i vart fall en järnvägsövergång passerades, samtidigt som annat arbete pågick på arbetsstället.

Den bakre änden på tågsättet, dvs. främsta vagnen i tågets riktning, var inte försedd med någon utrustning som indikerade tågets riktning. Den arbetstagare som avled i olyckan stod längst fram i tågets riktning på ett utvändigt trappsteg och bar varselkläder men var i övrigt oskyddad.

Det får anses känt i branschen, och hos Green Cargo AB genom de olyckor som tidigare ägt rum, att en signalman som står oskyddad på ett utvändigt trappsteg på tåget är utsatt för allvarliga risker genom sin placering.”

Det är också noterbart att tingsrätten fäster avseende vid Green Cargos vittne Kenneth Sjö Dahl som hävdar att den av loggboken uppmätta hastigheten för tåget är för hög som en följd av att vagnarnas hjul har blivit mindre med tiden. Ett slitage som i så fall gör en felvisning av hastigheten med över 50 %. En anmärkningsvärd brist som borde ha medtagits i Green Cargos riskanalys

Den riskinventering och riskbedömning som Green Cargo AB gjorde före olyckan uppmärksammade inte risken för olycksfall med anledning av signalmannens placering, avsaknaden av utmärkning/belysning av tågsättets bakre ände i samband med växling och avsaknaden av ljus- och ljudsignaler och bommar inne på området. Som framgår av den återopade videon från rekonstruktionen sätter den person som var i Nils Bergströms ställe igång ljus- och ljudsignaler och faller bommar vid passage av allmänna vägar men sedan inte inne på Smurfit Kappas område då det helt saknas där.

Om erforderlig riskinventering och riskbedömning utförts hade efter noggrann analys nödvändiga åtgärder kunnat vidtas så som att märka ut tågets bakre ände med ljus- eller ljudsignal eller att förse signalmannen med ljussignal. Även andra säkrare arbetssätt, så som att köra med loket först i växlingssättet eller att genomföra växling med ”obemannad uppsikt” och istället använda tekniska hjälpmedel, hade varit åtgärder som förebyggt risken för olycka. En stor del av tågtrafiken i dag är automatiserad när det gäller till exempel signaler och tågens bromsar. På många håll i världen finns förarlösa tåg som används i komplicerade tunnelbanesystem och fraktar miljontals passagerare och där även växlandet görs automatiskt. Fjärrstyrning av tåg är ingen konstig tanke 2022. Det system som här användes med en signalman med begränsad uppsikt som själv vare sig kunde bromsa tåget eller signalera till mötande trafik eller inte ens hade ljussignaler var helt klart inte det bästa.

Lika så kunde man ha använt förregling vid passage av väg och järnväg med exempelvis samma system för ljus- och ljudsignaler och bommar som signalgivaren sätter igång utanför Smurfit Kappas område, som hade varit lika bra inom området, och då inneburit ett skydd för Green Cargos personal. Jag

vill här lyfta fram 3 kap 7g § arbetsmiljölagen : De som samtidigt, eller i tidsmässig anslutning till varandra, bedriver verksamhet på ett gemensamt arbetsställe, ska samråda och gemensamt verka för att åstadkomma tillfredsställande skyddsförhållanden. Var och en av dem ska se till att den egna verksamheten på det gemensamma arbetsstället inte medför att någon som arbetar där utsätts för risk för ohälsa eller olycksfall.

Green Cargos brister enligt arbetsmiljölagen

-Arbete ska planläggas och anordnas så, att det kan utföras i en sund och säker miljö. De arbetshygieniska förhållandena när det gäller luft, ljud, ljus, vibrationer och liknande ska vara tillfredsställande (2 kap. 2 § och 4 § arbetsmiljölagen).

-Maskiner, redskap och andra tekniska anordningar ska vara så beskaffade och placerade och brukas på sådant sätt, att betryggande säkerhet ges mot ohälsa och olycksfall (2 kap. 5 § arbetsmiljölagen).

-Arbetsgivaren ska vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall. En utgångspunkt ska därvid vara att allt sådant som kan leda till ohälsa eller olycksfall ska ändras eller ersättas så att risken för ohälsa eller olycksfall undanröjs

-Arbetsgivaren ska beakta den särskilda risk för ohälsa och olycksfall som kan följa av att arbetstagaren utför arbete ensam. Lokaler samt maskiner, redskap, skyddsutrustning och andra tekniska anordningar ska underhållas väl (3 kap. 2 § arbetsmiljölagen).

-Arbetsgivaren ska systematiskt planera, leda och kontrollera verksamheten på ett sätt som leder till att arbetsmiljön uppfyller föreskrivna krav på en god arbetsmiljö. Han ska fortlöpande undersöka riskerna i verksamheten och vidta de åtgärder som föranleds av detta. Åtgärder som inte kan vidtas omedelbart ska tidsplaneras. (3 kap. 2 a § arbetsmiljölagen).

I arbetsmiljöverkets författningssamling utvecklas ansvaret ytterligare:

-Av 8 § och 10 § AFS 2001:1 om systematiskt arbetsmiljöarbete framgår att arbetsgivaren ska regelbundet undersöka arbetsförhållandena och bedöma riskerna för att någon kan komma att drabbas av ohälsa eller olycksfall i arbetet.

-Arbetsutrustning ska enligt 9 § AFS 2006:4 om arbetsutrustning förvaras, installeras, placeras och användas så att betryggande säkerhet mot ohälsa och olycksfall föreligger. Vid användning av arbetsutrustning ska enligt 11 § kraven i bilaga B vara uppfyllda. Av punkten B 3.4 i bilagan framgår rörande persontransporter att personer bara får transporteras på mobila maskindrivna arbetsutrustningar om lämpliga skyddsåtgärder vidtagits. Om arbete måste utföras under färden ska hastigheten vid behov anpassas till detta. Vidare ska arbete med mobila arbetsutrustningar enligt punkten 3.6 i bilaga B planeras med hänsyn till de särskilda risker som terräng, väderlek och aktuellt arbete kan medföra.

-Av 10 § AFS 2009:2 om arbetsplatsens utformning framgår att belysningen ska planeras, utföras och underhållas samt undersökas och bedömas i den omfattning som behövs för att förebygga ohälsa och olycksfall. En ljuskällas återgivning av färger ska enligt 13 § vara lämplig för arbetsuppgiften. Belysning ska vara utformad så att varningsskyltar, nödstoppsdon och liknande är lätta att uppfatta. Åtgärder ska vidare enligt 15 § vidtas för att förhindra att olycksfall inträffar på grund av att rörliga maskindelar, arbetsobjekt eller liknande föremål skenbart verkar röra sig långsamt eller stå stilla när de betraktas i periodiskt varierande belysning.

Inget av det som anförts av Green Cargo som återges i domen frántar Green Cargos ansvar enligt arbetsmiljölagen

Och efter vad som blivit känt efter domen och förhandlingen i tingsrätten har man från Green Cargos sida redan 2007 haft önskemål om säkerheten inne på Smurfit Kappas område, något som efter vad som är känt det inte heller gjordes någonting åt. Se rapport från Luleå Tekniska universitet 2008:09 ”Trafikstudie av industriområde:– Smurfit Kappa Kraftliner i Piteå”: ”Efter samtal med representant från TGOJ (Norlin, 2007), dotterbolag till Green Cargo, som utför stor del av tågtransporterna inom området är fri sikt allmänt viktigt för tågtrafiken. Trafikutövaren har önskat stopptavlor, stopplikt för fordonstrafiken i järnvägs korsningarna på området av Smurfit Kappa Kraftliner men har ännu inte hörtsammats. Ett ännu bättre alternativ anses signalreglering vara, men för det krävs teknik som nu inte finns i spåret. Signaler kan även skötas manuellt av lokföraren vilket förekommer på andra industriområden. ”

Redan 2008 konstaterade Luleå Tekniska Universitet om trafiken inne på Green Cargos område; efter att bland annat ha pratat med Green Cargos dåvarande dotterbolag: ”Eftersom järnvägen med nuvarande sträckning och därmed tågtrafiken utgör en av de största riskerna för olycka, då kollision med tåg ofta kan leda till allvarlig personskada bör järnvägen genom området markeras tydligt med uppmärksamhetshöjande åtgärder såsom ökad belysning av järnväg, uppmärksamhetshöjande åtgärder i korsningar för fordonstrafiken och oskyddade trafikanter, förbättrad skyltning samt varningssignaler och/eller bommar.”

Om Green Cargo hade gjort något åt säkerheten för sin oskyddade arbetstagare under backning i mörker utan någon som helst belysning i färdriktningen mot obehövade järnvägsövergångar hade utgången blivit en annan. Nu gjorde de inget annat än att tillhandahålla varselkläder, som enbart syns om de blir belysta. Det var inte tillräckligt.

Bevisning

Muntlig bevisning

Förhör och Vittnesförhör med:

1. Den i målet tidigare åtalade, Jimmy Almström, angående händelsen och siktförhållandena till styrkande av att han inte såg det backande tågsättet eller Nils Bergström

Presentationsform: Uppspelning av videoupptagning vid tingsrätten

2. Patrik Johansson angående väder och siktförhållanden och vilka arbeten som pågick inne på Smurfit Kappas område.

Presentationsform: Uppspelning av videoupptagning vid tingsrätten

3. Jan-Olov Granberg angående de aktuella arbetsuppgifterna, hans kontakter med Bergström och i övrigt runt händelsen.

Presentationsform: Uppspelning av videoupptagning vid tingsrätten

4. Vittnesförhör med den partssakkunnige arbetsmiljöinspektören Hans Larsson angående arbetsmiljöverkets utredning, vilka åtgärder som vidtagits och vilka brister de funnit utifrån arbetsmiljölagen för de aktuella företagen.

Presentationsform: Uppspelning av videoupptagning från tingsrätten och kompletterande förhör utifrån den direkta kritik tingsrätten riktar mot hans kunskaper och arbetsmiljöverkets utredning.

Övrig bevisning

. Foton (förundersökningsprotokoll s. 35-93, 110-111 och 188) för att visa upp de yttre omständigheterna och bevisa oaktsamheten

2. Teknisk undersökning (förundersökningsprotokoll s. 94) för att bevisa att inga tekniska fel som kan förklara kollisionen har upptäckts.

3. Hastighetsgraf (förundersökningsprotokoll s. 96) för att visa aktuell hastighet

4. Logg från lok (förundersökningsprotokoll s. 97-98) för att visa den aktuella farten.

5. Platsundersökning (förundersökningsprotokoll s. 99-107) för att visa hur det såg ut på platsen, hur kollisionen skedde och i övrigt runt händelsen

6. Regler om trafik m.m. allmänt och inne på området (förundersökningsprotokoll s. 153-182) för att visa upp gällande regelverk och styrka oaktsamheten

7. Riskbedömning (förundersökningsprotokoll s. 183) för att visa vilka risker som tagits upp i förväg och styrka oaktsamheten

8. Dödsbevis och dödsfallsutlåtande (förundersökningsprotokoll s. 195-212) för att bevisa att döden orsakades av kollisionen

9. Arbetsmiljöverkets anmälan med bilagor (förundersökningsprotokoll s. 214-402) för att bevisa de objektiva och subjektiva rekvisiten.

10. Syn på olycksplatsen inne på Smurfit Kappa ABs industriområde i Piteå för att på plats kunna visa siktförhållanden, visa den aktuella järnvägsövergången, lastbilens väg med mera. Allt för att styrka påstådd oaktsamhet i samtliga fall

11. Två Filmupptagningar - dels av själv kollisionen mellan lastbil och tåg från en övervakningskamera och dels en filmad rekonstruktion av tågets färd. Filmerna har delgetts alla ombud och åklagaren tar med dem till rätten. Filerna är för stora för att skicka per mail. Allt för att styrka samtliga rekvisit i talan om företagsbot och i de aktuella brotten.

12: Ny skriftlig bevisning i hovrätten som inte var känd i tingsrätten: Luleå Tekniska Universitet Teknisk rapport 2008:09: Trafikstudie av industriområde:– *Smurfitt Kappa Kraftliner i Piteå* Till styrkande av att Green Cargo redan 2007 såg faror med de obehövade korsningarna mellan järnväg och annan väg inne på industriområdet.(Rapporten bifogas överklagandet)

Handläggning

Beräknad tidsåtgång för förhandlingen bör vara tiden för de inspelade förhören, en halv dag för synen på plats i Piteå, två timmar för min sakframställning och filmvisning och tiden för ombuden. Tiden bör bli kortare än i tingsrätten

Prövningstillstånd

Förhandling behövs för att hovrätten ska kunna bedöma om hovrätten har dömt rätt. Tingsrätten har inte prövat talan om företagsbot fullt ut utifrån arbetsmiljölagen och det finns flera ärenden gällande liknande olyckor på järnväg under utredning och en dom här kan bli vägledande för framtida bedömningar av liknande frågor.

Christer Jarlås