

Konsekvensutredning – ändring av IMDG-föreskriften (TSFS 2013:106)

Transportstyrelsen föreslår att nuvarande föreskrift TSFS 2013:106 upphävs och ersätts av en ny föreskrift med nya bilagor. Ändringen innebär följande:

- De senaste ändringarna i IMDG-koden (version 37-14) införlivas i svensk rätt.
- Vissa paragrafer i den nuvarande IMDG-föreskriften tas bort och andra ändras. Det är mestadels fråga om redaktionella strykningar och ändringar. Avseende 1 § föreslås att undantaget för privatpersoner preciseras samt även utvidgas något.
- Nuvarande bilaga 2 med krav på läkemedel och medicinsk utrustning blir bilaga 3 och onödiga skrivningar tas bort.
- Metoden för införlivande av IMDG-koden ändras från transformering till inkorporering. Koden översätts inte till svenska.

Plus följdändringar i andra föreskrifter som hänvisar till IMDG-föreskriften (bl.a. korrigeringar i SJÖFS 2007:21 om transport av farligt gods i D och E-område, som innehåller numera felaktiga hänvisningar till MSB:s föreskrifter om transport av farligt gods på väg, (ADR-S)).

Om konsekvensutredningens disposition

Det finns tre huvudsakliga skäl till att IMDG-föreskriften nu ses över och ändras:

- de senaste ändringarna i IMDG-koden (37-14) behöver införlivas och träda i kraft den 1 januari 2016,
- en eventuell övergång till inkorporering som metod för att införliva den internationella IMDG-koden behöver övervägas, och
- paragrafdelen i den svenska föreskriften behöver ses över i syfte att förtydliga, uppdatera och förenkla regelverket.

Denna konsekvensutredning har av överskådlighets skull delats upp i tre delar, där orsaken till och konsekvenserna av respektive förslag går igenom separat.

Följaktligen består konsekvensutredningen av följande separata delar:

Del A Ändringar i IMDG-koden (version 37–14)

Del B Inkopporering som införlivandemetod

Del C Ändring av vissa nationella bestämmelser

Härutöver bifogas två stycken bilagor:

Bilaga 1 Sammanfattning av de viktigaste ändringarna i IMDG-koden

Bilaga 2 Redogörelse för föreslagna ändringar i föreskriften

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Mattias Hörnquist, handläggare av fartygstekniska frågor
mattias.hornquist@transportstyrelsen.se

Anna-Pia Johansson, jurist
anna-pia.johansson@transportstyrelsen.se

Emma van der Poll, jurist
emma.vanderpoll@transportstyrelsen.se

Del A: Ändringar i IMDG-koden (version 37-14)

1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

IMDG-koden (the International Maritime Dangerous Goods Code) är en internationellt tvingande överenskommelse för transport av förpackat farligt gods till sjöss. Koden syftar till att säkerställa säkra transporter av farligt gods som vid transport kan orsaka skador på människor, djur, miljö eller egendom om de inte hanteras på rätt sätt.

Koden uppdateras kontinuerligt för att anpassas till utvecklingen på området, med exempelvis nya produkter, ändrade riskbedömningar och ändrade eller nya hanteringskrav. Ändringar av IMDG-koden beslutas av MSC¹ vartannat år. En ny IMO-resolution MSC.372(93) med ändringar till IMDG-koden, version 37, antogs den 22 maj 2014. Den träder i kraft internationellt den 1 januari 2016 men får användas parallellt med version 36 under 2015. Version 36 är införlivad genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:106) om transport till sjöss av förpackat farligt gods. Denna föreskrift behöver nu ändras för att göra den senaste versionen av IMDG-koden gällande i Sverige.

Ändringarna som har införts i IMDG-koden liknar till stor del de ändringar som har införts i ADR- och RID-regelverken och som har utretts i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) konsekvensutredning till MSBFS 2015:2. MSB är expertmyndighet och samordnar tillsynsmyndigheternas verksamhet och bistår med teknisk sakkunskap.

En sammanfattning av de viktigaste ändringarna till IMDG-koden som har beslutats till version 37 finns i bilaga 1.

2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?

Den nuvarande föreskriften, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:106) om transport till sjöss av förpackat farligt gods

¹ Maritime Safety Committee.

(IMDG-koden), kommer att fortsätta att gälla om någon ändring inte kommer till stånd. Effekten av detta blir att Sverige underlåter att genomföra ändringarna i IMDG-koden och kommer då att bryta mot sina internationella åtaganden. Svenska fartyg som utför internationella transporter kommer att hamna i ett oklart läge juridiskt och praktiskt sett, eftersom dessa fartyg kommer att behöva tillämpa den senaste versionen av IMDG-koden när de befinner sig utomlands, trots att det enligt svenska föreskrifter är den föregående versionen av IMDG-koden som ska tillämpas även där. Det kan även medföra påföljder för svenska fartyg vid internationella resor som i värsta fall kan resultera i nyttjandeförbud.

3 Vad ska uppnås?

Den senaste lydelsen av IMDG-koden ska införlivas i svensk lagstiftning som en del i Sveriges internationella förpliktelser.

4 Vilka möjliga lösningar finns?

Det finns inga alternativa lösningar till bestämmelserna då de bygger på tvingande internationella överenskommelser.

5 Samhällsekonomisk analys

De föreslagna föreskrifterna berör verksamheter/aktörer i Sverige som är delaktiga i transport av farligt gods till sjöss. Hit räknas bland annat avsändare, mottagare, tillverkare av tankar och förpackningar samt transportörer. Det kan vara en avsändare på landbacken som anlitar en transportör för att exportera gods till utlandet och som i sin tur ställer av en lastbärare i hamnen där en annan transportör följer med fartyget och kör till slutdestinationen.

I Sverige ska de flesta som i sin verksamhet avsänder eller utför transporter av farligt gods ha en säkerhetsrådgivare. Säkerhetsrådgivaren ska se till att företaget följer bestämmelserna och vidtar de åtgärder som krävs för att förebygga olyckor i samband med transport av farligt gods. Det finns vissa undantag från kravet på säkerhetsrådgivare, bland annat för mängder som på visst sätt är begränsade per transportenhet. Företag ska anmäla sina säkerhetsrådgivare till MSB.

5.1 Företag

5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

Omkring 4 400 företag² har idag säkerhetsrådgivare och *kan* således komma att beröras av de reviderade föreskrifterna. Det handlar om företag av mycket varierande storlek, från fåmansföretag till stora företag. Företagen är verksamma inom många olika branscher och det varierar hur mycket företagen befattar sig med transport av farligt gods inom sina respektive verksamheter. I siffran 4 400 ingår dock inte bara företag som utför transporter till sjöss, utan här ingår även de företag som utför transporter på väg, järnväg och med flyg. Någon förteckning över företag som är involverade i transporter av farligt gods till sjöss finns inte, men det får antas att det är betydligt färre än 4 400.

Transportstyrelsen certifierar fartyg för att transportera farligt gods till sjöss. I Sverige finns idag 38 stycken fartyg med farligt gods- certifikat (s.k. DG19-certifikat) och 15 stycken fartyg som har motsvarande certifikat för fartyg som tillämpar Östersjöavtalet (OAVT certifikat). Totalt är det 15 rederier som berörs. Rederiernas storlek varierar med alltifrån ett fåtal anställda till över 2 000 anställda.

5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

Till följd av kapitel 1.3 "Utbildning" i IMDG-koden måste alla personer som befattar sig med transport av farligt gods få utbildning i de arbetsområden som är regelbundet återkommande och relevant för deras ansvarsområde. Transportstyrelsen delar MSB:s bedömning³ att ett utbildnings- eller informationsbehov motsvarande en halv till en hel arbetsdag kan behövas för personer på företag som dagligen hanterar bestämmelserna i IMDG-koden. Enligt vad som framkommit vid Transportstyrelsens kontakter med säkerhetsrådgivarbranschen är utbildningsbehovet dock inte i första hand avhängigt vilka ändringar som gjorts i regelverket. Eftersom de ändringar som görs i regelverket oftast är av mindre karaktär, kan säkerhetsrådgivaren i allmänhet besvara eventuella frågor och lämna information per telefon. De utbildningar som säkerhetsrådgivarna håller med företagen hålls kontinuerligt, i allmänhet varje eller vartannat år, och har endast undantagsvis direkt samband med att reglerna har ändrats.

Säkerhetsrådgivarens arbete med att för ett företags räkning gå igenom relevanta regeländringar kan enligt uppgift från företrädare för

² Konsekvensutredning MSBFS 2015:2.

³ MSB:s konsekvensutredning

säkerhetsrådgivarbranschen beräknas ta ungefär en timme i anspråk. Antalet säkerhetsrådgivare med giltigt intyg för sjötransporter är enligt MSB 224 stycken.⁴

En administrativ kostnad som möjligen kan uppkomma för vissa företag är att listor och andra dokument som företaget använder för sin hantering av farligt gods behöver uppdateras för att inbegripa ändringarna. Det är svårt att uppskatta kostnaden för sådana uppdateringar, då företag har olika lösningar samt då det är helt och hållet är företagsspecifikt hur mycket som måste ändras och huruvida kompetensen att revidera relevanta bestämmelser finns inom företaget eller inte. Uppskattningsvis är det fråga om maximalt två timmars arbete för med att föra in de ändringar som berör den typ av transporter som ett genomsnittligt företag är involverat i.

Det bör påpekas att motsvarande tidsåtgång skulle bli aktuell även om ändringarna i IMDG-koden *inte* införlivas nationellt. Arbetet med att jämföra och hålla isär vilka regler som gäller internationellt respektive nationellt skulle bli mer tidskrävande än om samma regler gäller överallt.

5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

Transportstyrelsen har ingen möjlighet att uppskatta kostnader som de föreslagna föreskrifterna medför då det inte är känt

- hur många företag som berörs, eller
- vilka ämnen, mängder eller typ av produktinneslutning som används.

Dessa uppgifter är inte heller möjliga att få fram från branschorganisationer då alla företag inte är anslutna till sådana organisationer.

Det kan dock konstateras att många av ändringarna i IMDG-koden innebär ett förtydligande av befintliga regler för de som omfattas av regelverket – avsändare, tillverkare transportörer och tillsynspersonal – och medför därför inga ändringar i praktiken.

I den mån företag alls påverkas av ändringarna beror detta på vilket gods de transporterar. Till exempel sker en del förändringar i reglerna för transport av radioaktiva ämnen, och då särskilt när det gäller transport av fissilt material. Ett annat exempel är att det införs en ny typ av gaser i bestämmelsen, adsorberade gaser.

Ett stort arbete har skett för att förtydliga alla märkningar, symboler, etiketter och storetiketter i hela IMDG-koden. I 3.4.5.1 och 3.4.5.2 som

⁴ Enligt MSB:s registerkontroll 2015-09-28

behandlar undantag i samband med transport av farligt gods förpackat i begränsade mängder samt i 3.5.4 som behandlar farligt gods förpackat i reducerade mängder införs mer detaljerade beskrivningar av dimensioner för märkningarna. Företag kommer inte efter utgången av 2015 att kunna använda sina eventuella lager av de gamla etiketterna, utan företaget skulle behöva beställa de nya etiketterna tidigare än beräknat. Kostnaden för detta bedöms vara obetydlig.

Sammanfattningsvis bedömer Transportstyrelsen att ändringarna till största delen är av sådan detaljjusterande karaktär att de inte medför några nämnvärda ekonomiska konsekvenser för användarna. Inte heller MSB, såsom expertmyndighet på området, har i sin konsekvensutredning vidare redovisat några konsekvenser för företagen av ändringarna.

5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

De föreslagna bestämmelserna gäller för samtliga företag som avsänder, transporterar eller på något annat sätt medverkar i en transport av farligt gods till sjöss. Konkurrensförhållandena bedöms inte påverkas av förslaget.

5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Bestämmelserna i den föreslagna författningen gäller för samtliga företag som avsänder, transporterar eller på något annat sätt medverkar i en transport av farligt gods till sjöss. Föreskrifterna kan medföra en högre arbetsbörda proportionellt sett för små företag. Beroende på IMDG-kodens utformning är det emellertid inte möjligt att införa särregler för dessa företag.

I bestämmelserna om transport av farligt gods finns ett flertal lättnader som medger transport av farligt gods utan att hänsyn behöver tas till hela eller delar av föreskrifterna. Dessa lättnader har bland annat tillkommit för att underlätta verksamheten för små företag som normalt inte utför transport av farligt gods.

5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Ett av huvudsyftena med att uppdatera IMDG-koden är att öka harmoniseringen mellan trafikslagets regelverk för transport av förpackat farligt gods. Vid transport med olika transportsätt förenklas utförandet och den administrativa bördan minskas eftersom regelverken är mer överensstämmande.

Flera av de nya bestämmelserna innebär lättnader för de berörda företagen. Det handlar om tester som inte längre behöver genomföras eller att nya undantag införs för vissa specifika typer av kollin.

5.2 Konsumenter

Transporter väntas inte bli dyrare eller krångligare till följd av ändringarna i IMDG-koden. Konsumenter av transporttjänster påverkas därför inte.

5.3 Statens finanser

Statens finanser påverkas inte av den uppdaterade IMDG-koden.

5.4 Samhället i övrigt

IMDG-koden har tillkommit för att göra transport av farligt gods till sjöss säkrare för såväl människor som miljö. Att kontinuerligt uppdatera reglerna vid upptäckt av exempelvis säkerhetsmässiga brister däri eller efter nyvunnen kännedom om forskningsresultat på området innebär att risken för olyckor minskar och att de negativa effekterna av ett haveri minskas. För samhället innebär därför de uppdaterade reglerna både säkerhets- och miljöfördelar.

5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Kustbevakningen är tillsynsmyndighet i hamnområdet för förpackat farligt gods som transporteras till sjöss. En informationsinsats kommer eventuellt att behöva genomföras för berörda personer inom myndigheten.

Transportstyrelsens inspektörer som utövar tillsyn över förpackat farligt gods som transporteras till sjöss ombord på fartyg behöver också informeras om ändringarna i regelverket.

Strålsäkerhetsmyndigheten bedriver tillsyn kring förpackat radioaktivt material. Nyheter i bestämmelserna kan innebära att ansökningar om godkännande av transport kan komma att öka något för myndigheten. Även på denna myndighet kan en informationsinsats behövas.

Samtliga informationsinsatser är av mindre karaktär och förväntas kunna omhändertas internt av myndigheternas egen personal.

5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag	-	Förenklingar av regler. Regler harmoniseras mot andra transportslag och internationellt.	Ev. vissa kostnader på grund av nya krav för vissa företag.	Den samlade bedömningen är att de förändrade kraven inte medför några större konsekvenser för företagen och att nyttan med förenklingar och harmoniseringar överväger dessa
Konsumenter				Ingen påverkan
Statens finanser	-	-	-	-
Samhället i övrigt	-	Säkrare transporter ger stor samhällsnytta. Sverige följer det internationella regelverket.	-	Fördelarna överväger
Myndigheter och andra offentliga organ	-	Förenklat samarbete mellan myndigheter då reglerna harmoniseras mellan olika transportslag.	Eventuell informationskostnad.	-
Totalt	-	-	-	Fördelarna med säkrare transporter överväger de eventuella kostnadsökningar som kan uppstå då förändringarna genomförs.

6 Fördelningsanalys

Den föreslagna förändringen syftar till att göra transporter av farligt gods till sjöss säkrare. Ändringen bedöms inte medföra några särskilda effekter för olika grupper av medborgare.

7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Förslaget bidrar till såväl funktionsmålet som till hänsynmålet. Genom att svenska fartyg ges samma villkor som fartyg ges i övriga länder vid transporter av förpackat farligt gods främjas transportsystemets utformning internationellt och bidrar till utvecklingskraft i hela landet. Säkerhet, miljö och hälsa är själva grunden till att IMDG-regelverket finns och det är i enlighet med dessa intressen som uppdateringen av den svenska lagstiftningen sker.

8 Vad är förslaget?

Transportstyrelsen föreslår att de föreslagna ändringarna antas.

9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Regleringen överensstämmer till fullo med IMDG-koden som fastslagits av IMO .

10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Det internationella regelverket träder i kraft den 1 januari 2016. Den svenska ändringsföreskriften bör träda i kraft vid samma tidpunkt.

Information om ändringsföreskriften kommer att publiceras på Transportstyrelsens webbplats. I övrigt anser inte Transportstyrelsen att någon särskild hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdandet.

11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens beslutanderätt grundar sig på följande normgivningsbemyndiganden:

- 2 kap. 1 § och 3 kap. 2 och 4 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)
- 15 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods
- 4 kap. 8 § förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Del B: Inkorporering som införlivandemetod

1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Juridiska utgångspunkter

1.1.1 Principer för införlivande av internationella överenskommelser

Det finns inga allmänna bestämmelser om på vilket sätt internationella införlivanden ska införlivas med svensk rätt. I praxis har metoderna transformering och inkorporering använts och båda metoderna anses godtagbara från konstitutionell synpunkt.

Transformering innebär att innehållet i överenskommelsen förs över till föreskrift/-er som skrivs på svenska. Som regel omarbetas texten i överenskommelsen också, så att författningstexten får den systematik och det språkbruk som normalt används i Sverige.

Vid inkorporering föreskrivs genom en författning att överenskommelsen eller de bestämmelser som är relevanta direkt ska gälla i Sverige. Om överenskommelsen skrivs på ett främmande språk, blir den utländska texten vid inkorporeringen gällande rätt.

Riksdagen har uttalat att om en överenskommelse saknar svensk autentisk text, bör huvudregeln vara att transformeringsmetoden ska användas. När särskilda skäl talar för det, exempelvis när reglerna huvudsakligen riktar sig till myndigheter eller till särskilda grupper av enskilda för vilka det inte kan antas innebära några svårigheter att ta del av texten i överenskommelsen, kan emellertid även inkorporeringsmetoden godtas.⁵

1.1.2 Kungörande

När det gäller kungörande av internationella överenskommelser som har inkorporerats finns reglering i 14 § kungörandelagen. Bl.a. framgår där att en internationell överenskommelse, som saknar svensk autentisk text, får kungöras utan en svensk översättning om det finns särskilda skäl. Särskilda skäl att utelämna en översättning kan enligt uttalanden i prop. 1989/90:12 exempelvis föreligga om det är fråga om en överenskommelse som riktar sig

⁵ Avsnittet återger text ur Ds 1998:43 *Myndigheternas föreskrifter*, bilaga 4

till enskilda för vilka det ter sig mer naturligt att vid tillämpningen använda det eller de språk på vilka överenskommelsen är avfattad istället för att utnyttja en svensk översättning. Detta kan, enligt samma proposition, vara fallet med utpräglad tekniska överenskommelser som innehåller fackuttryck som är svåra att översätta eller som saknar motsvarighet på svenska och där reglerna tillämpas enbart av personer med speciella fackkunskaper och för vilka det inte kan antas innebära några svårigheter att ta del av konventionstexten.

1.1.3 IMDG-kodens införlivande hittills

IMDG-koden har hittills blivit införlivad i svensk rätt genom transformering, vilket innebär att innehållet i den internationella överenskommelsen har förts över till en föreskrift som skrivs på svenska. Förutom att texten har översatts till svenska har originaltexten ur gällande resolutioner också redigerats och strukturerats till en svensk utgåva av IMDG-koden som ska vara lätt att använda. Eftersom IMDG-koden är mycket omfattande och av övervägande teknisk karaktär har den ursprungliga systematiken behållits och texten lagts som en bilaga till föreskriften, snarare än att inarbetas i själva föreskriften. När den internationella IMDG-koden har ändrats (vartannat år) har de nya avsnitten i koden konsoliderats in i den svenska utgåvan (bilagan).

Inom den internationella sjöfarten finns flera koder av samma tekniska karaktär som IMDG-koden. Transportstyrelsen ansvarar bl.a. för införlivandet av IMSBC- och IBC-koderna.⁶ Dessa koder har gjorts gällande genom inkorporeringsmetoden och Transportstyrelsen tillhandahåller inte några svenska översättningar av kodernas originaltexter.

1.1.4 Utgångspunkter för konsekvensutredningen

Det är Transportstyrelsens bedömning att det juridiska läget möjliggör att IMDG-koden införlivas i svensk rätt med användande av inkorporeringsmetoden. Vidare bedömer Transportstyrelsen att särskilda skäl enligt 14 § 4 st kungörandelagen (1976:633) föreligger, dvs. att överenskommelsen i detta fall skulle kunna kungöras utan svensk översättning.

1.2 Problem med den nuvarande föreskriften

1.2.1 Feltryck m.m. i den svenska koden

Den svenska IMDG-föreskriften är, med sina bilagor, en mycket omfattande publikation om drygt 1 000 sidor varav en stor del av innehållet består av

⁶ *International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code* (antagen av IMO genom resolution MSC.268(85) respektive *International Bulk Chemicals (IBC) Code* antagen av IMO genom resolution MSC.4(48)

tabeller, förteckningar och liknande innehåll av övervägande teknisk karaktär.

Under den tid som IMDG-koden på svenska har getts ut av Transportstyrelsen (och tidigare Sjöfartsverket) har det förekommit klagomål från användarna på att den svenska utgåvan innehåller allvarliga fel, hänförliga till antingen översättningen eller till den redaktionella bearbetningen av originaltexten. Den svenska utgåvan innehåller sannolikt fler fel än de som Transportstyrelsen hittills blivit uppmärksam på – detta får anses vara en ofrånkomlig följd av bearbetningen och översättningen av det tekniskt komplicerade innehållet i IMDG-koden.

Det kan i detta sammanhang noteras att när det gäller fel i den *internationella* IMDG-koden – såsom feltryck, brister i samstämmighet mellan olika språkversioner eller motsvarande – finns inom IMO en process för inrapportering av fel samt omhändertagande av inrapporterade fel. Systemet går ut på att underkommitteéns (Editorial & Technical group (E&T)) sammanställer ett dokument med ”errata and corrigenda”, som sedan kan sättas i kraft genom att ändringarna offentliggörs av IMO:s sekretariat.

Rent juridiskt innebär det problem för tillämparna om den svenska utgåvan innehåller fel jämfört med den internationella koden, eftersom det är den svenska utgåvan som är bindande i Sverige. Det är således förenat med juridiska problem att istället tillämpa originalversionen, även om den skulle vara mer korrekt.

1.2.2 Ifrågasatt användbarhet

Transportstyrelsen har tagit emot uppgifter som tyder på att användarna av praktiska skäl föredrar att använda sig av IMO:s utgåva av IMDG-koden, snarare än den svenska. Enligt uppgift bl.a. från ett företag som utbildar säkerhetsrådgivare anses IMO:s utgåva vara mer tillförlitlig då den innehåller färre fel än den svenska. Också ur ett språkperspektiv anser man det generellt vara lättare att använda sig av den engelska koden, eftersom farligt gods- deklARATIONEN vid internationella transporter ändå måste skrivas på engelska. Den svenska utgåvan av IMDG-koden kan visserligen antas ha ett större värde för de användare som utför transporter av förpackat farligt gods uteslutande inom Sverige, eftersom godsdeklARATIONEN vid nationella transporter inte behöver vara på engelska. Dock saknas statistik över hur många nationella transporter som förekommer där IMDG-koden tillämpas (en andel av dessa utförs med tillämpning av andra regler än IMDG-koden, såsom SJÖFS 2007:21 och Östersjöavtalet (TSFS 2009:131), eller med stöd av undantag från Transportstyrelsen). Det bör i vart fall inte vara fråga om någon större andel av IMDG-transporterna som sker nationellt, eftersom

transport av förpackat farligt gods inom landet i större utsträckning sker på väg eller järnväg, snarare än till sjöss.

1.2.3 Resursåtgång för framställandet

Det bör även beaktas att framställandet av den svenska IMDG-koden tar betydande resurser i form av tid och pengar i anspråk för Transportstyrelsens del. Myndighetens föreskriftsarbete finansieras med skatteanslag. Eftersom koden uppdateras vartannat år har det varit fråga om ett återkommande resursbehov. Arbetet med att bearbeta och konsolidera texten till den svenska utgåvan har inte kunnat omhändertas helt av Transportstyrelsens egen personal, utan det har i samband med dessa föreskriftsarbeten varit nödvändigt att köpa in konsult hjälp. Under de föregående IMDG-föreskriftsarbetena har kostnaderna enbart för översättning uppgått till sammanlagt cirka 30 000 kr kronor.

Det faktum att behovet och nyttan av en svensk version av IMDG-koden kan ifrågasättas utgör ytterligare en anledning till att söka en annan och mindre resurskrävande lösning.

2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?

De problem med fel och otydligheter som beskrivits i föregående avsnitt samt de kostnader som följer med den svenska bearbetningen och översättningen av originaltexten skulle i så fall kvarstå.

3 Vad ska uppnås?

Det är önskvärt att Transportstyrelsen kan tillhandahålla en IMDG-föreskrift som är i alla delar korrekt för de som omfattas av reglerna. Det är också viktigt att regelverket ändå finns tillgängligt för användarna i konsoliderad och användarvänlig form (vilket redan är fallet i och med den utgåva som ges ut av IMO:s förlag och som de flesta i branschen redan använder sig av). Framställandet av föreskriften bör inte heller ta onödiga resurser i anspråk som bekostas med skattemedel.

4 Vilka möjliga lösningar finns?

4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Frågan i denna del gäller inte om reglering behövs eller inte, utan endast i vilken *form* IMDG-regelverket görs gällande i Sverige. Motsvarigheten till att inte reglera alls skulle i detta sammanhang närmast vara att *inte* ändra införlivandemetod, utan fortsätta med transformering av texten. De problem med fel och otydligheter samt de kostnader som följer med den svenska bearbetningen och översättningen av originaltexten skulle i så fall kvarstå.

4.2 Regleringsalternativ

Transportstyrelsen har i syfte att uppnå de mål som anges i avsnitt 3 ovan utrett huruvida det är möjligt och lämpligt att göra den internationella IMDG-koden gällande i Sverige genom inkorporering istället för genom transformering. Detta skulle innebära att Transportstyrelsen skulle upphöra med att ge ut koden i konsoliderad form och att den internationella IMDG-koden istället blir gällande i Sverige såsom svensk föreskrift.

Transportstyrelsen har i detta sammanhang också utrett behovet av att i så fall tillhandahålla en svensk översättning av den inkorporerade texten.

Att använda inkorporeringsmetoden istället för att texten transformeras innebär att fel hänförliga till bearbetning av texten helt kan undvikas. Det blir originalversionen av koden som blir gällande i Sverige. De fel som eventuellt förekommer i den *internationella* koden kommer att tas om hand genom IMO:s system för rättelser (Errata & Corrigenda) och kunna träda i kraft enligt den ordningen. Resultatet skulle alltså bli en mer korrekt svensk föreskrift. Det är vidare tydligare för alla användare vilka regler som gäller när det bara finns en version av koden att använda sig av.

Om inkorporeringsmetoden används och den inkorporerade texten inte finns i en svensk språkversion är ju huvudregeln att myndigheten vid kungörandet ska tillhandahålla en mer eller mindre noggrann översättning av texten till svenska. Transportstyrelsen ser dock risker i det här fallet med att göra på det sättet, dvs. att kungöra en icke-bindande svensk översättning tillsammans med den bindande engelska texten. Risken är framför allt att användarna skulle *uppfatta* översättningen som den gällande texten och således tillämpa den istället för originaltexten. Det finns alltså vissa fördelar för användarna med att texten görs gällande på originalspråk utan att översättas, framför allt i fråga om tydlighet för både svenska och utländska användare kring vilken text som faktiskt gäller i Sverige.

Med hänsyn till att den vars verksamhet omfattar transporter av farligt gods ska ha en eller flera säkerhetsrådgivare, som ska ha kunskap om reglerna för transport av farligt gods och se till att reglerna följs, så får frågan om formen för den svenska föreskriften närmast anses avse den gruppen tillämpare.

Säkerhetsrådgivare är en grupp som genomgått särskild utbildning inom sakområdet och förutsätts vara väl insatta i regelverket, både på nationell och internationell nivå. Denna grupp får även förmodas ha mycket stor vana av att använda sig av engelska språket, eftersom det är engelska som är det förhärskande arbetsspråket på fartyg som utför internationella transporter.

Transportstyrelsen har anledning att utgå från att säkerhetsrådgivarna redan sedan tidigare är bekanta med den engelska utgåvan av IMDG-koden och i de flesta fall har använt sig av den. Någon svensk översättning behöver knappast tillhandahållas i detta fall, med hänsyn till att de flesta säkerhetsrådgivare sannolikt har erfarenhet av transporter till och från Sverige som krävt dokumentation på engelska. För dessa personer är det då mer positivt att ha den gällande regleringen på engelska.

5 Samhällsekonomisk analys

5.1 Företag

5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

När det gäller frågan om vilken införlivandemetod som används för IMDG-koden är detta inte en fråga som har någon påverkan på de krav som företagen har att rätta sig efter. Det är istället en fråga av hur man rent praktiskt använder sig av de publikationer som innehåller regelverket och huruvida en ändrad införlivandemetod har någon påverkan på företagets möjlighet att veta och kunna kontrollera vilka regler som gäller för just deras verksamhet.

Eftersom det är företagets säkerhetsrådgivare som har till uppgift att för företagets (inklusive rederiernas/fartygens) räkning ha koll på regelverket och som ska kunna lämna instruktioner och råd till dessa, är det denna grupp som främst berörs av huruvida IMDG-koden inkorporeras eller om den tillhandahålls som en svensk utgåva. Enligt MSB finns det i dagsläget 224 säkerhetsrådgivare med giltigt intyg för sjötransporter.⁷

5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagets administrativa kostnader?

Transportstyrelsen räknar med att det innebär liten eller ingen ökad tidsåtgång för säkerhetsrådgivarna att övergå till att endast tillämpa den engelska utgåvan av IMDG-koden. De uppgifter som Transportstyrelsen har fått (från bl.a. anordnare av utbildning för säkerhetsrådgivare) bekräftar bilden att säkerhetsrådgivarna redan i nuläget i allmänhet köper både den

⁷ Enligt MSB:s registerkontroll 2015-09-28

svenska och den engelska utgåvan av IMDG-koden. Det är säkerligen så att det finns ett antal personer som *föredrar* att läsa i den svenska utgåvan, och för vilka det kan innebära en något ökad tidsåtgång att istället övergå till att läsa reglerna endast på engelska. Transportstyrelsen förutsätter dock att de personer som arbetar som säkerhetsrådgivare för sjötransporter har överlag goda kunskaper i engelska, samt är vana att både läsa och skriva engelska eftersom de arbetar på en internationell marknad.

5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

Den svenska IMDG-föreskriften TSFS 2013:106 trycktes i 1 000 exemplar, vilka såldes för drygt 1 000 kronor styck.

Om föreskriften inte längre innehåller bilagan i form av den konsoliderade svenska utgåvan av IMDG-koden i kommer det knappast att finnas något intresse att köpa föreskriften. (Föreskriften kommer fortfarande att vara lika omfattande, men bilagorna till föreskriften kommer att bestå av de inkorporerade resolutionernas originaltexter, som inte är konsoliderade, och därmed inte användaranpassade.)

För de användare som tidigare köpt den svenska tryckta utgåvan av koden kommer det följaktligen att innebära en besparing om cirka 1 000 kr vartannat år att den svenska utgåvan upphör. Det kommer istället vara tillräckligt att tillämparna skriver ut föreskriftens paragrafdel, eller har tillgång till den i elektronisk form. Själva koden får den som har behov av en konsoliderad version beställa från IMO:s förlag till en kostnad om 125 GBP, vilket motsvarar cirka 1 600 kronor. IMO tillhandahåller koden som papperspublikation eller i fullt sökbart elektroniskt format.

Enligt uppgift som Transportstyrelsen har inhämtat från anordnare av utbildningar för säkerhetsrådgivare, använder säkerhetsrådgivare som tillämpar IMDG-koden i allmänhet redan den engelska utgåvan, parallellt med den svenska. Det blir således en besparing för dessa användare om de inte längre behöver köpa in också den svenska utgåvan.

5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

För de användare som inte sedan tidigare är vana vid att använda sig av den engelska utgåvan av koden kommer det att innebära en omställning. Möjligen kan språkkunskaper komma att bli en mer betydelsefull konkurrensfördel mellan företag som erbjuder säkerhetsrådgivning till företag.

Det kan här tilläggas att de ändringar som har tillkommit till IMDG-koden genom version 37-14 och de ändringar som kommer att komma framöver

inte kan förväntas vara så övergripande att den svenska utgåvan inte skulle fungera som översättningshjälp under många år framöver.

5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Transportstyrelsen bedömer att någon särskild hänsyn inte behöver tas till små företag. En ändring av införlivandemetoden bedöms inte påverka de små företagen, eftersom de även fortsättningsvis kommer att kunna få hjälp av sina säkerhetsrådgivare.

5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Det kommer eventuellt att uppställas krav i diverse sammanhang på goda språkkunskaper för att man ska kunna vara verksam som säkerhetsrådgivare. Detta är dock ett krav som kan förväntas gälla redan idag för säkerhetsrådgivare för sjötransporter, eftersom de arbetar på en internationell marknad.

5.2 Konsumenter

Ändringen medför ingen påverkan på konsumenterna, då ändringen inte uppställer några ändrade krav beträffande hantering av farligt gods.

5.3 Statens finanser

Statens finanser påverkas inte.

5.4 Samhället i övrigt

En ändring av införlivandemetoden förväntas inte ha några effekter på samhället i övrigt.

5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Inkorporeringsmetoden medför att Transportstyrelsens kostnad för framställandet av IMDG-föreskriften minskar. För framställandet av den nya IMDG-föreskriften blir besparingen om inkorporeringsmetoden används uppskattningsvis 200 000 kr.

MSB har en databas till hjälp för företag i transportbranschen. Denna databas har tidigare kunnat inkludera farligt gods-listor även för sjötransporter, genom att MSB har inarbetat den informationen från den svenska IMDG-föreskriften. När den svenska utgåvan av koden upphör, kommer denna information inte längre finnas tillgänglig i elektronisk form, varför MSB kommer att behöva göra vissa ändringar i den information som tillhandahålls i databasen.

Regelverket förändras inte, så några andra effekter kan inte förutses.

5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag	500 kr årlig besparing för de företag som tidigare köpt svenska utgåvan.	Mer korrekt föreskrift	Viss ökad tidsåtgång för de som är ovana att ta del av regelverket på engelska	Den samlade bedömningen är att det förändrade införlivandet inte medför några negativa konsekvenser för företagen.
Konsumenter	-	-	-	Ingen påverkan
Statens finanser	-	-	-	Ingen påverkan
Samhället i övrigt	-	-	-	Ingen påverkan
Myndigheter och andra offentliga organ	Minskad kostnad för framställande av föreskriften, ca. 200 000 kr (2015)	Snabbare föreskriftsarbete	-	Fördelarna överväger.
Totalt				Fördelarna överväger.

6 Fördelningsanalys

De som använder IMDG-koden är en väl identifierad grupp med detta som specialområde. Förändringen medför inga konsekvenser för några särskilda grupper av medborgare.

7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

7.1.1 Hur påverkar/bidrar lösningen till funktionsmålet?

En ändring av införlivandemetoden förväntas inte ha några effekter på funktionsmålet.

7.1.2 Hur påverkar/bidrar lösningen till hänsynsmålet?

En ändring av införlivandemetoden förväntas inte ha några effekter på hänsynsmålet.

8 Vad är förslaget?

Förslaget är att IMDG-koden införlivas i svensk rätt genom inkorporering.

9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Att IMDG-regelverket inkorporeras innebär att risken att svensk reglering avviker från vad som överenskommit internationellt elimineras, vilket innebär att den svenska regleringen kommer att fullt ut överensstämma med internationella regler. Vi kommer därmed att ha samma system för införlivande som exempelvis Norge.

10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

En sådan förändring som föreslås är endast möjlig i samband med att den svenska föreskriften revideras, vilket närmast sker vid årsskiftet 2015/2016.

Det är lämpligt att Transportstyrelsen tillhandahåller information på sin hemsida om vad förändringen innebär juridiskt och praktiskt. Information bör också tillhandahållas om hur man beställer den konsoliderade texten från IMO.

11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Det finns inga allmänna bestämmelser om på vilket sätt internationella överenskommelser ska införlivas med svensk rätt (se avsnitt 1.1).

Del C: Ändring av vissa nationella bestämmelser

Transportstyrelsen föreslår ett antal förändringar i de nationella bestämmelserna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om transport till sjöss av förpackat farligt gods. Förändringarna syftar till att förenkla och förtydliga regelverket.

1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Transportstyrelsen har med anledning av arbetet med inkorporering av den senaste lydelsen av IMDG-koden i nationell rätt valt att göra en översyn av de befintliga nationella reglerna i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:106) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden). Syftet med översynen är att observera och justera eventuell dubbelreglering samt iaktta eventuella möjligheter till regelförenkling och förbättring. Exempelvis kan nämnas att föreskriftens tillämpningsområde föreslås justeras för att förenkla för användarna genom att vissa typer av transporter av förpackat farligt gods blir tillåtet och ansökan om undantag från regelverket inte behöver göras. Dessutom har Transportstyrelsen fått indikationer på att särskilt föreskriftens tillämpningsområde är svårbegripligt, vilket har orsakat osäkerhet vid förfarandet med ansökan om undantag.

2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?

Om någon förändring av de nationella bestämmelserna i föreskriften inte kommer till stånd kvarstår regelverket med sin nuvarande lydelse. Syftet med översynen är som tidigare har nämnts att finna eventuella möjligheter till förbättring och förenkling av regelverket. Om översynen uteblir riskerar regelverket även fortsättningsvis att i vissa fall vara svårtillämpat och förfarandet med ansökan om undantag kan fortsatt vara omotiverat i jämförelse med den risk det innebär att medföra mindre mängder farligt gods på fartyg.

3 Vad ska uppnås?

Transportstyrelsen önskar med nämnda översyn att åstadkomma en förbättring och förenkling av gällande nationella bestämmelser i föreskriften. Med ett ändrat tillämpningsområde avser Transportstyrelsen att uppnå ett mer adekvat förhållande mellan förfarandet med ansökan om undantag från föreskriften och den risk det innebär att medföra mindre mängder farligt gods ombord på fartyg.

4 Vilka möjliga lösningar finns?

4.1 Alternativ som inte innebär reglering

En lösning är naturligtvis att inte se över gällande reglering utan låta den kvarstå i sin nuvarande lydelse. Eftersom syftet med översynen, att förenkla, skulle gå förlorat i sådant fall är det inte ett tillfredsställande alternativ. Således kommer enbart alternativet med förändring av regelverket att beaktas i nedanstående avsnitt.

4.2 Regleringsalternativ

I bilaga 2 redogörs det för samtliga föreskriftsändringar som Transportstyrelsen föreslår. De förslag som Transportstyrelsen anser medföra någon ändring i sak är de följande:

Föreskriftens tillämpningsområde i 1 § föreslås ändras på så sätt att det sista stycket med undantagsmöjligheten från föreskriftens tillämpningsområde för privatpersoner som transporterar mindre mängder farligt gods på fartyg utökas. Bestämmelsen föreslås nu avse passagerare som medför handburet farligt gods på fartyg, under förutsättning att godset är avsett för egen användning, är förpackat i detaljhandelsförpackning och att befälhavaren bedömer att godset, med hänsyn till dess specifika egenskaper, kan medföras utan att det medför en risk ur säkerhets- eller miljösynpunkt.

Kravet på detaljhandelsförpackat gods återfinns redan i nu gällande föreskrift. Subjektet privatperson föreslås bytas ut mot passagerare för att även inrymma personer som i sin verksamhetsutövning har behov av att transportera visst farligt gods. En förutsättning för att omfattas av undantaget är dock att godset är avsett för egen användning, oavsett om det är för privat bruk eller som del i ens egen verksamhetsutövning. Godset ska således inte transporteras för exempelvis efterföljande försäljning.

Mängden gods som kan transporteras utan särskilt undantag från Transportstyrelsen är begränsat till att det ska vara handburet. I nuvarande lydelse av bestämmelsen finns ingen uttrycklig mängdbegränsning, men Transportstyrelsen anser det vara befogat att ur en säkerhetssynpunkt

begränsa godsets mängd för att det lätt ska kunna hanteras manuellt vid fara, exempelvis om det måste hivas överbord. Transportstyrelsen är av uppfattningen att mängdbegränsningen som införs inte får någon betydande påverkan på de berörda passagerarna, eftersom det i nuvarande lydelse av föreskriften uppställs krav på att godset ska vara avsett för privat bruk. Det får anses vara rimligt att anta att gods för privat bruk avser mindre mängder och således kan vara handburet.

Avslutningsvis har ett förtydligande gjorts att befälhavaren ska bedöma att godset, med hänsyn till dess specifika egenskaper, kan medföras utan att det orsakar en risk ur säkerhets- eller miljösynpunkt. Detta krav följer av the International Safety Management Code (ISM- koden). För de fartyg som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 (ISM-förordningen) finns tillämpliga bestämmelser i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:1) om säkerhetsorganisation på rederier och fartyg som inte omfattas av förordning (EG) nr 336/2006. Denna föreskrift torde vara tillämplig för flertalet av de nedan i avsnitt 5.1.1 identifierade företagen. I föreskriftens bilaga 1 punkt 1 fastläs att rederier ska utarbeta en säkerhetshandbok för rutiner till sjöss och i land. Härigenom ska rederiet fastställa skydd mot alla identifierade risker. I bilagans punkt 2.4 stadgas vidare att det ska framgå i handboken att befälhavaren har övergripande befogenhet att fatta alla nödvändiga beslut med avseende på säkerhet och miljöskydd och att denne vid behov kan begära rederiets stöd.

5 Samhällsekonomisk analys

5.1 Företag

5.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

De företag som kan komma att beröras av ändringen av föreskriftens tillämpningsområde är dels fartyg (rederi eller skeppsmäklare) och dels passagerare som medför farligt gods ombord på fartyg för att använda det i sin egen verksamhetsutövning. De ansökningar om undantag från regelverket som har inkommit till Transportstyrelsen kommer uteslutande från fartyg som ska frakta farligt gods, men det finns inget som teoretiskt sett hindrar att även passagerare som ska medföra godset ombord ansöker om undantag. Transportstyrelsen får in totalt ca 40 stycken ansökningar om undantag per år, vilket inledningsvis får tjäna som ett riktmärke för hur många företag som kan beröras av de föreslagna föreskriftsändringarna.

Vad gäller passagerare som medför farligt gods ombord som del i sin verksamhetsutövning och för efterföljande användning i den egna verksamheten, uppskattar Transportstyrelsen att det enbart är ett fåtal företag som berörs. Av inkomna förfrågningar om gällande rätt på området kan dock Transportstyrelsen förstå att det ofta rör sig om hantverkare som medför en mindre mängd farligt gods, i form av exempelvis gasol eller bensin, till en arbetsplats.

Av statistiken för inkomna ansökningar kan Transportstyrelsen dra slutsatsen att ärendena till största delen avser transporter av farligt gods på den skärgårdsbundna fartygstrafiken. Föreningen Skärgårdsredarna⁸ har 130 medlemsrederier med totalt 1 500 anställda, vilka således utgör företag som kan komma att beröras av föreskriftens ändrade tillämpningsområde. Trafikverkets färjerederi⁹ med sina 70 fartyg kan också komma att beröras av förslaget.

5.1.2 Vilken blir tidsåtgången för de berörda företagen och vad innebär detta för företagens administrativa kostnader?

Genom utökningen av föreskriftens tillämpningsområde i 1 § behöver företagen, i form av fartygen, inte längre ansöka om undantag från kraven i regelverket hos Transportstyrelsen för vissa typer av transporter. En ansökan av detta slag torde ta ca 1 timme för företagen att upprätta, vilket är tid som nu sparas in. Det förekommer att fartygen ansöker om undantag från regelverket för att antingen kunna hantera en planerad kommande transport av farligt gods eller för att kunna vara redo att acceptera att passagerare tar med sig en viss mängd farligt gods ombord. I de fall fartygen, antingen i form av redare, mäklare eller befälhavare, ansöker om undantag hos Transportstyrelsen torde den insparade tiden om ca 1 timme vara densamma. Det ekonomiska värdet av den insparade tiden är för exempelvis en skeppsmäklare i genomsnitt 206 kronor och för en befälhavare 319 kronor.¹⁰ Något tillförlitligt värde för timkostnaden för en genomsnittlig arbetstagare hos skeppsredare har inte kunnat hittas.

Om passageraren som avser att medföra det farliga godset ombord ansöker om undantag, torde den insparade tiden om 1 timme vara densamma. Hur mycket den insparade tiden är värd rent ekonomiskt för företagen är branschspecifikt, men som ett exempel kan nämnas att en byggmålare i genomsnitt tjänar 166 kronor per timme och att en svetsare och rörmokare i

⁸ http://www.skargardsredarna.se//om_oss/vad_ar_skargardsredarna.aspx.

⁹ <http://www.trafikverket.se/Farja/Om-Farjerederiet/Organisation/>.

¹⁰ Enligt SCB:s lönedatabas (<http://scb.se/lonedatabasen/>) tjänar en skeppsmäklare i genomsnitt 32 900 kronor per månad, vilket delat med 20 arbetsdagar och 8 arbetstimmar per dag ger en timlön på 206 kronor. En befälhavare tjänar i genomsnitt 51 100 kronor per månad.

genomsnitt tjänar 172 respektive 184 kronor i timmen.¹¹ För kommande kostnadsberäkningar i konsekvensutredningen väljer Transportstyrelsen att använda sig av ett medelvärde av ovanstående timkostnader, vilket blir 174 kronor i timmen för hantverkare i stort.

5.1.3 Vilka är de ekonomiska konsekvenserna för de berörda företagen och vilka följdändringar av verksamheten kan företagen behöva vidta?

För de företag som inte behöver ansöka om undantag från regelverket för vissa typer av transporter medför den minskade administrativa bördan en viss ekonomisk vinning, vilket för exempelvis en mäklare eller befälhavare uppskattas till i genomsnitt 206 respektive 319 kronor och för en hantverkare uppskattas till 174 kronor. De flesta företag som ansöker om undantag hos Transportstyrelsen gör det för en tidsperiod på fem år och återkommer sedan med en ny ansökan när beslutets giltighetstid har gått ut. En ytterligare kostnad som uppstår för företagen är avgiften för Transportstyrelsens handläggningstid, vilket är 1 400 kronor per timme. En genomsnittlig ansökan tar 2-3 timmar att behandla.

Den ekonomiska vinningen får dock anses vara marginell, varför sammansättningen av företagens arbetskraft knappast torde komma att påverkas. Företagen behöver inte heller vidta några åtgärder för att ändra sin verksamhet på grund av nämnda regeländring.

5.1.4 I vilken utsträckning påverkas konkurrensförhållandena för de berörda företagen?

Regelförändringsförslaget rörande föreskriftens tillämpningsområde bedöms inte påverka de berörda företagens konkurrensförhållanden.

5.1.5 Behöver särskild hänsyn tas till små företag?

Någon särskild hänsyn bedöms inte behöva tas till små företag vad gäller ändringen av föreskriftens tillämpningsområde. Den föreslagna ändringen innebär en lättnad i regelverket och någon åtskillnad görs inte mellan stora eller små företag.

5.1.6 I vilka andra avseenden påverkas de berörda företagen?

Transportstyrelsen finner inte några andra avseenden i vilka de berörda företagen kan komma att påverkas än vad som har beskrivits ovan.

Det kan dock avslutningsvis med viss säkerhet antas att trots det förändrade tillämpningsområdet kommer företagen, i form av fartyg, fortsatt att ansöka

¹¹ Enligt SCB:s lönedatabas (<http://scb.se/lonedatabasen/>) tjänar en byggmålare i genomsnitt 26 600 kronor per månad, vilket delat med 20 arbetsdagar och 8 arbetstimmar per dag ger en timlön på 166 kronor. En svetsare och rörmokare tjänar i genomsnitt 27 500 respektive 29 500 kronor per månad.

om undantag för att kunna hantera fler och större transporter av farligt gods än vad det ges utrymme för i tillämpningsområdet.

5.2 Konsumenter

Förslaget till ändrat tillämpningsområde för föreskriften medför en viss ekonomisk och administrativ lättnad för de berörda företagen. Denna vinning torde knappast komma att påverka konsumenterna genom exempelvis minskad kostnad för företagens tjänster eller produkter. Några andra sätt på vilka konsumenterna kan komma att påverkas har inte observerats.

För passagerare i form av privatpersoner som medför farligt gods på resa med fartyg sparas också den uppskattade ansökningstiden om ca 1 timme in. Vad den tiden är värd ekonomiskt för privatpersoner kan Transportstyrelsen inte uppskatta.

5.3 Statens finanser

Statens finanser bedöms inte påverkas av den föreslagna föreskriftsändringen.

5.4 Samhället i övrigt

Transportstyrelsen gör bedömningen att det förändrade tillämpningsområdet inte kommer att påverka säkerheten vid transport av farligt gods, eftersom de transporter som nu kan genomföras på passagerarfartyg utan särskilt undantag från regelverket är få och endast hanterar mindre mängder farligt gods.

5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

På grund av det ändrade tillämpningsområdet bedöms Transportstyrelsen hantera ett fåtal ansökningar färre per år, uppskattningsvis runt 5 stycken, vilket motsvarar en handläggarkostnad om ca 5 stycken * 3 timmar * 1 400 kronor. Men eftersom ärendehandläggningen helt finansieras av avgifter, så blir den totala effekten på statens finanser noll.

I övrigt bedöms de föreslagna föreskriftsändringarna inte påverka myndigheter och övrig offentlig förvaltning.

5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag	Minskade kostnader med - 206/319 kronor/ansökan för skeppsmäklare/befälhavare - 174 kronor /ansökan för hantverkare - 1 400 kronor * 3 timmar i avgift	Minskad kostnad och administrativ börda för ansökan om undantag i vissa fall.	-	Företagen bedöms enbart påverkas positivt av förslaget om ändrat tillämpningsområde. Viss ekonomisk och administrativ vinning görs.
Konsumenter	-	-	-	Konsumenter bedöms inte påverkas av regelförslaget om ändrat tillämpningsområde. Däremot sparar privatpersoner i rollen som passagerare tid på att inte behöva ansöka om undantag.
Statens finanser	-	-	-	-
Samhället i övrigt	-	-	-	-
Myndigheter och andra offentliga organ	Minskad handläggningstid om ca 3 timmar per ansökan. Sparad kostnad 1 400 kronor * 3 timmar. Minskad intäkt av avgifter för hantering av ansökningar, ca 3 timmar à 1 400 kronor per ansökan.	-	-	För- respektive nackdel tar ut varandra varpå effekten blir ± 0 kronor.
Totalt	-	-	-	Den föreslagna förändringen av föreskriftens tillämpningsområde bedöms sammantaget enbart ha positiva effekter.

6 Fördelningsanalys

Den föreslagna förändringen av föreskriftens tillämpningsområde syftar till att underlätta genomförandet av vissa transporter av farligt gods. Ändringen bedöms inte medföra några särskilda effekter för olika grupper av medborgare.

7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

7.1 Hur påverkar/bidrar lösningen till funktionsmålet?

Förslaget till ändrat tillämpningsområde bedöms inte påverka sjöfartens tillgänglighet nämnvärt. Dock kan en teoretisk ökad tillgänglighet antas för de passagerare som nu inte behöver ansöka om undantag för att medföra mindre mängder farligt gods ombord på fartyg och som tidigare kanske har avstått från att utföra transporten.

7.2 Hur påverkar/bidrar lösningen till hänsynsmålet?

Transportstyrelsen gör bedömningen att den föreslagna ändringen inte påverkar säkerheten vid transport av farligt gods. Med anledning härav samt av det faktum att regelförändringen avser mindre mängder farligt gods, bedöms inte heller miljön påverkas.

8 Vad är förslaget?

Transportstyrelsen föreslår att de i bilaga 2 samt avsnitt 4.2 ovan beskrivna regeländringarna genomförs. I stort rör sig förslaget om ett förtydligande eller förenklande av regelverket som inte medför några ändringar i sak. Den bestämmelse som medför ändring i sak är den utökade möjligheten till undantag i föreskriftens tillämpningsområde. Denna ändring bedömer Transportstyrelsen ha övervägande positiva konsekvenser för samhället, varför den föreslås antas.

9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Sverige har genom internationella överenskommelser förbundit sig att tillämpa IMDG-koden för internationella transporter. När det gäller nationella transporter har Sverige däremot möjlighet att fastställa egna regler. Genom Transportstyrelsens normgivningsbemyndigande har det därför föreskrivits att IMDG-koden tillsammans med några nationellt

anpassade bestämmelser ska tillämpas för transporter på svenskt sjöterritorium. Den nationella regleringen går således inte utöver vad som följer av det internationella regelverket.

10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Transportstyrelsen anser inte att det behöver tas någon särskild hänsyn till tidpunkten för föreskriftens ikraftträdande. Någon informationskampanj bedöms heller inte vara nödvändig, utan sedvanligt remissförfarande och publicering av information om antagen föreskrift på hemsidan torde vara tillräckligt.

11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens beslutanderätt grundar sig på följande normgivningsbemyndiganden:

- 2 kap. 1 § och 3 kap. 2 och 4 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)
- 15 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods
- 4 kap. 8 § förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg

Bilaga 1

Sammanfattning av de viktigaste ändringarna i IMDG-koden

Kapitel 1

Ett helt nytt delavsnitt 1.1.1.9 införs för undantag av lampor som innehåller farligt gods. Här anges kriterier för hur mycket farligt gods lamporna får innehålla samt hur de ska förpackas för att undantaget ska gälla. Lampor (ej radioaktiva eller innehållande kvicksilver i mängder överstigande de som anges i SP 366) undantas även när de insamlas direkt från enskilda eller hushåll och transporteras till insamlings- eller återvinningsanläggningar. Använda, skadade eller defekta lampor som transporteras vidare från insamlings- eller återvinningsanläggningar och som inte innehåller mer än 1 gram farligt gods och högst 30 g av farligt gods per kolli är också undantagna under förutsättning att vissa förpackningsbestämmelser följs. Lampor som innehåller gaser i klass 2.2 (enligt delavsnitt 2.2.2.2.) och som är förpackade så att splittereffekter, förorsakade av att glödlampan går sönder, förblir inneslutna i kollit är fortfarande helt undantagna.

Ett nytt delavsnitt 1.1.2.3 införs och innehåller "International Convention for Safe Containers, 1972, as amended" (Internationella konventionen om säkra containrar (CSC)) vilken behandlar underhåll och undersökning av containrar och de skyltar, "safety approval plates", som ska placeras på en container för att informera om att den är godkänd ur säkerhetssynpunkt. Internationella konventionen om säkra containrar innehåller information om vilken information "safety approval plates" ska innehålla och hur skylten ska sitta på containern, hur nya containrar ska godkännas och hur containrar ska underhållas och undersökas.

I listan över definitioner i 1.2.1 justeras några definitioner och det införs nya definitioner för bland annat "Large salvage packaging" (Bärgningsstorförpackning), "Management system" (ledningssystem) och "Neutron radiation detector" (Neutronstrålningsdetektor).

Förändringar för radioaktiva material

Vissa smärre justeringar görs av texten och bland annat uppdateras några uttryck och referenser till internationella atomenergiorganets (IAEA:s) bestämmelser för att överensstämna med gällande utgåvor.

I 1.5.1.4, som räknar upp ett antal undantag från bestämmelserna, införs nu undantag för transport av person som ska transporteras för medicinsk behandling på grund av att denne oavsiktligt eller avsiktligt fått i sig radioaktiva ämnen eller blivit kontaminerad av sådana. Det sker även vissa förändringar i efterföljande undantag. Exempelvis har detta undantag utvidgats till att omfatta även vissa bearbetade fraktioner av i naturen förekommande ämnen och malmer vars aktivitetskoncentration beräknas enligt den formel som anges i 2.7.2.2.1, och 2.7.2.2.3 – 2.7.2.2.6.

I 1.5.1.5.1 sker förändringar gällande vilka bestämmelser som gäller för transport av undantagna kollin. Bland annat infogas fler punkter från särbestämmelser i del 5 och 7. Samtidigt införs ett förtydligande att dessa bestämmelser inte gäller, eller endast är tillämpliga i viss omfattning, i de fall det radioaktiva ämnet har andra farliga egenskaper och därför klassificeras i en annan klass enligt särbestämmelse 290 eller 369 i kapitel 3.3.

Bestämmelserna rörande undantagna kollin i 1.5.1.5.2 kompletteras så att de kollin som innehåller fissila ämnen omfattas. Ett av undantagen för fissila material i 2.7.2.3.5 måste då gälla och kraven för fissila ämnen i den nya särbestämmelsen 5.1.5.5 ska vara uppfyllda.

Begreppet ”quality assurance” (kvalitetssäkring) ändras till ”management system” (ledningssystem) i 1.5.3 och delkapitlet omformuleras för att täcka in alla de aktiviteter för vilka ledningssystem ska fastställas och genomföras. Texten struktureras även om något för att bli tydligare.

I 1.5.6.1.1 utökas uppräknningen över vilka aktörer som ska informeras om ett överskridande av de gränsvärden som anges i IMDG- koden för strålningsnivå eller kontamination.

Kapitel 2

I 2.2.1.2.5 införs en ny kategori av gaser, adsorberad gas. Detta är en gas som när den är förpackad för transport har adsorberats i ett fast poröst material vilket ger ett inre tryck på mindre än 101,3 kPa vid 20 °C och mindre än 300 kPa vid 50 °C. För dessa nya gaser införs nio nya UN-nummer (UN 3511-3818). Dessa nya UN-nummer anges i Appendix A och B i del 3. *Se även ändringar under 4.1.4.1 (P208), 6.2.1.1.5, 6.2.2.1.7.*

I 2.3.2.2 sker några förändringar för viskösa brandfarliga vätskor (färg, emaljlack, lack, fernissa, lim och polermedel) med en flampunkt under 23°C angående deras inplacering i förpackningsgrupp III. Bland annat anges nu att metoderna i testhandboken, del III avsnitt 32.3, ska följas och vissa andra

villkor måste uppfyllas. Bland annat modifieras tabellen avseende viskositet och flampunkt något.

Det sker förändringar för klassificering och inplacering i förpackningsgrupper för oxiderande ämnen (klass 5.1) i 2.5.2.2.1 och 2.5.2.2.2. Det införs kriterier för oxiderande fasta ämnen enligt ett nytt alternativt test, test O.3, som finns beskrivet i testhandboken 34.4.3.

I kapitel 2.6 om giftiga och smittförande ämnen delas undantaget i 2.6.3.2.3.5, om blod i olika former, upp i tre delavsnitt (2.6.3.2.3.5-2.6.3.2.3.7).

Förändringar för radioaktiva material

I 2.0.3.5 ändras bestämmelsen om vilka radioaktiva ämnen i undantagna kollin som ska omfattas av särbestämmelse 290 i kapitel 3.3. Numer omfattas alla dessa radioaktiva ämnen utom det nyinförda "Uranium hexafluoride, radioactive material, excepted package" med UN-nummer 3507. För detta UN-nummer anses andra farliga egenskaper överväga de radioaktiva och det omfattas istället av särbestämmelserna 317 och 369. *Se även ändringar under 3.2, 3.3 och 4.1 (p805).*

I 2.1.3 görs vissa ändringar i definitionen för "fissile nuclides" (fissila ämnen).

I 2.7.2.1.1 sker en rad ändringar i tabellen. Bland annat kompletteras denna med UN 3507 "Uranium hexafluoride, radioactive material, excepted package" och nya fotnoter införs.

I 2.7.2.2.2.1 läggs ändringar in rörande bestämning av radionuklidvärde för enskilda radionuklider. Bland annat hänvisas till de principer som fastställts i normerna till skydd för arbetstagare och allmänhet mot joniserande strålning (International Basic Safety Standards for Protection against Ionizing Radiation and for the Safety of Radiation Sources, Safety Series No. 115, IAEA, Vienna (1996)). I 2.7.2.2.2.2 ges möjlighet att för vissa instrument eller föremål innehållande radioaktiva ämnen använda alternativa gränsvärden för undantagen sändning. Detta kräver dock multilateralt godkännande.

I 2.7.2.3.3.6.1, som rör "special form radioactive material" förändras provningskraven för provobjekt som utgör eller simulerar radioaktiva ämnen inneslutna i en tät kapsel. Provobjekten undantas nu endast från de föreskrivna provningarna i 2.7.2.3.3.5.1 och 2.7.2.3.3.5.2 om de genomgår stötkänslighetsprovning enligt ISO 2919:2012 Radiation Protection – Sealed Radioactive Sources – general Requirements and Classification.

I 2.7.2.3.5 sker vissa förändringar för hur fissila ämnen och kollin som innehåller fissila ämnen ska klassificeras. Ändringarna medför bland annat att tabell 2.7.2.3.5 med viktbegränsningar per sändning för undantag från bestämmelserna för kollin som innehåller fissila ämnen tas bort.

Ett nytt delavsnitt 2.7.2.3.6 införs för fissila ämnen som är undantagna från klassificeringen "FISSILE". Ämnet ska vara subkritiskt utan att ackumuleringskontroll behövs enligt vissa villkor.

Vissa justeringar införs i 2.7.2.4.1.1 rörande klassificering av kollin som "excepted package" (undantagna kollin). Bland annat kompletteras kriterierna med ett nytt delkapitel 2.7.2.4.1.1.5 som medger att kollit får klassificeras som undantaget om det innehåller mindre än 0,1 kg "Uranium hexafluoride" (Uranhexafluorid). Uranhexafluoriden får i detta fall inte överstiga de gränsvärden för aktivitet som anges i kolumn (4) i tabell 2.7.2.4.1.2.

2.7.2.4.1.3.2, rörande tillordning av radioaktiva ämnen som UN 2911, "Radioactive material, excepted package – instruments or articles", justeras något och under punkt 2 införs en ny paragraf (iii) med undantag från kravet på märkning av ordet "RADIOACTIVE" på mycket små instrument för undantagna kollin och föremål.

Även i 2.7.2.4.1.4, för UN 2910, "Radioactive material, excepted package – limited quantity of material", införs vissa ändringar gällande märkningskraven. Här tillåts nu att utsidan av kollit märks med begreppet "RADIOACTIVE" i de fall det är olämpligt att påföra märkningen på en invändig yta.

Ett nytt delavsnitt, 2.7.2.4.1.5, om klassificering av små mängder "Uranium hexafluoride, radioactive material, excepted package" införs. 2.7.2.4.5 förtydligas genom att texten delas upp. Här införs även möjligheten att klassificera uranhexafluorid som UN 3507 "Uranium hexafluoride, radioactive material, excepted package" mindre än 0,1 kg per kolli, "non-fissile" eller "fissile-excepted". Ett nytt delavsnitt 2.7.2.4.5.2 införs även där kriterier för kollits innehåll anges.

I 2.7.2.4.6 – klassificering som kolli av typ B(U), typ B(M) eller typ C – tas tidigare specifika regler för klassificering i de olika typerna bort och istället ska innehållet i dessa typer av kollin specificeras av godkännandebevis utfärdat av behörig myndighet.

Förändringar för övriga ämnen och föremål (klass 9) och miljöfarliga ämnen

I 2.9.2.2 sker vissa ändringar av indelning i underavdelningar för Asbest, kondensatorer och livräddningsutrustning. En ny underavdelning tillkommer under övriga ämnen; "Packages discarded, empty, uncleaned" (slängd förpackning, tom och icke rengjord).

I 2.9.4.1 – om Litiumbatterier – sker vissa ändringar av vilka tester som ska vara uppfyllda för att de ska få transporteras.

Förändringar för vattenförorenande ämnen

I 2.10.2.4 förtydligas att oavsett om symbolen p saknas i kolumn 4 i förteckningen över farligt gods så utesluts inte användandet av 2.10.3 som behandlar hur vattenförorenade ämnen klassificeras. Symbolen p används för att indikera att ett ämne identifierats som vattenförorenande.

En ny bestämmelse införs i 2.10.2.7 och behandlar "Marine pollutants packaged in single or combination packaging" med begränsad volym och vikt. För denna grupp gäller inga andra bestämmelser i koden så länge de förpackas enligt de generella bestämmelserna i 4.1.1.1, 4.1.1.2, 4.1.1.4-4.1.1.8.

En ny underrubrik 2.10.3.2 läggs till för att förtydliga att radioaktiva ämnen och material inte faller under klassificeringskriterierna i 2.9.3 miljöfarliga ämnen (vattenmiljön).

Kapitel 3

I förteckningen införs ett tjugotal nya UN-nummer (UN 3507-3526). Dessutom görs ett antal ändringar för enskilda UN-nummer såsom benämningar, beskrivningar, klassificeringar, särbestämmelser, förpackningssätt och tunnelkoder. Några benämningar och beskrivningar som ändras gäller UN 0222, 1942, 2212, 2590, 3268 och 3499.

Kolumn 16 om stuvning och separation delas upp i två kolumner; stuvning och hantering "stowage and handling" och separation "segregation" med hänvisningar till var i del 7 bestämmelserna kring detta föreskrivs.

Särbestämmelser

I listan över särbestämmelser i 3.3.1 revideras vissa bestämmelser, några stryks och ett antal nya tillkommer. I förteckningen över farligt gods,

kolumn 6, framgår vilka särbestämmelser som gäller för varje specifikt ämne.

Särbestämmelse 309

En ändring har skett som innebär att 8(d)-testet i testhandboken inte behöver genomföras för UN 3375, ”Ammonium nitrate - Emulsion or suspension or gel - intermediate for blasting explosives” (ANE), som ska transporteras i kollin. ANE måste dock fortfarande klara test 8 (a), (b) och (c) i testhandboken och godkännas av behörig myndighet för att få klassificeras under UN 3375. Vid transport av ANE i tank krävs fortfarande att 8(d) testet görs. *Se även ändringar under 4.1.4.1 (P505), 4.1.4.2 (IBC02 - B16) och 4.2.5.3 (TP32).*

Särbestämmelse 367

Denna bestämmelse är ny och gäller för olika varianter av färg och färgrelaterat material (UN 1210, 1263, 3066, 3469 och 3470). Det införs en lättnad för angivelse av officiell transportbenämning i godsdeklarationen när ett och samma kolli innehåller vissa kombinationer av de olika färgvarianterna.

Särbestämmelse 371

Denna bestämmelse är ny och gäller för UN 3164, ”Articles containing a small pressure receptacle with a release device” (föremål som är pneumatiskt eller hydrauliskt trycksatta). Bestämmelsen är speciellt framtagen för en ny typ av ”confetti shooter” (konfettikastare) som har utvecklats och som innehåller en gaspatron istället för pyroteknik. I särbestämmelsen anges bland annat att kastarens konstruktionstyp ska genomgå en brandprovning, att minsta sprängtryck hos tryckbehållaren ska vara minst fyra gånger gasens tryck vid 15 °C, att vattenvolymen hos tryckbehållaren inte får överstiga 0,5 liter och att arbetstrycket inte får överstiga 25 bar vid 15 °C.

Särbestämmelse 372

Denna nya bestämmelse kopplas till nya UN 3508, ”Capacitor, asymmetric”. Här anges bland annat konstruktions-, transport- och märkningskrav för kondensatorerna. Alla kondensatorer ska märkas med energilagringkapaciteten i Wh enligt särbestämmelse SP 372 (c). Se även ändringar under 2.9.2.2 och 3.2.1.

Särbestämmelse 373

Denna bestämmelse införs för att kunna transportera ”Neutron radiation detectors” (neutronstrålningsdetektorer). Neutronstrålningsdetektion är ett sätt att upptäcka olovliga transporter av radioaktiva ämnen som passerar

genom hamnar och gränsövergångar. Andra användningsområden är övervakning av kärnkraftsreaktorer samt för användning inom cancerbehandlingsområdet. Dessa detektorer ska nu transporteras under boron trifluorid/bortrifluorid (UN 1008) och enligt de villkor som gäller i SP 373.

Särbestämmelse 376 och 377

Båda dessa särbestämmelser är kopplade till transport av olika typer av litiumbatterier och även sådana batterier i utrustning (UN 3090, 3091, 3480 och 3481). Den nya SP 376 anger bestämmelser för batterier som är skadade eller defekta så att de inte längre överensstämmer med den typ som har provats enligt tillämpliga bestämmelser i testhandboken. Dessa batterier ska förpackas enligt de nya förpackningsinstruktionerna P908 eller LP904. Däremot får ”extra farliga batterier” inte transporteras enligt denna bestämmelse utan endast enligt de villkor som angetts av behörig myndighet. Med ”extra farliga batterier” avses batterier som är benägna att snabbt falla isär, reagera farligt, alstra lågor eller generera farlig värmeutveckling eller avge giftiga, frätande eller brandfarliga gaser eller ångor under normala transportförhållanden.

SP 377 anger bestämmelser för hur använda (begagnade) batterier ska transporteras för bortskaffande eller återvinning. De ska förpackas enligt den nya förpackningsinstruktionen P909.

Särbestämmelse 961, 962 och 970

Båda särbestämmelserna 961 och 962 har utökats/förtydligats till att omfatta ”Internal combustion engines”, ”fuel cell engines”, ”vehicles” och ”battery powered equipment”. Kriterierna för när dessa motortyper, fordon och utrustningar inte omfattas av IMDG-koden har utökats. Några av kriterierna för undantag är; om motorerna inte läcker, om de drivs av flytande brandfarligt bränsle men tanken är tom, eller om de drivs med brandfarlig gas men tanken är tom och trycket understiger 2 bar. Det tillkommer också specifika kriterier angående ”internal combustion engines” och ”fuel cell engines”.

I 962 gäller som tidigare att de som inte uppfyller förutsättningarna för undantag enligt 961 ska tillordnas klass 9 och uppfylla vissa förordningar listade i bestämmelsen. Texten har strukturerats om något och i punkt 2 tillkommer en möjlighet för berörd myndighet att bestämma hur stor volym brandfarlig vätska som tillåts i en tank.

I den nya särbestämmelsen 970 beskrivs hur olika fordon ska klassificeras och beskrivas.

Särbestämmelser angående radioaktiva ämnen

Förändringar sker i särbestämmelse 172 som rör kollin innehållande radioaktivt ämne med sekundärfara. Två nya särbestämmelser införs dessutom: särbestämmelse 368 som handlar om att "Uranium hexafluoride" som är "non-fissile" eller "fissile excepted" ska klassificeras endera som UN 2978 eller UN 3507, och särbestämmelse 369 om klassificering av radioaktivt ämne i undantaget kolli som klass 8.

Förtydligande av märkningar

Ett stort arbete har skett för att förtydliga alla märkningar, symboler, etiketter och storetiketter i hela IMDG-koden. I 3.4.5.1 och 3.4.5.2 som behandlar undantag i samband med transport av farligt gods förpackat i begränsade mängder samt i 3.5.4 som behandlar farligt gods förpackat i reducerade mängder införs mer detaljerade beskrivningar av dimensioner för märkningarna. Det införs även bestämmelser om att märkningarnas utseende i alla delar proportionerligt ska motsvara den märkning som visas i IMDG-koden. Övergångsbestämmelser införs i anmärkningar till märkningarna som anger att märkningen som gäller i IMDG 36-12 får fortsätta att användas till och med 31 december 2016.

Kapitel 4

Förpackningsbestämmelser

P003 (PP91)

För UN 1044, "Fire extinguishers with compressed or liquefied gas", finns en ny särbestämmelse för förpackningen, PP91, i P003. Det anges att "large fire extinguishers" får transporteras oförpackade under vissa villkor. Bland annat ska bestämmelserna i 4.1.3.8.1.1-.5 vara uppfyllda, och ventilerna ska vara skyddade genom en av metoderna enligt 4.1.6.8.1-4. Med "large fire extinguishers" menas brandsläckare som beskrivs i punkterna .3-.5 i särbestämmelse 225 i kapitel 3.3.

P208

I P208 införs förpackningsbestämmelser för adsorberade gaser. Här anges att gasflaskor angivna i kapitel 6.2 och enligt ISO 11513:2011 eller ISO 9809-1:2010 ska användas. Bland annat återfinns bestämmelser om lägsta provtryck och sprängtryck. Krav på det adsorberade materialet införs såsom kompatibilitet med gasflaskan. *Se även ändringar under 2.2.2.1.2, 3.2, 6.2.1.1.5 och 6.2.2.1.7.*

P505 och IBC02 (B16)

Nu införs nya förpackningsinstruktioner för UN 3375 "Ammonium nitrate emulsion or suspension or gel" (ANE). I IMDG-kodens version 36 har P099 och IBC99 varit gällande och innebar att varje förpackning och IBC-behållare måste vara godkänd av behörig myndighet för att få användas för emulsionen. I och med införandet av de nya förpackningsinstruktionerna kvarstår kravet på behörig myndighets godkännande endast för IBC-behållare av typerna 31A (stål) och 31N (annan metall) genom en särbestämmelse B16 i IBC02. *Se även ändringar under 3.3 (SP309) och 4.2.5.3 (TP32).*

P805

En ny förpackningsinstruktion införs för det nya UN-numret 3507, "Uranium hexafluoride, radioactive material, excepted package". För UN 3507 är den frätande faran primär medan radioaktiviteten anges som en sekundärfara, till skillnad från uranhexafluorid under UN 2977 och 2978. Därför skiljer sig förpackningskraven för just detta ämne jämfört med övriga ämnen som är radioaktiva.

P908, P909, LP903 och LP904

Alla dessa fyra instruktioner är nya och rör transport av olika typer av litiumbatterier och även sådana batterier i utrustning (UN 3090, 3091, 3480 och 3481). Förpackningsinstruktionerna P908 och LP904 anger hur skadade och defekta litiumbatterier ska förpackas för att kunna transporteras. P909 återger bestämmelser för hur använda (begagnade) litiumbatterier ska transporteras för bortskaffande eller återvinning. LP903 är en ny instruktion som anger hur stora litiumbatterier får transporteras i storförpackningar. Se även ändringar under 3.3 (SP 376 och SP377).

Förpackningsbestämmelser för radioaktiva material

I 4.1.9.1.6 kompletteras förpackningskraven bland annat med att det för varje förpackning ska kunna fastställas att den har tillverkats i enlighet med specifikationer för konstruktion innan den används första gången. Det införs även ett nytt delavsnitt, 4.1.9.1.7, med förtydligande om att innehållet i kollin inte får avvika från vad som anges för kollikonstruktionen.

I 4.2.5.3 i TP32 som gäller för UN 0331, 0332 och 3375 i UN-tankar sker vissa förändringar. Det anges nu att punkten (b), om lämpligheten för transport i tank (8(d)-testet i testhandboken), endast gäller för UN 3375 "Ammonium nitrate emulsion or suspension or gel". *Se även ändringar under 3.3 (SP309) och 4.1 (P505 och IBC02 - B16) för UN 3375.*

I 4.2.5.3 införs en ny särbestämmelse under ”portable tank special provisions”, TP41, för UN 3393 - 3399. Efter överenskommelse med behörig myndighet får den 2,5-årsvisa invändiga kontrollen utelämnas eller ersättas med andra kontrollförfaranden under vissa förutsättningar.

Kapitel 5

Kapitel 5 innehåller bestämmelser om avsändning rörande exempelvis märkning med etiketter, storetiketter och orangefärgade skyltar samt krav på dokumentation.

Märkning och etikettering

I 5.1.2.1 införs det krav på att bokstäverna i uttrycket ”OVERPACK” ska vara minst 12 mm höga. I en anmärkning medges samtidigt en övergångsperiod för detta storlekskrav fram till den 1 januari 2016.

I 5.2.1.3 införs det krav på att bokstäverna i uttrycket ”SALVAGE” (Bärgning) ska vara minst 12 mm höga. I 1.6.1.32 medges samtidigt en övergångsperiod för detta storlekskrav fram till den 1 januari 2016.

På ett flertal ställen i kapitel 5 har detaljerade anvisningar för märkning och etiketter införts. Bestämmelsernas utformning liknar varandra och det anges bland annat detaljerade beskrivningar av vilka dimensioner som gäller för märkning och etiketter och att märkningarnas utseende i alla delar proportionerligt motsvarar den märkning som visas i IMDG-koden. Bestämmelser om detta har införts i

- 5.2.1.6 som behandlar ”Marine pollutants”.
- 5.2.2.2. som behandlar ”Provisions for labels”
- 5.3.1.2 ”Specifications for placards” – I 5.3.1.2.1 och 5.3.2.2.1 införs tydligare beskrivning över hur märkning för storetiketter respektive märkning för transport av ämnen vid förhöjd temperatur ska utformas.
- 5.5 ”Special provisions” – I 5.5.2.3.2 under ”Marking and placarding” och i 5.5.3.6.2 under ”Marking of cargo transport units”.

Det införs även övergångsbestämmelser i anmärkningar till bestämmelserna ovan som anger att etiketter och märkning som gäller sedan tidigare får fortsätta att användas till och med den 31 december 2016.

Nya specialbestämmelser för portabla tankar ”portable tank” som har en kapacitet på högst 3 000 liter införs i 5.3.1.1.4.1.1, 5.3.2.0.2 och 5.3.2.3.2.

Dokumentation och särskilda bestämmelser

I 5.4.1.5.7.1.6 och 5.4.1.5.7.1.7, rörande kompletterande uppgifter som ska anges i godsdeklarationen för radioaktiva ämnen, ställs nu krav på fler uppgifter som ska anges för fissila ämnen i godsdeklarationen.

5.4.2.1.8, som tidigare gällde enbart koldioxid i fast form (CO₂-torris) har utökats till att omfatta ämnen som utgör fara för kvävning (däribland CO₂-torris). Bestämmelserna för märkning av sådana transporter har också ändrats (se ändringar under 5.5.3.6).

Ett nytt delavsnitt 5.5.3.1.4 införs för att förtydliga omfattningen av de bestämmelser som gäller för kollin, fordon och containrar innehållande ämnen som medför risk för kvävning när dessa används för kylning eller konditionering.

Förändringar för radioaktiva material

I 5.1.5.2.1 utökas kravet för när certifikat ska utfärdas av behörig myndighet och gäller nu även för fissila ämnen som är undantagna enligt 2.7.2.3.5.6. Kravet på certifikat införs även för bestämning av de grundläggande radionuklidvärden som det hänvisas till i 2.7.2.2.1 för vissa enskilda radionuklider samt för alternativa gränsvärden för aktivitet för en undantagen sändning av instrument eller föremål (hänvisad till i 2.7.2.2.2).

5.1.5.4.2 delas in i punkterna 1 – 3. Det befintliga kravet för undantagna kollin och vilka uppgifter som ska anges i ett transportdokument såsom sjöfraktsedel, utökas nu genom nya punkten (1) till att även gälla igenkänningsmärket för varje behörig myndighets godkännandecertifikat (5.4.1.5.7.1.7), när detta är tillämpligt. I (2) anges även att bestämmelserna i 5.4.1.5.7.1.7, 5.4.1.5.7.3 och 5.4.1.5.7.4 gäller, om de är tillämpliga, och i (3) att bestämmelserna om stuvningsintyg i 5.4.2 och kravet på bevarande av transportdokumentation i 5.4.4 gäller.

I 5.1.5.5 införs nya bestämmelser för avsändning av fissila material. Bestämmelsen handlar om att fissila material som omfattas av 2.7.2.3.5.1 - 2.7.2.3.5.6 ska uppfylla vissa krav.

I 5.2.1.5.1 kompletteras bestämmelserna för ”overpack” med att en sådan ska vara tydligt och varaktigt märkt på utsidan med uppgifter om avsändare och/eller mottagare, såvida inte dessa märkningar är tydligt synliga på samtliga kollin som denna overpack innehåller.

I 5.2.2.1.12.3 finns krav på att kriticitetssäkerhetsindex (CSI) ska anges på etiketter enligt förlaga nr 7E. Avsnittet kompletteras med uppgifter om var ytterligare värden på CSI kan hämtas. Om kollin innehåller fissila ämnen

kan CSI beräknas utifrån 6.4.11.2 och om kollin innehåller högst 1000 g plutonium, används texten i 6.4.11.3. Även 5.2.2.1.12.4 justeras något och det förtydligas att etikett nr 7E ska innehålla summan av CSI från alla kollin som finns i överpack och containrar.

I 5.2.2.2 finns anmärkning om att förlagor till etiketter ska uppfylla villkoren i 5.2.2.2. Även motsvarande modeller som används för andra transportsätt är tillåtna så länge variationerna är små mellan förlagorna. Vissa symboler i IMDG-koden ska ersättas med FN rekommendationerna.

Kapitel 6

Det införs ändringar i 6.1.1.1.4 som innebär att gränsen för vad som definieras som en förpackning ändras. Nu gäller volymsgränsen på 450 liter endast för förpackningar för vätskor (ej sammansatta förpackningar). Nettoviktskravet på 400 kg som anges i 6.1.1.1.3 kvarstår oförändrat.

I 6.1.3.1 (e) införs en fotnot och en anmärkning som förtydligar typgodkännandemärkningen avseende märkning av de sista siffrorna i tillverkningsåret och användning av "the clock".

I 6.2.2 i avsnittet om bestämmelser för UN-tryckkärl så anges numera att tillverkning av nya tryckkärl eller driftsutrustning enligt någon av de standarder som nämns i tabellerna i 6.2.2.1 och 6.2.2.3 inte är tillåten efter det datum som anges i den högra kolumnen i tabellerna. Det införs alltså en ny kolumn, "Applicable for manufacture", och här anges om standarden kan användas "Until further notice" eller om ett slutdatum finns. Den nya kolumnen förs in i tabellerna i delavsnitten 6.2.2.1.1, 6.2.2.1.2, 6.2.2.1.3, 6.2.2.1.4, 6.2.2.1.5, 6.2.2.3 och 6.2.2.4.

Det införs en standard för konstruktion, tillverkning och första kontroll och provning av "UN bundles of cylinders" (UN-gasflaskpaket) i 6.2.2.1.6. Dessutom införs en anmärkning som anger att om man byter en eller flera cylindrar med samma designtyp, som kan testas under samma tryck, i ett UN –gasflaskpaket behöver man inte omcertifiera paketet.

I nya 6.2.2.1.7 anges två standarder för konstruktion, tillverkning och första kontroll och provning av "UN cylinders for adsorbed gases". Se även ändringar under 2.2.1.2, 3.2 och 4.1 (p208).

Ett helt nytt avsnitt "Marking of bundles of cylinders" införs i 6.2.2.10. Här anges bland annat att enskilda gasflaskor i ett gasflaskpaket ska vara märkta enligt 6.2.2.7 och att det ska finnas godkännandemärkning, driftsmärkning och tillverkningsmärkning.

6.2.4.1 och 6.2.4.2 revideras så att alternativa metoder till provning i varmvattenbad tillåts för ”gas cartridge – small receptacles containing gas och ”fuel cell cartridge containing liquified gas” liknade vad som redan tillåts för aerosolbehållare.

I 6.5.2.2 förtydligas symbolen som ska användas för att beskriva tillåten staplingslast för ”intermediate bulk containers” (IBC-behållare). Nu införs en mer detaljerad beskrivning av dimensioner och det anges bland annat att deras utseende i alla delar proportionerligt ska motsvara den märkning som visas. I en anmärkning införs en övergångsbestämmelse som medger att för IBC-behållare som är tillverkade, renoverade eller reparerade mellan den 1 januari 2011 och den 31 december 2016 får tidigare bestämmelser, IMDG koden v. 36-12, fortsätta att användas.

I 6.6.2.2 införs en ny beteckning i koden för storförpackningar, ”T”. Bokstaven ”T” betecknar en ”large salvage packaging” (bärningsstorförpackning) enligt 6.6.5.1.9. I 6.6.5.1.9 beskrivs hur bärningsstorförpackningar ska vara provade och märkta. *Se även ändring av definition i 1.2.1.*

I 6.6.3.3 förtydligas symbolen för högsta tillåtna staplingslast för ”large packaging” (storförpackningar). Nu ges en mer detaljerad beskrivning av dimensioner och det anges bland annat att deras utseende i alla delar proportionerligt ska motsvara den märkning som visas. I en anmärkning införs en övergångsbestämmelse som medger att för storförpackningar som är tillverkade eller renoverade mellan den 1 januari 2011 och den 31 december 2016, får 6.6.3.3 i IMDG kodens v. 36-12 fortsätta att användas.

Förändringar för radioaktiva material

Ett nytt delavsnitt, 6.4.2.11, införs med designkrav på förpackningar med radioaktivt innehåll för att de ska skydda tillräckligt mot strålning. Bestämmelsen innebär att strålningsnivåerna inte får överstiga de som specificerats i 2.7.2.4.1.2, 4.1.9.1.10 och 4.1.9.1.11 mätt varsomhelst på en yttre yta av kollit, under rutintransportförhållanden och med maximalt radioaktivt innehåll. Hänsyn ska också tas till bestämmelserna i 7.1.4.5.3.3 och 7.1.4.5.5, som behandlar stuvning av gods i klass 7.

I delavsnitt 6.4.11.2 införs delvis nya krav på kollin innehållande fissila ämnen samt formler för beräkning av CSI för vissa sådana kollin.

Ett nytt delavsnitt, 6.4.11.3, införs rörande kollin innehållande högst 1000 g plutonium. Dessa undantas från de konstruktionskrav som anges i 6.4.11.4 – 6.4.11.14 under vissa förutsättningar.

I 6.4.17 som behandlar provning för att verifiera fallförmågan att motstå olycksituationer under transport införs ett nytt kriterium för fallprovning III, i 2 c om mekanisk provning.

Under 6.4.22 har nya bestämmelser gällande konstruktionsgodkännande av kollin och ämnen införts i 6.4.22.4, 6.4.22.6 och 6.4.22.7.

Ett nytt delavsnitt, 6.4.23.9, införs. Här anges vad en ansökan om godkännande av konstruktion av fissilt ämne som är undantaget från klassificeringen "FISSILE" ska innehålla. I det nya delavsnittet 6.4.23.10 anges vilka uppgifter som ska finnas med i en ansökan om godkännande av alternativa gränsvärden för aktivitet för undantagen sändning av instrument eller föremål.

Ett nytt delavsnitt, 6.4.23.14, införs med krav på innehållet i "certificate of approval" (godkännandecertifikatet) för ämnen undantagna från klassificeringen "FISSILE" som är utfärdat av behörig myndighet. Bland annat ska certifikatet innehålla igenkänningsmärket för den behöriga myndigheten, giltighetstid, förteckning över tillämpliga nationella och internationella bestämmelser, beskrivning av det undantagna ämnet och en beskrivning av det ledningssystem som används och som krävs enligt 1.5.3.1.

Vidare införs ett nytt delavsnitt, 6.4.23.18. Här anges vilken information som godkännandecertifikat för alternativa gränsvärden för aktivitet för en undantagen sändning av instrument eller föremål ska innehålla. Även här ställs bland annat liknande krav som de som räknats upp för 6.4.23.14 ovan, men anpassade till instrument och föremål.

I 6.4.24 anges reviderade eller nya övergångsbestämmelser för radioaktiva ämnen (klass 7).

Kapitel 7

I 7.1.4.5.10 om stuvning av gods i klass 7 införs bestämmelser om återanvändning av transportmedel och utrustning som kontaminerats utöver tillåtna gränsvärden.

Tre nya delkapitel 7.1.5, 7.1.6 och 7.2.8 införs med anledning av att kolumn 16 i förteckningen över farligt gods delats upp i två kolumner, 16a "stowage and handling", och 16b "segregation" (se ändringar under 3.2). Det införs "stowage code", "handling codes" och "segregation codes" och dessa koder beskrivs i de tre nya delkapitlen.

I 7.1.5 beskrivs de "stowage codes" som införs. Till exempel införs SW1 "Protected from sources of heat", SW5 "If under deck, stow in a

mechanically ventilated place” och SW11 “Cargo transport units shall be shaded from direct sunlight. (...)”. I 7.1.6 beskrivs de fyra ”handling codes” som införs. Till exempel ska vissa ämnen hållas så torra som möjligt eller så kalla som möjligt. ”Segregation codes” för kolumn 16b beskrivs i 7.2.8. De är totalt 75 stycken och omfattar till exempel SG7 ”Stow "away from" class 3” SG19 ”Stow "separated from" class 7”, SG20 ”Stow "away from" acids” och SG29 ”Segregation from foodstuffs as in 7.3.4.2.2, 7.6.3.1.2 or 7.7.3.7”.

I 7.3.7.2.4 förtydligas kriterier för besiktning av kylsystem hos lastbärare under temperaturkontroll med regler kring hur kylgas ska bytas.

Bilaga 2

Redogörelse för föreslagna ändringar i föreskriften

(en sammanställning i tabellform återfinns sist i denna bilaga)

Tillämpningsområde

1 § Föreskriftens tillämpningsområde föreslås ändras på följande sätt:

Inledningsvis lyfts undantaget för fritidsfartyg ut ur befintligt stycke till en egen punkt, för tydlighetens skull.

En ny punkt läggs till avseende undantag för transporter med Försvarsmaktens örlogsfartyg, transporter som omfattas av 9 § lagen (2006:263) om transport av farligt gods och transport som avses i 4 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods. Förändringen medför ingen ändring i sak eftersom dessa transporter redan är undantagna enligt nämnda författningar, men Transportstyrelsen önskar förtydliga föreskriftens tillämpningsområde genom att även nämna dessa transporter som utförs av Försvarsmakten.

Undantaget för farliga ämnen som är avsedda för fartygets drift eller arbetet ombord kvarstår i oförändrat skick.

Paragrafens sista stycke föreslås ändras på så sätt att undantagsmöjligheten från föreskriftens tillämpningsområde utökas för privatpersoner som transporterar minde mängder farligt gods på fartyg. Bestämmelsen föreslås nu avse passagerare som medför handburet farligt gods på fartyg, under förutsättning att godset är avsett för egen användning, är förpackat i detaljhandelsförpackning och att befälhavaren bedömer att godset, med hänsyn till dess specifika egenskaper, kan medföras utan att det medför en risk ur säkerhets- eller miljösynpunkt.

Kravet på detaljhandelsförpackat gods återfinns redan i nu gällande föreskrift. Subjektet privatperson föreslås bytas ut mot passagerare för att även inrymma personer som i sin verksamhetsutövning har behov av att transportera visst farligt gods. En förutsättning för att omfattas av undantaget är dock att godset är avsett för egen användning, oavsett om det är för privat bruk eller som del i ens egen verksamhetsutövning. Godset ska således inte transporteras för exempelvis efterföljande försäljning.

Mängden gods som kan transporteras utan särskilt undantag från Transportstyrelsen är begränsat till att det ska vara handburet. I nuvarande lydelse av bestämmelsen finns ingen uttrycklig mängdbegränsning, men

Transportstyrelsen anser det vara befogat att ur en säkerhetssynpunkt begränsa godsets mängd för att det lätt ska kunna hanteras manuellt vid fara, exempelvis om det måste hivas överbord. Transportstyrelsen är av uppfattningen att mängdbegränsningen som införs inte medför någon betydande påverkan på de berörda passagerarna, eftersom det i de ansökningsärenden som inkommer till Transportstyrelsen framgår att det rör sig om mindre mängder farligt gods som kan bäras ombord av passageraren själv. Det får anses vara rimligt att anta att gods för privat bruk avser mindre mängder och således kan vara handburet.

Avslutningsvis har ett förtydligande gjorts att befälhavaren ska bedöma att godset, med hänsyn till dess specifika egenskaper, kan medföras utan att det orsakar en risk ur säkerhets- eller miljösynpunkt. Detta krav följer av the International Safety Management Code (ISM-koden). För de fartyg som inte omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 (ISM-förordningen) finns tillämpliga bestämmelser i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:1) om säkerhetsorganisation på rederier och fartyg som inte omfattas av förordning (EG) nr 336/2006. Denna föreskrift torde vara tillämplig för flertalet av de identifierade företagen. I föreskriftens bilaga 1 punkt 1 fastslås att rederier ska utarbeta en säkerhetshandbok för rutiner till sjöss och i land. Härigenom ska rederiet fastställa skydd mot alla identifierade risker. I bilagans punkt 2.4 stadgas vidare att det ska framgå i handboken att befälhavaren har övergripande befogenhet att fatta alla nödvändiga beslut med avseende på säkerhet och miljöskydd och att denne vid behov kan begära rederiets stöd.

Införlivande av IMDG-koden

3 § Eftersom Transportstyrelsen väljer att inkorporera IMDG-koden i förevarande föreskrift läggs en ny bestämmelse till i 3 § som stadgar att IMDG-koden ska gälla som Transportstyrelsens föreskrifter. En särskild konsekvensutredning har upprättats för inkorporeringen av koden, se del B.

På grund av införandet av denna bestämmelse och inkorporeringen av IMDG-koden föreslås nuvarande 5 § tas bort som en följdändring.

Erkännande av utländskt godkännande

4 § Det föreslås i denna bestämmelse ett tillägg som åskådliggör att inte enbart ömsesidigt erkännande gäller för produkter som är godkända i ett annat EU-land, utan att även produkter godkända av ett annat land som tillämpar IMDG-koden får användas för transport i Sverige. Denna

förändring medför inget krav för användarna av föreskriften utan tydliggör enbart principen om erkännande av en annan stats godkännande. Dessutom är skrivningen inspirerad av ordalydelsen i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om ADR- regelverket på vägområdet, eftersom transportmyndigheterna i Sverige enligt 19 § 1 st. förordningen (2006:311) om transport av farligt gods ska verka för att nationella och internationella föreskrifter på området samordnas mellan transportslagen.

Rubriken närmast före 4 § ändras med anledning av nämnda förändring av paragrafens innehåll.

Definitioner

5 § Definitionen av *behörig myndighet* föreslås tas bort eftersom en sådan definition redan finns i IMDG-koden och således inte är nödvändig i nämnda paragraf.

Avslutningsvis förenklas även definitionen av behörigt organ på så sätt att en hänvisning görs till 9 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods. Denna definition får anses vara tillräcklig och står dessutom i överensstämmelse med definitionen i Myndighetens för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter. Denna justering är en i ledet av förändringar som görs för att samordna de nationella föreskrifterna mellan transportslagen i enlighet med 19 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods.

Särskilda krav

6 § Denna bestämmelse föreslås redigeras på så sätt att kravet på att ha denna föreskrift ombord på varje fartyg tas bort. Kravet framgår redan av 5 kap. 2 § 2 st. fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), vilket stadgar att föreskrifter som är meddelade med stöd av förordningen, ska finnas ombord på varje svenskt fartyg. Det är således inte nödvändigt att reglera det även i föreskriften. Vad gäller de supplement som bestämmelsen idag stadgar ska finnas ombord förtydligas nu vilka dessa är, the Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EmS Guide) och the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG). Denna justering innebär ingen förändring i sak.

Rubriken närmast före 6 § ändras från *allmänt* till *särskilda krav* för att tydliggöra innehållet i de efterföljande bestämmelserna.

6 b § Nuvarande paragraf 6 b tas bort. Den har utformningen av en ren upplysningsparagraf och anses därför inte nödvändig att ha kvar.

7 § Nuvarande paragraf 6 a ändrar numrering till 7 §.

Behöriga organ

8 § Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har i sin konsekvensutredning inför myndighetens föreskrifter (MSBFS 2015:1) uppmärksammat vissa brister när det gäller regleringen av vem som ska godkänna kvalitetssystem.

När det gäller kravet på kvalitetssystem i delavsnitt 6.1.1.4 i ADR-S/RID-S har MSB i sina tidigare föreskrifter om transport av farligt gods (MSBFS 2012:6) i 5 § angett att kvalitetssystemen ska godkännas av behörigt organ. Transportstyrelsen har i sin IMDG-föreskrift på samma sätt överlämnat uppgiften att godkänna kvalitetssäkringsprogram enligt kravet i 6.1.1.3 i IMDG-koden till behörigt organ.

Också när det gäller det krav på godkänt kvalitetssystem för tillverkning, reovering, reparation och provning av IBC-behållare i 6.5.4.1 i ADR-S (samma avsnitt i IMDG-koden) har MSB i sin tidigare föreskrift (5 §) överlämnat till behöriga organ att göra den bedömningen. Även här har Transportstyrelsen i sin föreskrift överlämnat den uppgiften till behörigt organ.

Problemet uppkommer då MSB har uppmärksammat att de nämnda kraven har utökats från att bara gälla nya förpackningar och IBC-behållare till att avse även rekonditionerade förpackningar och reparerade IBC-behållare.

MSB har inför sin föreskrift MSBFS 2015:1 om transport av farligt gods på väg (ADR-S) noga utrett vad som är det bästa alternativet när det gäller fördelning av ansvar mellan behörig myndighet och behöriga organ när det gäller kravet på kvalitetssystem vid tillverkning, rekonditionering och provning av förpackningar samt motsvarande krav när det gäller tillverkning, reovering, reparation och provning av IBC-behållare.

MSB har i sin utredning kommit fram till att delegeringen till behöriga organ av uppgiften att godkänna kvalitetssystem ska begränsas till att avse endast kvalitetssystem för nya förpackningar i 6.1.1.4 och IBC-behållare i 6.5.4.1 (reoverade behållare räknas också som nya). Av den anledningen har 5 § ändrats i MSBFS 2015:1 så att lydelsen ”*avseende nya förpackningar*” har lagts till. När det gäller kravet på kvalitetssystem för reparerade IBC-behållare och IBC-behållare som genomgår återkommande kontroll i 6.5.4.1 har MSB gjort motsvarande förändring. Således har lydelsen ”*avseende nya och reoverade IBC-behållare*” lagts till.

Transportstyrelsen bedömer att regelverken även fortsättningsvis bör överensstämma mellan trafikslagen och föreslår därför att motsvarande ändringar görs i denna paragraf som MSB genomfört. Eftersom ändringen avspeglar vad som redan tillämpats i praktiken när det gäller kontroll av förpackningar och IBC-behållare bedöms den formella fördelningen av

uppgifter inte få några praktiska konsekvenser.

9 § Hänvisningen till 6 § MSBFS 2012:6 ändras, då den föreskriften har upphävts. Kraven på de personer som ska utföra första och återkommande kontroll av IBC-behållare framgår numera av kapitel 22.1 bilaga S till MSBFS 2015:1, varför hänvisningen justeras till att avse den bestämmelsen. Den ändrade hänvisningen får inga konsekvenser, då kravet på utbildning för personer som ska utföra kontrollerna inte ändras.

10 § MSB har infört bestämmelser i ett nytt kapitel 21.6 angående vad som avses med ett godtagbart kvalitetssystem för rekonditionering av förpackningar samt för reparation eller återkommande kontroll av IBC-behållare. Regleringen har av MSB bedömts som en nödvändig följd av att dessa kontroller inte längre ska utföras av behöriga organ. Transportstyrelsen bedömer att regelverken även fortsättningsvis bör överensstämma och föreslår därför att motsvarande reglering av vad ett kvalitetssystem ska omfatta införs i denna föreskrift.

Undantag

12 § I denna bestämmelse föreslås ett tydliggörande i form av att tillägget ”*förutsatt att säkerheten inte äventyras*” görs för att förtydliga att Transportstyrelsen gör en säkerhetsbedömning i hanteringen av dessa ansökningar om undantag från IMDG-koden. Tillägget medför ingen ändring i sak och bidrar till en ensad terminologi med ADR-regelverket i MSB:s föreskrifter.

13 § Inledningsvis föreslås att rubriken närmast före paragrafen tas bort för att förtydliga att det finns två undantagsbestämmelser som kan åberopas och att någon distinktion mellan dem inte görs enbart på grund av rubriksättningen.

Det görs även ett förtydligande i bestämmelsen att undantag från IMDG-koden kan beviljas för fartyg som istället uppfyller förutsättningarna för att få tillämpa Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2007:21) om inrikes transport av förpackat farligt gods till sjöss i fartområde D och E. Förtydligandet medför ingen ändring i sak men tydliggör att ett annat regelverk ska följas vid beviljat undantag och att undantaget är beroende av att förutsättningarna för att få tillämpa detta andra regelverk är uppfyllda.

Allmänna råd

Det allmänna rådet till delavsnitt 1.3.1.3 och 1.4.2.3.4 lyfts ur bilagan och läggs in sist i föreskriften.

Det allmänna rådet till delavsnitt 4.1.1.11 tas bort, då det bedöms vara överflödigt. Vad som utgör lämpliga åtgärder vid transport av tömda förpackningar framgår av 5.1.3.1 ("åtgärder av typen rengöring, avgasning eller fyllning med ett ofarligt ämne"). Något intyg som visar att en tank har tömts och är gasfri kommer alltså inte längre att behöva utfärdas. Även om kravet har framgått av ett icke bindande allmänt råd kan borttagandet betraktas som en regelförenkling. Sannolikt kommer borttagandet av kravet på intyg inte att påverka den praktiska hanteringen beträffande tomma förpackningar, eftersom det ändå ligger i transportörens intresse att kunna visa att den tömda förpackningen har rengjorts och alltså inte behöver behandlas på samma sätt som en fylld förpackning.

Snabbuppställning av ändringar

TSFS 2013:106	Ev. omnumrering	Ev. ändring
1 §	-	Ny uppställning samt något ändrat och förtydligat undantag för passagerare
2 §	-	-
-	3 §	Ny: införlivande av IMDG-koden genom inkorporering
3 §	4 §	Nytt första stycke
4 §	5 §	Definitionerna av behörig myndighet och IMDG-koden utgår.
5 §		Utgår
6 §	-	Förtydligade av vilka "supplement" som ska finnas ombord . Krav på medförande av föreskriften ombord borttaget.
6 a §	7 §	-
6 b §		Utgår
7 §	8 §	Mindre ändring avseende överlämnande av godkännande av kvalitetssystem (jfr. ADR-S).
7 a §	9 §	Hänvisningen till MSB:s föreskrift justerad.
-	10 §	Ny: Kriterier för vad ett kvalitetssystem ska innehålla.
8 §	11 §	-
9 §	12 §	Tillägg av uttrycket "och förutsatt att säkerheten inte äventyras".
10 §	13 §	Samma innebörd, något ändrad lydelse.
Bilaga 1	Allmänt råd	Allmänt råd till delavsnitt 1.3.1.3 och 1.4.2.3.4 flyttat till föreskriften (från bilaga 1).