

**Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd
om transport av förpackat farligt gods
på rorofartyg i Östersjön (Östersjöavtalet)
(konsoliderad elektronisk utgåva)**

Innehåll

1 kap. Allmänna bestämmelser.....	1
Tillämpningsområde	1
Definitioner.....	1
Intyg.....	3
<i>Document of Compliance eller Letter of Compliance</i>	3
<i>Stuvningsintyg</i>	4
Regelverk och rekommendationer ombord	4
Skyltar.....	5
Utbildning.....	5
Ömsesidighet	5
2 kap. Avsändning	6
Farligt gods förbjudet för transport.....	6
Allmänna bestämmelser om avsändning.....	6
Särskilda informationskrav i samband med transport av farligt gods	6
3 kap. Hantering under transport	7
Storetikettering, märkning och skyltning.....	7
Tankar och bulkcontainrar	8
Stuvning.....	9
Separering.....	10
Säkring av lastbärare.....	10
Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	11
Bilaga 1. Karta över signifikanta våghöjder	13
Bilaga 2. Stuvningstabell för lastbärare och enhetslaster med farligt gods i klasserna 2–9 i RID-S/ADR-S.....	15
Bilaga 3. Riktlinjer för säkringsarrangemang för transport av vägfordon ombord i rorofartyg (resolution A.581(14))	17
Bilaga 4. Behöriga myndigheter	23

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om transport av förpackat farligt gods på rorofartyg i Östersjön (Östersjöavtalet) (konsoliderad elektronisk utgåva);

TSFS 2009:131

Konsoliderad elektronisk
utgåva

SJÖFART

beslutade den 18 november 2009. Ändringar införda t.o.m TSFS 2017:114.
Rättelseblad TSFS 2009:131 har iakttagits.

*Den konsoliderade elektroniska utgåvan kan innehålla fel. Observera därför
att det alltid är den tryckta utgåvan som gäller.*

1 kap. Allmänna bestämmelser

Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter får, som alternativ till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden), tillämpas av

1. svenska rorofartyg i Östersjöområdet, samt
2. utländska rorofartyg på svenskt sjöterritorium i Östersjöområdet.
(TSFS 2015:73)

Definitioner

2 §¹² I dessa föreskrifter används följande definitioner i tillägg till dem som finns angivna i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

ADR bilaga A och B till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (*European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*) (TSFS 2012:5)

behörig myndighet myndighet enligt bilaga 4

¹ Motsvarar Annex 1, Section 2 och Section 1 (1) i Östersjöavtalet.

² Ändringen innebär bl.a. att definitionerna av ADR-S och RID-S har tagits bort.

<i>farligt gods</i>	enligt definition i lagen (2006:263) om transport av farligt gods
<i>fartyg byggt</i>	fartyg vars köl har sträckts eller som har uppnått motsvarande byggnadsstadium
<i>förpackningar</i>	förpackningar, storförpackningar och IBC-behållare
<i>IMDG-koden</i>	den internationella överenskommelsen om transport av förpackat farligt gods (<i>International Maritime Dangerous Goods Code</i>)
<i>ISM-koden</i>	de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (Internationella säkerhetsorganisationskoden) (<i>The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management Code)</i>)
<i>lastbärare</i>	lastfordon för väg, järnvägsvagn, container, tankfordon, cisternvagn eller transporttank (<i>TSFS 2012:5</i>)
<i>motsvarande byggnadsstadium</i>	stadium då <ol style="list-style-type: none">1. byggande som hänför sig till ett visst fartyg påbörjas, och2. sammanfogning av fartyget har påbörjats omfattande minst 50 ton eller 1 procent av den beräknade vikten av allt byggnadsmaterial om denna vikt understiger 50 ton
<i>LWHA</i>	område till sjöss där den signifikanta våghöjden inte överskrider 2,3 meter under mer än 10 procent av året <i>Kommentar:</i> LWHA står för <i>low wave height area</i> , område med låg våghöjd. I LWHA gäller speciella stabilitetskrav för roropassagerarfartyg på internationella rutter mellan eller till och från bestämda hamnar i nordvästra Europa och Östersjön. Detta fastslogs i Stockholmsöverenskommelsen den 28 februari 1996, i kraft den 1 april 1997. Andra områden kan av behörig myndighet anses som LWHA, om likvärdig säkerhet kan uppnås. Se bilaga 1 om signifikanta våghöjder.
<i>redare</i>	fartygsägare eller annan juridisk eller fysisk person som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som i och med det har övertagit de skyldigheter och det ansvar som föreskrivs i ISM-koden <i>Kommentar:</i> I ISM-koden används det vidare begreppet <i>företag</i> .

<i>RID</i>	bihang C till Regler för internationell järnvägs-transport av farligt gods (<i>Regulations Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail</i>) (TSFS 2012:5)
<i>stuvning på däck</i>	stuvning på väderdäck
<i>stuvning under däck</i>	stuvning på öppet rorodäck, såvida inte däckets klassas som väderdäck av behörig myndighet, eller i slutet rorolastutrymme
<i>Östersjöavtalet</i>	Överenskommelsen för transport av farligt gods på rorofartyg i Östersjön (<i>Memorandum of Understanding for the transport of packaged dangerous goods in ro/ro ships in the Baltic Sea</i>)
<i>Östersjöområdet</i>	allt vattenområde i Egentliga Östersjön med Bottniska viken, Finska viken och inloppet till Östersjön upp till latitudparallellen genom Skagen i Skagerrak vid 57°44,8'N

(TSFS 2015:73)

Intyg

Document of Compliance eller Letter of Compliance

3 §³ Svenska fartyg som vill tillämpa dessa föreskrifter ska medföra ett intyg utfärdat av Transportstyrelsen, *Document of Compliance eller Letter of Compliance*.

Utländska fartyg som vill tillämpa Östersjöavtalet på svenskt sjöterritorium enligt 1 § ska medföra ett intyg utfärdat av dess flaggstatsadministration, *Document of Compliance eller Letter of Compliance*.

Fartyg som har ett intyg enligt första eller andra stycket får samtidigt transportera lastbärare med farligt gods som uppfyller kraven i

1. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2015:1) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S),
2. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2015:2) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), eller
3. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden) (TSFS 2015:73)

4 §⁴ Av *Document of Compliance eller Letter of Compliance* ska det framgå var de olika klasserna av farligt gods får stuvas ombord.

Av svenska fartygs *Document of Compliance eller Letter of Compliance* ska det framgå vilka bestämmelser om konstruktion och utrustning som fartygen uppfyller i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS

³ Motsvarar Annex 1, Section 1 (2) i Östersjöavtalet.

⁴ Motsvarar Annex 1, Section 8 (1) i Östersjöavtalet.

2009:97) om brandskydd, branddetektering och brandsläckning på SOLAS-fartyg byggda före den 1 juli 2002 alternativt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:98) om brandskydd, branddetektering och brandsläckning på SOLAS-fartyg byggda den 1 juli 2002 eller senare.

Av utländska fartygs *Document of Compliance eller Letter of Compliance* ska det framgå vilka bestämmelser om konstruktion och utrustning som fartygen uppfyller i SOLAS kapitel II-2 i dess senaste lydelse.

Stuvningsintyg

5 §⁵ Stuvningsintyg ska utfärdas för varje lastbärare, inklusive fordon, som innehåller farligt gods. Lastbärare och stuvningsintyg ska uppfylla riktlinjerna i IMO/ILO/UN ECE Guidelines⁶ för stuvning av lastbärare.

Vid samlastning i trafik i LWHA ska av stuvningsintyget framgå att samlastning har skett enligt dessa föreskrifter med texten ”Samlastat enligt Östersjöavtalet”.

Regelverk och rekommendationer ombord

6 §⁷ Ombord på svenska fartyg i alla farvatten samt på utländska fartyg på svenskt sjöterritorium ska följande finnas tillgängligt:

1. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden) eller The International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) (Internationella koden för sjötransport av farligt gods (IMDG-koden)).

2. *Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods (EmS)* (Anvisningar för nödsituationer för fartyg som transporterar farligt gods).

3. Medical First Aid Guide (MFAG) for use in Accidents involving Dangerous Goods (Första hjälpen-anvisningar vid olyckor med farligt gods ombord).

4. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road.

5. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) eller Regulations Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail.

Ovanstående dokumentation får alternativt finnas på fartygets arbetspråk. (TSFS 2017:114)

⁵ Motsvarar Annex 1, Section 5 (1) och 9 (2) i Östersjöavtalet.

⁶ IMDG-koden kapitel 5.4.2 och supplementet kapitel 4.4.2.

⁷ Motsvarar Annex 1, Section 9 (3) i Östersjöavtalet.

Skyltar

7 §⁸ Orangefärgade skyltar enligt 3 kap. 2 och 4 §§ betyder skyltar enligt avsnitt 5.3.2 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S).

Skyltar som krävs enbart i dessa föreskrifter ska vara tydliga och synbara och uppfylla kraven i delavsnitt 5.3.2.2.1 RID-S/ADR-S avseende storlek och färg. Dessa skyltar får ersättas med självhäftande folie, målning eller annat likvärdigt utförande. *(TSFS 2017:114)*

Utbildning

8 §⁹ Redare ska genom återkommande utbildningar se till att ansvariga personer, sysselsatta med transporter av lastbärare enligt dessa föreskrifter, har god kännedom om gällande bestämmelser, framför allt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S).

Genomgången utbildning ska dokumenteras. *(TSFS 2017:114)*

8 a §¹⁰ Avsändaren ska säkerställa att de personer som utses för att planera och genomföra transporten av lastbärare i enlighet med dessa föreskrifter görs förtrogna med relevanta bestämmelser i föreskrifterna och instrueras i hur dessa bestämmelser ska tillämpas. *(TSFS 2013:28)*

Ömsesidighet

9 § Tekniska krav i dessa föreskrifter gäller inte för ett fartyg eller dess utrustning om fartyget eller utrustningen

- lagligen har tillverkats eller har satts på marknaden i en annan medlemsstat inom EU eller i Turkiet, eller
- lagligen har tillverkats i ett EFTA-land som har undertecknat EES-avtalet.

Om fartyg eller utrustning enligt första stycket inte uppnår en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som garanteras genom dessa föreskrifter, ska de tekniska kraven i dessa föreskrifter gälla.

⁸ Motsvarar Annex 1, Section 5 (5) i Östersjöavtalet.

⁹ Motsvarar Annex 1, Section 9 (4) i Östersjöavtalet.

¹⁰ Motsvarar Annex 1, Section 7 (1) i Östersjöavtalet.

2 kap. Avsändning

Farligt gods förbjudet för transport

1 §¹¹ Ämnen som hänförs till särbestämmelse SP 900 i avsnitt 1.1.3 i IMDG-koden i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden) är förbjudna för transport. (TSFS 2017:114)

Allmänna bestämmelser om avsändning

2 §¹² Farligt gods får transporteras enligt kraven i dessa föreskrifter om det är klassificerat, förpackat, märkt, etiketterat, dokumenterat och samlastat i en lastbärare enligt

1. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S),

2. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), eller

3. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden). (TSFS 2017:114)

3 §¹³ Avsändaren ska säkerställa att farligt gods som utgörs av vattenförore-nande ämne särskilt anges som sådant med benämningarna ”marine pollu-tant” eller ”environmentally hazardous/marine pollutant”, i godsdeklaratio-nen, utöver den information som krävs enligt Myndigheten för samhälls-skydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S). (TSFS 2017:114)

3 a §¹⁴ Vid transport av farligt gods i flytande form med en flampunkt på 60°C (sluten degel (c.c.)) eller lägre ska det i godsdeklarationen anges huru-vida flampunkten är < 23°C eller ≥ 23°C, och godset ska stuvvas därefter. (TSFS 2017:114)

4 §¹⁵ Förpackningsinstruktion R001 i avsnitt 4.1.4 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhälls-skydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) får tillämpas endast för trafik i LWHA. (TSFS 2017:114)

¹¹ Motsvarar Annex 1, Section 6 (3) i Östersjöavtalet.

¹² Motsvarar Annex 1, Section 1 (3) och 3 (1) i Östersjöavtalet

¹³ Motsvarar Annex 1, Section 7 (1) i Östersjöavtalet

¹⁴ Motsvarar Annex 1, Section 7 (2) i Östersjöavtalet.

¹⁵ Motsvarar Annex 1, Section 3 (2) i Östersjöavtalet.

Särskilda informationskrav i samband med transport av farligt gods

5 §¹⁶ När farligt gods transporteras enligt bestämmelserna i kapitel 3.4 och/eller kapitel 3.5 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), ska avsändaren eller avsändarens representant i förväg till fartygets befälhavare lämna uppgifter om att det finns farligt gods i begränsade mängder och/eller reducerade mängder och i vilka klasser. *(TSFS 2017:114)*

6 §¹⁷ När farligt gods transporteras enligt bestämmelserna i delavsnitt 1.1.3.1 (b)–(f), 1.1.3.2 (a)–(c), 1.1.3.2 (e) eller 1.1.3.4.1 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), ska avsändaren eller avsändarens representant informera befälhavaren om detta. *(TSFS 2017:114)*

6 a §¹⁸ Fordon (UN 3166 eller 3171) som är lastat i slutet eller presenningsförsedd lastbärare får transporteras till sjöss, förutsatt att avsändaren eller avsändarens representant har informerat fartygets befälhavare om fordonet. *(TSFS 2012:5)*

7 §¹⁹ Farligt gods som är undantaget enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden) omfattas inte av 6 §. *(TSFS 2015:73)*

3 kap. Hantering under transport

Storetikettering, märkning och skyltning

1 §²⁰ Lastbärare som innehåller farligt gods ska storetiketteras och märkas enligt

1. del 5 i bilaga A till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S),

2. del 5 i bilaga A till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), eller

3. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden). *(TSFS 2017:114)*

¹⁶ Motsvarar Annex 1, Section 5 (2) i Östersjöavtalet.

¹⁷ Motsvarar Annex 1, Section 5 (2) i Östersjöavtalet.

¹⁸ Motsvarar Annex 1, Section 3 (5) i Östersjöavtalet.

¹⁹ Motsvarar Annex 1, Section 5 (2) i Östersjöavtalet.

²⁰ Motsvarar Annex 1, Section 4 (3) i Östersjöavtalet.

2 §²¹ Trailer utan dragfordon som inte har storetiketterats och märkts i enlighet med IMDG-koden ska förses med orangefärgad, onummerad skylt på två motstående sidor i enlighet med ADR-S.

Storetikettering och märkning enligt första stycket ska finnas på lastbäraren från det att den har checkats in i hamnanläggningen och under sjöresan. Ansvaret för att lastbäraren är skyltad ligger på den person som färdigställer lastbäraren för lastning ombord på fartyget. *(TSFS 2012:28)*

3 §²² Lastbärare som innehåller vattenförorenande ämnen ska märkas enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden), om inte lastbäraren är märkt enligt avsnitt 5.3.6 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller avsnitt 5.3.6 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S). *(TSFS 2017:114)*

4 §²³ Lastbärare ska, vid sådan transport som avses i avsnitt 1.1.3.4.2 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) vara försedda med orangefärgad, onummerad skylt på två motstående sidor, om inte lastbäraren är märkt enligt avsnitt 3.4 i RID/ADR. Lastbärare ska, vid sådan transport som avses i avsnitt 1.1.3.6 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) vara försedda med orangefärgad, onummerad skylt på två motstående sidor. Skyltningen ska på lastbärare avsedda för transport på väg och i terräng uppfylla kraven i ADR-S och på lastbärare avsedda för transport på järnväg uppfylla kraven i RID-S.

Denna skyltning ska finnas på lastbäraren från det att den har checkats in i hamnanläggningen och under sjöresan. Ansvaret för att lastbäraren är skyltad ligger på den person som färdigställer lastbäraren för lastning ombord på fartyget. *(TSFS 2017:114)*

Tankar och bulkcontainrar

5 §²⁴ Tankar ska uppfylla kraven i

1. kapitel 4.2 eller 4.3 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S),

²¹ Motsvarar Annex 1, Section 5 (4) i Östersjöavtalet.

²² Motsvarar Annex 1, Section 4 (3) i Östersjöavtalet.

²³ Motsvarar Annex 1, Section 5 (3) i Östersjöavtalet.

²⁴ Motsvarar Annex 1, Section 3 (3) i Östersjöavtalet.

2. kapitel 4.2 eller 4.3 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), eller

3. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden). (TSFS 2017:114)

6 §²⁵ Tankar med öppna luftningssystem får inte transporteras ombord på rorofartyg.

7 §²⁶ Bulkcontainrar ska uppfylla kraven i

1. kapitel 7.3 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S),

2. kapitel 7.3 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), eller

3. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

För ämnen i klass 4.3 i bulk som transporteras i bulkcontainer ska endast slutet vattentät lastbärare användas.

Batterier som tillhör UN2794, UN2795, UN2800 och UN3028 får inte transporteras i bulk. (TSFS 2017:114)

Stuvning

8 §²⁷ För stuvning av lastbärare som innehåller farligt gods i klass 1 gäller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

För stuvning av lastbärare som innehåller farligt gods i klasserna 2–9 gäller bilaga 2. (TSFS 2015:73)

9 §²⁸ Om stuvning av farligt gods enligt bilaga 2 är förbjuden för ett ämne i en lastbärare med samlastat farligt gods, gäller förbudet hela lastbäraren.

Om stuvning av farligt gods är förbjuden enligt bilaga 2 men tillåten enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden), eller om det farliga godset saknas i bilaga 2, får stuvningsbestämmelserna i nämnda författning tillämpas. (TSFS 2015:73)

²⁵ Motsvarar Annex 1, Section 3 (3) i Östersjöavtalet.

²⁶ Motsvarar Annex 1, Section 3 (4) i Östersjöavtalet.

²⁷ Motsvarar Annex 1, Section 6 (2) och Section 6 (3) i Östersjöavtalet.

²⁸ Motsvarar Annex 1, Section 6 (3) i Östersjöavtalet.

Separering

10 §²⁹ Förpackningar som innehåller farligt gods ska separeras enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

För trafik i LWHA får förpackningar med separeringskrav 1 och 2 enligt tabell 7.2.4 i IMDG-koden i enlighet med de föreskrifter som nämns i första stycket i stället samlastas i en lastbärare. (TSFS 2015:73)

11 §³⁰ Lastbärare ska separeras enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

För trafik i LWHA får lastbärare med separeringskrav 1 och 2 enligt tabell 7.5.3.2 i IMDG-koden i enlighet med de föreskrifter som nämns i första stycket i stället placeras bredvid varandra. (TSFS 2015:73)

12 §³¹ Ämnen och föremål i klass 1, eller som har etikett för klass 1 som sekundärfara, ska samlastas och separeras enligt

1. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S),
2. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), eller
3. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015: 66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden). (TSFS 2017:114)

13 §³² För trafik i LWHA får bestämmelserna i delavsnitt 7.5.2.2 a) i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller delavsnitt 7.5.2.2 a) i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:9) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) tillämpas. (TSFS 2017:114)

Säkring av lastbärare

14 §³³ Lastbärare och enhetslastar med farligt gods ska vara säkrade under transporten enligt fartygets lastsäkringsmanual, som godkänts av behörig myndighet.

Bestämmelser om vilka krav en lastsäkringsmanual ska uppfylla finns i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:174) om transport av last på fartyg och terminaler som anlöps av fartyg som lastar eller lossar fast bulklast. (TSFS 2013:100)

²⁹ Motsvarar Annex 1, Section 4 (1) i Östersjöavtalet.

³⁰ Motsvarar Annex 1, Section 6 (1) i Östersjöavtalet.

³¹ Motsvarar Annex 1, Section 4 (2) i Östersjöavtalet.

³² Motsvarar Annex 1, Section 4 (1) i Östersjöavtalet.

³³ Motsvarar Annex 1, Section 9 (1) i Östersjöavtalet.

Allmänna råd

Transportstyrelsen rekommenderar att säkringsarrangemang för transport av vägfordon uppfyller kraven i bilaga 3.

Befälhavare rekommenderas att stoppa lastbärare och enhetslaster utan säkringsarrangemang från vidare transport.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*TSFS 2009:131*

1. Denna författning träder i kraft den 1 januari 2010.

2.³⁴ Lastbärare får stuvas under däck ombord på last- och passagerarfartyg med högst 1 person/meter av fartygets totala längd med tillstånd från behörig myndighet, under förutsättning att sådant tillstånd har utfärdats före den 31 december 2002. I sådana fall ska separeringskraven enligt 7.5.3.2 i IMDG-koden i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden) användas för det aktuella däck ombord på ro-ro-fartyg.

3³⁵. Svenska fartyg byggda före den 1 september 1984 och som redan har ett intyg, *Letter of Compliance*, får fortsätta att transportera farligt gods i enlighet med det Östersjöavtal som var i kraft då intyget utfärdades. Detta gäller under förutsättning att dessa fartyg uppfyller bestämmelserna i kapitel 7.4 i IMDG-koden i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

4³⁶. Utländska fartyg byggda före den 1 september 1984 och som redan har ett intyg, *Letter of Compliance*, får fortsätta att transportera farligt gods i enlighet med det Östersjöavtal som var i kraft då intyget utfärdades. Detta gäller under förutsättning att dessa fartyg uppfyller bestämmelserna i kapitel 7.4 i IMDG-koden i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

5. Sjöfartsverkets beslut som gäller då denna författning träder i kraft gäller även efter ikraftträdandet av denna författning. Sådana beslut ska anses ha meddelats av Transportstyrelsen och gäller till dess att Transportstyrelsen meddelar ett nytt beslut eller giltighetstiden för beslutet går ut.

6. Om det i en föreskrift som har beslutats av Sjöfartsverket eller Transportstyrelsen hänvisas till Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2008:1) om transport av förpackat farligt gods på rorofartyg i Östersjön ska denna hänvisning i stället avse dessa föreskrifter. (TSFS 2015:73)

Rättelseblad TSFS 2009:131

Denna författning träder i kraft den 1 januari 2010.

³⁴ Motsvarar Annex 1, Section 10 i Östersjöavtalet.

³⁵ Motsvarar Annex 1, Section 8 (2) i Östersjöavtalet.

³⁶ Motsvarar Annex 1, Section 8 (2) i Östersjöavtalet.

TSFS 2009:131

TSFS 2012:5

Denna författning träder i kraft den 1 februari 2012.

TSFS 2013:28

Denna författning träder i kraft den 1 maj 2013.

TSFS 2013:100

Denna författning träder i kraft den 1 januari 2014.

TSFS 2015:73

Denna författning träder i kraft den 1 januari 2016.

TSFS 2017:114

Denna författning träder i kraft den 1 januari 2018.

Bilaga 2. Stuvningstabell för lastbärare och enhetslaster med farligt gods i klasserna 2–9 i RID-S/ADR-S

RID-S/ADR-S	Klass	Last- eller pass.fartyg med högst 25 pass. eller 1 pass./3 meter av fartygets totala längd; största värdet gäller ^{A)}		Övriga passagerarfartyg	
		På däck	Under däck	På däck	Under däck
Gaser	2				
– brandfarliga gaser	2.1	tillåtna	förbjudna	förbjudna	förbjudna
– icke brandfarliga, icke giftiga gaser	2.2	tillåtna	tillåtna ^{C)}	tillåtna ^{C)}	tillåtna ^{C)}
– giftiga gaser	2.3	tillåtna	förbjudna	förbjudna	förbjudna
Brandfarliga vätskor	3				
– förpackningsgrupp I och II		tillåtna	tillåtna	tillåtna	förbjudna
– förpackningsgrupp III		tillåtna	tillåtna	tillåtna	tillåtna
Brandfarliga fasta ämnen	4.1 ^{B)}				
– UN 1944, 1945, 2254, 2623		tillåtna	tillåtna	tillåtna	tillåtna
– övriga UN-nummer		tillåtna	förbjudna	tillåtna	förbjudna
Självtändande ämnen	4.2	tillåtna	förbjudna	tillåtna	förbjudna
Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten	4.3	tillåtna ^{D)}	förbjudna	tillåtna ^{D)}	förbjudna
Oxiderande ämnen	5.1	tillåtna	tillåtna	tillåtna	förbjudna
Organiska peroxider	5.2 ^{B)}	tillåtna	förbjudna	förbjudna	förbjudna
Giftiga ämnen	6.1				
– förpackningsgrupp I och II		tillåtna	förbjudna	tillåtna	förbjudna
– förpackningsgrupp III		tillåtna	tillåtna	tillåtna	tillåtna
Smittförande ämnen	6.2	tillåtna	tillåtna	förbjudna	förbjudna
Radioaktiva ämnen	7	tillåtna	tillåtna	tillåtna	tillåtna
Frätande ämnen	8				
– förpackningsgrupp I och II		tillåtna	förbjudna	förbjudna	förbjudna
– flytande ämnen i förpackningsgrupp III		tillåtna	tillåtna	tillåtna	förbjudna
– fasta ämnen i förpackningsgrupp III		tillåtna	tillåtna	tillåtna	tillåtna
Övriga farliga ämnen och föremål	9	tillåtna	tillåtna	tillåtna	tillåtna

A) Vid tillämpningen av dessa föreskrifter får det totala antalet passagerare inte överstiga en person/meter av fartygets totala längd.

B) För stuvning av dessa ämnen ska, utöver bestämmelserna i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S), även bestämmelserna i kapitel 7.3 i IMDG-koden i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden), vara uppfyllda. (*TSFS 2017:114*)

C) Kylta, kondenserade gaser enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2016:8) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller i stuvningskategori D i IMDG-koden i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2015:66) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden) är förbjudna. (*TSFS 2017:114*)

D) Transport av aluminiumkiseljärnpulver (UN 1395), aluminiumkispulver, ej ytbelagt, (UN 1398), kalciumcilicid (UN 1405) och kiseljärn (UN 1408) är tillåten endast som bulklast eller i containrar, vägfordon eller järnvägsvagnar, tankcontainrar eller i avmonterbara tankar. Transporten ska åtföljas av ett intyg att materialet har lagrats under täckning utomhus och att partikelstorleken är representativ för det lagrade materialet. (*TSFS 2012:5*)

Bilaga 3. Riktlinjer för säkringsarrangemang för transport av vägfordon ombord i rorofartyg (resolution A.581(14))

Inledning

Baserat på erfarenheter som gjorts när det gäller transport av vägfordon på rorofartyg rekommenderas att dessa riktlinjer följs för att säkra vägfordon ombord i sådana fartyg.

Rederier och varv bör särskilt beakta avsnitt 4 och 6 vid konstruktion och byggnation av rorofartyg som berörs av dessa riktlinjer.

Tillverkare, ägare och operatörer av vägfordon som kan komma att transporteras på rorofartyg bör särskilt beakta avsnitt 5 och 7.

1 Omfattning

1.1 Dessa riktlinjer för säkring och surring av vägfordon på rorofartyg beskriver särskilt säkringsanordningarna ombord och på fordonen samt de surringsmetoder som bör användas.

2 Tillämpning

2.1 Dessa riktlinjer gäller rorofartyg som regelbundet transporterar vägfordon på långa eller korta internationella resor på öppet vatten. De gäller för:

1. vägfordon såsom definierat i 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3 och 3.2.5 nedan med en tillåten högsta totalvikt av fordon och last på mellan 3,5 och 40 ton samt
2. lastbil med påhängsvagn såsom definierat i 3.2.4 med en högsta totalvikt som inte överstiger 45 ton, som kan transporteras på rorofartyg.

2.2 Dessa riktlinjer gäller inte för bussar.

2.3 För vägfordon med egenskaper utöver vad som allmänt gäller för vägfordon (i synnerhet då tyngdpunkten ligger högre än vad som är normalt) bör placering och antal surringsfästen särskilt beaktas.

3 Definitioner

- 3.1 *rorofartyg* avser ett fartyg som har ett eller flera däck antingen stängda eller öppna, normalt inte indelade på något sätt och som regel löpande längs fartygets hela längd, i vilka gods (förpackat eller i bulk, i eller på vägfordon (inklusive vägtankfordon)), släpvagnar, containrar, pallar, demonterbara eller bärbara tankar eller i eller på liknande lasttransportenheter eller andra behållare som normalt kan lastas eller lossas horisontellt
- 3.2 I dessa riktlinjer omfattar termen vägfordon³⁷ följande:
- 1 *fordon i yrkestrafik* (commercial vehicle), ett motorfordon som på grund av sin utformning och utrustning huvudsakligen används för att transportera gods. Det kan också dra en släpvagn
 - 2 *påhängsvagn* (semi-trailer) en släpvagn som är utformad för att kopplas till ett dragfordon och för att lägga en betydande del av sin totala vikt på dragfordonet
 - 3 *lastbil med släpvagn* (road train) innebär en kombination av ett motorfordon och en eller flera separata släpvagnar sammankopplade med en dragstång. (När det gäller avsnitt 5 nedan är varje enhet i en lastbil med påkopplat släp att betrakta som ett separat fordon)
 - 4 *lastbil med påhängsvagn* (articulated road train) innebär ett dragfordon i kombination med en påhängsvagn
 - 5 *fordonståg* (combination of vehicles) innebär ett motorfordon kopplat till ett eller flera dragna fordon. (När det gäller avsnitt 5 nedan är varje enhet i en lastbil med påkopplat släp att betrakta som ett separat fordon.)

4 Surringsfästen på fartygsdäck

- 4.1 Ombord i fartyget bör finnas en lastsäkringsmanual som innehåller den information som listas och rekommenderas i resolution A.489(XII)³⁸, punkt 10 i bilagan.

³⁷ Se SMS-ISO 3833, Bilar – Typindelning av motorfordon och släpfordon.

³⁸ Resolution A.489(XII), Safe stowage and securing of cargo units and other entities in ships other than cellular container ships.

4.2 De däck på ett fartyg som är avsedda för vägfordon enligt definition i 3.2 bör förses med surrningsfästen. Rederiet får besluta hur surrningsfästena ska anordnas. För varje vägfordon eller enhet som ingår i en fordonskombination bör dock surrningsfästen vara anordnade enligt följande, som ett minimum:

1. Avståndet mellan surrningsfästena längskepps bör som regel inte överstiga 2,5 m. Det kan dock vara nödvändigt att surrningsfästena är tätare placerade i fartygets för och akter än midskepps.
2. Avståndet mellan surrningsfästena tvärskepps bör inte understiga 2.8 m eller överstiga 3 m. Det kan dock vara nödvändigt att surrningsfästena är tätare placerade i fartygets för och akter än midskepps.
3. Maximal tillåten belastning (MSL) bör inte understiga 100 kN. Om surrningsfästet är utformat för att hålla fler än en surrning (y surrningar) bör MSL inte understiga $y \times 100$ kN.

4.3 I rorofartyg som endast vid enstaka tillfällen transporterar vägfordon bör avståndet mellan och styrkan i surrningsfästena vara sådana att man tar i beaktande vad som kan krävas för att säkert stuva och surra vägfordon.

5 Surrningsfästen på vägfordon

5.1 Surrningsfästena på vägfordon bör utformas för surrning av vägfordonen i fartyget och deras öppning bör vara sådan att den kan ta endast ett surrningsband. Surrningsfästet och öppningen bör tillåta att surrningsbandets riktning mot fartygsdäcket kan variera³⁹.

5.2 Lika antal surrningsfästen, inte mindre än två men inte fler än sex, bör finnas på varje sida av vägfordonet enligt vad som sägs i 5.3.

³⁹ Om fler än en öppning finns vid ett surrningsfäste bör varje öppning ha den styrka för surrningsfästet som anges i tabellen i 5.3.

5.3 Enligt vad som sägs i not 1, 2 och 3 nedan bör minimiantalet och minimistyrkan hos surrningsfästena motsvara vad som anges i följande tabell:

Fordonsvikt brutto (GVM) ton	Minimiantal surningsfästen på varje sida av vägfordonet	Minimistyrka utan permanent deformation i varje surrningsfäste (kN)
$3,5 \text{ t} \leq \text{GVM} \leq 20 \text{ t}$	2	$\frac{\text{GVM} \times 10 \times 1,2}{n^*}$
$20 \text{ t} < \text{GVM} \leq 30 \text{ t}$	3	
$30 \text{ t} < \text{GVM} \leq 40 \text{ t}$	4	

* Där n är det totala antalet surrningsfästen på varje sida av vägfordonet.

Not 1: För lastbil med släpvagn gäller tabellen för varje enhet, dvs. för motorfordonet samt för varje släpvagn.

Not 2: Dragfordon för släpvagnar är exkluderade från tabellen ovan. De bör vara försedda med två surrningsfästen i fordonets front, vilkas styrka bör vara tillräcklig för att förhindra att fordonets front rör sig i sidled. En dragkoppling i fronten kan ersätta de två surrningsfästena.

Not 3: Om dragkopplingen används för att surra andra fordon än dragfordon för släpvagn bör kopplingen inte utgöra ersättning för ovan nämnda surrningsfästen på vardera sidan av fordonet vad gäller minimiantal och styrka.

5.4 Varje surrningsfäste på fordonet bör vara utmärkt med en klart avvikande färg.

5.5 Surrningsfästen på fordon bör vara så placerade att de på ett säkert sätt håller fordonet på plats med hjälp av surringarna.

5.6 Surrningsfästen bör kunna överföra kraften från surringarna till vägfordonets underrede och bör aldrig fästas i stötfångare eller axel om inte dessa är specialkonstruerade och krafterna överförs direkt till underredet.

5.7 Surrningsfästen bör vara placerade så att surringarna lätt och säkert kan fästas, särskilt då fordonet är utrustat med sidoskydd.

5.8 Den inre fria passagen i öppningen på varje surrningsfäste bör inte understiga 80 mm, men öppningen måste inte vara cirkelrund.

5.9 Motsvarande eller bättre surrningsarrangemang kan accepteras för fartyg för vilka bestämmelserna i tabell 5.3 inte är lämpade.

6 Surrningar

6.1 Maximal tillåten belastning (MSL) på surrningar bör inte understiga 100 kN och de bör vara tillverkade av material som har lämpliga töjnings-egenskaper.

6.2 Surrningar bör vara så utformade och fästade att de är åtkomliga och kan spännas om de börjar slacka. Där så är genomförbart och möjligt bör surrningarna undersökas med jämna intervall under resan och spännas vid behov.

6.3 Surrningar bör fästas i surrningsfästena med krokar eller andra anordningar som är så utformade att de inte kan lossna från öppningen i surrningsfästet om surrningen skulle slacka under resan.

6.4 Endast en surrning bör fästas per öppning i fordonets surrningsfäste.

6.5 Surrningar bör fästas endast i för ändamålet avsedda surrningsfästen.

6.6 Surrningar bör göras fast i surrningsfästena på fordonet så att vinkeln mellan surrningen och det horisontella och vertikala planet företrädesvis ligger mellan 30° och 60°.

6.7 Med tanke på fartygets egenskaper och de väderförhållanden som förväntas på den planerade resan bör befälhavaren besluta om antal surrningsfästen och surrningar som ska nyttjas för varje resa.

6.8 Om det är tveksamt om ett vägfordon uppfyller bestämmelserna i tabell 5.3 får befälhavaren utifrån sin bedömning lasta fordonet ombord, med hänsyn tagen till fordonets kondition, väder och förväntade sjöförhållanden på den planerade resan och alla andra omständigheter.

7 Stuvning

7.1 Beroende på verksamhetsområde, övervägande väderförhållanden och fartygets egenskaper bör vägfordon stuvnas så att det hålls så fixerat som möjligt genom att spel inte tillåts i dess fjädringssystem. Detta kan göras t.ex. genom att fjädrarna pressas samman så att fordonet säkras tätt till däcket, genom att underredet pallas upp innan fordonet säkras eller genom att lufttrycket släpps ut ur fjädringssystemet.

7.2 Med beaktande av de villkor som refereras till i 7.1 och det faktum att fjädringssystemet kan släppa ut luft, bör lufttrycket släppas ut på varje fordon som har ett sådant system, om resan varar längre än 24 timmar. Om möjligt bör luften släppas ut även på kortare resor. Om luften inte släpps ut bör fordonet pallas upp för att förhindra att surrningarna slackar till följd av att luft läcker ut från systemet under resan.

7.3 På ett fordon som pallas upp bör underredet vara förstärkt vid upplagningspunkterna och dessa bör vara klart markerade.

7.4 Särskilt bör observeras surring av vägfordon, som stuvvas i lägen där de kan utsättas för ytterligare krafter. Då fordon stuvvas tvärskepps bör särskilt beaktas de krafter som kan uppstå vid sådan stuvning.

7.5 Hjul bör kilas för ökad säkerhet under ogynnsamma förhållanden.

7.6 Fordon med dieselmotorer bör inte lämnas med växel ilagd under resan.

7.7 Fordon som är konstruerade för att transportera last som kan antas ha en negativ inverkan på deras stabilitet, såsom hängande kött, bör i sin konstruktion ha inbyggt ett sätt att neutralisera upphängningssystemet.

7.8 Stuvning bör ske enligt följande:

1. Parkeringsbromsarna på varje fordon eller varje enhet i ett fordonset bör vara ilagda och låsta.
2. Med tanke på påhängsvagnars utformning bör de inte ställas på sina stödben under sjötransport om inte stödbenen är särskilt anpassade för det ändamålet och märkta på så sätt. En icke kopplad påhängsvagn bör stöttas av ett stödben eller liknande, placerat i draganordningens omedelbara närhet så att sammankoppling av vändskivan och kopplingstappen inte försvåras. Konstruktörer av påhängsvagnar bör beakta hur stort utrymme och vilka förstärkningar som är nödvändiga för sammankopplingen; dessa områden bör märkas ut klart och tydligt.

Bilaga 4. Behöriga myndigheter

Danmark	Danish Maritime Authority Vermundsgade 38 C DK-2100 Köpenhamn O e-post: info@dma.dk
Estland	Estonian Maritime Administration Maritime Safety Division Valge 4 EE-114 13 Tallinn e-post: mot@vta.ee
Finland	Finnish Transport Safety Agency P.O. Box 320 FI-00101 HELSINKI E-mail: kirjaamo@trafi.fi
Lettland	Maritime Administration of Latvia 5 Trijādibas str. LV-1048 RIGA E-mail: lja@lja.lv
Litauen	Lithuanian Maritime Safety Administration J. Janonio str. 24 LT-92251 KLAIPEDA E-mail: msa@msa.lt
Polen	Ministry of Construction and Maritime Economy Ul. Chalubinskiego 4/6 PL-00928 WARSAW E-mail: info@transport.gov.pl
Sverige	Swedish Transport Agency SE-601 73 NORRKÖPING E-mail: sjofart@transportstyrelsen.se
Tyskland	Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs P.O. Box 20 01 00 D-53170 BONN E-mail: Ref-UI33@bmvs.bund.de

(TSFS 2013:28)