

## Konsekvensutredning av ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:30) om transport av farligt gods med luftfartyg

### Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:30) om transport av farligt gods med luftfartyg ska ändras genom att en uppdaterad hänvisning till nu gällande version av ICAO-TI (2023-2024) förs in.

## A. Allmänt

### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

I Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2021:30) om transport av farligt gods med luftfartyg hänvisas till utgåva 2021-2022 av ICAO-TI<sup>1</sup>. Det finns en ny utgåva av ICAO-TI (2023-2024) och föreskrifterna bör därför uppdateras så att de hänvisar till den nya nu aktuella utgåvan istället.

### 2. Vad ska uppnås?

Syftet med ändringen i TSFS 2021:30 är att föreskrifterna ska hänvisa till den nu giltiga utgåvan av ICAO-TI så att den blir gällande i svensk rätt.

Detaljerad information från ICAO om förändringar i senaste utgåvan av ICAO-TI (2023-2024) framgår av bilaga 1 till denna konsekvensutredning.

### 3. Vilka är lösningsalternativen?

#### 3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs hänvisar TSFS 2021:30 till en tidigare utgåva av ICAO-TI. Det innebär att våra nationella föreskrifter avviker från EU-regelverket, förordning (EU) nr 965/2012<sup>2</sup>, av vilken det framgår att flygoperatörerna ska hantera transport av farligt gods enligt senaste utgåvan av ICAO-TI. Det kan medföra problem för de som ska tillämpa regelverket eftersom övriga

<sup>1</sup> Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284-AN/905)

<sup>2</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

länder tillämpar den senaste versionen av ICAO-TI. Det innebär också att Sverige inte uppfyller sina internationella åtaganden.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det bedöms inte finnas något alternativ till reglering. Om vi inte uppdaterar föreskrifterna om transport av farligt gods med luftfartyg med hänvisning till den nya versionen av ICAO TI innebär det att det är den tidigare versionen som fortfarande gäller i Sverige.

### 3.3 Regleringsalternativ

Det bedöms inte finnas några andra regleringsalternativ än att införa den senaste versionen av ICAO-TI i Transportstyrelsens föreskrifter om transport av farligt gods med luftfartyg.

När det gäller ICAO-TI och de internationella kraven avseende transport av farligt gods med luftfartyg har bedömningen sedan tidigare gjorts att reglerna bör införlivas i svensk rätt genom inkorporering. Den senaste versionen av ICAO-TI införs i Transportstyrelsens föreskrifter om transport av farligt gods med luftfartyg med samma införlivandemetod.

## 4. Vilka är berörda?

Transportstyrelsen, luftfartsoperatörer och avsändare av farligt gods.

## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1 Företag

( X ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Konsekvenserna bedöms som ringa. Det ingår i avsändarledets och flygoperatörernas normala rutiner att löpande hantera uppdatering av regelverk.

Bakgrunden till revisionen är att ICAO-TI, vartannat år, uppdateras med de senaste rekommendationerna från *United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods*. Med utgångspunkt i dessa rekommendationer adresseras flygspecifika säkerhetsrisker för att underlätta flygtransporter och säkerställa flygsäkerheten.

Denna revision innehåller förändringar inom följande områden i ICAO-TI:

- *general provisions;*
- *classification criteria;*
- *special provisions;*
- *list of classes, divisions and packing groups for which dangerous goods in limited quantities are permitted (3;4.1.2);*
- *general packing requirements and packing instructions;*
- *shipper responsibilities;*
- *packaging requirements and tests;*
- *operator responsibilities.*

Detaljerade beskrivningar återfinns i bilagan till denna konsekvensutredning.

Två förändringar av särskilt intresse är:

1. ICAO tar bort möjligheten att basera träningsprogram på annat än CBTA (Competency-based training and assessment, kompetensbaserad utbildning och bedömning). CBTA har implementerats i flygbranschen i tidigare revisioner och bör därför inte medföra någon större förändring.
2. Mindre förändringar i restriktioner för transport av litiumbatterier. De är i linje med de restriktioner som tidigare presenterats och innebär därför ingen större förändring.

Bedömningen görs att förändringarna i denna revision inte föranleder att några större åtgärder behöver vidtas av operatörer och avsändare.

## 5.2 Medborgare

Påverkas inte.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen påverkas genom att tillsyn av branschen ska ske enligt den senaste versionen av ICAO-TI. I övrigt påverkas stat, regioner eller kommuner endast i mindre grad i den mån de utför transport av farligt gods med luftfartyg.

## 5.4 Miljö

Påverkas inte.

## 5.5 Externa effekter

Påverkas inte.

**6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Det bedöms inte finnas några andra alternativ än att införa den senaste versionen av ICAO-TI i Transportstyrelsens föreskrifter om transport av farligt gods med luftfartyg, se avsnitt 3.2 och 3.3.

**7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

15 § förordningen (2006:311) om transport av farligt gods och 12 kap. 4 § och 14 kap. 16 § luftfartsförordningen (2010:770).

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

Regleringen överensstämmer med EU-rättslig och övrig internationell reglering.

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

Den nya versionen av ICAO TI har redan trätt i kraft. De nya föreskrifterna bör därför träda i kraft så snart som möjligt.

Det anses inte finnas behov av särskilda informationsinsatser eftersom branschen redan känner till den nya versionen av ICAO-TI.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Positivt. ICAO-TI reglerar transport av farligt gods inom flyget globalt. Sverige följer således etablerade regler i och för andra stater vilket både passagerare och aktörer inom fraktområdet följer.

#### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Positivt. ICAO-TI har liknande mål, att verka för att flygtransport av farligt gods inte leder till ökad fara för hälsa, säkerhet, egendom och miljö.<sup>3</sup>

### **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

---

<sup>3</sup> Dangerous goods. Articles or substances which are capable of posing a hazard to health, safety, property or the environment and which are shown in the list of dangerous goods in these Instructions, or which are classified according to these Instructions. (*Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Doc 9284-AN/905), p. 1-3-2*).

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Aktuell version av ICAO-TI blir tillämplig (version 2023-2024).			1 timme för uppdatering av företagets drifhandböcker
<b>Medborgare</b>				
<b>Staten m.fl.</b>	Aktuell version av ICAO-TI blir tillämplig (version 2023-2024).			1 timme för uppdatering av dokument avseende tillsyn av transport av farligt gods med luftfartyg.
<b>Externa effekter</b>				
<b>Totalt</b>				

## E. Samråd

Samråd hålls genom externremissen med operatörer som bedriver annan luftfart för statsändamål enligt 14 kap. 16 § luftfartsförordningen.

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

Daniel Eklund  
Inspektör Ground Ops & Dangerous Goods  
Sektionen för Flygbolag  
Direkt: 010-495 45 90  
Mobil: 076-110 75 97  
[daniel.eklund@transportstyrelsen.se](mailto:daniel.eklund@transportstyrelsen.se)

Externremiss

Bilaga

**TECHNICAL INSTRUCTIONS FOR THE SAFE TRANSPORT OF  
DANGEROUS GOODS BY AIR (DOC 9284)****REVISIONS INCORPORATED IN THE 2023-2024 EDITION**

The Technical Instructions have been amended to maintain alignment, as far as possible, with the Twenty-second Revised Edition of the United Nations *Recommendations on the Transport of Dangerous Goods*, to address air-specific safety risks and to facilitate air transport while maintaining safety.

The amendments include the following:

- revisions to general provisions including:
  - addition of new exception for alcohol-based hand sanitizers and cleaning products carried by the operator (added through Addendum No. 1 to the 2021–2022 Edition) (1;2.2.1 d));
  - removal of provision allowing for the training provisions contained in the 2019–2020 Edition of the Instructions to be used (Part 1;4);
- revisions to classification criteria including:
  - revisions to radioactive material criteria to align with the International Atomic Energy Agency Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material (2;7);
  - revision to corrosive substances criteria for packing group assignment (2;8.3);
  - addition of an exception for button cells installed in equipment from the requirement for lithium battery manufacturers and subsequent distributors to make available a summary of the required test for lithium batteries (2;9.3);
- revisions to Table 3-1 including:
  - addition of new entry for UN 3550 — **Cobalt dihydroxide powder**, containing not less than 10% respirable particles;
  - deletion of entry for UN 1169 — **Extracts, aromatic, liquid**;
  - renaming of UN 1197 — **Extracts, flavouring, liquid** to **Extracts, liquid**, for flavour or aroma;
  - renaming of UN 2913 — **Radioactive material, surface contaminated objects (SCO-I or SCO-II)**, non-fissile or fissile excepted to **Radioactive material, surface contaminated objects (SCO-I, SCO-II or SCO-III)**, non-fissile or fissile excepted in Table 3-1;
  - revision to entries for UN 3221 — **Self-reactive liquid type B\*** and UN 3231 — **Self-reactive liquid type B, temperature controlled\*** to make them forbidden for transport under any circumstance;
  - revision to class and subsidiary hazard in columns 3 and 4 and consequential revisions to values in remaining columns for UN 1891 — **Ethyl bromide**;
- revision to special provisions including:
  - Special Provisions A1 and A2: addition of requirement for transport in accordance with the special provision to be noted on the dangerous goods transport document;
  - Special Provision A4: revised to address an inconsistency between the maximum net quantity per package permitted by the special provision and the maximum net quantity per package permitted for some substances in Table 3-1;



2

- Special Provision A19: addition of a note to clarify the scope of what is considered a portable fire extinguisher;
  - Special Provision A35: revised to clarify that particle sizes equal to 53 microns (mechanically produced) or 840 microns (chemically produced) were included in the exception from the Technical Instructions for UN 1326 — **Hafnium powder, wetted**, UN 1352 — **Titanium powder, wetted** and UN 1358 — **Zirconium powder, wetted**;
  - Special Provisions A61: addition of requirement for “not restricted” and the special provision number to be provided on the air waybill when issued;
  - Special Provision A117: revised to include UN 3549 — **Medical waste, Category A, affecting humans** or **Medical waste, Category A, affecting animals** with UN 2814 and UN 2900 as the applicable entries for wastes containing Category A infectious substances;
  - Special Provision A132: revised to remove the transition period during which an exception from the requirement for articles containing smoke-producing substance(s) corrosive according to criteria for Class 8 to be labelled with a toxic subsidiary label could be applied;
  - Special Provision A176: addition of requirement for transport in accordance with the special provision to be noted on the dangerous goods transport document;
  - Special Provision A180: inclusion of a formaldehyde solution in criteria for an exception for non-infectious specimens;
- addition of the following new special provisions:
- Special Provision A221: new provision to clarify scope of classification criteria for UN1002 — **Air, compressed**;
  - Special Provision A222: new provision to clarify what can be classified as UN 1012 — **Butylene**;
  - Special Provision A223: criteria for excepting life-saving appliances containing only small cartridges of a Division 2.2 gas from the Technical Instructions that is moved from Packing Instruction 955;
  - Special Provision A224: criteria for allowing UN 3548 — **Articles containing miscellaneous dangerous goods, n.o.s.\*** to be transported on passenger and cargo aircraft;
  - Special Provision A225: criteria for allowing UN 3538 — **Articles containing non-flammable, non toxic gas, n.o.s.\*** to be transported on passenger and cargo aircraft;
- revision to list of classes, divisions and packing groups for which dangerous goods in limited quantities are permitted (3;4.1.2);
- revision to general packing requirements and packing instructions:
- clarification of scope for mass and volume limits of packagings not subject to design type testing (4;2.3);
  - revision to general requirements for filling of cylinders and closed cryogenic receptacles to take into account components with varying pressure ratings (4;4.1.1.6);
  - updating of references to ISO standards (4;4.1.1.8, Packing Instruction 214 and Packing Instruction 219);
  - revisions to provisions for aerosols to address inconsistencies with the UN Model Regulations (Packing Instructions 203, Y203 and Y963):