

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om transport av förpackat farligt gods till sjöss i fartområde D och E samt på inre vattenvägar

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skärgårdsredarna		<p>Skärgårdsredarna har haft rubricerad remiss utskickad bland våra medlemmar som framförallt berörs av förändringen. I stort är det positiva omdömen om att man förenklar hanteringen av tillstånd och dispenser och övergår mer till funktionskrav.</p> <p>Skärgårdsredarna har framför allt fått frågor runt borttagandet av informationsskyldigheten. Det är nog bra om man kan få lite förtydligande hur det är tänkt att detta ska hanteras i praktiken på rederiet och ombord. Kan kanske beskrivas tydligare i TS kompletterande upplysningar.</p>	<p>Transportstyrelsen har återkopplat till redarföreningen med följande förtydligande:</p> <p>”Vad det gäller borttagandet av avsändaransvaret tänkte vi att det bör vara upp till varje rederi att avgöra hur man gör detta på bästa sätt i den egna verksamheten. Man kan tänka sig att man efterfrågar informationen när fordonen väntar på kajen, eller att man på något sätt uppmuntrar passagerare att lämna informationen till besättningen (exempelvis genom information på skyltar). Framför allt</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			hängde vi upp detta på den skyldighet som befälhavaren redan har i TSFS 2010:174 att skaffa sig information om att lasten är tillräckligt säkrad. Vi menade att eftersom en sådan skyldighet redan finns bör det vara smidigt att man gör på samma sätt för att skaffa sig information om lasten också i detta sammanhang. ”
Föreningen Svensk Sjöfart		Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på rubricerad remiss. Denna remiss berör primärt inte FSS medlemmar, men vi vill ändå framföra en eloge till Transportstyrelsen för det konkreta arbetet med regelförenkling.	
Ressel Rederi		Ressel Rederi har med sina tre godsfartyg, vilka alla har undantag från IMDG (TSFS 2015:66), god erfarenhet av att transportera farligt gods i Stockholms skärgård. Då de senaste undantagen baserats på ren och skär egenkontroll känns det nu som den föreslagna författningen är helt i samstämmighet med de Nationella föreskrifter som ju implementerats för fartyg i inre fart.	Noteras med

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Även omskrivningen av 2015:66 är i allra högsta fall ett fall framåt då vi transporterar ca. 1,25 miljoner passagerare och har inte på något sätt upplevt att transporter av farligt gods utgör något hot mot fartygen.</p> <p>Att "Tant Agda" inte skulle få transportera en burk färg nerstoppad i sin "Dramaten" då den inte är handburen har alltid framstått som svårt att förklara.</p> <p>På det hela taget bra och realistiskt förslag till uppdatering av rådande bestämmelser och hantering.</p>	
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	3 §	MSB har inga principiella synpunkter på de ändringar som föreslås. Däremot är den hänvisning som görs till ADR-S i 3 § i TSFS 201 inte korrekt eftersom en ny utgåva av ADR-S gäller från 1 januari 2019. Den nya föreskriften är Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2018:5) om transport av farligt gods på väg och terräng (ADR-S).	Hänvisningen i 3 § korrigeras

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Kustbevakningen	1 § TSFS 2015:66	<p>Kustbevakningen anser att det råder otydlighet avseende vilka som faller under ”passagerare” i 1 § andra stycket 4 TSFS 2015:66. ”Privatperson” var tydligare och vållade mindre tolkningsproblem. Kustbevakningen önskar med anledning av det sagda ett förtydligande avseende vilka som faller under ”passagerare” alternativt en ändring innebärande att Transportstyrelsen byter ut ”passagerare” mot ”privatperson” i föreskriften.</p> <p>Kustbevakningen önskar vidare att Transportstyrelsen översätter IMDG-koden mot bakgrund av att det synes ha intagits ett förhållningssätt innebärande att koden måste</p>	<p>Ställningstagandet att ändra från privatperson till passagerare gjordes 2015 i samband med beredningen av nytrycket TSFS 2015:66. Ändringen tillkom efter önskemål från branschen. Av konsekvensutredningen i det föreskriftsarbetet framgår bl.a. följande: ”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.”</p> <p>Transportstyrelsen ser inte någon anledning att i detta föreskriftsarbete omvärdera den tidigare slutsatsen i denna fråga och vidhåller därför den föreslagna lydelsen.</p> <p>Transportstyrelsen känner till Kustbevakningens inställning i frågan om föreskriftens språk och har redovisat skälen till att föreskriften inte längre översätts till</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>vara på svenska för att kunna väcka åtal eller bifalla ett åtal.</p> <p>Kustbevakningen har utöver ovan inga synpunkter att anföra.</p>	<p>svenska. Frågan huruvida föreskriftens språk är avgörande för möjligheten till lagföring synes ännu inte vara klarlagd.</p> <p>Transportstyrelsen bevakar noga denna fråga och följer praxisbildningen på området i syfte att avgöra huruvida åtgärder behöver vidtas.</p>