

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



## Innehåll

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



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

**TSFS 2009:131**

Utkom från trycket  
den 9 december 2009

**SJÖFART**

beslutade den 18 november 2009.

Transportstyrelsen föreskriver<sup>1</sup> följande med stöd av 2 kap. 4 § och 3 kap. 2 och 4 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt 15 § förordningen (2006:11) om transport av farligt gods och beslutar följande allmänna råd.

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### Tillämpningsområde

1 § Dessa föreskrifter får, som alternativ till Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden), tillämpas av

- svenska rorofartyg i Östersjöområdet, samt
- utländska rorofartyg på svenskt sjöterritorium i Östersjöområdet.

#### Definitioner

2 §<sup>2</sup> I dessa föreskrifter används följande definitioner i tillägg till dem som finns angivna i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

<sup>1</sup> Anmälan har gjorts enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 98/34/EG av den 22 juni 1998 om ett informationsförfarande beträffande tekniska standarder och föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EGT L 204, 21.7.1998, s. 37, Celex 398L0034), ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 98/48/EG (EGT L 217, 5.8.1998, s.18, Celex 398L0048).

<sup>2</sup> Motsvarar Annex 1, Section 2 och Section 1(1) i Östersjöavtalet.

<i>ADR</i>	bilaga A och B till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg ( <i>European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road</i> )
<i>ADR-S</i>	bilaga A, B och S till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)
<i>behörig myndighet</i>	myndighet enligt bilaga 4
<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, järnvägsgodsvagn, container, tankfordon, cisternvagn eller transporttank
<i>motsvarande byggnadsstadium</i>	stadium då <ol style="list-style-type: none"><li>1. byggande som hänför sig till ett visst fartyg påbörjas, och</li><li>2. 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</li></ol>

<i>LWHA</i>	<p>område till sjöss där den signifikanta våghöjden inte överskrider 2,3 meter under mer än 10 procent av året</p> <p>Kommentar: 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.</p>
<i>redare</i>	<p>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</p> <p>Kommentar: I ISM-koden används det vidare begreppet <i>företag</i>.</p>
<i>RID</i>	<p>bilaga C till Regler för internationell järnvägs-transport av farligt gods (<i>Regulations for the International carriage of Dangerous goods by rail</i>)</p>
<i>RID-S</i>	<p>bilaga 1 och S till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)</p>
<i>stuvning på däck</i>	<p>stuvning på väderdäck</p>
<i>stuvning under däck</i>	<p>stuvning på öppet rorodäck, såvida inte däckets klassas som väderdäck av behörig myndighet, eller i slutet rorolastutrymme</p>
<i>Östersjöavtalet</i>	<p>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>)</p>
<i>Östersjöområdet</i>	<p>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</p>

## Intyg

### *Document of Compliance eller Letter of Compliance*

**3 §<sup>3</sup>** 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 flaggstats-administration, *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

- Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S),
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), eller
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

**4 §<sup>4</sup>** 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 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 §<sup>5</sup>** Stuvningsintyg ska utfärdas för varje lastbärare, inklusive fordon, som innehåller farligt gods. Lastbärare och stuvningsintyg ska uppfylla riktlinjerna i IMO/ILO/UN ECE Guidelines<sup>6</sup> 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”.

<sup>3</sup> Motsvarar Annex 1, Section 1 (2) i Östersjöavtalet.

<sup>4</sup> Motsvarar Annex 1, Section 8 (1) i Östersjöavtalet.

<sup>5</sup> Motsvarar Annex 1, Section 5 (1) och 9 (2) i Östersjöavtalet.

<sup>6</sup> IMDG-koden kapitel 5.4.2 och supplementet kapitel 4.4.2.



## Regelverk och rekommendationer ombord

**6 §<sup>7</sup>** Ombord på svenska fartyg i alla farvatten samt på utländska fartyg på svenskt sjöterritorium ska följande finnas tillgängligt:

1. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) 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)) samt

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 2009:2) om transport av farligt gods på väg (ADR-S) och i terräng eller European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road samt

5. Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) eller Regulations for the International Carriage of Dangerous Goods by Rail.

Ovanstående dokumentation får alternativt finnas på fartygets arbets-språk.

## Skyltar

**7 §<sup>8</sup>** Orange skyltar enligt 3 kap. 2 och 4 §§ betyder skyltar enligt avsnitt 5.3.2 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S).

Övriga skyltar som enbart krävs i dessa föreskrifter ska vara tydliga och synbara och uppfylla kraven i avsnitt 5.3.2.2.1 RID/ADR avseende storlek och färg. Dessa skyltar får vara självklitrade eller målade eller ha annat likvärdigt utförande.

## Utbildning

**10 §<sup>9</sup>** 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 2009:2) om transport av

<sup>7</sup> Motsvarar Annex 1, Section 9 (3) i Östersjöavtalet.

<sup>8</sup> Motsvarar Annex 1, Section 5 (5) i Östersjöavtalet.

<sup>9</sup> Motsvarar Annex 1, Section 9 (4) i Östersjöavtalet.

farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S).

Genomgången utbildning ska dokumenteras.

### **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.

## **2 kap. Avsändning**

### **Farligt gods förbjudet för transport**

**1 §<sup>10</sup>** Ämnen som hänförs till särbestämmelse SP 900 i avsnitt 1.1.3 i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden) är förbjudna för transport.

### **Allmänna bestämmelser om avsändning**

**2 §<sup>11</sup>** Farligt gods får transporteras enligt kraven i dessa föreskrifter om det är klassificerat, förpackat, märkt, etiketterat, dokumenterat och samlastat i en lastbärare enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S), Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) eller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

<sup>10</sup> Motsvarar Annex 1, Section 6 (3) i Östersjöavtalet.

<sup>11</sup> Motsvarar Annex 1, Section 1 (3) och 3 (1) i Östersjöavtalet.

**3 §<sup>12</sup>** Avsändaren ska säkerställa att det farliga godset i tillämpliga fall anges som ”VATTENFÖRORENANDE ÄMNE” i godsdeklarationen, utöver den information som krävs enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S).

***Allmänna råd***

*Vid transport av flytande farligt gods som har en flampunkt på 60 °C (sluten degel (c.c.)) eller lägre bör flampunktsintervallet anges för den aktuella förpackningsgruppen.<sup>13</sup>*

**4 §<sup>14</sup>** Förpackningsinstruktion R001 i avsnitt 4.1.4 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) får tillämpas endast för trafik i LWHA.

**Informationskrav i samband med farligt gods förpackat i små mängder**

**5 §<sup>15</sup>** När farligt gods transporteras enligt bestämmelserna i kapitel 3.4 och/eller kapitel 3.5 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) 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.

**6 §<sup>16</sup>** När farligt gods transporteras enligt bestämmelserna i avsnitt 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 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), ska avsändaren eller avsändarens representant informera befälhavaren om detta.

<sup>12</sup> Motsvarar Annex 1, Section 7 (1) i Östersjöavtalet.

<sup>13</sup> Motsvarar Annex 1, Section 7 (2) i Östersjöavtalet.

<sup>14</sup> Motsvarar Annex 1, Section 3 (2) i Östersjöavtalet.

<sup>15</sup> Motsvarar Annex 1, Section 5 (2) i Östersjöavtalet.

<sup>16</sup> Motsvarar Annex 1, Section 5 (2) i Östersjöavtalet.

7 §<sup>17</sup> Farligt gods som är undantaget Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden) omfattas inte av 5 och 6 §§.

### 3 kap. Hantering under transport

#### Storetikettering, märkning och skyltning

1 §<sup>18</sup> Lastbärare som innehåller farligt gods ska storetiketteras och märkas enligt del 5 i bilaga A till Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S), Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) eller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

2 § Trailer utan dragfordon ska storetiketteras och märkas i enlighet med IMDG-koden.

Trailer utan dragfordon som inte storetiketteras och märks enligt första stycket ska storetiketteras och märkas på två motstående sidor med en orange, numrerad skylt.<sup>19</sup>

Storetikettering och märkning enligt första och andra stycket ska finnas på lastbäraren från det att den lastas ombord till dess att den lossats från fartyget. Ansvar för att lastbäraren är skyltad ligger på den person som färdigställer lastbäraren för lastning ombord på fartyget.<sup>20</sup>

3 §<sup>21</sup> Lastbärare som innehåller vattenförorenande ämnen ska märkas enligt bestämmelserna i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) 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 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S), eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S).

4 §<sup>22</sup> Lastbärare ska, vid sådan transport som avses i avsnitt 1.1.3.4.2 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) vara försedda med

<sup>17</sup> Motsvarar Annex 1, Section 5 (2) i Östersjöavtalet.

<sup>18</sup> Motsvarar Annex 1, Section 4 (3) i Östersjöavtalet.

<sup>19</sup> Motsvarar Annex 1, Section 5 (4) i Östersjöavtalet.

<sup>20</sup> Motsvarar Annex 1, Section 5 (4) i Östersjöavtalet.

<sup>21</sup> Motsvarar Annex 1, Section 4 (3) i Östersjöavtalet.

<sup>22</sup> Motsvarar Annex 1, Section 5 (3) i Östersjöavtalet.

en orange, 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 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) vara försedda med en orange, onummerad skylt på två motstående sidor.

Denna skyltning ska finnas på lastbäraren från det att den lastas ombord till dess att den lossats från fartyget. Ansvaret för att lastbäraren är skyltad ligger på den person som färdigställer lastbäraren för lastning ombord på fartyget.

### Tankar och bulkcontainrar

**5 §<sup>23</sup>** Tankar ska uppfylla kraven i

– kapitel 4.2 eller 4.3 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S), eller

– kapitel 4.2 i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

**6 §<sup>24</sup>** Tankar med öppna luftningssystem får inte transporteras ombord på rorofartyg.

**7 §<sup>25</sup>** Bulkcontainrar ska uppfylla kraven i kapitel 7.3 i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller kapitel 4.3 i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

### Stuvning

**8 §<sup>26</sup>** För stuvning av lastbärare som innehåller farligt gods i klass 1 gäller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) 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.

<sup>23</sup> Annex 1, Section 3 (3) i Östersjöavtalet.

<sup>24</sup> Motsvarar Annex 1, Section 3 (3) i Östersjöavtalet.

<sup>25</sup> Motsvarar Annex 1, Section 3 (4) i Östersjöavtalet.

<sup>26</sup> Motsvarar Annex 1, Section 6 (2) och Section 6 (3) i Östersjöavtalet.

**9 §<sup>27</sup>** 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 2009:91) 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.

### Separering

**10 §<sup>28</sup>** Förpackningar som innehåller farligt gods ska separeras enligt bestämmelserna i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

För trafik i LWHA får förpackningar med separeringskrav 1 och 2 enligt tabell 7.2.1.16 i de föreskrifter som nämns första stycket i stället samlastas i en lastbärare.

**11 §<sup>29</sup>** Lastbärare ska separeras enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

För trafik i LWHA får lastbärare med separeringskrav 1 och 2 enligt tabell 7.2.4.2 i de föreskrifter som nämns i första stycket i stället placeras bredvid varandra.

**12 §<sup>30</sup>** Ämnen och föremål i klass 1, eller som har etikett för klass 1 som sekundärfara, ska samlastas och separeras enligt Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S), Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) eller Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

**13 §<sup>31</sup>** För trafik i LWHA får bestämmelserna i 7.5.2.2 a) Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S) eller Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:3) om transport av farligt gods på järnväg (RID-S) tillämpas.

<sup>27</sup> Motsvarar Annex 1, Section 6 (3) i Östersjöavtalet.

<sup>28</sup> Motsvarar Annex 1, Section 4 (1) i Östersjöavtalet.

<sup>29</sup> Motsvarar Annex 1, Section 6 (1) i Östersjöavtalet.

<sup>30</sup> Motsvarar Annex 1, Section 4 (2) i Östersjöavtalet.

<sup>31</sup> Motsvarar Annex 1, Section 4 (1) i Östersjöavtalet.

## Säkring av lastbärare

14 §<sup>32</sup> Lastbärare och enhetslaster 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 Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2008: 4) om transport av last.

### *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

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

2.<sup>33</sup> 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 7.2.4.2 i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden) användas för det aktuella däckets ombord på rorofartyg.

3.<sup>34</sup> 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 Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).

4.<sup>35</sup> 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 Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) 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.

<sup>32</sup> Motsvarar Annex 1, Section 9 (1) i Östersjöavtalet.

<sup>33</sup> Motsvarar Annex 1, Section 10 i Östersjöavtalet.

<sup>34</sup> Motsvarar Annex 1, Section 8 (2) i Östersjöavtalet.

<sup>35</sup> Motsvarar Annex 1, Section 8 (2) i Östersjöavtalet.

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.

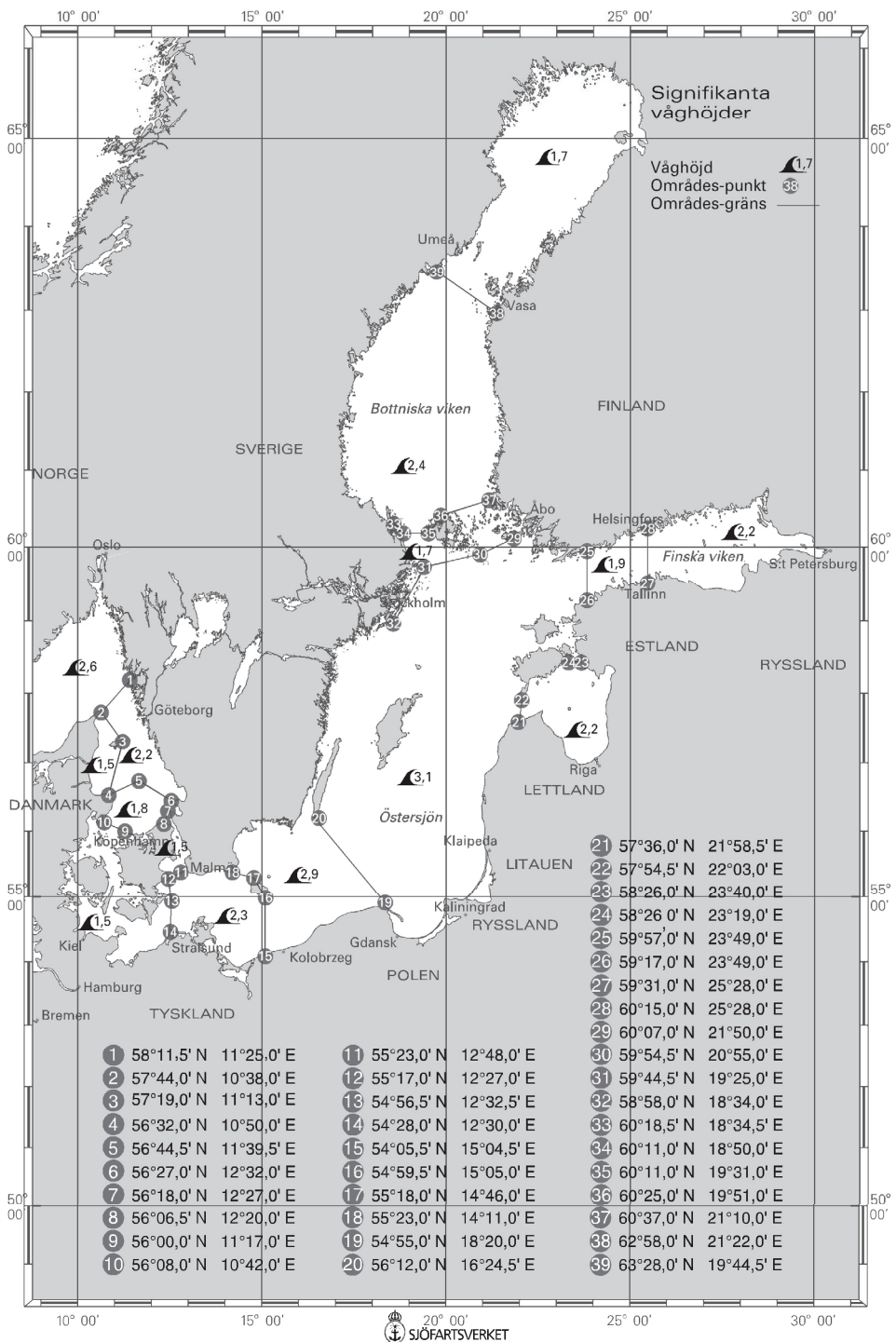
På Transportstyrelsens vägnar

STAFFAN WIDLERT

Caroline Petrini  
(Sjöfartsavdelningen)



Bilaga 1. Karta över signifikanta våghöjder





**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 passagerarfartyg m. högst 25 pass. eller 1 pass./3 m av fartygets totala längd; största värdet gäller <sup>1</sup>		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 <sup>3</sup>	tillåtna <sup>3</sup>	tillåtna <sup>3</sup>
– 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 <sup>2</sup>				
– UN 1944, 1945, 2254, 2623		tillåtna	tillåtna	tillåtna	tillåtna
– övriga UN-nummer		tillåtna	förbjudna	tillåtna	förbjudna
Självantändande ämnen	4.2	tillåtna	förbjudna	tillåtna	förbjudna
Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten	4.3	tillåtna <sup>4</sup>	förbjudna	tillåtna <sup>4</sup>	förbjudna
Oxiderande ämnen	5.1	tillåtna	tillåtna	tillåtna	förbjudna
Organiska peroxider	5.2 <sup>2</sup>	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

<sup>1</sup> Det totala antalet passagerare får inte överstiga en person/meter av fartygets totala längd.

<sup>2</sup> För stuvning av dessa ämnen ska, utöver bestämmelserna i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter (MSBFS 2009:2) om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S), även bestämmelserna i kapitel 7.7 i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden), vara uppfyllda.

<sup>3</sup> Kylta, kondenserade gaser eller stuvningskategori D i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:91) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden) är förbjudna.

<sup>4</sup> Transport av aluminiumkiseljämpulver, UN 1395, aluminium-kiselpulver, ej ytbelagt, UN 1398, kalciumcicid, UN 1405, och ferrosilikon, 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.

## **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 vägfordon<sup>36</sup> 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)<sup>37</sup>, punkt 10 i bilagan.

<sup>36</sup> Se SMS-ISO 3833, Bilar – Typindelning av motorfordon och släpfordon.

<sup>37</sup> 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 variera<sup>38</sup>.

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.

<sup>38</sup> 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 surrningsfästen 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 uppallningspunkterna och dessa bör vara klart markerade.

7.4 Särskilt bör observeras surring av vägfordon, som stuvas i lägen där de kan utsättas för ytterligare krafter. Då fordon stuvas 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 fordonsset 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 Maritime Administration P.O. Box 171 FI-001 81 Helsingfors e-post: kirjaamo@fma.fi
Lettland	Maritime Administration of Latvia 5 Trijādibas iela LV-1048 Riga e-post: lja@lja.bkc.lv
Litauen	Maritime Safety Administration Janonio 24 LT-5800 Klaipeda e-post: msa@msa.lt
Polen	Ministry of Infrastructure Ul. Chalubinskiego 4/6 PL 00-928 Warszawa e-post: info@mi.gov.pl
Sverige	Transportstyrelsen SE-601 78 Norrköping e-post: kontakt@transportstyrelsen.se
Tyskland	Federal Ministry of Transport Building and Housing P.O. Box 200 100 DE-531 70 Bonn e-post: Ref-A33@BMVBW.bund.de