

## Farligt gods inom hamnområden

Finns det en klar gräns mellan regelverken  
ADR-S, RID-S samt IMDG-koden?

Kandidatarbete inom Sjöfart och Logistik

Anna Lindberg

Linnéa Simonsson



RAPPORTNR. SoL-17/199

## Farligt gods inom hamnområden

Finns det en klar gräns mellan regelverken ADR-S, RID-S samt  
IMDG-koden?

Anna Lindberg  
Linnéa Simonsson

Institutionen för sjöfart och marin teknik  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, 2017

## **Farligt gods inom hamnområden**

Finns det en klar gräns mellan regelverken ADR-S, RID-S samt IMDG-koden?

Dangerous goods within port areas

Is there a clear interface between the regulations ADR-S, RID-S and the IMDG-code?

Anna Lindberg

Linnéa Simonsson

© Anna Lindberg, 2017.

© Linnéa Simonsson, 2017.

Rapportnr. SoL-17/199

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

En bild över transportslagen och dess regelverk inom ett hamnområde [Bild: författarnas egen]

Tryckt av Chalmers

Göteborg, Sverige, 2017

## **Farligt gods inom hamnområden**

Finns det en klar gräns mellan regelverken ADR-S, RID-S samt IMDG-koden?

Anna Lindberg

Linnéa Simonsson

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

## **Sammanfattning**

Hamnområden är en mötesplats för flera olika transportslag, väg-, järnväg- och sjötransporter. Dessa transporter kan i vissa fall innehålla farligt gods och tillämpar därför särskilda regelverk beroende på vilket transportslag det är. I Sverige tillämpas ADR-S på väg, RID-S på järnväg och IMDG-koden vid sjötransport. I hamnområdet möts alla dessa tre regelverk och är alla tillämpliga men har olika bestämmelser som överlappar varandra. Det är därmed intressant att utreda om det finns en klar gräns mellan regelverken vilket har gjorts genom en undersökning kring hur hamnar i Sverige tillämpar regelverken idag. Syftet med rapporten är att ta reda på var gränsen mellan dessa tre olika regelverk går i ett hamnområde med fokus på hur hamnar gör idag. Uppsatsen består av tre frågeställningar som är baserade på syftet. Frågeställningarna har besvarats genom att använda de två metoderna intervju och frågeformulär för att få tillgång till kvalitativ data. Intervju gjordes med Kustbevakningen (KBV) som har tillsyn av farligt gods i hamnar och frågeformuläret skickades ut till elva olika hamnar och deras säkerhetsrådgivare. Frågorna i både intervjun och formuläret baserades på uppsatsens frågeställningar. De svar som erhöles i formuläret från hamnarna och intervjun presenteras i resultatavsnittet för att sedan även diskuteras. Efter en analys av de olika svaren blev slutsatsen att det inte finns någon specifik gränsdragning mellan de olika regelverken ADR-S, RID-S och IMDG-koden. Däremot har KBV en bestämd uppfattning kring hur gränserna ser ut. Författarnas rekommendation har därmed blivit att hamnarna borde tillämpa gränsdragningen på samma sätt som KBV:s tillsyn.

**Nyckelord:** Farligt gods, RID-S, ADR-S, IMDG-koden, hamnområde, säkerhetsrådgivare, Kustbevakningen, sjötransport, vägtransport, järnvägstransport

## **Abstract**

Port areas are a meeting place for different modes of transport which are road, sea and railway. These transports can in some cases contain dangerous goods, and therefore different regulations apply depending on the mode of transport. In Sweden, ADR-S is applied on road transport, RID-S on railway and the IMDG-code with sea transports. In port areas, all these three regulations intersect and are all applicable but have different rules that overlap each other. Therefore, it is interesting to investigate where the interface between these regulations go, which has been done through a survey of how the regulations has been applied in Swedish ports today. The aim of this report is to examine where the interface between the three different regulations are within a port area with focus on how the ports work today. The report consists of three questions based on the aim of the report. The questions have been answered by using two methods, interview and questionnaires, to get qualitative data. An interview was done with the Swedish coast guard which have supervision of dangerous goods in port areas and the questionnaires was sent out to eleven different ports and their safety advisers. The questions both in the interview and questionnaires were based on the three main questions in the report. The replies gathered from the ports and the interview is presented in the result section of the report to then be discussed in the discussion section. After an analysis of the different replies the conclusion was that there is no specific border between the different regulations ADR-S, RID-S and the IMDG-code. However, the Swedish coast guard have a specific idea of where the borders go. The author's recommendation is therefore that the ports should apply the interface in the same way as the Swedish coast guard has.

**Keywords:** Dangerous goods, RID-S, ADR-S, IMDG-code, port area, safety adviser, coast guard, road transport, railway transport, sea transport

## **Förord**

Det här examensarbetet har skrivits under vårterminen på Chalmers tekniska högskola på institutionen för sjöfart och marin teknik.

Vi vill tacka vår handledare Karin Mannerstedt Berg för inspiration till ämnet, all kunskap och hjälp och även Martin Larsson samt Jan Skoog för vägledning under arbetets gång. Vi vill också tacka alla säkerhetsrådgivare samt Kustbevakningen som tagit sig tid till att svara på våra frågor som har bidragit till uppsatsens resultat. Tack även till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som gett oss förslag på ämne att skriva om och svarat på de frågor vi har haft under arbetets gång.

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>i</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>ii</b>
<b>Förord</b> .....	<b>iii</b>
<b>Figurförteckning</b> .....	<b>vi</b>
<b>Förkortningar och ordlista</b> .....	<b>vii</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1 Syfte .....	2
1.2 Frågeställning .....	2
1.3 Avgränsningar .....	2
<b>2 Bakgrund och Teori</b> .....	<b>4</b>
2.1 Lag om transport av farligt gods .....	4
2.2 Förordning om transport av farligt gods .....	4
2.3 Föreskrifter vid transport av farligt gods .....	5
2.3.1 Sjötransport av farligt gods .....	5
2.3.2 Vägtransport av farligt gods .....	6
2.3.3 Järnvägstransport av farligt gods .....	6
2.3.4 Summering av transportslagen .....	6
2.4 Myndigheter .....	6
2.4.1 Kustbevakningen (KBV) och Polismyndigheten .....	7
2.4.2 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) .....	7
2.4.3 Transportstyrelsen (TS) .....	7
2.5 Säkerhetsrådgivare .....	7
2.6 Nationella regelverk för transport .....	8
2.6.1 Sjötransport .....	8
2.6.2 Vägtransport .....	9
2.6.3 Järnvägstransport .....	9
2.7 Parter enligt farligt gods lagstiftning .....	9
2.7.1 Avsändare .....	9
2.7.2 Transportör .....	10
2.7.3 Mottagare .....	11
2.7.4 Lastare (annan delaktig) .....	11
2.7.5 Lossare (annan delaktig) .....	11
2.8 Förhållanden som påverkar gränsdragning och hantering .....	11
2.8.1 Utbildning enligt ADR-S och IMDG-koden .....	11
2.8.2 Bestämmelser kring hamnområden i ADR-S .....	12
2.8.3 Bestämmelser kring multimodalatransporter .....	12
<b>3 Metod</b> .....	<b>13</b>



3.1	<i>Kvalitativ datainsamling</i> .....	13
3.2	<i>Frågeformulär</i> .....	13
3.3	<i>Intervjuer</i> .....	13
3.4	<i>Urval</i> .....	14
3.5	<i>Etik</i> .....	14
<b>4</b>	<b>Resultat</b> .....	<b>15</b>
4.1	<i>Frågeformulär</i> .....	15
4.1.1	Föreskrifter .....	15
4.1.2	Hantering av farligt gods .....	15
4.1.3	Regelverk.....	16
4.1.4	Parter.....	17
4.1.5	Övrigt.....	17
4.2	<i>Intervju Kustbevakningen</i> .....	17
4.2.1	Tillsyn.....	17
4.2.2	Gränser/regelverk .....	18
4.2.3	Övrigt.....	18
<b>5</b>	<b>Diskussion</b> .....	<b>20</b>
5.1	<i>Resultatdiskussion</i> .....	20
5.1.1	Föreskrifter .....	20
5.1.2	Hantering av farligt gods .....	20
5.1.3	Regelverk.....	21
5.1.4	Parter.....	22
5.1.5	Övrigt.....	22
5.1.6	Tillsyn.....	22
5.2	<i>Metoddiskussion</i> .....	23
5.2.1	Frågeformulär.....	23
5.2.2	Intervju .....	24
5.2.3	Urval .....	25
<b>6</b>	<b>Slutsatser</b> .....	<b>26</b>
6.1	<i>Förslag på vidare forskning</i> .....	26
	<b>Referenser</b> .....	<b>27</b>
	<b>Bilaga 1 Lag (2006:263) om transport av farligt gods</b> .....	<b>1</b>
	<b>Bilaga 2 Förordning (2006:311) om transport av farligt gods</b> .....	<b>5</b>
	<b>Bilaga 3 Frågorna i formuläret</b> .....	<b>9</b>
	<b>Bilaga 4 Intervjufrågor till Kustbevakningen</b> .....	<b>10</b>
	<b>Bilaga 5 Exempel på hamnföreskrifter</b> .....	<b>11</b>
	<b>Bilaga 5.1 Hamnföreskrift Luleå hamn</b> .....	<b>11</b>
	<b>Bilaga 5.2 Hamnföreskrift Oskarshamn</b> .....	<b>14</b>
	<b>Bilaga 5.3 Hamnföreskrift Gävle hamn</b> .....	<b>15</b>

## Figurförteckning

<b>Figur 1 Förtydligande bild över transportslagen och deras relaterade regelverk som används inom ett hamnområde för transport av farligt gods. Författarnas egen bild.....</b>	<b>2</b>
<b>Figur 2 Ett exempel på hur en transportkedja som innefattar de olika transportslagen väg-, järnväg- och sjötransport (multimodal transport) av farligt gods kan se ut. Författarnas egen bild.....</b>	<b>10</b>

## Förkortningar och ordlista

ADN	Franska: Accord Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Voies de navigation Intérieures Engelska: The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways
ADR	Franska: Agreement Européen Relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route Engelska: European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road Svenska: Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg
Bill of Lading	Engelska för konossement. Transportdokumentt, kvitto på lasten och värdepapper.
CIM	Engelska: Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail Svenska: Det internationella fördraget om godsbefordran på järnväg
CMR	Franska: Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par la Route Engelska: Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road Svenska: Konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg
COTIF	Convention Concerning International Carriage by Rail
ECE	Engelska: Economic Commission for Europe Svenska: Ekonomiska och Sociala Kommissionen för Europa
ECOSOC	United Nations Economic and Social Council
FN	Förenta Nationerna
IATA	International Air Transport Association
IATA-DGR	International Air Transport Association Dangerous Goods Regulations
IBC-behållare	Intermediate Bulk Container. En typ av förpackning som används vid transport av farligt gods och som rymmer mellan 450 och 3000 liter.
ICAO-TI	International Civil Aviation Organization-Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air
IMDG-code	International Maritime Dangerous Goods Code
IMO	International Maritime Organization
JvTrL	Järnvägstrafiklagen (SFS 1985:192)

KBV	Kustbevakningen
Konossement	Transportdokument, kvitto på lasten och värdepapper
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MSB	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Multimodala transporter	Sådana transporter som innefattar flera olika transportslag
OTIF	Engelska: Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail
RID	Franska: Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises Dangereuses Engelska: Regulations Concerning the International Railway Transport of Dangerous Goods Svenska: Reglementet för internationell järnvägstrafik
SjöL	Sjölagen (SFS 1994:1009)
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
Transport	I Kapitel 1.2 i ADR-S definieras transport som förflyttning av farligt gods. Då räknas även lagring samt uppehåll av det farliga godset i fordon, tankar och containrar i samband med förflyttningen med. RID-S har liknande definition förutom att fordon byts ut till vagnar. I IMDG-koden finns det ingen definition av transport
TS	Transportstyrelsen
U.Å	Utan årtal
VTL	Lag (SFS 1974:610) om inrikes vägtransporter
Östersjöavtalet	Engelska: Memorandum of Understanding for the transport of Dangerous Goods on Ro-Ro Ships in the Baltic

# 1 Inledning

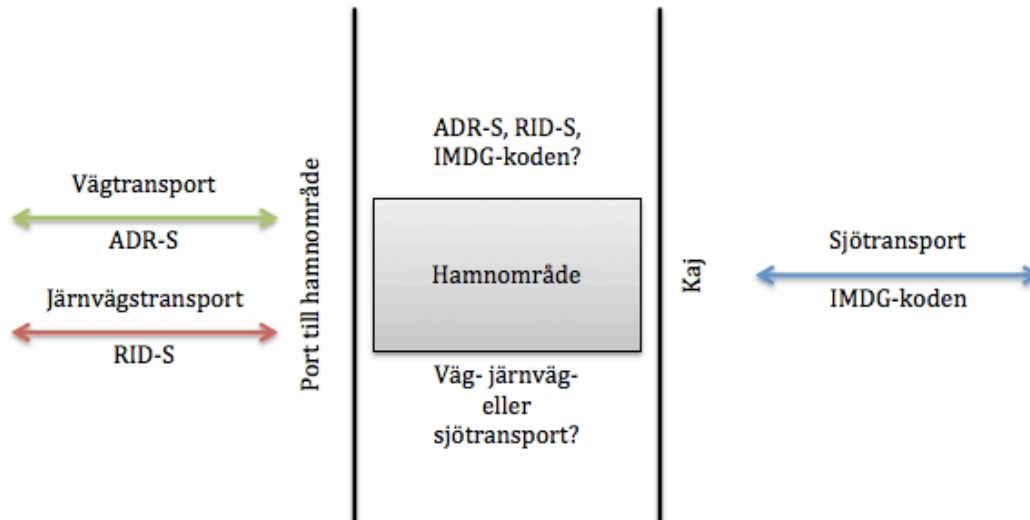
En hamnverksamhets huvuduppgift är att lasta eller lossa fartyg samt lagra gods under en kort period för att det sedan ska transporteras vidare med väg- eller järnvägstransport (Naturvårdsverket, 2003). Hamnverksamheten har därmed kontakt med både sjö- och landtransporter och erbjuder service genom att fungera som en terminal där godset lastas om till respektive transportslag. Ungefär 95 procent av det gods, angivet i ton, som importeras till eller exporteras från Sverige transporteras via hamnar (Svenskt Näringsliv, 2014). En del av godset är så kallat farligt gods som kan orsaka skada på människor, miljö eller egendom (MSB, u.å.a). Exempel på dessa ämnen är bland annat gaser, brandfarliga vätskor, explosiva ämnen och frätande ämnen (Gell et al., 2009, s. 200). Ämnena är indelade i olika klasser från klass 1 till 9 där de ämnen som har liknande egenskaper tillhör samma klass (Gell et al., 2009, s. 199). Transporter av farligt gods regleras genom lag (2006:263) om transport av farligt gods, förordning (2006:311) om transport av farligt gods och myndighetsföreskrifter. Lag om transport av farligt gods kommer fortsättningsvis att benämnas som "lagen" och förordning om transport av farligt gods kommer benämnas som "förordningen" i denna uppsatsen.

Lagen och förordningen är gemensamma för de fyra olika transportslagen vilka är vägtransport, järnvägstransport, sjötransport samt lufttransport. De har dock sina egna regelverk som består av föreskrifter som alla härstammar från FN:s rekommendationer om transport av farligt gods. Det finns även ett femte transportslag, inre vattenvägar, även kallat inlandssjöfart. De regelverk som tillämpas vid transport av farligt gods i Sverige är ADR-S som gäller för väg, RID-S för järnväg, IMDG-koden för sjö och ICAO-TI (IATA-DGR) för luftfart. Fokus i denna uppsats ligger dock på de föreskrifter och transportslag som möts i ett hamnområde och därmed beskrivs inte luftfart närmare. Svenska så kallade inre vattenvägar omfattas av samma föreskrifter som gäller för sjötransport, IMDG-koden. Dock finns det direktiv inom EU för farligt gods på inre vattenvägar, ADN, som är valbart att genomföra men som Sverige än så länge inte har valt att införliva i svensk lagstiftning (Prop. 2012/13:177, s. 17). Sverige som en stat inom EU berörs också av farligt gods bestämmelser utarbetade i EU-direktiv. Sådana EU-direktiv sätter i kraft ADR och RID.

De olika föreskrifterna för transport av farligt gods utges av två olika transportmyndigheter som är Transportstyrelsen (TS) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). ADR-S och RID-S utges av MSB och IMDG-koden av TS. De regler som myndigheterna ger ut överlappar varandra kring bestämmelser i hamnområden och det i sig innebär oklarheter i tillämpningen.

När det farliga godset transporteras på väg och järnväg ska de ske i enlighet med respektive föreskrift. Om godset ska transporteras vidare med sjötransport måste det någon gång under transportkedjan lastas om från landtransport till sjötransport vilket sker i ett hamnområde. Hamnområdet består av både land- och sjötransport vilket innebär att regelverken för de tre transportslagen går att tillämpa i området. En förtydligande bild över hur situationen ser ut visas i figur 1.

Det är därmed intressant att ta reda på när respektive regelverk gäller samt vilket som ska följas i olika situationer i ett hamnområde. På grund av dessa olika tillämpningsmöjligheter vid hantering av farligt gods mellan sjö-och landtransporter inom hamnområden har MSB efterfrågat att få den frågan utredd. Med begreppet “gränser” menas var inom ett hamnområde en transport ska anses vara väg-, järnväg- eller sjötransport och därmed när respektive föreskrift ska tillämpas.



**Figur 1 Förtydligande bild över transportslagen och deras relaterade regelverk som används inom ett hamnområde för transport av farligt gods. Författarnas egen bild.**

## 1.1 Syfte

Syftet med uppsatsen är att undersöka om det finns en klar gränsdragning mellan regelverken ADR-S, RID-S och IMDG-koden vid transport av farligt gods inom hamnområden. Detta görs genom en undersökning av ett antal hamnar och Kustbevakningens tillämpning av regelverken idag.

## 1.2 Frågeställning

- Hur regleras farligt gods inom hamnområden i regelverken?
- Hur tillämpar hamnar och myndigheter i Sverige lagstiftningen?
- Vilken part anser sig hamnar vara i en transportkedja?

## 1.3 Avgränsningar

Uppsatsen är avgränsad till nationella transporter samt lagstiftning om transport av farligt gods. Uppsatsen behandlar därmed inte annan lagstiftning som exempelvis Sevesolagstiftningen eller liknande. Även typen av last som hanteras är avgränsad till att enbart fokusera på farligt gods i förpackad form. De transportslag som finns idag är flyg, väg, järnväg, sjö och inre vattenvägar. Uppsatsen behandlar övergången mellan transportslag i en hamn och kommer därmed inte beröra flygtransporter. Den kommer inte heller behandla inre

vattenvägar närmare då de, i Sverige, använder samma regelverk som för förpackat farligt gods till sjöss. Någon särskild hänsyn har inte tagits till Östersjöavtalet och hamnar som eventuellt använder sig av det.

## 2 Bakgrund och Teori

Det här kapitlet beskriver de olika nationella lagar och regelverk som finns för respektive transportslag och de organisationer regelverken kommer ifrån. Vidare kommer kapitlet att behandla och beskriva de olika myndigheter, transportlagar och parter som är inblandade vid transport av farligt gods. Det kommer även beskriva specifika delar ur regelverken som påverkar gränsdragningen.

### 2.1 Lag om transport av farligt gods

De tre transportslagen har en gemensam lag och förordning i Sverige som verksamhetsutövarna ska följa. Lagen beskriver bland annat vad farligt gods innebär, hur transportören får transportera det farliga godset samt vem som har tillsyn och bemyndiganden. Lagen gäller, enligt 3 §, inte bara när det sker en förflyttning av det farliga godset av något av de transportslag som finns. Den gäller även när det mellanlagras, lastas, lossas och andra operationer som har med transporten att göra. Dock gäller inte lagen om transporten sker inom ett område som både producerar, förvarar och använder farligt gods. Då är det istället annan lag som reglerar detta som exempelvis lag (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (Sevesolagen) och lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor. Lagen reglerar även vad straffet blir om man inte transporterar det farliga godset enligt de villkor som står i lagen vilket enligt 16 § kan bli böter beroende på hur situationen ser ut. Lagen finns som bilaga 1.

I propositionen (2005/06:51, s.32) till lagen beskrivs problem med överlappning som lagstiftaren förstod redan när lagen stiftades. Följande skrevs i propositionen:

*”De internationella instrumenten är ju inte fullt ut harmoniserade och problem kan därför uppstå vid avgörandet av när ett internationellt regelverk upphör att gälla och nästa tar vid. Sådana gränsdragningsfrågor uppkommer också i tillämpningen av det svenska regelverket vid avgörandet av när ett regelverk som en föreskrivande myndighet utfärdat för ett transportslag tar vid i förhållande till en annan myndighets regelverk för ett annat transportslag. Detta kan ge upphov till såväl praktiska oklarheter som i vissa fall en dubbelreglering. Enligt regeringens mening kan sådana problem inte lösas inom ramen för en ny lag om transport av farligt gods. Lösningar får i stället eftersträvas inom ramen för det internationella harmoniseringsarbetet mellan transportslagen. För svensk rätts vidkommande har transportmyndigheterna möjlighet att utfärda nödvändiga föreskrifter till förebyggande av problem på området. Ytterst kan gränsdragningen bli en fråga för domstolarna att avgöra.”*

### 2.2 Förordning om transport av farligt gods

I förordningen framgår det bland annat vad myndigheterna är behöriga att göra samt vilka myndigheter som har tillsyn. Även dessa regler ska följas av utövarna inom de olika transportslagen. I 16 § i förordningen står det att MSB får utge föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods. Säkerhetsrådgivare och deras uppdrag beskrivs mer i avsnitt 2.5 i uppsatsen. 19 § beskriver det samarbete som ska ske mellan



transportmyndigheterna. De ska bland annat samordna de nationella och internationella föreskrifterna inom varje transportslag och de ska även, innan de ger ut föreskrifter, samordna detta med andra myndigheter som berörs. Förordningen finns som bilaga 2.

## **2.3 Föreskrifter vid transport av farligt gods**

Det finns olika internationella organisationer som är med och utvecklar samt utfärdar bestämmelserna vid transport av farligt gods för de olika transportslagen (Gell et al., 2009, s. 78). Förenta Nationerna (FN) är en internationell organisation som har publicerat rekommendationer för transport av farligt gods. Regelverken ADR, RID och IMDG-koden presenteras under respektive transportslag nedan och de innehåller särskilda bestämmelser som gäller specifikt för varje transportslag. De tre regelverken är baserade på FN-rekommendationerna och uppdateras vartannat år (DGM, 2017). Inom FN finns det olika organ vilka bland annat är ECE och IMO som föreslår och beslutar om bestämmelser för väg- respektive sjötransport. OTIF är en fristående organisation som beslutar om bestämmelser för järnvägstransport (Gell et al., 2009, s. 78). Även dessa tre organen beskrivs ytterligare under respektive transportslag.

### **2.3.1 Sjötransport av farligt gods**

IMDG-koden är det internationella regelverket som gäller för förpackat farligt gods till sjöss (DGM, 2017). IMDG-koden tillämpas av länder i världen som ratificerat SOLAS konventionen. Kodens innehåller bland annat bestämmelser om klassificering, hur godset ska förpackas, märkning och etikettering, separering samt allmänna bestämmelser. IMDG-koden framställs av FN-organet IMO (MSB, 2017a). IMO har även framställt de två internationella konventionerna SOLAS, som reglerar säkerheten kring fartygets konstruktion, och MARPOL, som reglerar begränsningar kring utsläpp från fartyg i havet (Gell et al., 2009, s. 151). IMDG-koden är en del av SOLAS-konventionen (Gell et al., 2009, s. 82). IMDG-koden tillämpas även i den svenska lagstiftningen vid sjötransport av farligt gods i Sverige. TS har publicerat föreskrifter och allmänna råd tillhörande den internationella IMDG-koden som gäller inom Sveriges sjöterritorium och på svenska fartyg.

Till IMDG-koden finns det dock undantag vilket är Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om transport av förpackat farligt gods på rorofartyg i Östersjön (TSFS 2009:131), även kallat Östersjöavtalet, samt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om inrikes transport av förpackat farligt gods till sjöss i fartområde D och E (SJÖFS 2007:21). Östersjöavtalet är ett internationellt avtal som är publicerat av TS och är ett alternativ till IMDG-koden. Enligt 1 § i Östersjöavtalet tillämpas det endast för svenska roro-fartyg i Östersjöområdet samt utländska roro-fartyg på svenskt sjöterritorium i Östersjöområdet. Syftet med Östersjöavtalet är att reglerna för landtransport kan följas, ADR-S och RID-S, även under sjötransporten (Gell et al., 2009, s. 165). Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om inrikes transport av förpackat farligt gods till sjöss i fartområde D och E (SJÖFS 2007:21) där fartområde D och E i stort sett går längs med hela Sveriges kust. Detta alternativ gäller endast enligt 2 §, när kraven i 3 § är uppfyllda och godkända av TS. Detta inbegriper bland annat att tiden då godset är på fartyget inte får överstiga en timme mellan hamnanlöpen

och ska stivas på öppet däck. Istället för IMDG-koden ska dessa fartyg följa MSB:s föreskrifter i ADR-S.

### **2.3.2 Vägtransport av farligt gods**

ECE är FN:s ekonomiska kommission för Europa som beslutar om bestämmelserna i regelverket ADR som innehåller föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng och tillämpas vid internationell transport. ECE är i sin tur en del av FN-organet ECOSOC som ger ut ekonomiska och sociala rekommendationer till de länder som är medlemmar i rådet (Förenta Nationernas regionala informationskontor för Västeuropa, 2016). Det är totalt 49 länder som transporterar farligt gods i enlighet med ADR och det är framförallt länder i Europa (UNECE, 2016). ADR består av två bilagor, A och B, som den svenska versionen är baserad på samtidigt som det finns en nationell bilaga för Sverige, S. MSB har skrivit dessa nationella föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng, ADR-S (MSB, 2016a).

### **2.3.3 Järnvägstransport av farligt gods**

RID är det internationella regelverket som används vid transport av farligt gods på järnväg. RID baseras på det internationella regelverket COTIF som är ett fördrag om internationell järnvägstrafik och den innehåller olika bihang, där bihang C omfattar regelverket RID. COTIF publiceras av den internationella organisationen OTIF som arbetar med frågor som har med internationell järnvägstrafik att göra (Transportstyrelsen, u.å.). Den svenska föreskriften är baserad på den internationella RID där de även lagt till nationella bestämmelser i en bilaga, S. MSB har skrivit dessa nationella föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg, RID-S (MSB, 2016b).

### **2.3.4 Summering av transportslagen**

Regelverken ADR och RID är väldigt lika varandra och har i princip samma uppbyggnad och struktur vilket beror på att det finns forum inom ECE som kallas "Joint Meeting". Inom Joint Meeting diskuterar man frågor som har med väg- och järnvägstransporter att göra för att regelverken ska innehålla så liknande bestämmelser som möjligt (Gell et al., 2009, s. 81). Detta gör att de även liknar varandra när det kommer till vilka definitioner som beskrivs i regelverken samt beskrivningen av dessa, till exempel mottagare, transportör och avsändare. ADR-S och RID-S skiljer sig i jämförelse med IMDG-koden vad gäller definitioner av parter, märkning och etikettering samt separering.

## **2.4 Myndigheter**

Det finns två olika statliga transportmyndigheter i Sverige som har ansvaret att ge ut regelverk och föreskrifter för transport av förpackat farligt gods på väg, järnväg och till sjöss. De två myndigheterna är MSB samt TS och de ansvarar för olika transportslag (MSB, 2011). Det betyder att de ska samarbeta vid hantering och reglering av farligt gods på grund av säkerhetsskäl och för att regelverken ska kunna kombineras vid exempelvis multimodala transporter. Det står tydligt i 1 § i ADR-S att de föreskrifterna ska gälla vid transport av farligt gods på väg och i terräng. Enligt 1 § i föreskrifterna i IMDG-koden står det att dessa ska gälla

vid transport av farligt gods till sjöss. När lastbilen eller järnvägsvagnen har passerat gränsen till hamnområdet är detta ett område där både land- och sjöbestämmelser kan gälla och de tre olika transportslagen möts. Det finns inga föreskrifter för hamnen utan alla de regelverk som finns för respektive transportslag tillämpas. Det framgår inte av regelverken var en specifik transport börjar respektive slutar.

#### **2.4.1 Kustbevakningen (KBV) och Polismyndigheten**

KBV och Polismyndigheten är två myndigheter som är tillsynsmyndigheter i hamnområden. De båda myndigheterna har enligt 10 § i förordningen tillsyn över att lagen samt föreskrifterna efterföljs för olika transportslag och områden. KBV har tillsyn över farligt gods i hamnområden som ska transporteras vidare med någon annan typ av transportslag. Polismyndigheten har enligt 10 § tillsyn över farligt gods som transporteras med landtransport förutom järnvägstransporter. Om en vägtransport inte transporteras i enlighet med regelverket har de rätt till att hindra den från att transporteras vidare.

#### **2.4.2 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)**

MSB har som uppgift att utveckla samhällets förmåga att förebygga och hantera olyckor framför allt på människors liv och hälsa inom transport av farligt gods (MSB, u.å.b). Det gör dem bland annat genom att ge ut föreskrifterna i ADR-S och RID-S. Enligt 2 § i förordningen är MSB utsedd som transportmyndighet för transporter på land. De har även tillsyn, enligt 10 §, över att lagen och föreskrifterna om transport av farligt gods följs när det gäller säkerhetsrådgivare och deras examination, transportabla tryckbärande anordningar samt transportskydd av farligt gods på väg och i terräng.

#### **2.4.3 Transportstyrelsen (TS)**

TS är den myndighet i Sverige som har till uppgift att skriva regler och föreskrifter till de tre transportslagen. Det handlar om föreskrifter som till exempel bestämmer hur fordon måste vara byggda och hur gods ska fraktas (Transportstyrelsen, 2013, s. 4). Vid transport av farligt gods har de enligt 15 § i förordningen dock endast bemyndigande för att skriva föreskrifter till sjöfart medan MSB, som tidigare nämnts, har bemyndiganden för de andra transportslagen. De föreskrifter för transport av förpackat farligt gods som TS ger ut för sjöfart finns i regelverket IMDG-koden. TS har även, enligt 10 § i förordningen, hand om tillsynen kring transport av farligt gods på sjötransporter och järnvägstransporter för att säkerställa att de lagar och regler som finns inom området följs. KBV biträder tillsyn av sjötransporter åt TS i hamnars landområden.

Det har inte alltid varit MSB och TS som varit ansvariga transportmyndigheter vid transport av farligt gods. Tidigare var det Statens räddningsverk som var ansvarig transportmyndighet för landtransporter medan Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket var ansvariga för sina respektive transportområden enligt 2 § i Trafikinspektionsutredningen (SOU 2007:4).

## **2.5 Säkerhetsrådgivare**

Enligt 11 § i lagen är det krav på att alla hamnar och verksamheter som transporterar eller avsänder farligt gods ska ha en ansvarig säkerhetsrådgivare. En säkerhetsrådgivares ansvar är

att förebygga olyckor i samband med transporter som kan skada människor, egendom eller miljö (Gell et al., 2009, s.30). Detta gör de genom att vidta åtgärder och se till så att verksamheten skickar och transporterar godset på ett säkert sätt och att hamnen följer lagen och föreskrifterna om transport av farligt gods (MSB, 2017b).

Det är viktigt att företag som transporterar farligt gods har duktig personal som är kunniga inom området genom att utbilda samt informera dem om eventuella risker (Gell et al., 2009, s. 30). MSB är ansvarig tillsynsmyndighet för säkerhetsrådgivare enligt förordningen. Som tidigare nämnts ger de även ut föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods där det regleras vad säkerhetsrådgivaren har för uppgifter. Lagstiftningen om säkerhetsrådgivare finns som hjälpmedel för att försöka höja kompetensen och säkerhetsnivån för de företag som hanterar farligt gods. Säkerhetsrådgivaren kan antingen vara någon som arbetar i verksamheten eller en extern part (Gell et al., 2009, s. 32–33). Personen måste bli examinerad av MSB (MSB, 2017c). Den som är utsedd till säkerhetsrådgivare ska enbart agera som rådgivare för företagets säkerhetsarbete inriktat mot transport av farligt gods. Personen bär, enligt 16 §, därför inte på ansvaret för säkerheten utan det ligger fortfarande på företagsledningen (Gell et al., 2009, ss. 34–35).

Enligt propositionen (2005/06:51, s. 43) till lagen står följande om säkerhetsrådgivare:

*”Säkerhetsrådgivaren skall ha kompetens för de transportslag som berörs. Omfattar transporten flera transportslag skall alltså den som lämnar godset till någon annan för transport ha säkerhetsrådgivare med utbildning för samtliga i transportkedjan berörda transportslag. Den som endast berörs av ett transportslag behöver inte ha säkerhetsrådgivare för andra transportslag.”*

## **2.6 Nationella regelverk för transport**

Här presenteras de nationella transportlagar som är gällande inom Sverige för respektive transportslag. Farligt gods regelverken är ett komplement till dessa lagar som styr land- och sjötransport av gods i Sverige.

### **2.6.1 Sjötransport**

I Sverige styrs transport av gods till sjöss av sjölagen (1994:1001), hädanefter refererad till som SjöL, och den är mer omfattande av de lagar som finns för de presenterade transportslagen. Den har delats in i flera olika avdelningar och kapitel som täcker bland annat fartyg, ansvar, avtal om befordran och sjöolyckor. Det som till största delen kommer behandlas i uppsatsen kopplar till avdelning IV, Avtal om befordran och kapitel 13, om styckegodstransporter.

I kapitel 13 beskrivs de regler som tillämpas vid transport till sjöss av gods och reglerar vilket ansvar de olika parterna har, ansvarsbegränsning och utfärdande samt innehåll av konossement. Kapitel 13 är inte dispositiv, vilket innebär att den är tvingande och inte kan avtalas bort, men parterna kan förhandla och avtala om bättre villkor enligt 4 § SjöL. Ansvarsbestämmelserna i detta kapitel säger att transportörens ansvarsperiod börjar när det är

i hans vård i lastningshamnen, under transporten och i lossningshamnen, enligt 24 §. Ansvar et upphör när transportören har lämnat över godset till mottagaren eller när det blivit tillgängligt för mottagaren att ta hand om det. Kapitlet är, enligt 2 §, tillämpligt på de avtal som är sjötransport av styckegods.

### **2.6.2 Vägtransport**

I lagen om inrikes vägtransporter (1974:610), hädanefter refererad till som VTL, regleras till exempel när den är tillämplig, vilka krav som åligger transportören innan transporten sker, hur en fraktsedel ska se ut och innehållet i den, vilket ansvar transportören har för lasten, vilka krav mottagaren kan ställa mot transportören och vad transportören blir skyldig att ersätta vid skador på lasten. Enligt 4 § är VTL tillämplig under hela transporten om godset även ska fraktas via sjö, järnväg eller luft så länge godset inte kopplas från fordonet. Transportörens ansvar för lasten börjar, enligt 27 §, när det mottagits för transport och slutar när det utlämnats. Denna lag är inte heller dispositiv.

### **2.6.3 Järnvägstransport**

Den nationella lagen för järnvägstrafik är också en del av COTIF och baseras till viss del på denna internationella överenskommelse, COTIF är i många frågor mer detaljrik än den svenska nationella lagen (Prop. 2014/15:58, s.16). På liknande sätt som de lagar som finns för de andra presenterade transportslagen finns delar som reglerar ansvaret mellan de olika parterna, ansvarsbegränsningen och utförande av transporthandlingar. Även järnvägstrafiklagen (1985:192) är tvingande och måste därmed följas enligt 2 §. Det tredje kapitlet i lagen behandlar transporter av gods och är, enligt 1§, tillämpligt på inrikes trafik där avtal har ingåtts om transport. Det kan även tillämpas på vägtrafik om det är avtalet på det sättet. I 22 § beskrivs järnvägens ansvarsperiod där deras ansvar börjar när de innehar godset på grund av den avtalade transporten.

## **2.7 Parter enligt farligt gods lagstiftning**

Följande parter finns definierat i kapitel 1.2 i ADR-S och RID-S samt i kapitel 1.2, avsnitt 1.2.1 i IMDG-koden och beskrivs utifrån vilken roll de har i en transportkedja eftersom de har olika ansvarsområden samt skyldigheter.

### **2.7.1 Avsändare**

I både ADR-S och RID-S definieras avsändare som ett företag som avsänder gods för egen eller annans räkning. Utfärdas ett transportavtal är avsändaren den som anges som det i transportavtalet. Enligt IMDG-koden definieras avsändare som "consignor" och är regering, organisation eller person som förbereder en försändelse för transport.

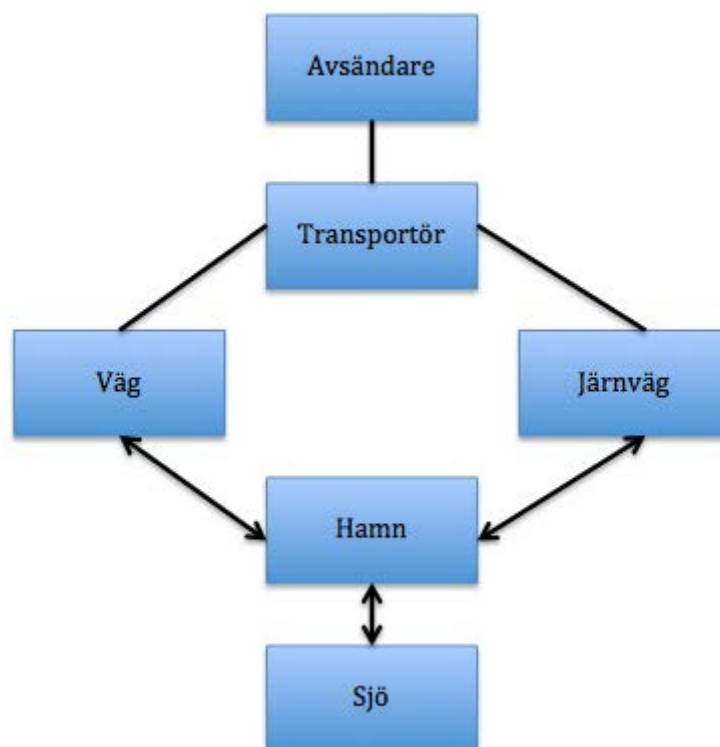
En avsändare i en transportkedja kan exempelvis vara ett företag som producerar farligt gods och som vill få godset transporterat till en kund i ett annat land. I ett Bill of Lading, som är en form av transportavtal som används vid sjötransporter, kan avsändare benämnas som "shipper". Den part som är avsändare måste se till att godset är klassificerat och tillåtet för transport, att det transporteras i en förpackning som är godkänd samt att enheten är utrustad med rätt märkning och etikettering (Gell et al., 2009, s. 26).

### 2.7.2 Transportör

I ADR-S och RID-S beskrivs transportören som det företag som utför transport med eller utan transportavtal. I IMDG-koden definieras transportör som "carrier" och är regering, organisation eller person som utför transport av farligt gods och begreppet inkluderar både inhyrda samt egna transportörer.

Gemensamt för de olika transportslagen är alltså att transportören är den part som förflyttar det farliga godset. Det kan vara avsändaren själv som utför transporten men vanligt förekommande är att de har kontakt med antingen ett annat transportföretag som utför transporten eller en speditör som bokar transportörer som utför all transport fram till kunden (Gell et al., 2009, s. 25). En transportör är till exempel ett åkeri, ett järnvägsföretag eller ett rederi (Jonsson & Mattsson, 2011, ss. 90–91). De ska bland annat se till att transportenheten är försedd med rätt märkning, att det farliga godset inte har några brister och att informationen om godset stämmer (Gell et al., 2009, s. 25).

Ett exempel på hur en transportkedja kan se ut för parterna avsändare och transportör i förhållande till väg-, järnväg- och sjötransport av farligt gods visas i figur 2.



**Figur 2** Ett exempel på hur en transportkedja som innefattar de olika transportslagen väg-, järnväg- och sjötransport (multimodal transport) av farligt gods kan se ut. Författarnas egen bild.

### **2.7.3 Mottagare**

Enligt ADR-S och RID-S är mottagaren den som anges i transportavtalet. Om det inte finns något transportavtal under transporten är mottagaren den som tar emot godset vid dess ankomst. Enligt IMDG-koden definieras mottagare som “consignee” och är den regering, organisation eller person som har rätt till att ta emot godset som skickats från en avsändare.

I ett Bill of Lading definieras mottagare som “consignee” och är alltså den part som fysiskt mottar godset. Detta är den så kallade kunden till avsändaren och som godset är avsett att skickas till (Gell et al., 2009, s. 25). Mottagaren ska ta emot godset och säkerställa att bestämmelserna i ADR-S är uppfyllda genom att bland annat kontrollera containern.

### **2.7.4 Lastare (annan delaktig)**

Enligt ADR-S och RID-S är lastare ett företag som lastar förpackat farligt gods, i IBC-behållare eller tankcontainer i eller på ett fordon/container/vagn. Lastare finns inte definierat i IMDG-koden.

### **2.7.5 Lossare (annan delaktig)**

Enligt ADR-S och RID-S är lossare ett företag som lossar förpackat farligt gods, i IBC-behållare eller tankcontainer i eller på ett fordon/container/vagn. Lossare definieras inte i IMDG-koden.

## **2.8 Förhållanden som påverkar gränsdragning och hantering**

Här beskrivs de delar ur regelverken som är av intresse för denna uppsats.

### **2.8.1 Utbildning enligt ADR-S och IMDG-koden**

Alla personer som är delaktiga vid transport och hantering av farligt gods ska enligt ADR-S ha någon typ av utbildning för detta. Ett exempel på en sådan utbildning kallas för “1.3 utbildning” vilket benämns efter kapitel 1.3 i ADR-S. Utbildningen är till för de personer som hanterar farligt gods i begränsad mängd och är därför inte lika omfattande som förarutbildningen för ADR (MSB, 2009). En 1.3 utbildning består av tre olika delar där den första delen innehåller en allmän utbildning kring bestämmelserna för transport av farligt gods. Den andra delen är en funktionsspecifik utbildning som baseras på personalens arbetsområde. Den sista delen innehåller en säkerhetsutbildning som ska behandla vilka risker och faror som kan uppstå med det farliga godset (MSB, 2017d). Utbildningen är anpassad efter personalens arbetsuppgifter och ansvarsområde och kan därför genomföras på arbetsplatsen av exempelvis företagets säkerhetsrådgivare (Gell et al., 2009, s. 109).

I IMDG-koden kapitel 1.3 finns en liknande utbildning beskriven för landbaserad personal. Den innehåller också delar där personalen ska ha en allmän genomgång av de regelverk som finns med bland annat märkning, etikettering, stuvning och packning. De ska även ha en specifik träning som relaterar till de arbetsområden personalen har.

### **2.8.2 Bestämmelser kring hamnområden i ADR-S**

I ADR-S finns det ett kapitel som beskriver transport av farligt gods, inom och mellan hamnområden, kapitel 15. I detta kapitel beskrivs tillämpningsområdet som inrikes transporter men även för de internationella transporter som till viss del utförs i Sverige. En hamntransport, enligt 15.1 i ADR-S, ska utföras inom eller mellan hamnområden och vara en del av den hantering som hamnen gör för vidare transport av godset från hamnområdet. Ett hamnområde definieras i detta kapitel som ett område som används som en hamn enligt en detaljplan eller områdesbestämmelserna som skapats i enlighet med plan-och bygglagen (2010:900).

Vid hamntransporter måste enheterna vara märkta enligt ADR-S eller IMDG-koden. Enheterna behöver alltså inte ha storetiketter och orangefärgad skyltning enligt 5.3.1 och 5.3.2 i ADR-S om den istället uppfyller kraven i IMDG-kodens kapitel 5.3 vad gäller märkning och etikettering. Enligt ADR-S kan hamnen välja mellan att använda bilagorna A och B i ADR-S eller att tillämpa IMDG-koden vid hamntransporter. Hamntransporterna behöver heller inte ha transporthandlingar (8.1.2. ADR-S) eller övrig utrustning (8.1.5. ADR-S). De förare som utför hamntransporterna kan ha den tidigare beskrivna 1.3 utbildningen som är enklare eller den mer avancerade utbildningen för förare specificerad i 8.2.1 i ADR-S.

### **2.8.3 Bestämmelser kring multimodaltransporter**

Enligt 1.1.4.2.1 i ADR-S behöver en transport som innefattar multimodala transporter inte uppfylla kraven på märkning och etikettering enligt ADR-S. I så fall ska de istället vara märkta enligt exempelvis IMDG-koden vid en transport som innefattar sjötransport. Detta gäller även godsdeklarationer men då ska även sådan information som inte är nödvändig enligt dessa regelverk men som krävs enligt ADR-S finnas med. Samma princip gäller i RID-S med järnvägstransporter som senare ska transporteras vidare till sjöss. I IMDG-koden finns inget beskrivet kring multimodala transporter.



### **3 Metod**

De data som ligger till grund för den här kandidatuppsatsen är kvalitativ och den metod som har använts för att erhålla dessa data är frågeformulär som kombinerats med semistrukturerade intervjuer.

#### **3.1 Kvalitativ datainsamling**

Datan som har använts i rapporten är kvalitativ då det består av skriven text i form av ord och beskrivningar. En del av den insamlade datan kommer från frågeformulär där respondenterna själva får skriva svaren i text med sina egna ord vilket är en typ av kvalitativ datainsamlingsmetod (Denscombe, 2016, s. 344). Även intervjuer har genomförts där svaren på varje fråga har transkriberats och skrivits ner i text då de innehöll mycket information och på så sätt kunna sammanställa de svar som gavs på de olika frågorna på ett enklare sätt. De respondenter som har tillfrågats och som är med i rapporten är sex stycken vilket påvisar att det är en småskalig studie som är en del av en kvalitativ metod (Denscombe, 2016, s. 345). En kombination av frågeformulär och intervjuer har använts för att få olika perspektiv på de ställda frågorna.

#### **3.2 Frågeformulär**

Frågeformulären skickades ut via e-post till elva olika svenska hamnars säkerhetsrådgivare som frivilligt fick svara och medverka. I förfrågan till säkerhetsrådgivarna skickades en kort beskrivning av vad rapporten handlar om och hur deras svar ska komma att användas. Svaren erhöles antingen direkt i formuläret eller via ett separat mail där de svarat på frågorna vid sidan av formuläret. Frågeformulären sparades och samlades ihop för att sedan granskas och sammanställas. Svaren på frågorna analyserades var för sig för att få en förståelse för vad respektive hamn har svarat. Eftersom frågeformuläret innehöll nio frågor och var uppdelade i olika kategorier sammanställdes de frågor som hörde till samma tema för att se om det fanns några likheter eller skillnader mellan svaren (Denscombe, 2016, s. 392).

Utformningen av frågorna har diskuterats och formulerats om ett antal gånger innan de skickades ut till säkerhetsrådgivarna i hamnarna. Gemensamt för frågorna i formuläret är att de utgår från rapportens huvudfrågeställningar. Det har varit öppna fakta- och åsiktsbaserade frågor där respondenterna själva har fått formulera sina egna tankar och funderingar vilket har möjliggjort en utveckling av svaret från de tillfrågade (Denscombe, 2016, s. 252).

Frågeformuläret bestod av nio huvudfrågor där frågorna ett, två och tre bestod av a) och b) frågor. De frågor som var med i formuläret finns som bilaga 3.

#### **3.3 Intervjuer**

Intervjuer har använts för de frågor som berör myndigheter. Intervjuerna är semistrukturerade för att, precis som i frågeformulären, låta respondenterna utveckla svaren och svara så fritt som möjligt (Denscombe, 2016, s. 266). Frågorna har utgått efter ett antal specifika frågor som respondenterna har fått läsa igenom i förväg innan intervjuerna påbörjats. Frågorna har även följts upp med följdfrågor för att kunna få ut mer av intervjuerna.

En av respondenterna i en av hamnarna föredrog att svara på frågorna i frågeformuläret via en personlig intervju istället. De personliga intervjuerna med hamnen samt med KBV har varit semistrukturerade och i hamnens fall anonyma. Intervjun med KBV spelades in och därefter transkriberades den, vilket innebär att det som sades på inspelningen skrevs ner i textformat (Höst, Regnell, och Runeson, 2006, s. 114). Detta gjordes för att underlätta och få en bättre överblick över informationen som gavs under intervjun samt för att kunna ha det tillgängligt vid förfrågning om materialet (Denscombe, 2016, s.385). Intervjun med en av säkerhetsrådgivarna spelades inte in utan författarna skrev ner sina egna anteckningar under tiden och sammanställde sedan dessa för att se till att båda har antecknat liknande samt bildat samma uppfattning. De frågor som ställdes under intervjun finns som bilaga 4.

### **3.4 Urval**

Det urval av hamnar som valts i rapporten är framtagen beroende på vad de hanterat för typ av gods. Kriteriet, med hänsyn till de avgränsningar som är gjorda, är hamnar som har hantering av styckegods via väg, järnväg och sjö. Det kan vara i form av containerhantering men även ro-ro transporter med lastbil och järnväg. Detta har inkluderat ett urval på både stora och små hamnar. Urvalet blev elva olika hamnar där svar från sex av dem erhöles. Den funktion i hamnarna som valdes för att besvara frågeformuläret blev säkerhetsrådgivaren med tanke på deras speciella kompetens och relevans inom farligt gods i hamnområdena. Detta blir då ett så kallat subjektivt urval vilket innebär att säkerhetsrådgivarna handplockades baserat på deras kompetens (Denscombe, 2016, s. 74). Urvalet består av säkerhetsrådgivare från olika hamnar i Sverige men även den myndighet som har till uppgift att sköta tillsynen av hamnområden. Antalet säkerhetsrådgivare som kontaktades var begränsat med tanke på det kriterier som valdes ut. De myndigheter som valts ut att delta är baserat på att de har med transport av farligt gods att göra, de har tillsyn eller har hand om skrivandet av föreskrifter.

### **3.5 Etik**

Forskningsetik är en viktig del av arbetet där de medverkande deltagarna ska försäkras om att deras intressen skyddas, att medverkan är frivillig och arbetet måste även vara öppet (Denscombe, 2016, s. 428). Detta har gjorts genom att beskriva projektet för deltagarna innan och hålla dem anonyma under hela arbetet. Det har även poängterats, vid utskickandet av frågeformulären, att deltagandet är frivilligt och inget krav. Där intervjuer har gjorts har respondenterna även haft möjlighet att läsa igenom frågorna innan för att försäkra sig om att inga obehagliga frågor skulle dyka upp och kunna förbereda sig. Hamnarna har varit anonyma för att de svar de ger inte ska påverka dem negativt i framtiden och för att de ska känna sig bekväma i att svara så ärligt som möjligt. De myndigheter som deltagit i rapporten har godkänt sin medverkan. De som har intervjuats har, innan intervjun börjat, fått en förfrågning om de godkänner att spela in intervjun och i de fall det inte godkänts har anteckningar tagits istället.

## 4 Resultat

I resultatet presenteras de svar som de olika hamnarna gav i frågeformuläret som vi skickade ut via e-post. Hamnarna som har svarat på frågorna är anonyma. Även resultaten från intervjun med KBV presenteras i avsnittet.

### 4.1 Frågeformulär

Av de elva hamnar som tillfrågades erhöles svar från sex hamnar, nedan presenteras de svar från frågeformulären som skickades ut till hamnarna.

#### 4.1.1 Föreskrifter

De två första frågorna handlar om hamnarnas föreskrifter, vad de innehåller samt vad de är baserade på. Samtliga respondenter förutom en svarade att hamnen har någon typ av föreskrifter. De flesta finns publicerade på hamnarnas hemsida förutom hos en av respondenterna. Av de hamnar som hade föreskrifter publicerade innehöll de alla antingen en kortare eller längre beskrivning av farligt gods. Föreskrifterna hos två av respondenterna är baserade på de lagar och föreskrifter som är nationella och som gäller specifikt för farligt gods. En annan respondent nämner att hamnen har lokala föreskrifter men även andra föreskrifter som gäller speciellt för farligt gods, dock är det oklart vad de är baserade på. Ytterligare två respondenter har däremot svarat att hamnarna baserar sina föreskrifter på IMO:s hamnrekommendationer med titeln, ”Revised recommendations on the safe transport of dangerous cargoes and related activities in port areas, MSC.1/Circ.1216”.

Hamnarnas föreskrifter behandlar farligt gods på olika sätt och det finns en del skillnader mellan dem. Ett par respondenter används här som exempel på hur de skiljer sig åt som mest. Den ena respondenten hade mycket information i sina föreskrifter då de bland annat beskriver hur det farliga godset ska hanteras vid separering, märkning och etikettering av enheter samt vilka regelverk hanteringen ska ske i enlighet med. I jämförelse med denna respondent har den andra respondenten lite information om farligt gods i sina föreskrifter då det bara innefattar en sida med korta beskrivningar som liknar anteckningar vilket gör att de är svåra att tyda. Exempel på föreskrifter från slumpmässigt utvalda hamnar finns som bilagorna 5.1–5.3.

#### 4.1.2 Hantering av farligt gods

De här två frågorna handlar om hur de olika hamnarna hanterar farligt gods och eventuella skillnader i deras hantering beroende på transportslaget. Det efterfrågas även om de upplever några svårigheter i hanteringen på grund av de olika regelverken som finns.

Samtliga respondenter har svarat att hamnarna hanterar farligt gods på väg, järnväg och sjöfart. I de svar som erhöles angående hanteringen av farligt gods och på vilket sätt hanteringen sker har det framkommit att det ser olika ut i hamnarna beroende på vad de hanterar för typ av enheter. Skillnaderna i de olika hamnarna kan härledas till att de har mestadels gods som transporteras med ro-ro, container eller tankcontainer och att dessa enheter kräver olika hantering.

En respondent anser exempelvis att det finns skillnader när det kommer till hantering av märkning och etikettering på enheterna. Detta beror på att det inom ro-ro trafik är hela fordonet som måste märkas om i jämförelse med containertrafik då det enbart är containern som måste märkas om. En annan respondent svarade att hamnen inte hanterar gods själva utan de erbjuder endast yta i form av kajplatser för fartyg samt körvägar in och ut ur hamnen. Det är chaufförerna som hanterar enheterna som är lastade med farligt gods då de själva kör ombord och av enheterna från fartygen. De skriver även att hamnpersonal dock finns på plats i hamnområdet för att dirigera trafiken och se till att lastning och lossning utförs på rätt sätt. I vissa fall kan de även hantera så kallade lösa trailers som ska ombord eller av fartygen.

Gemensamt för alla respondenter är att de anser att det inte finns några skillnader i hanteringen för farligt gods beroende på vilket typ av transportslag som används utan de utför samma process med liknande hanteringsutrustning för de tre transportslagen. Respondenterna har även svarat liknande på frågan om de upplever svårigheter i hanteringen beroende på transportslag och att så inte är fallet, men en av respondenterna menar exempelvis att det kan vara svårt att undersöka alla enheter när de åker in genom porten till hamnen vilket innebär att enheten kan vara felmärkt redan innan det åker in i hamnområdet.

#### **4.1.3 Regelverk**

Det här avsnittet består av tre frågor som berör vad hamnar anser angående när varje regelverk gäller och om de tycker det är viktigt att veta var gränsdragningen går.

Två av respondenterna anser att det är IMDG-koden som ska tillämpas ombord på fartygen, ADR-S på de vägtransporter som sker inom hamnen och RID-S på järnväg. En annan respondent håller delvis också med men menar att de bara berörs av ADR-S eftersom den hantering de gör enbart sker på väg. De anser att eftersom hamnen inte gör någon om-märkning eller etikettering av enheterna till sjö och järnväg ska de därmed inte behöva ha sådan kompetens. En utav de andra respondenterna anser att när godset passerar hamnområdets portar är det IMDG-koden som ska gälla. Ytterligare en respondent håller med till viss del och menar att IMDG-kodens bestämmelser kring separering ska gälla inom hamnen, men att de i alla andra fall utgår från ADR-S och tillhörande kap. 15. Hos den sista respondenten finns det andra förutsättningar eftersom de till viss del använder Östersjöavtalet och ADR-S ligger därmed till grund för de sjötransporter som sker. I de fall där Östersjöavtalet inte är tillämpligt, som hos den sista respondenten, lämnar rederier ut etiketter som krävs för IMDG-koden till de enheter som behöver det och hamnen är därmed inte inblandad i det arbetet.

Alla respondenter anser att det är viktigt att veta var gränsen mellan de olika transportslagen går och när respektive regelverk gäller. Dock har fyra av de sex respondenterna svarat att de inte har några problem med det idag utan menar att de har koll på hur det ska vara. Två av respondenterna anser det viktigt eftersom det är olika märkning och etikettering som gäller för transportslagen och om-märkning måste ske någon gång innan det förs på det nya transportslaget. Ett par andra respondenter menar också att gränsen avgör vilken kompetens

säkerhetsrådgivarna i hamnen måste ha för respektive regelverk och att det därmed blir en viktig fråga att veta vart gränsen går.

#### **4.1.4 Parter**

Det här avsnittet bestod endast av en fråga som berör vad hamnarna ser sig själva ha för roll i en transportkedja. Respondenterna fick själva ange vilken part hamnen anser sig vara men frågan innehöll även olika exempel på parter vilka var avlastare, avsändare, mottagare, transportör etc.

De flesta respondenterna svarade att hamnarna inte anser sig vara någon utav de parter som beskrivs i ADR-S eller IMDG-koden. De menar istället att de omlastar gods från ett transportslag till ett annat och är därmed en slags hub, de ser sig som ett led i förflyttningen. En respondent menar dock att de är både lastare och avlastare.

#### **4.1.5 Övrigt**

I den här delen fick respondenterna möjlighet att tillägga sådant som inte efterfrågats i de tidigare frågorna men som de tyckte var relevant för ämnet. Här har en del av respondenterna inte valt att nämna någonting alls medan vissa svar är begränsade vilket gör att avsnittet inte är så omfattande och består av väldigt spridda svar.

Tre av respondenterna har svarat att personalen som hanterar det farliga godset i hamnen har den s.k. 1.3 utbildningen som de, enligt ADR-S, ska genomgå.

En annan respondent anser att det inte finns tillräckligt med stöd för frågeställningar, som de stöter på i sitt dagliga arbete, i ADR-S och att hamnens verksamhet bör belysas ytterligare i de regelverk som finns för att underlätta för dem.

En tredje respondent påpekar att hamnen endast är ett led i förflyttningen och om avsändaren har gjort rätt är de endast en omlastningsplats. De pekar då speciellt på den del i ADR-S 1.1.4.2.1 där avsändaren får märka enheten för hela transporten om den innefattar mer än ett transportslag. Detta innebär till exempel att man kan använda märkning och godsdeklaration enligt IMDG-koden, om transporten även innefattar en sjötransport, så länge de ytterligare krav som kan finnas i ADR-S även innefattas i deklarationen.

En annan respondent vill även påpeka att de rederier som har ro-ro trafik använder sig av östersjöavtalet och att kombitrafik med järnväg har särskilda regler i RID-S.

## **4.2 Intervju Kustbevakningen**

### **4.2.1 Tillsyn**

Bland intervjufrågorna till KBV handlar de två första frågorna om deras tillsyn, vad det innebär, hur det går till samt om tillsynen är annorlunda i olika hamnar.

När KBV ska göra tillsyn brukar det ske enligt följande process. De åker ut till hamnarna och innanför grindarna. Antingen kan de stå precis innanför grindarna och bevaka när lastbilarna

som har påkopplade trailers åker in eller ut ur hamnen. Då stoppar de lastbilarna och gör en kontroll i enlighet med regelverket ADR-S eftersom de kommer från väg och ska ställa av trailern i hamnområdet eller så ska de koppla på det på lastbilen och åka ut på väg igen. De kan även åka in i hamnen och kontrollera vilka trailers som redan står där och som ska ut på sjön. Det finns inte några chaufförer med då och därför gör de en kontroll enligt IMDG-koden eftersom de anser att sjötransporten har startat då. När de gör en kontroll går de in i trailern och ser till att godset är lastsäkert och uppmärkt med rätt farligt gods märkning och de gör bara en kontroll på enheterna.

KBV och Polismyndigheten ska göra tillsyn enligt en viss procentsats av flödet i hamnarna. I de mest trafikerade hamnarna i Sverige är det svårt att hinna med detta eftersom de är alldeles för få som arbetar med detta. Däremot hinner de ofta med det i de mindre trafikerade hamnarna.

KBV anser inte att deras tillsyn påverkas beroende på hur olika hamnar har valt att betrakta sig själva. Detta är på grund av att de inte kontrollerar hamnens transporter alls utan bara de transporter som kommer utifrån hamnområdet. Chaufförer som kommer med lastbil och trailer utifrån kontrollerar de enligt ADR-S och de trailers som är avlastade och står i hamnen kontrollerar de enligt IMDG-koden oavsett vad hamnen tycker om det. När hamnens personal förflyttar godset kontrollerar inte KBV dessa enheter alls eftersom det inte är deras ansvar.

#### **4.2.2 Gränser/regelverk**

Två av intervjufrågorna handlar om gränser och regelverk i hamnområdet och vad KBV anser om detta.

I samband med tillsyn bedömer KBV att när lastbilen rullar förbi grindarna till hamnen och in på hamnområdet gör de tillsyn enligt regelverket ADR-S. När enheterna som är lastade med farligt gods står stilla på hamnområdet gör de tillsyn enligt regelverket IMDG-koden. De anser även att en landtransport övergår till att bli en sjötransport när enheten lossas från lastbilen och ställs upp på hamnområdet.

KBV tycker inte att det spelar någon roll att hamnarna har olika principer när det gäller övergången av de olika regelverken för respektive transportslag. De säger att ADR-S har lite lättare regler än IMDG-koden och att det skiljer sig lite mellan de två regelverken men att syftet med dem är detsamma. Syftet är att varna för att det kommer farligt gods och om det händer något så kommer räddningstjänsten tack vare märkningen ändå veta att det är farligt gods. De anser inte att det är viktigt att klargöra gränsen mellan de olika transportslagen för att underlätta deras tillsyn eftersom de redan har en bestämd gräns för detta och vet tydligt när de ska följa respektive regelverk.

#### **4.2.3 Övrigt**

Något som KBV gör är att stoppa de enheter som har något fel vilket kan bli omständligt. Enligt lagstiftning får man inte ens flytta på enheten om den är felmärkt eftersom det då kan innebära en fara för omgivningen och enligt många hamnar får man inte åtgärda en trailer på

plats utan de har ofta specifika uppställningsplatser för dessa enheter där de kan åtgärda felet. Det är i många fall hamnens personal som får köra trailern till rätt ställe för att åtgärda felet eftersom en trailerservice från ett transportföretag inte får ha egen personal inne i hamnområdet som arbetar där på heltid. De får inte heller låna hamnens uppställningsplatser hur som helst för att åtgärda problemet vilket gör att det ofta blir omständigt för dem att lösa problemet.

## 5 Diskussion

I det här kapitlet hålls en diskussion utifrån det resultat som presenterats i uppsatsens resultatkapitel i förhållande till teori. Kapitlet är indelat i två olika delar där första delen innehåller en diskussion kring respondenternas svar i frågeformulären och om KBV:s tillsyn. Den andra delen innefattar en diskussion kring uppsatsens metod.

### 5.1 Resultatdiskussion

I den här delen av resultatdiskussionen diskuteras det resultat som presenterats i föregående resultatkapitel angående det frågeformulär som skickats ut till de olika hamnarna

#### 5.1.1 Föreskrifter

I resultatet framgår det tydligt att de flesta hamnarna har föreskrifter i någon form men att innehållet kring farligt gods varierar mellan dem och att vissa är mer omfattande i sin beskrivning än andra. Alla hamnars föreskrifter finns inte heller tillgängliga på deras hemsida eller liknande vilket kan försvåra för de chaufförer som transporterar farligt gods och som ska till hamnen då de inte kan se hamnens specifika bestämmelser för detta. Det finns dock inga krav på att det ska finnas föreskrifter eller att de ska innehålla hänvisningar kring farligt gods. Detta anser författarna förvånande med tanke på den fara farligt gods kan innebära. Hamnar är ofta placerade i närheten till större bebyggelser och om en olycka sker inom ett hamnområde kan skadan snabbt även sprida sig närliggande områden och drabba dem också. Två hamnar har valt att basera sina föreskrifter på IMO:s rekommendationer vilket tyder på att de hanterar det farliga godset på ett sätt som kan kännas igen av många och som tillämpas i många internationella hamnar.

Det finns redan krav idag på hamnar att upprätta planer för eventuella olyckor som skulle kunna komma att ske inom deras område. Därmed borde det även finnas krav på föreskrifter som upplyser utomstående chaufförer på väg in i hamnen om det finns särskilda processer som ska tillämpas innan ankomst. Även om det finns föreskrifter som är publicerade betyder inte det att de parter som berörs av dem kommer till att läsa dem, men hamnen har ändå erbjudit det och gjort vad de har kunnat.

#### 5.1.2 Hantering av farligt gods

I resultatet framkom det att hamnarna hanterar gods på olika sätt vilket beror på vilken typ av last de till största del har. Det kan även bero på att de olika hamnarna har valt att lägga upp sina rutiner kring hantering av gods enligt ett sätt som är anpassat utefter just deras verksamhet. Vid analys av de svar som fick från respondenterna angående hanteringen har det framkommit att en del inte har förstått syftet med frågan och det var en del uteblivna svar. Det svar som efterfrågades var hur processen ser ut när farligt gods anländer till hamnen och vilka verksamheter förutom hamnen som skulle kunna vara inblandade, vilket ungefär var det svar som erhöles från två av respondenterna. Det är därmed även svårt att veta exakt hur hamnarna arbetar och hur processen ser ut. Varför respondenterna inte valt att svara på frågorna kring hantering eller inte förstått syftet med dem kan bero på att de själva inte är särskilt insatta i processen eller att de inte har någon kunskap kring det.



### 5.1.3 Regelverk

Det här avsnittet innehöll de frågor som är själva kärnan till syftet i den här uppsatsen. Det har genom de tre frågorna i detta avsnitt blivit uppenbart att alla respondenter har olika syn på var gränserna för respektive regelverk i hamnområdet går och var de borde gå. Alla respondenter har bildat sig en egen uppfattning vilket påvisar de brister som finns i regelverken och hur svårt det är att tolka dem. Det visar sig uppenbart att hamnen är en så kallad gråzon som inte är reglerad fullt ut och att respondenterna därmed har gjort sina egna tolkningar. En respondent menar till och med att de föreskrivande myndigheterna inte själva har koll på vad som ska gälla inom hamnområden. Det finns dock vissa regler som behandlar hamnområden, kapitel 15 i ADR-S, men där det står att hamnarna själva får välja om de vill tillämpa IMDG-koden eller ADR-S vid hamntransporter. Hamnarna har då i de flesta fall valt ADR-S eftersom reglerna kring märkning och separering är enklare och för att de anser att hamnområdet är på land och därmed är en landtransport. Det är uttryckligen bara två respondenter som svarat att de följer IMDG-koden inom hamnområdet. De resterande respondenterna har svarat att de tillämpar ADR-S eller menar att regelverken börjar gälla när godset lastats på respektive transportslag och har inte uttryckt specifikt vad som gäller inom hamnområdet. De anser alltså att de olika regelverken börjar gälla när godset är placerat på transportslaget. Det är svårt att veta vilket regelverk som gäller när enheten står på hamnområdet och inte är lastat på något transportfordon, när eventuell om-märkning ska ske och vem som ansvarar för detta om det inte är korrekt märkt från början.

Det är också tydligt att det inte bara är hamnarna som har problem med gränsdragningar då det redan i propositionen till lagen framkom att det skulle kunna komma att bli problem. Det står även att detta i så fall skulle vara något som myndigheterna skulle få sköta och i värsta fall tas upp i domstol, om sådana fall skulle uppstå. Det visar sig tydligt redan här att det fanns ett problem som lagstiftarna inte ville ta tag i.

Även om alla respondenter har valt olika gränser i sina hamnområden anser de alla att det är viktigt att veta var gränsen mellan regelverken går. Samtidigt menar respondenterna att de själva inte har några problem med gränsdragningen vilket författarna anser överraskande eftersom de valt att tillämpa gränserna på olika sätt. Deras olikhet i tillämpning tyder ändå på att det finns så kallad överlappning mellan de olika regelverken där ingen av dem ger en tydlig beskrivning om vad som ska gälla i hamnområdet. Det är även tydligt att respondenterna har olika uppfattning om var problemet med gränserna ligger. Några menar att det är störst problem på grund av den märkning och etikettering som skiljer regelverken åt, en annan vilken separering som ska tillämpas och ytterligare ett par anser att problemet ligger kring den kunskap och kompetens som säkerhetsrådgivarna ska ha.

Diskussionen kring vilken kompetens en säkerhetsrådgivare ska ha anser författarna irrelevant. I propositionen till lagen står det tydligt att om transportkedjan innefattar flera olika transportslag ska säkerhetsrådgivaren ha kunskap inom alla de som ingår. Hamnen är en del av transportkedjan där alla tre transportslag möts vilket gör det naturligt att säkerhetsrådgivarna ska ha kompetens inom alla de transportslag som möts.

De överlapp som finns i föreskrifterna kring vad som ska gälla i en hamn kan bero på de svårigheter MSB och TS har haft att samarbeta. I förordningen, 19 §, står det att myndigheterna ska samordna sina föreskrifter. Enligt MSB har inget samarbete kunnat etableras. Detta kan även vara en anledning till varför det är en sådan spridning på hur hamnarna har valt att tillämpa och dra sina gränser.

#### **5.1.4 Parter**

Det här avsnittet innehöll vilken typ av part hamnen anser sig vara i en transportkedja. Majoriteten av de tillfrågade ansåg att de är en så kallad hub där gods som transporteras via väg-, järnväg- eller sjötransport möts för att omlastas och sedan åka vidare med ett annat transportslag. Enligt respondenterna själva är de inte någon utav de parter i en transportkedja som finns definierat i de olika regelverken. En hub är idag en väldigt vanlig del av en transportkedja och ett begrepp som används i logistikbranschen. Författarna anser därför att detta är ett begrepp som bör finnas med i definitionsavsnittet för respektive regelverk. Huruvida en hamn sedan skulle passa in i den definitionen som görs beror på hur den formuleras men i dagsläget ser de sig ändå som en hub. Eftersom respondenterna inte anser att de är någon av de parter som finns definierade i regelverken hamnar de på så sätt utanför de ansvar som finns under respektive part och därför finns det heller inget ansvar som de berörs av enligt dem. Även om de själva anser att de är en hub kan en utomstående part anse att de faller in under någon av de definitioner som finns beskrivna i regelverken och därmed ha ansvar enligt den definitionen trots att de själva inte anser det. Detta kan därför vara en orsak till konflikter och missförstånd som uppstår kring exempelvis parternas ansvar.

#### **5.1.5 Övrigt**

I det här avsnittet fick respondenterna själva tillägga sådan information som de anser är relevant för ämnet. Precis som en av respondenterna påpekar anser författarna det viktigt att avsändaren anpassar enheten enligt 1.1.4.2.1 i ADR-S om de är medvetna om att transporten kommer innefatta mer än ett transportslag. Detta skulle vara ett smidigt sätt att hantera enheterna på då det inte krävs någon om-märkning längre fram i transportkedjan. Dock är det oftast chaufförerna som sköter märkningen av enheter men de har ofta ingen kunskap om de andra transportslagen vilket också är en problematik som uppsatsen inte omfattar. Avsändare är alltid ansvarig för att rätt märkning finns på enheterna och tillämpning av denna del i ADR-S skulle ta bort oklarheterna som finns kring detta hos hamnarna med om-märkning och etikettering. Hamnarnas ansvar avser då separering mellan enheter inom hamnområdet och enligt vilka regelverk denna separering ska ske, IMDG-koden eller ADR-S.

#### **5.1.6 Tillsyn**

KBV är konsekvent i sin tillsyn och processen går till på samma sätt i alla ro-ro och containerhamnar i Sverige. De har sina bestämda rutiner vid tillsyn och de följer ADR-S när chauffören kör in med lastbilen i hamnområdet, när ekipaget ställs av och inte transporteras av någon chaufför längre är det IMDG-koden som gäller. De har en väldigt tydlig uppfattning av när regelverken gäller och vet precis hur de ska göra, de blir därför inte påverkade av de olika hamnarnas synpunkt på hur de valt att göra gränsdragningen. Utefter de svar på frågorna som

ställdes under intervjun har författarna fått uppfattningen av att de har en bestämd och tydlig uppfattning av hur deras tillsyn ska gå till. De ser heller inga problem angående gränsdragningen i hamnarna som påverkar deras arbete.

Det mest lämpliga alternativet enligt författarna borde vara att alla hamnar tillämpar gränsdragningen på samma sätt som KBV. Det är säkert flera andra faktorer inblandade som påverkar detta som bland annat kostnader, om det är rederi eller hamn som ska ha ansvar för olika delar, etc.

## **5.2 Metoddiskussion**

Med de frågeställningar som fanns ansågs det mer aktuellt att använda kvalitativa data för att presentera resultatet istället för kvantitativa. Detta eftersom det ansågs mer värdefullt att ha data där hamnar och myndigheter kunde utveckla sina svar och svara fritt på de frågor de ville än att de skulle begränsas till vissa svarsalternativ. De källor som har använts för datainsamling till teoriavsnittet har varit lagstiftning samt olika myndigheters internethemsidor. Det finns inte många vetenskapliga rapporter skrivna inom detta område, de som hittades var kandidatuppsatser skrivna av studenter på andra högskoleutbildningar vilka inte ansågs vara tillräckligt pålitliga. De metoder som användes till uppsatsens resultatavsnitt var frågeformulär för hamnarna och intervjuer för KBV. Nedan diskuteras de för- och nackdelar som finns med respektive metod.

### **5.2.1 Frågeformulär**

Frågeformulär har som metod en del nackdelar. Det är ofta mycket svårare att få svar från alla de som bjudits in att delta i undersökningen vilket också resulterar i att forskarna måste ligga på de tillfrågade för att kunna få ett bra resultat (Denscombe, 2016, s. 59). Urvalet i denna uppsats var inte särskilt stort men det erhöles ändå fler svar än vad som från början var förväntat. Det skickades ut en påminnelse till de tillfrågade vilket resulterade i ytterligare några svar. Vid användning av frågeformulär kan det även bli svårare att förstå de svar respondenterna har gett och vad de syftar på när möjligheten att ställa följdfrågor begränsas. Även sanningshalten i de svar som fås är svårt att avgöra när forskarna inte har samma möjlighet att betrakta respondenten som vid en personlig kontakt, som en intervju (Denscombe, 2016, s.260). Det kan också vara svårt för respondenterna att förstå de frågor som har ställts. Detta blev väldigt tydligt i resultatet och de frågor som ställdes kring hur hamnarnas hantering av farligt gods ser ut. Här erhöles en del svar som var mer allmänna kring all hantering av gods och inte specifikt för farligt gods vilket var det som egentligen efterfrågades. En del av respondenterna förstod vad som efterfrågades medan en del inte gjorde det eller inte svarade särskilt utförligt. Detta kan bero på att frågan inte var tillräckligt tydligt ställd eller att respondenten inte förstod innebörden.

Det finns även en del fördelar med att använda frågeformulär som metod. Frågeformulär valdes eftersom författarna ansåg att denna metod skulle ge ett tydligt bidrag till resultatet och för att det är ett smidigt sätt att samla in data på än jämförelsevis telefonintervjuer. Dessutom kostar det ingenting för författarna att utforma frågeformulären och inte heller för respondenterna då det skickas via e-post (Denscombe, 2016, s. 36). Vid frågeformulär har

respondenten också längre tid på sig att hitta svaren på frågorna och de kan skriva ner och svara på frågorna allt eftersom de hittar svar på dem. De data som erhålls är lättare att bearbeta eftersom respondenterna redan själva har skrivit ner svaren (Denscombe, 2016, s.259). Det är dessutom ett snabbare sätt att få tag på alla de deltagare som finns i urvalet och att få tillbaka svaren. Svaren på frågorna är också oftast mindre påverkade än om det skulle vara en intervju där respondenten kan påverkas av hur intervjuaren ser ut och betar sig (Denscombe, 2016, s.289). Respondenterna har även lättare att ta sig tid att svara på frågorna när de själva har möjligheten till att göra det istället för att bestämma en tid då både forskare och respondent ska träffas, som vid en intervju (Denscombe, 2016, s.259).

Telefonintervjuer är en metod som hade kunnat användas istället för frågeformulär, vilket också övervägdes i början. Då hade även svaren kunnat erhållas snabbt men bearbetningen av datan hade varit mer omfattande med transkribering. Antalet möjliga svar hade även fått begränsas från elva till ungefär hälften för att hinna med tidsmässigt med tanke på den transkribering som skulle behöva göras. Det ansågs viktigare att kunna få med så många svar som möjligt i frågeformulären än att ha få välutvecklade svar via telefonintervjuer. Personliga intervjuer hade även det varit svårt att genomföra eftersom hamnarna och säkerhetsrådgivarna har en stor geografisk spridning.

Ungefär hälften av de respondenter som tillfrågades valde att inte svara på frågorna vilket kan leda till en försvårad jämförelse av svaren. Författarna tror dock inte att det skulle kunna urskiljas några mönster i svaren på grund av detta med tanke på att de svar som erhöles var så pass blandade. Både de respondenter som svarade respektive de som inte gjorde det bestod av små och stora hamnar. De svar som erhöles var också lika många som skulle ha fåtts om det istället hade använts en annan metod som exempelvis telefonintervjuer (Denscombe, 2016, s. 54). Eftersom cirka hälften av de tillfrågade svarade kan det även konstateras att det är en bra svarsfrekvens. För att kunna få fler svar hade urvalet behövt vara större vilket diskuteras i avsnitt 5.2.3.

### **5.2.2 Intervju**

Under intervjuerna med en av respondenterna samt KBV var det svårt att som intervjuare inte påverka deras svar och uppfattning kring frågorna. Ibland fick det ges en förklaring av frågorna om de inte riktigt förstod den vilket då kan ha påverkat deras förståelse i jämförelse med de hamnar som hade frågeformulär. Många av de nackdelar som finns med frågeformulär blir istället fördelar i en intervju som exempelvis är det lättare att ställa följdfrågor. Det blir även lättare att få en förklaring till de svar som ges vilket inte kan ske på samma villkor vid användande av frågeformulär.

Vid intervjuer kan även den information som erhålls kontrolleras direkt vad gäller validitet (Denscombe, 2016, s. 288). Validitet handlar om noggrannheten i arbetet och hur trovärdiga resultaten är med det tillvägagångssätt som valts (Fejes & Thornberg, 2015, s. 259). Validiteten i svaren från intervjuerna kan också bli en nackdel eftersom personer ofta säger vad de tycker och inte hur de faktiskt gör (Denscombe, 2016, 289). Detta är dock inget som förmodas ha haft någon påverkan i insamlandet till den här uppsatsen då två personer

intervjuades samtidigt. Det kan antas att de skulle rätta varandra om de ansåg att något inte återspeglades korrekt. Validitet är annars svårt att fastställa när kvalitativ data används men att dubbelkolla de data som samlats in är ett sätt att göra det på (Denscombe, 2016, s. 410). Reliabiliteten hos kvalitativ data är också svår att fastställa. Detta kan dock göras genom att tillhandahålla en så detaljerad bild av metoden och analysen som möjligt för att andra sedan ska kunna granska forskningsprocessen (Denscombe, 2016, s. 412).

### **5.2.3 Urval**

Det urval som gjordes hade kunnat vara större genom att inte begränsa det till de hamnar som hade alla tre transportslag. Urvalet hade också kunnat inkludera de hamnar som endast har väg- och sjötransporter eftersom den sista variabeln med järnvägstransporter inte hade någon större påverkan. Då hade fler hamnar kunnat tillfrågas och fler svar hade därmed också kunnat erhållas. Detta hade i sin tur kunnat leda till en bättre analys och jämförelse.

Beslutet att endast tillfråga och använda säkerhetsrådgivare i hamnarna togs då det är viktigt att de tillfrågade har samma position. Detta för att en bättre jämförelse mellan svaren ska kunna göras.

## 6 Slutsatser

Det har framgått att det inte är några större skillnader mellan regelverken ADR-S och RID-S eftersom de är harmoniserade och utvecklade tillsammans. Detta innebär att frågan har ett större fokus på var gränsen går mellan ADR-S och IMDG-koden. I kapitel 15 i ADR-S får hamntransporter ske i enlighet med antingen ADR-S eller IMDG-koden. Utöver detta finns det inget speciellt reglerat för hamnområden i de andra regelverken.

Det framgår tydligt i uppsatsens resultat att alla hamnar har valt att tillämpa reglerna olika utefter vad som passar deras verksamhet bäst och hur de tolkat regelverkens tillämpningsområde. En hamn använder endast IMDG-koden inne på hamnområdet, vissa använder bara ADR-S och ytterligare en har en blandning av regelverken ADR-S och IMDG-koden. KBV har valt att grunda sin tillsyn på samma sätt i alla hamnar. De utgår från ADR-S när enheterna är påkopplade på en lastbil och IMDG-koden när enheten ställts av inom hamnområdet.

Majoriteten av respondenterna ansåg att hamnen är en hub vilket kan beskrivas som en omlastningsterminal. Denna part finns inte definierat i något av transportslagens regelverk men är en viktig del i transportkedjan vilken, enligt författarna, bör definieras.

Efter att under arbetets gång ha fått svar på frågeställningarna har det dragits en slutsats om att det inte finns någon specifik gränsdragning mellan de olika regelverken ADR-S, RID-S och IMDG-koden. Detta eftersom det inte finns tydligt reglerat i regelverken och att alla hamnar ser olika ut beroende på deras verksamhetsområden. Detta gör att det är svårt att ange en gränsdragning som ska gälla i alla hamnområden.

### 6.1 Förslag på vidare forskning

- I den här kandidatuppsatsen har fokus legat på att undersöka hamnars syn på gränsdragningen mellan regelverken i hamnområden. Sveriges hamnar är en liten del av alla hamnar i Europa. En jämförelse mellan hur de europeiska hamnarna tillämpar regelverken i förhållande till hur Sveriges hamnar gör hade därmed varit intressant.
- Det finns även regler om sjöfartsskydd, hamnskydd och transportskydd som är tillämpliga i hamnområden. Här är det också olika myndigheter som är inblandade i att skriva föreskrifter och ha tillsyn. Det kan därmed vara intressant att utreda hur det hänger ihop med farligt gods och vilka gränsdragningar som kan göras även inom detta område.
- Hamnar kan ibland lagra gods åt kunder (inte förvaring under pågående transport) vilket kan göra att de omfattas av annan lagstiftning som relaterar till att godset är farligt på något vis. Det hade därmed varit intressant att undersöka detta.

## Referenser

- Denscombe, M. (2016). *Forskningshandboken: För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur.
- DGM. (2017). *Lagar och regler*. Hämtad från: <http://www.dgm.se/farligt-gods/lagar-regler>
- Fejes, A. & Thornberg, R. (2015). Kvalitet och generaliserbarhet i kvalitativa studier. I A. Fejes & R. Thornberg (Red.), *Handbok i kvalitativ analys* (s. 259). Stockholm: Liber.
- Förenta Nationernas regionala informationskontor för Västeuropa. (2016). *FN-familjen: vem gör vad? Ekonomiska och sociala rådet*. Hämtad från <https://www.unric.org/sv/information-on-fn/22?start=3>
- Gell, T., Mannerstedt Berg, K., Andersson, L., Andersson, L., Nessvi, K., Kylefors., M... & Andersson, N. (2009). *Transport av farligt gods: Lärobok*. Stockholm: Prevent.
- Jonsson, P., Mattsson, S-A. (2011). *Logistik: Läran om effektiva materialflöden*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Höst, M., Regnell, B., & Runeson, P. (2006). *Att genomföra examensarbete*. Lund: Studentlitteratur.
- MSBFS 2016:8. *Föreskrift om transport av farligt gods på väg och i terräng*. Hämtad från <https://www.msb.se/externdata/rs/b8b2b0d2-592a-48a5-8969-5a896decac98.pdf>
- MSBFS 2016:9. *Föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg*. Hämtad från <https://www.msb.se/externdata/rs/87151a6d-c596-47dc-b744-db7366108802.pdf>
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2009). *Utbildning för transport av farligt gods*. Hämtad från <https://www.msb.se/sv/Utbildning--ovning/Utbildning/ADR-utbildning/>
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2011). *Transport av farligt gods: Väg och järnväg*. Hämtad från <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/26071.pdf>
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2015). *Transport av farligt gods väg och järnväg 2015/2016*. Hämtad från <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/27533.pdf>
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2016a). *ADR-S*. Hämtad från <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Lag-forordning-och-foreskrifter/MSBs-foreskrifter/ADR-S/>
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2016b). *RID-S*. Hämtad från <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Lag-forordning-och-foreskrifter/MSBs-foreskrifter/RID-S/>
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2017a). *FN och OTIF och transport av farligt gods*. Hämtad från <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Internationellt-regelarbeta/FN-och-OTIF/>

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2017b). *Ansvar och uppgifter för säkerhetsrådgivare*. Hämtad från <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Sakerhetsradgivare/Ansvar--uppgifter/>

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2017c). *Hur man blir säkerhetsrådgivare*. Hämtad från <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Sakerhetsradgivare/Hur-man-blir-sakerhetsradgivare/>

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (2017d). *Utbildning av personer delaktiga vid transport av farligt gods (1.3-utbildning)*. Hämtad från <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/Utbildning/13-utbildning/>

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (u.å.a). *Farligt gods-transporter*. Hämtad från <https://www.msb.se/farligtgods>

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (u.å.b). *Om MSB*. Hämtad från <https://www.msb.se/sv/Om-MSB/>

Naturvårdsverket. (2003). *Hamnar: Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m: Handbok med allmänna råd*. Hämtad från <https://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer/620-0126-4.pdf>

Regeringens proposition 2005/06:51. *Transport av farligt gods*. Hämtad från <https://data.riksdagen.se/fil/0CCD8F06-0305-4A6B-AB51-F181C2327B01>

Regeringens proposition 2012/13:177. *Tekniska föreskrifter för fartyg på inre vattenvägar*. Hämtad från <https://data.riksdagen.se/fil/77934589-686E-419F-9B62-608FCFC6BFF1>

Regeringens proposition 2014/15:58. *Modernare regler för internationell järnvägstrafik*. Hämtad från <https://data.riksdagen.se/fil/B9229842-7ED0-4E6C-99C2-B11CF2EDE1DF>

SFS 1974:610. *Lag om inrikes vägtransport*. Hämtad 10 februari, 2017, från [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1974610-om-inrikes-vagtransport\\_sfs-1974-610](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1974610-om-inrikes-vagtransport_sfs-1974-610)

SFS 1985:192. *Järnvägstrafiklagen*. Hämtad 19 februari, 2017, från [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/jarnvagstrafiklag-1985192\\_sfs-1985-192](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/jarnvagstrafiklag-1985192_sfs-1985-192)

SFS 1994:1009. *Sjölagen*. Hämtad 19 februari, 2017, från [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/sjolag-19941009\\_sfs-1994-1009](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/sjolag-19941009_sfs-1994-1009)

SFS 2006:263. *Lag om transport av farligt gods*. Hämtad 30 januari, 2017, från [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2006263-om-transport-av-farligt-gods\\_sfs-2006-263](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2006263-om-transport-av-farligt-gods_sfs-2006-263)



SFS 2006:311. *Förordning om transport av farligt gods*. Hämtad 30 januari, 2017, från [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2006311-om-transport-av-farligt\\_sfs-2006-311](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2006311-om-transport-av-farligt_sfs-2006-311)

SJÖFS 2007:21. *Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd om inrikes transport av förpackat farligt gods till sjöss i fartområde D och E*. Hämtad 19 april, 2017, från <http://www.notisum.se/KBVLag/SJOA7021.pdf>

SOU 2007:4. *Trafikinspektionen – en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet*. Fritzes Offentliga Publikationer. Hämtad från <http://www.regeringen.se/49bbb1/contentassets/5b925a15a6534d918d669f0b0cf71478/trafikiinspektionen---en-myndighet-for-sakerhet-och-skydd-sou-20074>

Svenskt Näringsliv. (2014). *Hamnarna: en förutsättning för näringslivet i Sverige*. Hämtad från <http://miljonytta.se/branscher/hamnarna/>

Transportstyrelsen. (2013). Hämtad från [http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/alla\\_trafikslag/produkter/ts10001-sv.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/alla_trafikslag/produkter/ts10001-sv.pdf)

Transportstyrelsen. (u.å.). *OTIF*. Hämtad från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-jarnvag/internationellaregelgivningsforum/otif/>

TSFS 2009:131. *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om transport av förpackat farligt gods på rorofartyg i Östersjön (Östersjöavtalet)*. Hämtad 19 april, 2017, från [https://www.transportstyrelsen.se/tsfs/TSFS\\_2009\\_131.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/tsfs/TSFS_2009_131.pdf)

TSFS 2015:66. *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden)*. Hämtad 30 januari, 2017, från [https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202015\\_66.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202015_66.pdf)

UNECE. (2016). *Country information (Competent Authorities, Notifications)*. Hämtad från [http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html)

# Bilaga 1 Lag (2006:263) om transport av farligt gods

## Lag (2006:263) om transport av farligt gods

Svensk författningssamling 2006:263

t.o.m. SFS 2014:689

SFS nr: 2006:263

Departement/myndighet: Justitiedepartementet L4

Utfärdad: 2006-04-06

Ändrad: t.o.m. SFS 2014:689

Ändringsregister: [SFSR \(Lagrummet\)](#)

Källa: Regeringskansliet / Lagrummet.se

Innehåll:

### Inledande bestämmelser

1 § Syftet med denna lag är att förebygga, hindra och begränsa att transporter av farligt gods eller obehörigt förfarande med godset orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

2 § Den som transporterar farligt gods eller lämnar farligt gods till någon annan för transport skall vidta de skyddsåtgärder och de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra och begränsa att godset, genom transporten eller genom obehörigt förfarande med godset vid transport på land, orsakar sådana skador på liv, hälsa, miljö eller egendom som beror på godsets farliga egenskaper. Det är då särskilt viktigt att de transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar som används är lämpliga för transport av farligt gods.

Farligt gods får transporteras endast på de villkor och under de förutsättningar som anges i denna lag och i de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

### Definitioner

3 § Med transport avses i denna lag förflyttning av farligt gods med transportmedel samt sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering av det farliga godset som utgör ett led i förflyttningen. Som transport anses dock inte förflyttning endast inom ett område där det farliga godset tillverkas, lagras eller förbrukas.

4 § Med transportmedel avses i denna lag

1. varje slag av fordon som används för transport på väg eller i terräng,
2. järnvägsvagnar och andra spårbundna fordon,
3. luftfartyg, och
4. fartyg i den utsträckning som det i dem transporteras gods i förpackad form, i containrar, flyttbara tankar eller transportmedel enligt 1 och 2.

5 § Med farligt gods avses i denna lag gods som består av eller innehåller

- explosiva ämnen och föremål,
- gaser,
- brandfarliga vätskor,
- brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen, självantändande ämnen och ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten,
- oxiderande ämnen och organiska peroxider,
- giftiga och smittförande ämnen,
- radioaktiva ämnen,
- frätande ämnen, och
- övriga farliga ämnen och föremål enligt vad som föreskrivits med stöd av 20 § andra stycket 9.

6 § Med transportskydd avses i denna lag de skyddsåtgärder och de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra och begränsa att obehörigt förfarande med det farliga godset vid transport på land orsakar skador på liv, hälsa, miljö eller egendom.

### Lagens tillämpningsområde

7 § Denna lag tillämpas på förberedelse inför och utförande av transporter av farligt gods.

I fråga om transporter av radioaktiva ämnen gäller även lagen (1984:3) om kärnteknisk verksamhet och strålskyddslagen (1988:220) samt föreskrifter eller villkor som har meddelats med stöd av dessa lagar.

8 § Transporter med Försvarsmaktens luftfartyg, örlogsfartyg och stridsfordon skall inte omfattas av denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

9 § Om regeringen har fattat beslut om höjd beredskap enligt 3 § lagen (1992:1403) om totalförsvar och höjd beredskap, skall denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen inte tillämpas på Försvarsmaktens och Försvarets materielverks transporter för de väpnade styrkorna.

10 § I fråga om transporter med svenska fartyg eller svenska luftfartyg gäller denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen även utanför Sverige om inte detta strider mot något annat lands lag som är tillämplig.

### **Säkerhetsrådgivare**

11 § Den vars verksamhet omfattar transporter av farligt gods enligt denna lag skall ha en eller flera säkerhetsrådgivare. Detsamma gäller den som till någon annan lämnar farligt gods för transport.

Säkerhetsrådgivaren har till uppgift att, under verksamhetsledningens ansvar, verka för att skador i samband med transporterna förebyggs.

### **Tillsyn**

12 § De myndigheter som regeringen bestämmer skall genom tillsyn kontrollera att denna lag följs, liksom de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Tillsynen skall genomföras så att den inte orsakar större olägenheter än vad som är nödvändigt med hänsyn till dess ändamål.

13 § Tillsynsmyndigheten har vid tillsynen rätt till tillträde till sådana områden, lokaler och andra utrymmen som används inför och i samband med transporter eller till transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar, oavsett om de är märkta eller ej. Om det behövs för att den tillsynsmyndighet som regeringen bestämmer skall kunna genomföra tillsynen, får en tjänsteman vid denna myndighet stoppa fordon för kontroll.

Tillsynsmyndigheten har rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. För uttagna prov betalas ingen ersättning.

Polismyndigheten skall lämna den hjälp som behövs för tillsynen.

### **Föreläggande, förbud och vite**

14 § Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden eller förbud som behövs för att denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall följas.

Beslut om förelägganden eller förbud får förenas med vite.

Om någon inte gör det som han eller hon är skyldig till enligt tillsynsmyndighetens föreläggande, får myndigheten vidta åtgärden på hans eller hennes bekostnad.

15 § Om en transport sker i strid mot lagen eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och transporten inte kan fortsätta utan påtaglig risk för skada, får

- en polisman hindra fortsatt transport på väg, och

- en tjänsteman vid den tillsynsmyndighet som avses i 13 § första stycket andra meningen inom myndighetens tillsynsområde hindra fortsatt transport från hamnar.*Lag (2014:689).*

### **Straffansvar**

16 § Den som uppsåtligt eller av grov oaktsamhet bryter mot 2 § första stycket skall dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

Den som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot 2 § andra stycket döms till böter om

1. ansvar inte kan dömas ut enligt första stycket, och

2. överträdelsen avser någon annan föreskrift än 2 § första stycket.

Om ett brott enligt första eller andra stycket med hänsyn till risken för skador på liv, hälsa, miljö eller egendom och övriga omständigheter är att anse som ringa, skall penningböter dömas ut.

Ansvar enligt denna paragraf döms inte ut, om

1. gärningen begåtts av en säkerhetsrådgivare och avser en uppgift som skall utföras av säkerhetsrådgivare,
2. gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken eller 29 kap. 1 eller 2 § miljöbalken, eller
3. gärningen utgör överträdelse av ett föreläggande eller förbud som förenats med vite.

### **Överklagande**

17 § En myndighets beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat följer av andra eller tredje stycket. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Strålsäkerhetsmyndighetens beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen får överklagas hos regeringen.

Beslut i fråga om godkännande vid prov för säkerhetsrådgivare får inte överklagas. Detsamma gäller beslut i fråga om godkännande vid prov för framförande av fordon för transport av farligt gods. *Lag (2008:243)*.

18 § En myndighet får bestämma att dess beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen skall gälla även om beslutet överklagas.

### **Tystnadsplikt**

19 § Den som på grund av bestämmelser i denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen har fått kännedom om någons affärs- eller driftförhållanden eller transportskydd, får inte obehörigen röja eller utnyttja uppgifterna.

I det allmänna verksamhet tillämpas i stället bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). *Lag (2009:514)*.

### **Bemyndiganden**

20 § Regeringen får meddela föreskrifter om eller för särskilt fall besluta om undantag från lagens tillämpning på transporter med utländska fartyg och luftfartyg.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. klassificering av farligt gods,
2. transportmedel, förpackningar och andra transportanordningar,
3. märkning och etikettering,
4. transporthandlingar och skriftliga instruktioner,
5. uppgiftsplikt,
6. säkerhetsutrustning,
7. lastning, lossning, förvaring och annan hantering av farligt gods,
8. vilka ämnen och föremål som skall anses utgöra farligt gods enligt 5 § med hänsyn till transportmedel, godsmängd eller andra transportförhållanden,
9. att ämnen och föremål utöver vad som framgår av 5 § skall betraktas som farligt gods om de vid transport kan medföra skador på liv, hälsa, miljö eller egendom eller påverka transportmedlets säkra framförande,
10. undantag och meddela särskilda beslut om undantag från lagens bestämmelser utom i fråga om transporter med utländska fartyg och luftfartyg,
11. förbud mot vissa slag av transporter,
12. att vissa transporter får ske endast efter tillstånd eller anmälan,
13. utbildning och överlämna till någon enskild att utföra sådan examination som kan krävas enligt de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
14. säkerhetsrådgivare och undantag från kravet på säkerhetsrådgivare,
15. transportskydd,
16. avgifter för myndigheternas verksamhet, och
17. skyddsåtgärder och försiktighetsmått i övrigt som behövs.

Föreskrifter och beslut enligt första och andra stycket om annat än undantag från lagens bestämmelser skall vara förenliga med syftet i 1 §.

### **Övergångsbestämmelser**

2006:263

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2006, då lagen (1982:821) om transport av farligt gods skall upphöra att gälla.

2. Äldre bestämmelser om överklagande gäller för beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

2008:243

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2008.

2. Äldre bestämmelser om överklagande gäller för beslut som har meddelats före ikraftträdandet.

## Bilaga 2 Förordning (2006:311) om transport av farligt gods

### Förordning (2006:311) om transport av farligt gods

Svensk författningssamling 2006:311

t.o.m. SFS 2015:349

**SFS nr:** 2006:311

**Departement/myndighet:** Justitiedepartementet L4

**Utfärdad:** 2006-05-04

**Ändrad:** t.o.m. SFS 2015:349

**Ändringsregister:** [SFSR \(Lagrummet\)](#)

**Källa:** Regeringskansliet / Lagrummet.se

### Inledande bestämmelser

**1 §** Denna förordning innehåller föreskrifter som ansluter till lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

De begrepp som används i lagen om transport av farligt gods har samma betydelse i denna förordning.

**2 §** Vissa myndigheter som enligt denna förordning har särskilda uppgifter kallas transportmyndigheter och är för

- transporter på land: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap,
- sjötransporter och lufttransporter: Transportstyrelsen.

För frågor som inte kan hänföras till ett visst transportslag är Myndigheten för samhällsskydd och beredskap transportmyndighet. Förordning (2008:1091).

**3 §** I denna förordning avses med

- bilagorna till ADR: bilagorna A och B till den europeiska överenskommelsen den 30 september 1957 om internationell transport av farligt gods på väg (ADR [SÖ 1974:9]),
- RID: bilagor till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980 i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999,
- IMDG-koden: den internationella koden om transporter av farligt gods till sjöss enligt kapitel VII i 1974 års internationella konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (SOLAS [SÖ 1997:90]),
- ICAO-TI: bilaga 18 till konventionen den 7 december 1944 angående internationell civil luftfart (Chicagokonventionen [SÖ 1946:2]). Förordning (2015:349).

Undantag från lagens och förordningens bestämmelser

**4 §** Lagen (2006:263) om transport av farligt gods och denna förordning tillämpas inte på transporter av varor enligt lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor, när transporterarna utförs av Försvarmakten eller Försvarets materielverk. Förordning (2010:1076).

### Ansökningsärenden

**5 §** En transportmyndighet skall efter ansökan meddela beslut om huruvida ett visst ämne eller föremål är att anse som farligt gods enligt lagen (2006:263) om transport av farligt gods.

Sökanden skall lämna underlag för den prövning som behövs för beslutet och betala de kostnader som ansökan medför. Transportmyndigheten får bestämma avgiften till ett lägre belopp.

**6 §** I ett ärende enligt 5 § får transportmyndigheten på sökandens begäran besluta vad som skall gälla för transport av ämnet eller föremålet för tiden intill dess att ärendet slutligt avgjorts. Beslutet får när som helst ändras av myndigheten.

### Behöriga myndigheter

**7 §** Behöriga myndigheter är

1. Strålsäkerhetsmyndigheten i frågor som rör transport av radioaktiva ämnen,
2. Polismyndigheten efter samråd med kommunens organisation för räddningstjänst i frågor som behandlas i 8 § första stycket 1, när det gäller
  - a) tillstånd för lastning och lossning på offentlig plats inom tätbebyggt område,

b) underrättelse om lastning och lossning på offentlig plats utanför tätbebyggt område, och  
c) medgivande för längre färduppehåll nära bebodd plats eller samlingsplats vid transport av vissa slag av farligt gods,

3. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap i övriga frågor som behandlas i 8 § första stycket 1 och i frågor som behandlas i 8 § första stycket 2, och

4. Transportstyrelsen i frågor som behandlas i 8 § första stycket 3 och 4.

Behöriga myndigheter i tillsynsfrågor framgår av 10 §. Förordning (2014:1224).

**8 §** Behöriga myndigheter ska svara för särskilt föreskrivna uppgifter vilka nämns i

1. bilagorna till ADR,

2. RID,

3. IMDG-koden, och

4. ICAO-TI.

Om det vid utförandet av någon uppgift hos en behörig myndighet uppkommer frågor som tillhör en annan myndighets verksamhetsområde ska uppgiften utföras i samråd med denna myndighet. Förordning (2009:610).

### **Behöriga organ**

**9 §** Behöriga organ för teknisk kontroll enligt bilagorna till ADR samt enligt RID, IMDG-koden och ICAO-TI är

1. för fordon för transport på väg eller i terräng: de besiktningsorgan enligt 4 kap. 2 och 2 a §§ fordonslagen (2002:574) som särskilt ackrediterats för uppgiften enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 för att utföra sådan teknisk kontroll som avses i bilagorna till ADR,

2. för sådan utrustning som omfattas av Europaparlaments och rådets direktiv 2010/35/EU av den 16 juni 2010 om transportabla tryckbärande anordningar och om upphävande av rådets direktiv 76/767/EEG, 84/525/EEG, 84/526/EEG, 84/527/EEG och 1999/36/EG: de organ som av något land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) anmälts till Europeiska unionen (EU) för uppgifter i samband med bedömning av överensstämmelse och övriga kontroller under direktivet, och

3. för övriga områden: ett organ som ackrediterats för uppgiften enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008.

Bestämmelser om ackreditering enligt första stycket 1 och 3 som utförs av Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll (Swedac) finns i lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll. Förordning (2011:1013).

### **Tillsyn**

**10 §** Följande myndigheter ska inom angivna områden ha tillsyn över att lagen (2006:263) om transport av farligt gods och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen följs:

1. Transportstyrelsen: sjötransporter, lufttransporter och järnvägstransporter,

2. Polismyndigheten: transporter på land utom järnvägstransporter,

3. Kustbevakningen: gods i hamnars landområden som är avsett för vidare transport samt, på Transportstyrelsens begäran om biträde, sjötransporter,

4. Strålsäkerhetsmyndigheten: transporter av radioaktiva ämnen,

5. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap: säkerhetsrådgivare för samtliga transportslag, transportabla tryckbärande anordningar, transportskydd samt utbildning och examination av förare av transporter av farligt gods på väg och i terräng.

Den myndighet som avses i 13 § första stycket andra meningen lagen om transport av farligt gods ska vara Kustbevakningen.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ska samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet och bistå med teknisk sakkunskap till de myndigheter som utövar tillsyn över transporter på land. När det gäller tillsynen över utbildning och examination vid gymnasieskolan och kommunal vuxenutbildning ska Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samråda med Statens skolinspektion. Förordning (2014:1224).

**11 §** Om det vid en vägkontroll av ett fordon som är registrerat i en annan stat inom EES eller i Schweiz framkommer omständigheter som ger anledning att anta att det begåtts allvarliga eller upprepade överträdelser men dessa inte kan styrkas vid kontrolltillfället på grund av att nödvändiga uppgifter saknas, får

tillsynsmyndigheten begära och lämna bistånd till utländsk behörig myndighet inom EES eller i Sverige vid utredning av ärendet. Tillsynsmyndigheten skall i motsvarande fall bistå behöriga myndigheter i andra stater inom EES eller i Schweiz beträffande fordon som är registrerade i Sverige. Om tillsynsmyndigheten i dessa syften utövar tillsyn hos en verksamhetsutövare, skall resultatet av denna kontroll meddelas den andra berörda staten.

### **Säkerhetsrådgivare**

**12 §** Säkerhetsrådgivare ska ha genomgått ett prov som godtagits av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och inneha ett giltigt intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods. Förordning (2008:1091).

**13 §** Har ett intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg, järnväg eller inre vattenvägar utfärdats i en annan stat inom EES skall det gälla enligt sitt innehåll i Sverige.

Har ett intyg för säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods på väg eller järnväg utfärdats i Schweiz skall det gälla enligt sitt innehåll i Sverige.

### **Rapporteringskyldigheter**

**14 §** Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ska

1. till behöriga myndigheter i annan stat rapportera allvarliga eller upprepade överträdelser som äventyrar säkerheten vid transporter av farligt gods enligt

a) artikel 7.2 första stycket i rådets direktiv 95/50/EG av den 6 oktober 1995 om enhetliga förfaranden för kontroller av vägtransporter av farligt gods, senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/54/EG,

b) bilagorna till ADR, eller

c) RID,

2. till annan stat eller till Europeiska kommissionen sända underrättelser eller rapporter enligt

a) artikel 9.1 i rådets direktiv 95/50/EG,

b) artikel 1.4, 5.2, 6.2 och 7.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar avseende transport på land, och

c) artikel 30.2, 30.4 andra stycket och 32.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/35/EU, och

3. till sekretariatet för Ekonomiska kommissionen för Europa (ECE) eller sekretariatet för Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) enligt bilagorna till ADR eller enligt RID

a) vidarebefordra de rapporter om svåra olyckor och tillbud som myndigheten tagit emot inom ramen för sina uppgifter som behörig myndighet enligt 7 §, och

b) rapportera sådana avtal som avses i 16 § 4.

De rapporteringskyldigheter som omfattas av första stycket och som framgår av rådets direktiv 95/50/EG eller Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/35/EU gäller även i förhållande till stater inom EES.

Rapporteringskyldigheterna enligt rådets direktiv 95/50/EG gäller även i förhållande till Schweiz.

Tillsynsmyndigheterna ska förse Myndigheten för samhällsskydd och beredskap med uppgifter om sådana överträdelser som omfattas av första stycket 1 och som kommit till tillsynsmyndigheternas kännedom.

Tillsynsmyndigheterna ska vidare senast den 1 juli varje år förse Myndigheten för samhällsskydd och beredskap med de uppgifter om det närmaste föregående årets vägtransporter som omfattas av rapporteringskyldigheten enligt första stycket 2 a. Förordning (2011:1013).

### **Bemyndiganden m.m.**

**15 §** Transportmyndigheterna får meddela ytterligare föreskrifter om och särskilda beslut på de områden och i den utsträckning som anges i 20 § andra stycket 1-12 och 17 lagen (2006:263) om transport av farligt gods, samt på motsvarande områden meddela ytterligare föreskrifter om verkställighet av lagen och denna förordning.

Föreskrifter om avgifter enligt 20 § andra stycket 16 lagen om transport av farligt gods får meddelas av

1. Transportstyrelsen för den verksamhet som styrelsen utövar utom när det gäller statsluftfart, och

2. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap för den verksamhet som myndigheten utövar. Förordning (2015:9).

**16 §** Myndigheten för samhällsskydd och beredskap får

1. meddela ytterligare föreskrifter om



- a) säkerhetsrådgivare och undantag från kravet på säkerhetsrådgivare,
  - b) transportskydd, och
  - c) utbildning samt överlämna till någon enskild att utföra sådan examination som enligt myndighetens föreskrifter kan krävas för säkerhetsrådgivare och för förare av transporter av farligt gods,
2. meddela ytterligare föreskrifter om verkställigheten av lagen (2006:263) om transport av farligt gods och denna förordning, i fråga om de områden som anges i 1,
3. ta ut avgifter för sina kostnader med anledning av prov och intyg för
- a) förare av transporter av farligt gods, och
  - b) säkerhetsrådgivare, och
4. ingå avtal med främmande stater om tillfälliga undantag från bestämmelser i bilagorna till ADR och RID i den utsträckning som medges där och i europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG. Förordning (2009:610).
- 17 §** Polismyndigheten och Kustbevakningen får meddela de ytterligare föreskrifter om verkställigheten av lagen (2006:263) om transport av farligt gods och av denna förordning som behövs för Polismyndighetens respektive Kustbevakningens tillsynsverksamhet. Förordning (2014:1224).
- 18 §** Har föreskrifter meddelats om krav på tillstånd eller anmälan med stöd av 20 § andra stycket 12 lagen (2006:263) om transport av farligt gods, får transportmyndigheterna uppdra åt Polismyndigheten att pröva ärenden om tillstånd eller att ta emot anmälningar.
- Strålsäkerhetsmyndigheten prövar sådana ärenden om tillstånd och tar emot anmälningar som avser farligt gods som består av eller innehåller radioaktiva ämnen. Förordning (2014:1224).
- 19 §** Transportmyndigheterna ska tillsammans verka för att de nationella och internationella säkerhetsföreskrifterna för transport av farligt gods samordnas mellan transportslagen och se till att myndigheternas arbete inom området även i övrigt samordnas.
- Innan en transportmyndighet meddelar föreskrifter med stöd av lagen (2006:263) om transport av farligt gods och denna förordning ska samråd ske med berörda myndigheter.
- Om det är fara för liv, hälsa, miljö eller egendom eller risk för betydande ekonomisk skada och samråd inte kan ske inom skäligen tid, ska i stället information lämnas efter det att föreskriften meddelats. Förordning (2008:1091).

### **Övergångsbestämmelser**

2011:1013

1. Denna förordning träder i kraft den 20 oktober 2011.
2. De besiktningsorgan för fordon för transport på väg eller i terräng som enligt äldre föreskrifter är behöriga att utföra teknisk kontroll enligt bilagorna till ADR ska anses behöriga till det fram till den 1 april 2012.

## Bilaga 3 Frågorna i formuläret

### Föreskrifter

1. a) Vilka hamnföreskrifter har Ni publicerade?  
b) Om ja, vad innehåller de? (Bifogad fil tas gärna emot)
2. a) Är hamnföreskrifterna baserade på lag, förordning och/eller föreskrifter?  
b) Om ja, i så fall vilka?

### Hantering av farligt gods

3. a) På vilket sätt hanterar Ni farligt gods i hamnen?  
b) Vilka skillnader finns i hanteringen beroende på transportslag?  
c) Vad beror det på? På grund av regler i olika regelverk?
4. Upplever Ni några svårigheter av hantering av farligt gods på grund av att det berörs av flera regelverk som tillhör olika transportslag?

### Regelverk

5. När anser Ni att regelverken för respektive transportslag gäller?
6. När bedömer Ni en last som ett annat transportslag än vad det först anlände som?
7. Anser Ni att det är viktigt att veta var gränsen mellan transportslagen med respektive regelverk går?

### Parter

8. Vilken part i transportkedjan anser Ni själva att Ni är? (avlastare, avsändare, mottagare, transportör etc.)

### Övrigt

9. Finns det något mer Ni vill tillägga som vi inte efterfrågat?

## **Bilaga 4 Intervjufrågor till Kustbevakningen**

### **Intervjufrågor till Kustbevakningen 7 april 2017**

#### **Tillsyn**

1. a) Vad innebär tillsyn i hamnen?  
b) Hur går det till?  
c) I vilken omfattning?
  
2. a) Påverkar Er tillsyn hur olika hamnar har valt att betrakta sig själva? En del hamnar anser att de fokuserar på landtransporter i deras hamnverksamhet och därmed ska ADR gälla inom hamnområdet medan andra hamnar menar att IMDG-koden ska gälla i samband med att godset passerar portarna till hamnområdet.  
b) Vilka konsekvenser får det för Er tillsyn?

#### **Gränser/regelverk**

3. a) Hur bedömer Ni vilket regelverk som är tillämpligt i hamnområden i samband med tillsyn?  
b) När anser Ni att en landtransport övergår till att bli en sjötransport eller tvärtom?  
c) Är Er uppfattning att alla hamnar bör tillämpa samma principer vad gäller övergången?
  
4. a) Anser Ni att det är viktigt att klargöra gränsen mellan de olika transportslagen och därmed respektive regelverks tillämpningsområde?  
b) Om ja, i så fall varför?

#### **Övrigt**

5. Finns det något mer Ni vill tillägga som vi inte efterfrågat?

## **Bilaga 5 Exempel på hamnföreskrifter**

*Bilagorna 5.1–5.3 innehåller utdrag med farligt gods ur olika hamnföreskrifter och är exempel på hur de kan se ut. Hamnarna är slumpmässigt utvalda och är inte relaterade till respondenterna i uppsatsen. De fullständiga föreskrifterna finns att hitta på respektive hamns hemsida.*

### **Bilaga 5.1 Hamnföreskrift Luleå hamn**

#### **7 Farligt gods**

##### **7.1 Definitioner**

Med farligt gods avses gods med sådan kemiska eller fysikaliska egenskaper att det i sig självt eller genom kontakt med andra ämnen, även t.ex. luft eller vatten, dels kan vålla skada på människa, miljö, material eller annat gods och dels omfattas av myndighets bestämmelser om farligt gods.

Med farligt gods i förpackad form avses farligt gods inneslutet i förpackning, behållare, tankfordon, avmonterbara tankar, flyttbara tankar, tankcontainers, kärnbatterier eller fordon eller som ingår som del av annat gods

Med farligt gods i bulk avses farligt gods utan inneslutning.

Som fartyg förande av farligt gods räknas även fartyg som inte är fritt från lastrester av farligt gods.

Med hetarbete avses arbete som innebär användande av öppen låga, het yta eller gnistbildande verktyg.

Med marine pollutant avses gods är klassat som skadligt för den marina miljön i IMDG-koden.

Med IMDG-koden avses Internationell Maritime Dangerous Goods Code utgiven av FN:s mellanstatliga sjösäkerhetsorgan the International Maritime Organization.

Med UN-nummer avses det nummer visst farligt gods åsatts och som finns i bl.a. IMDG-koden.

Med EmS avses Emergency Procedures for Ships carrying Dangerous Goods utgivna av FN:s mellanstatliga sjösäkerhetsorgan the International Maritime Organization.

Med MFAG avses the Medical First Aid Guide for Use in Accidents involving Dangerous Goods utgiven av FN:s mellanstatliga sjösäkerhetsorgan the International Maritime Organization.

##### **7.2 Allmänt**

Farligt gods får föras in i Luleå Hamn AB område först efter godkänd förhandsanmälan. Med stöd av denna utfärdar Luleå Hamn AB särskilda instruktioner för transport, hantering och förvaring av varje enskilt slag av farligt gods eller kombination därav.

Vid transport, hantering och förvaring av farligt gods i Luleå Hamn AB ska hänsyn tas till bebyggelse, närheten till platser där människor som inte direkt är involverade i transporten, hanteringen eller förvaringen vanligen vistas, miljökänsliga områden eller annan plats eller annan anläggning som kan påverkas av löskomet farligt gods eller olycka med farligt gods.

Luleå Hamn AB anvisar i samråd med räddningstjänsten i Luleå bestämda områden där transport, hantering och förvaring av farligt gods får ske.

Luleå Hamn AB har rätt att avvisa speciellt farliga godsslag eller stora kvantiteter farligt gods om säkerheten i hamnen allvarligt skulle äventyras genom dess transport, hantering eller förvaring.

Luleå Hamn AB har rätt att vidta lämpliga och skäligen åtgärder för att undanröja risker som det farliga godset kan medföra. Varuägare eller dess ombud kan komma att debiteras kostnader för detta.

Luleå Hamn AB har rätt att utföra inspektioner av farligt gods, vilket inkluderar inspektion av transportdokument och certifikat, förpackningar, lastbärare och fartyg för att säkerställa att transport, hantering, förpackning stuvning av det farliga godset sker på ett säkert sätt.

Luleå Hamn AB bestämmer när och var fartyg med farligt gods ska ankra, förtöjas eller vart det ska förhållas i hamnen. Vid nödläge ska fartyg vid behov kunna förflyttas inom hamnen eller avlägsnas därifrån.

Fartyg som lastar, lossar eller har explosiva varor, brandfarliga gaser eller vätskor, syregivande ämnen eller organiska peroxider ombord i sådana mängder att risk för skador på fartyget föreligger vid olyckshändelse med det farliga godset ska ständigt vara klart att med kort varsel kunna förflyttas för egen maskin. Undantag kan, om särskilda skäl föreligger, medges av Luleå Hamn AB.

Luleå Hamn AB ska ges kännedom om alla hetarbeten som ska utföras såväl på fartyg som på kaj där farligt gods transporteras, hanteras eller förvaras. Hetarbeten medges endast om de anses kunna utföras säkert med hänsyn till de risker det farliga godset kan utgöra.

### **7.3 Tillstånd trafik med farligt gods**

Farligt gods får ej införas utan tillstånd från Luleå Hamn AB. I tillståndet preciseras de särskilda åtgärder som erfordras med hänsyn till godsets art.

### **7.4 Ansvarig person**

Luleå Hamn AB, stuveriet (eller motsvarande) och fartygets befälhavare ska inom sina respektive ansvarsområden utse ansvarig person för transport, hantering, förpackning stuvning av farligt gods. Denna person ska ha nödvändig kännedom om gällande bestämmelser samt nationella och internationella legala krav för transport, hantering och förvaring av farligt gods.

### **7.5 Brandskyddsåtgärder vid transport, hantering och förvaring utav farligt gods**

Vid transport, hantering och förvaring av farligt gods ska arbetsledare iland respektive befälhavare ombord se till att lämpliga brandskyddsåtgärder har vidtagits.

Brandbekämpningsutrustning ska, där så erfordras såväl iland som ombord på fartyg, finnas tillgänglig för omedelbart bruk. Denna utrustning ska vara anpassad till och uppfylla de krav som ställs med avseende på det farliga godsets art och myckenhet.

Arbetsledare iland och befälhavare ombord ska inom sina respektive ansvarsområden ange områden där rökning eller andra tändkällor är förbjudna samt var eller i vilka utrymmen rökning får äga rum.

#### **7.5.1 Vakhållning med brandpersonal**

Då bevakning av brandpersonal påfordras vid transport, hantering eller förvaring av farligt gods ska genom rederiets (mäklarens) försorg beställning härav ske senast dagen före hos räddningstjänsten i Luleå.

### **7.6 Nödåtgärder**

Arbetsledare iland och befälhavare ombord ska inom respektive ansvarsområden se till att information om vilka åtgärder som ska vidtas vid olyckor eller incidenter med farligt gods ständigt finns omedelbart tillgängliga. Sådan information ska, förutom vederbörliga sporthandlingar och annan information som lastägare

tillhandahåller, även inbegripa Emergency Procedures for Ships carrying Dangerous Goods (EmS) och Medical First Aid Guide (MFAG) och/eller annan likartad information.

### **7.7 Larmanordningar**

På platser där farligt gods transporteras, hanteras eller förvaras, eller i närheten av sådana platser ska larmanordning eller annan snabb kommunikation med räddningstjänsten i Luleå finnas.

Berörd personal, såväl iland som ombord, ska innan transport eller hantering av farligt gods påbörjas förvissa sig om var närmaste anordning för larmning av räddningstjänsten i Luleå finns samt hur denna anordning ska användas

## **Bilaga 5.2 Hamnföreskrift Oskarshamn**

### **3.3 FARLIGT GODS**

Farligt gods får införas till Oskarshamns hamnområde först efter förhandsanmälan. Transport/hantering av farligt gods, ska endast utföras av personal med dokumenterad utbildning för farligt gods (sjö, järnväg och väg).

Befälen och chaufförer etc ansvarar för att lämpliga brandskyddsåtgärder vidtas vid transport, hantering och förvaring av det farliga godset.

## **Bilaga 5.3 Hamnföreskrift Gävle hamn**

### **Farligt gods 13 §**

Gällande lagstiftning om hantering och transport av farligt gods skall efterföljas av den som transporter sådant gods till eller från Hamnen samt av den som i Hamnen lägger upp eller på annat sätt hanterar farligt gods.

Beträffande gods som inte är klassificerat som farligt gods men som ändå kan medföra fara eller olägenhet skall erforderliga försiktighetsåtgärder iakttas och förhandsanmälan göras till Hamnbolaget.