

Nr 143

Kungl. Maj:ts proposition angående godkännande av den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg, m. m.; given Stockholm den 13 september 1973.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres sjukdom:

CARL GUSTAF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR). Överenskommelsen, som redan gäller mellan elva europeiska stater, innehåller detaljerade tekniska säkerhetsföreskrifter för transporter av olika slag av farligt gods.

I propositionen behandlas också frågan om nationella transporter av farligt gods. Med hänvisning bl. a. till den nyligen införda lagstiftningen om hälso- och miljöfarliga varor och den förstärkning av tillsynsorganisationen som skett i samband därmed, föreslås i fråga om de nationella vägtransporterna av farligt gods att regleringen också fortsättningsvis sker inom ramen för produktkontrollagstiftningen. Därvid förutsätts att föreskrifter för nationella vägtransporter kommer att utarbetas på grundval av innehållet i ADR. Vidare föreslås att statens industriverk får vissa samordningsuppgifter i fråga om regleringen av vägtransporterna av farligt gods och att till verket knyts en rådgivande nämnd med företrädare för direkt berörda och närliggande intressen.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet i Stockholm den 13 september 1973.

Närvarande: Ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, ASPLING, GEIJER, MYRDAL, MOBERG, NORLING, CARLSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *godkännande av den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg, m. m. och anför.*

1 Inledning

Den 30 september 1957 ingicks i Genève en överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg inom Europa, kallad ADR efter sin franska benämning "Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route". Överenskommelsen var öppen för undertecknande till den 15 december 1957 och är därefter öppen för anslutning. ADR trädde i kraft den 29 januari 1968 och dess bilagor blev tillämpliga den 29 juli samma år. Överenskommelsen gäller numera mellan Belgien, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Italien, Jugoslavien, Luxemburg, Nederländerna, Portugal, Schweiz, Spanien och Storbritannien. I Danmark, Finland och Norge pågår beredning av frågan om en anslutning till ADR.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 29 juni 1964 tillkallades sakkunniga¹ med uppdrag att utreda frågor rörande befordran av farligt gods på väg m. m. De sakkunniga, som antog benämningen Utredningen angående befordran av farligt gods på väg m. m., avlämnade år 1971 ett första betänkande (SOU 1971: 20—23) Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) med förslag till svensk anslutning till ADR (betänkande I). Betänkandet innehåller en översättning till svenska av överenskommelsen med tillhörande

¹ Beträffande de sakkunnigas namn hänvisas till riksdagsberättelserna 1965—1973 (K 1965: 43).

signaturprotokoll och av de omfattande bilagorna till överenskommelsen. År 1972 avlämnade utredningen sitt slutbetänkande (Ds K 1972: 5) Transport av farligt gods, Lagstiftning och organisation (betänkande II). Texten till ADR och signaturprotokollet i fransk och engelsk version och i översättning till svenska torde få fogas som *bilaga* till statsrådsprotokollet i detta ärende. I fråga om bilagorna till ADR, betecknade A och B, torde få hänvisas till den av utredningen verkställda och i betänkande I (SOU 1971: 21 och 22) redovisade översättningen till svenska och till en inom kommunikationsdepartementet verkställd översättning av sedermera beslutade ändringar i bilagorna (Ds K 1973: 5). Avskrift av den franska originaltexten till bilagorna A och B och till nyssnämnda ändringar kommer att tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

Efter remiss har yttranden över betänkande I avgetts av rikspolisstyrelsen, försvarets materielverk, socialstyrelsen, statens institut för folkhälsan, statens strålskyddsinstitut, giftnämnden, arbetarskyddsstyrelsen, postverket, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, sjöfartsverket, luftfartsverket, generaltullstyrelsen, veterinärstyrelsen, statens veterinärmedicinska anstalt, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, statens brandinspektion, statens provningsanstalt, delegationen för atomenergifrågor, länsstyrelserna i Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Örebro, Västerbottens och Västernorrlands län, AB Svenska godscentraler, AB Godstrafik & bilspedition, AB Svenska klorfabrikanter, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Svenska brandförsvarsföreningen, Svenska hamnförbundet, Svenska institutet för lagring och containertransporter, Svenska petroleum institutet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Sveriges färgfabrikanters förening, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund, Sveriges kemiska industrikontor, Sveriges speditörförbund, Sveriges standardiseringskommission (SIS) och Tryckkärlskommissionen.

Efter remiss har yttranden över betänkande II avgetts av rikspolisstyrelsen, försvarets materielverk, socialstyrelsen, statens strålskyddsinstitut, giftnämnden, arbetarskyddsstyrelsen, postverket, SJ, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, sjöfartsverket, luftfartsverket, statskontoret, generaltullstyrelsen, riksrevisionsverket, lantbruksstyrelsen, statens livsmedelsverk, statens naturvårdsverk, kommerskollegium, statens brandinspektion, statens provningsanstalt, delegationen för atomenergifrågor, länsstyrelserna i Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Örebro, Västernorrlands och Västerbottens län, arbetsmiljöutredningen, AB Godstrafik & bilspedition, AB Svenska klorfabrikanter, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Scandinavian Airlines System (SAS), Svenska brandbefälens riksförbund, Svenska brandförsvarsföreningen, Svenska hamnförbundet, Svenska institutet för lagring och container-

transporter, Svenska petroleum institutet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund, SIS, Tryckkärskommissionen samt gemensamt av Sveriges kemiska industrikontor och Sveriges färgfabrikanters förening. Yttranden har inkommit också från statens institut för företagsutveckling, Svenska brandbefälets riksförbund, Svenska kommunförbundet och Sveriges redareförening. Vid vissa yttranden var fogade yttranden som inhämtats genom underremiss.

2 Huvuddragen i ADR

2.1 Allmänt

Säkerhetsföreskrifterna för transport av farligt gods på järnväg (RID) är komplement till de internationella frakträttsliga konventionerna på detta område. RID utgör sålunda bilaga till fördraget angående godsbefordran å järnväg (CIM). Även fördraget angående befordran å järnväg av resande och resgods (CIV) hänvisar till RID. I samband med förberedelsearbetet för konventionen om frakttavtalet vid internationell godsbefordran å väg (CMR) enades man år 1950 inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE) om att bestämmelser angående transport av farligt gods inte hörde hemma i en civilrättslig konvention. Dessa bestämmelser skulle i stället ingå i en särskild internationell reglering av vägtrafiken avseende både trafiksäkerhet och särskilda transportvillkor för transport av farligt gods. En sådan reglering har kommit till stånd genom ADR. Överenskommelsen har utarbetats inom ECE och kan tillträdas av stater som är medlemmar i ECE eller som enligt kommissionens stadga har rätt att delta i dennas arbete. Överenskommelsen syftar till att åstadkomma enhetliga offentligrättsliga regler för internationell vägtransport av farligt gods inom Europa. Däremot reglerar ADR inte sådana frågor som ansvarighet för skada under transport. Rättsförhållandet mellan avsändaren (godsets ägare) och transportören regleras i CMR-konventionen, vilken har tillträtts av Sverige.

Som redan har nämnts består ADR av själva överenskommelsen och av bilagorna A och B. Bilagorna utgör integrerande delar av överenskommelsen (art. 3). Till överenskommelsen hör vidare ett signaturprotokoll som också är att anse som en integrerande del av överenskommelsen (art. 16).

Tyngdpunkten i ADR är lagd på bilagorna. Dessa innehåller överenskommelsens detaljerade tekniska föreskrifter avseende ämnen och föremål som omfattas av ADR, klassindelning, förpackning, märkning och transport m. m. De tekniska föreskrifterna är avsedda att erbjuda

den trygghet mot olyckor som kan anses rimlig under europeiska förhållanden utan att i och för sig önskvärda internationella transporter av farligt gods försvåras alltför mycket.

2.2 Överenskommelsen och signaturprotokollet

Själva överenskommelsen är tämligen kortfattad. Den upptar endast 17 artiklar. Bara ett fåtal av dessa innehåller materiella bestämmelser.

Överenskommelsen inleds med definitioner. Begreppet fordon skall med visst undantag ha samma innebörd som i art. 4 i 1949 års vägtrafikkonvention. Med farligt gods avses de ämnen och föremål som enligt bilaga A och B inte får transporteras i internationell vägtrafik eller som får transporteras endast på särskilda villkor. Med internationell transport förstås transport som utförs med fordon som nyss sagts på minst två fördragsslutande parters områden (art. 1).

De två grundläggande bestämmelserna i överenskommelsen finns i art. 2. Där sägs att gods som enligt bilaga A är uteslutet från transport i princip inte får tas emot till internationell transport. Annat farligt gods får tas emot till transport endast under förutsättning att tillämpliga villkor i bilagorna A och B har uppfyllts. Från transportförbudet i art. 2 medges dock ett viktigt undantag. Fördragsslutande parter får för transporter som endast berör deras områden genom bilaterala eller multilaterala fördrag komma överens om sådana avvikelser från ADR som innebär mindre stränga transportvillkor än de i bilagorna A och B uppställda (art. 4 punkt 3). ADR:s föreskrifter syftar till att trygga säkerheten under transport. Parterna är sålunda berättigade att av andra skäl än transportsäkerhetsskäl reglera eller förbjuda införandet av farligt gods på sitt område (art. 4 punkt 1). Inte heller inverkar det förhållandet att en transport omfattas av ADR på tillämpligheten på denna transport av sådana nationella och internationella föreskrifter som generellt gäller i fråga om vägtrafik, internationella vägtransporter eller internationellt handelsutbyte (art. 5).

I art. 6 anges vilka stater som kan tillträda överenskommelsen och därmed bli fördragsslutande parter.

Art. 7—10 innehåller bestämmelser om ADR:s ikraftträdande m. m. ADR träder i kraft en månad efter den dag då antalet fördragsslutande parter uppgår till fem. Bilagorna träder dock inte i tillämpning förrän sex månader efter det att själva överenskommelsen trätt i kraft (art. 7 punkt 1). Som har nämnts i det föregående trädde ADR i kraft den 29 januari 1968 medan bilagorna blev tillämpliga den 29 juli 1968. För stat som i detta läge ansluter sig till ADR gäller enligt art. 7 punkt 2 att överenskommelsen träder i kraft en månad efter depositionen av statens anslutningsinstrument hos FN:s generalsekreterare. Från samma tidpunkt skall bilagorna till ADR tillämpas för staten i fråga. ADR kan

uppsägas. Uppsägning blir gällande tolv månader efter den dag då FN:s generalsekreterare mottagit uppsägningen (art. 8). ADR upphör att gälla om antalet fördragsslutande parter under en tid av tolv månader i följd understiger fem (art. 9 punkt 1). Vissa bestämmelser ges för det fall att ett världsomfattande fördrag som innefattar reglering av transport av farligt gods skulle komma att slutas (art. 9 punkt 2).

Twist om tolkningen eller tillämpningen av ADR skall så långt möjligt lösas genom förhandlingar mellan de tvistande parterna. Kan tvisten inte lösas i denna ordning, skall den på parts begäran avgöras genom skiljedom, som blir bindande för parterna. Fördragsslutande part äger dock möjlighet att genom särskilt förbehåll frita sig från skyldigheten att hänskjuta olösta tvistefrågor till skiljedom (art. 11 och 12).

Sedan överenskommelsen varit i kraft i tre år kan fördragsslutande part påkalla en konferens för revision av överenskommelsen. För ändring av bilagorna gäller ett enklare förfarande. Fördragsslutande part kan hos FN:s generalsekreterare föreslå ändringar i bilagorna. Även generalsekreteraren har rätt att framlägga sådant ändringsförslag. Förslag skall anses antaget, om inte ett visst antal fördragsslutande parter skriftligen motsatt sig förslaget inom tre månader från det att det utsänts till berörda stater för yttrande (art. 13 och 14). I signaturprotokollet rekommenderas att förslag till ändringar i överenskommelsen eller dess bilagor skall bli föremål för förberedande överläggningar mellan experter från de fördragsslutande parterna, och, vid behov, från vissa andra stater och internationella organisationer, innan förslagen läggs fram i den ordning som föreskrivs i art. 13 och 14.

Annat förbehåll mot överenskommelsen än sådant som avser skyldigheten att hänskjuta tvist till skiljedom eller som tagits in i signaturprotokollet är enligt art. 16 inte tillåtet. Signaturprotokollet innehåller förbehåll om att vid transport av ADR-gods till eller från Storbritannien t. v. skall gälla att godset skall uppfylla såväl föreskrifterna i bilaga A till ADR som de brittiska föreskrifterna för transport av farligt gods till sjöss.

2.3 Bilagorna till ADR

I bilaga A till ADR anges vilket gods av farlig beskaffenhet som är uteslutet från internationell vägtransport och vilket gods som får tas emot till transport endast på vissa villkor. Den innehåller vidare bl. a. förpacknings- och märkningsföreskrifter. I bilaga B finns bestämmelser om transportmateriel och transporter.

Bilaga A består av tre delar. Del I innehåller definitioner och allmänna bestämmelser, del II ämnesförteckningar och särskilda bestämmelser för de olika klasserna och del III bihang med tekniska föreskrifter.

I del I finns ADR:s indelning av farliga ämnen och föremål i klasser

med hänsyn till den huvudsakliga fara som ämnet eller föremålet representerar under transport. Klasserna är antingen begränsande eller fria. Av det farliga gods som täcks av rubrikerna till de begränsande klasserna får gods som nämns vid vissa marginalnummer tas emot till transport endast på de villkor som anges vid marginalnumret i fråga. Annat sådant gods är uteslutet från internationell vägtransport. Farligt gods som täcks av rubrikerna till de fria klasserna utesluts från transport genom anmärkningar till bestämmelserna för dessa klasser. I övrigt gäller att gods som nämns eller beskrivs i de fria klasserna får tas emot till transport endast på vissa angivna villkor, medan annat gods, som visserligen omfattas av rubrikerna till de fria klasserna men som inte nämns eller beskrivs där, inte anses vara farligt gods i ADR:s mening och därför får tas emot till transport utan särskilda villkor.

Den i ADR tillämpade klassindelningen är följande:

Klass

- Ia Explosiva ämnen och föremål
- Ib Föremål fyllda med explosivt ämne
- Ic Tändmedel, pyrotekniska varor och liknande
- Id Komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser
- Ie Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten
- II Självantändande ämnen
- IIIa Brandfarliga vätskor
- IIIb Brandfarliga fasta ämnen
- IIIc Oxiderande ämnen
- IVa Giftiga ämnen
- IVb Radioaktiva ämnen
- V Frätande ämnen
- VI Vämjliga ämnen och ämnen med benägenhet att orsaka infektioner
- VII Organiska peroxider

Av nämnda klasser är Ia, Ib, Ic, Id, Ie, II, IVb, VI och VII begränsande klasser och övriga fria klasser.

Del I innehåller vidare vissa allmänna bestämmelser om det transportdokument som skall finnas och åtfölja transporterat farligt gods, om samemballering samt om de regler som skall tillämpas när fordon under någon del av ADR-transport förflyttas på annat sätt än genom att framdrivas på väg eller när en ADR-transport också faller under bestämmelserna i en internationell konvention som reglerar transport av farligt gods med annat transportmedel än vägfordon. Slutligen kompletteras undantagsbestämmelserna i överenskommelsens art. 4 punkt 3 med en bestämmelse som medger de fördragsslutande parternas behöriga myndigheter rätt att sinsemellan direkt överenskomma om temporära avvikelser från föreskrifterna i bilaga A för att skaffa nödvändiga erfarenheter i syfte att anpassa föreskrifterna till den tekniska och industriella utvecklingen.

Del II innehåller för varje klass en förteckning över de till klassen hörande farliga ämnena och föremålen och, i förekommande fall, de undantag från bestämmelserna i ADR som medges för vissa av dem när de uppfyller särskilda villkor. Vidare finns här bl. a. detaljerade föreskrifter om emballage och om samemballering, om märkning av kolli och om de uppgifter som transportdokumentet skall innehålla.

Av de nio bihang som ingår i del III hålls tre (bihang A.4, A.7 och A.8) tills vidare i reserv. De övriga bihangen innehåller följande:

- bihang A.1 stabilitets- och säkerhetskrav för explosiva ämnen, brandfarliga fasta ämnen och organiska peroxider samt provningsföreskrifter avseende sådana ämnen,
- bihang A.2 anvisningar rörande beskaffenheten hos kärl av aluminiumlegering för vissa gaser av klass Id samt provningsföreskrifter för vissa aerosolförpackningar och gaspatroner av klass Id,
- bihang A.3 provningsföreskrifter för brandfarlig vätska av klass IIIa och IVa,
- bihang A.5 provningsföreskrifter för stålfat för transport av brandfarlig vätska av klass IIIa,
- bihang A.6 vissa tabeller till klass IVb, metoder för tillämpning av kriterierna för nukleär säkerhetsklass I och provningsmetoder för emballage för ämne av klass IVb,
- bihang A.9 bestämmelser om farlighetsetiketter och förklaringar till symbolerna på dessa.

Bilaga B är uppdelad i två kapitel och en bihangsdel. Kapitel I upp-tar allmänna bestämmelser tillämpliga på transport av farliga ämnen av alla klasser, kapitel II särskilda transportbestämmelser för var och en av klasserna I—VII och bihangen tekniska föreskrifter m. m. I ett inledande avsnitt ges bl. a. motsvarande bestämmelser som i bilaga A om vad som skall gälla när också nationella eller internationella bestämmelser rörande transport av farligt gods med annat transportmedel än vägfordon kan vara tillämpliga på en ADR-transport.

Såväl de allmänna bestämmelserna i kapitel I som de särskilda bestämmelserna i kapitel II är uppdelade i sex avdelningar. Avdelning 1, Allmänt, behandlar i kapitel I tillämpningsområdet för bilaga B. Där undantas bl. a. helt eller delvis från bestämmelserna i denna bilaga transporter som avser endast mindre kvantiteter farligt gods eller farligt gods som uppfyller vissa villkor i fråga om emballage etc. Vidare lämnas här definitioner av vissa i bilagan använda termer och uttryck. I övrigt innehåller avdelning 1 i båda kapitlen huvudsakligen föreskrifter om tillåtna fordonstyper, om när transport får ske i bulk, container eller tank, om bemanning och övervakning, om de transporthandlingar resp. skriftliga instruktioner för undvikande av olycksfall som skall fin-

nas ombord på transportenhet samt om godkännande av tankfordon m. m.

Avdelning 2 anger de särskilda krav som ställs på fordon och dessas utrustning, t. ex. i fråga om material för konstruktion av fordonets lastutrymme samt om brandsläcknings- och elektrisk utrustning.

Avdelning 3 innehåller allmänna arbetsföreskrifter, såsom försiktighetsåtgärder beträffande rökning och bärbara ljuskällor eller i fråga om livsmedel och andra konsumtionsvaror.

I avdelning 4 ges särskilda föreskrifter för lastning, lossning och hantering. Här finns bl. a. föreskrifter om försändningssätt, försändningsrestriktioner och samlastningsförbud.

Avdelning 5 innehåller speciella trafikföreskrifter, såsom rörande märkning av fordon, uppehåll under färd etc.

Avdelning 6 upptar de övergångs- och undantagsbestämmelser som har ansetts nödvändiga eller önskvärda som komplement till vad som föreskrivs i själva överenskommelsen och signaturprotokollet. Bl. a. öppnas även i bilaga B möjlighet för de fördragsslutande parternas behöriga myndigheter att — för försöksändamål — sinsemellan direkt överenskomma om temporära avvikelser från bilagans bestämmelser.

De fem bihangen till bilaga B innehåller följande:

- bihang B.1 bestämmelser om fasta tankar och stora flyttbara tankar (konstruktion, provning, besiktning, märkning, fyllningstryck och fyllningsgrad m.m.),
- bihang B.1a föreskrifter och anvisningar rörande material i och konstruktion av fasta tankar och stora flyttbara tankar för transport av djupkylda kondenserade gaser av klass Id,
- bihang B.2 föreskrifter om elektrisk utrustning,
- bihang B.3 förebild för certifikat om godkännande av vissa fordon,
- bihang B.4 vissa tabeller med säkerhetsavstånd vid transport av ämnen av klass IVb och förebild för etikett att fästa på fordon som transporterar dessa ämnen.

2.4 Myndighetsuppgifter enligt ADR

Enligt ADR ankommer uppgifter av skilda slag på "behörig myndighet" i fördragsslutande stat. Behörig myndighet är enligt definitionen vid marginalnr 2000 i bilaga A och marginalnr 10 102 i bilaga B den myndighet som i varje land och i varje särskilt fall utsetts till sådan av regeringen. Upplysning om vilken eller vilka myndigheter som utsetts att vara behörig myndighet bör lämnas till ECE:s sekretariat, som åtagit sig att vidarebefordra upplysningen till övriga fördragsslutande stater.

De typer av uppgifter som särskilt nämns i ADR är följande (inom parentes anges vid vilket marginalnummer i bilagorna till ADR ifrågavarande uppgift återfinns):

1) att bestämma att, när föreskrifterna om komplett last tillämpas, fordon eller storcontainer som används för transporten skall lastas eller lossas på endast en plats (marginalnr 2005, 10 108),

2) att med annan fördragsslutande parts behöriga myndighet för försöksändamål överenskomma om godkännande av transporter inom parternas områden med temporär avvikelse från bestämmelserna i bilaga A eller B (marginalnr 2010, 10 602),

3) att i vissa fall meddela typgodkännande av emballage för explosiva varor (marginalnr 2032, 2034, 2066),

4) att beträffande metallkärl avsedda för komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser (gaser av klass Id) medge att kärlet används för transport av annan gas än den för vilken kärlet är avsett (marginalnr 2132),

5) att godkänna fyllnadsmassa för kärl för löst acetylen (marginalnr 2134),

6) att medge att metallkärl för vissa gaser av klass Id är svetsat (marginalnr 2141),

7) att godkänna besiktningsman för provning resp. besiktning av metallkärl för gas av klass Id (marginalnr 2145), av kärl för brom (marginalnr 2510), av tank för vätska av annan klass än Id (marginalnr 210 021), av tank för vissa radioaktiva ämnen (marginalnr 210 420) och för mätning av rymden av tank för vissa gaser av klass Id (marginalnr 210 140),

8) att medge att vissa giftiga eller frätande ämnen transporteras utan skyddsemballage (marginalnr 2429, 2503, 2511, 2513, 2515, 2518),

9) att meddela godkännande och i förekommande fall utfärda certifikat härom i vissa ärenden rörande transport av radioaktivt ämne, såsom i fråga om prototyp till B-emballage (marginalnr 2452), kapselprototyp (marginalnr 2454), kolliprototyp (marginalnr 2455, 2456), individuella transporter (marginalnr 2455, 2456), m. m.,

10) att utse organ till vilket protokoll över provning av stålfat för brandfarlig vätska av klass IIIa skall överlämnas (marginalnr 3504),

11) att utfärda certifikat om godkännande av tankfordon och vissa andra fordon för transport av farligt gods (marginalnr 10 182),

12) att vara den myndighet som skall underrättas om och i vissa fall ge tillstånd till uppställning av fordon som utgör särskild fara för vägtrafikant (marginalnr 10 507), lastning och lossning på allmän plats av explosiva ämnen, vissa gaser av klass Id och vissa giftiga ämnen (marginalnr 11 407, 14 407, 41 407) samt uppehåll för service nära bebodd eller talrikt besökt plats vid transport av nyssnämnda ämnen och av organiska peroxider (marginalnr 11 509, 14 509, 41 509, 71 509),

13) att föreskriva att godkänd tjänsteman på transportörens bekostnad skall följa med fordon som transporterar explosiva varor (marginalnr 11 171), och

14) att meddela föreskrifter rörande konvojs formering eller sammansättning vid transport av explosiva varor (marginalnr 11 520).

Fördragsslutande part har av ECE:s arbetsgrupp för transport av farligt gods (WP15) rekommenderats att utse en och samma myndighet att i förhållande till övriga parter handlägga de frågor som anges under 1), 2), 13) och 14) och att anförtro de under 12) uppräknade uppgifterna åt någon lätt tillgänglig lokal myndighet, t. ex. lokal polismyndighet.

3 Övriga internationella överenskommelser m. m.

I betänkande I lämnar utredningen en översikt över övriga internationella regleringar i fråga om transport av farligt gods. Sammanfattningsvis gäller följande överenskommelser m. m.

Säkerhetsföreskrifter för internationell järnvägstransport av farligt gods finns i Bilaga I (RID) till det internationella fördraget angående godsbefordran å järnväg (CIM). RID tillämpas inom hela Europa, Nordafrika samt vissa stater i Främre Orienten. ADR innehåller samma klassificering av godset som RID. Även i övrigt har man strävat efter största möjliga överensstämmelse med RID. Avvikande föreskrifter har i allmänhet införts endast när det av tekniska skäl — bl. a. på grund av transportmedlens konstruktion — visat sig nödvändigt.

För den internationella sjöfartens del har i anslutning till 1960 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (SOLAS) utarbetats särskilda bestämmelser om transport av farligt gods, vilka antagits av mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) och därvid erhållit benämningen IMDG-koden (International Maritime Dangerous Goods Code). IMDG-kodens klassindelning av det farliga godset överensstämmer inte helt med den som tillämpas i RID/ADR. Praktiskt taget alla sjöfartsnationer tillämpar denna kod.

Vid internationell lufttransport tillämpas särskilda av Internationella lufttrafikassociationen (IATA) utfärdade bestämmelser om flygtransport av farligt gods (RAR). Dessa grundar sig på Förenta staternas nationella bestämmelser om transport av farligt gods med flyg. Till skillnad från RID/ADR och IMDG-koden har RAR inte någon klassindelning av de farliga ämnena. Dessa är i stället ordnade i särskilda grupper. RAR-bestämmelserna tillämpas av de länder som anslutit sig till 1944 års Chicagokonvention om internationell civil luftfart, dvs. praktiskt taget alla nationer med regelbunden luftfart.

4 Internationellt arbete

4.1 Harmoniseringssträvanden

Mot bakgrund av översikten över förekommande internationella regleringar av transport av farligt gods konstaterar utredningen i betänkande I att reglerna för internationella transporter av farligt gods kan va-

riera inte bara mellan olika transportgrenar utan även mellan olika delar av världen när det gäller en och samma transportgren. Föreskrifterna avviker från varandra i grundläggande hänseenden bl. a. i fråga om klassificering, förteckning och märkning av gods. Skiftande terminologi används. Även i fråga om emballage-, förpacknings- och stuvningsföreskrifter föreligger betydande skillnader. Olikheterna skapar svårigheter för avsändare, exportörer, transportörer, speditörer, godsmottagare lika väl som för inspektionsmyndigheterna. Allteftersom den internationella handeln med farligt gods ökat, har därför med allt större kraft yrkanden framförts att man skall söka unifiera eller åtminstone harmonisera säkerhetsföreskrifterna för de olika transportgrenarna.

I betänkande I lämnar utredningen en översiktlig redogörelse för olika harmoniseringssträvanden. I stora drag bedrivs dessa enligt följande.

Förenata nationernas ekonomiska och sociala råd (ECOSOC) har tillsatt en expertkommitté i syfte att främja harmoniseringen av de olika internationella reglementena i fråga om transporter av farligt gods. Kommittén har vid olika tillfällen lagt fram förslag till rekommendationer (de s. k. FN-rekommendationerna) som har godkänts av ECOSOC. Enligt företaget till FN-rekommendationerna är avsikten inte att skapa ett nytt världsomfattande regelsystem som omedelbart skall ersätta nationella och internationella regleringar för olika transportgrenar. FN-rekommendationerna borde dock kunna läggas till grund vid revision av existerande reglementen och utfärdandet av nya sådana. Det förutsätts att regeringar samt internationella statliga och icke-statliga organisationer som arbetar med en reglering av hithörande ämnesområden skall anpassa blivande föreskrifter till FN-rekommendationerna. Härigenom borde det bli möjligt att på ett smidigt sätt uppnå åtminstone viss likformighet på världsplånet för de skilda transportgrenarna.

ECE och centralbyrån för internationella järnvägstransporter (OCTI) samarbetar för att få till stånd en bättre överensstämmelse mellan ADR och RID å ena sidan och FN-rekommendationerna å andra sidan. IMDG-koden bygger redan i stor utsträckning på dessa rekommendationer. Avståndet mellan FN-rekommendationerna och ADR/RID är fortfarande betydande även om vissa framsteg har gjorts i strävandena att minska klyftan.

Det kan nämnas att Internationella atomenergiorganet (IAEA) har inlett samarbete med de organ, som är ansvariga för utarbetandet av internationella transportreglementen, i syfte att åstadkomma en harmonisering mellan olika reglementen i fråga om säkerhetsföreskrifter för transport av radioaktivt material. Verksamheten avser en revision av IAEA:s säkerhetsbestämmelser och sker vid gemensamma konferenser med företrädare för de olika organen. Avsikten är att de nya säkerhetsbestämmelserna för transport av radioaktivt material — till lands, till sjöss och i luften — skall kunna inarbetas i nationella och internationella

transportreglementen. Vid en konferens i oktober 1971 har IAEA behandlat en tredje reviderad upplaga av säkerhetsföreskrifterna för transport av radioaktivt material.

4.2 Revision av ADR

Som utredningen har berört i betänkande I pågår fortlöpande en revision av ADR och även av RID i syfte att anpassa föreskrifterna till den tekniska och industriella utvecklingen. Arbete bedrivs också för att genom ändringar av redaktionell karaktär ge ADR:s bilagor liksom RID en ny struktur och göra dem mera överskådliga och lätthanterliga. Denna verksamhet beräknas numera vara slutförd först mot slutet av 70-talet.

Det nyss nämnda revisionsarbetet har lett till smärre ändringar i bilagorna till ADR som trätt i kraft den 30 juni 1972 och till en rad mera omfattande ändringar i samma bilagor som trätt i kraft den 1 juli 1973. Dessa ändringar redovisas i Ds K 1973: 5. Bl. a. gäller från och med den 1 juli 1973 för ADR:s — och även för RID:s — del de farlighetsetiketter som rekommenderats av FN:s expertkommitté och som överensstämmer med farlighetsetiketterna enligt IMDG-koden.

Ytterligare ändringar i bilagorna till ADR har beslutats vid ett möte i början av maj 1973 med vederbörande ECE-organ (se ECE-dokument TRANS 389, TRANS/WP15/104 av den 25 maj 1973, bilagorna 1—3). Bl. a. har beslutats ett antal nya föreskrifter om tankcontainers konstruktion och provning, om fasta och flyttbara tankar av armerad plast och om åtgärder för att vid olycksfall möjliggöra identifiering av farligt gods av visst slag. I fråga om den grupp av ändringar, i vilken de nya föreskrifterna om tankcontainers ingår, har det formella ändringsförfarandet enligt artikel 14 i ADR påbörjats med sikte på ett ikraftträdande av ändringarna den 1 januari 1974. Övriga ändringar är avsedda att träda i kraft under första halvåret 1974.

5 Gällande svenska bestämmelser om transport av farligt gods

5.1 Bestämmelser rörande vissa transportslag

I fråga om järnvägs-, sjö- och lufttransporter finns, till skillnad från vad som är fallet beträffande vägtransporter, bestämmelser om transport av farligt gods som är inriktade på de olika transportslagen.

För järnvägstransport skall järnvägen enligt 3 § järnvägstrafikstadgan (1966: 202) fastställa normalvillkor. SJ:s normalvillkor hänvisar till SJ:s föreskrifter för transport av farligt gods (SJF 621). Dessa föreskrifter, som enligt 1 § järnvägstrafikstadgan gäller även i fråga om vissa vägtransporter som utförs av SJ, avser inrikes transport och de byg-

ger i princip på RID. I fråga om explosiva varor förekommer dock av bestämmelserna i förordningen (1949: 341) om explosiva varor betingade avvikelser från RID. När det gäller internationella järnvägstransporter av farligt gods gäller däremot bestämmelserna i RID utan inskränkning.

I fråga om sjötransport har sjöfartsverket med stöd av Kungl. Maj:ts kungörelse (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg utfärdat kungörelse (1970: A10) om transport till sjöss av farligt gods. Denna kungörelse äger enligt 1 § tillämpning på alla fartyg som nyttjats till sjöfart i svenskt farvatten och på svenskt fartyg som nyttjas till sjöfart utanför svenskt farvatten. Enligt 2 § gäller i fråga om transport till sjöss av farligt gods oavsett fartygets storlek eller fart föreskrifterna i kapitel VII reglerna 1—5 och 7—8 i SOLAS. Enligt regel 1(c) är transport av farligt gods förbjuden om den inte sker i överensstämmelse med föreskrifterna i kapitel VII. Vidare sägs i regel 1(d) att varje fördragsslutande regering skall utfärda eller låta utfärda detaljerade anvisningar för transport till sjöss av farligt gods. Regel 2 klassificerar farligt gods på ett från RID/ADR något avvikande sätt. Regel 4 innehåller bestämmelser om märkning. Enligt regel 1(b) är last som transporteras med fartyg, som är särskilt byggt eller helt ombyggt för ändamålet, t. ex. tankfartyg, undantagen från bestämmelserna i kapitel VII. Av 3 § i sjöfartsverkets kungörelse framgår att i fråga om sjötransport av farligt gods gäller IMDG-koden som föreskrift om tillförlitlig förpackning och stuvning av farligt gods enligt regel 1(d) i SOLAS och som föreskrift om märkning enligt regel 4 i SOLAS. I 4 § anges att sjöfartsverket kan medge annan förpackning eller stuvning än som följer av IMDG-koden och i 5 § att farligt gods som inte med säkerhet kan hänföras till något i koden omnämnt ämne inte får transporteras utan särskilt tillstånd av sjöfartsverket.

Som nyss har sagts gäller inte reglerna i kapitel VII i SOLAS för farlig last som transporteras med fartyg som särskilt byggts för ändamålet, t. ex. tankfartyg. Genom kungörelse (1970: A8) om transport till sjöss av malmer, sliger och liknande material i bulk har sjöfartsverket förordnat, att inlastning av malmer, sliger och liknande bulklaster skall ske enligt föreskrifterna i den av IMCO antagna Code of Safe Practice for Bulk Cargoes. Vissa av dessa laster är benägna för självupphettning.

I kungörelse (1972: A11) om transport till sjöss av flytande kemikalier i bulk har sjöfartsverket förordnat, att för byggnad och utrustning av kemikalietankfartyg samt transport av flytande farliga kemikalier skall gälla föreskrifterna i Code for the Construction and Equipment of ships Carrying Dangerous Chemicals in bulk (kemikaliebulkkoden) antagen av IMCO den 12 oktober 1971. Också denna kungörelse äger

tillämpning på alla fartyg som nyttjas till sjöfart i svenskt farvatten och på svenskt fartyg utanför sådant farvatten. Koden är intagen som bilaga till kungörelsen och vissa ändringar däri i sjöfartsverkets kungörelse 1973: A11. För transport av flytande farlig kemikalie i tank på annat fartyg än sådant som är att anse som kemikalietankfartyg enligt kungörelsen, krävs särskilt tillstånd av sjöfartsverket. Fartyg, för vilket kemikaliebulkoden gäller, skall vara försett med certifikat eller intyg som utvisar att fartyget vid tillsynsförrättning befunnits uppfylla de fordringar som enligt koden gäller för fartyget. Certifikat tidsbegränsas till fem år. I fråga om verksamheten ombord på kemikalietankfartyg gäller, utom kodens föreskrifter, anvisningarna i International Chamber of Shippings Tanker Safety Guide (Chemicals).

I fråga om Lufttransport gäller enligt 107 § luftfartskungörelsen (1961: 558, ändrad senast 1973: 407) att luftfartsverket får föreskriva särskilda villkor för befordran med luftfartyg av gods som medför brandfara eller fara för explosion eller sanitär olägenhet, påverkar luftfartygets instrument eller radioutrustning, avger gas, radioaktiv strålning eller annat som kan påverka fartyget, dess besättning eller passagerare, eller av annan sådan grund måste anses vara farligt för säkerheten eller störande för allmän ordning ombord. Av 108 § första stycket luftfartskungörelsen framgår att vid transport av explosiva varor, radioaktiva ämnen, brandfarliga varor, film eller hälso- och miljöfarliga varor skall utöver vad som föreskrivs i eller med stöd av 107 § iaktas vad som är särskilt stadgat om sådant gods.

Luftfartsverket har med stöd av 107 § luftfartskungörelsen meddelat bestämmelser om lufttransport av farligt gods (Bestämmelser för Civil Luftfart, Driftsbestämmelser, Allmänna Bestämmelser, Godsbefordran i Luftfartyg, BCL — D 1.8). Enligt dessa bestämmelser (mom 4.2) skall IATA:s RAR med därtill hörande ändringar och tillägg gälla som de i luftfartskungörelsen nämnda särskilda villkoren. De skall tillämpas för i Sverige registrerade luftfartyg var helst dessa befinner sig samt för andra än i Sverige registrerade luftfartyg vid start från, landning på eller överflygning av svenskt territorium.

Till nu ifrågavarande grupp av transportbestämmelser kan räknas vissa bestämmelser om postbefordran. Dessa finns i förordningen (1877: 43 s. 1, ändrad senast 1917: 858) angående förbud mot postbefordran av eldfarliga eller explosiva eller frätande ämnen. Förbudet innebär att till postbefordran inte får mottas försändelser som innehåller något av de eldfarliga, explosiva eller frätande ämnen som anges i förordningen. Enligt förordningen kan postverket undantagsvis medge befordran av sådant ämne. Ett generellt beslut om undantag, avseende befordran av säkerhetsändstickor, har meddelats av Kungl. Maj:t i SFS 1929: 29. I 3 § allmänna poststadgan som beslutas av postverket

(se 3 § instruktionen (1969: 736) för postverket) har tagits upp ett befordringsförbud vars omfattning i huvudsak överensstämmer med det som följer av förordningen och 1929 års dispensbeslut.

5.2 Bestämmelser rörande vissa varugrupper

Bestämmelser om transport av vissa kategorier farligt gods finns dels i förordningen (1949: 341) om explosiva varor, förordningen (1961: 568) om brandfarliga varor, läkemedelsförordningen (1962: 701) och lagen (1973: 329) om hälso- och miljöfarliga varor, vilken lag fr. o. m. den 1 juli 1973 har ersatt bl. a. giftförordningen (1962: 702) och bekämpningsmedelsförordningen (1962: 703), i strålskyddslagen (1958: 110) och atomenergilagen (1956: 306), dels i tillämpningsföreskrifter som meddelas av Kungl. Maj:t eller av vederbörande centrala förvaltningsmyndighet. Författningsbestämmelserna är i regel allmänt hållna.

Enligt förordningen om explosiva varor skall explosiv vara vid transport vara förpackad och märkt på sätt statens industriverk (före den 1 juli 1973 kommerskollegium) föreskrivit (48 §). I vissa fall krävs polismyndighets tillstånd till transport av explosiv vara (48 och 49 §§), i andra fall skall transporten ske under tillsyn av särskild, behörig person (50 § 1 mom.). I förordningen indelas de explosiva varorna med hänsyn till sin farlighet vid transport i olika transportklasser (3 § 2 mom.).

Den allmänna tillsynen över efterlevnaden av gällande bestämmelser om explosiva varor utövas av länsstyrelserna med biträde av vederbörande polismyndighet. Centralt tillsynsorgan i tekniska frågor, särskilt i fråga om tillverkning, är sprängämnesinspektionen (55 §). Chefsmyndighet för inspektionen är industriverket (före den 1 juli 1973 kommerskollegium) som meddelar tillämpningsföreskrifter till förordningen (51 och 59 §§). I fråga om transport av explosiv vara på järnväg eller med fartyg ankommer det dock på vederbörande centrala förvaltningsmyndighet att i samråd med industriverket meddela föreskrifter om de kvantiteter av vissa transportklasser som får försändas och om vad som skall iaktas vid och i anslutning till sådan transport (51 §). I trafik till och från länder som har anslutit sig till det internationella fördraget angående godsbefordran på järnväg skall fördragets föreskrifter (dvs. RID) lända till efterrättelse (53 §). I fråga om post- och luftbefordran av explosiva varor gäller — liksom i fråga om transport i vissa fall av staten tillhöriga explosiva varor som är avsedda för försvarets behov — särskilda bestämmelser (2 och 53 §§).

I förordningen om brandfarliga varor föreskrivs bl. a. att anordning för transport av brandfarlig vara skall vara utförd på ändamålsenligt och betryggande sätt och, om statens industriverk (före den 1 juli 1973 kommerskollegium) föreskrivit det, godkänd av

myndighet för sitt ändamål innan den saluhålls, försäljs eller nyttjas (5 §). Vidare föreskrivs att tankbil eller annat fordon, som är tillverkat för transport av brandfarlig gas eller vätska, skall vara för ändamålet inrättat enligt föreskrifter som meddelas av industriverket (före den 1 juli 1973 kommerskollegium) och att sådant fordon inte får användas utan att vara godkänt för sitt ändamål efter särskild besiktning av trafikinspektör eller bilinspektör (vid Statens trafiksäkerhetsverk), besiktningsman (vid AB Svensk bilprovning) eller annan person som förordnats av industriverket (före den 1 juli 1973 kommerskollegium) (40 §). I fråga om brandfarlig vara som transporteras som styckegods gäller att den skall hållas tätt innesluten i behållare som erbjuder erforderligt skydd mot skada under transporten (41 §). I förordningen finns också vissa bestämmelser om märkning av behållare och fordon (48 och 49 §§). Brandfarliga vätskor indelas i förordningen med hänsyn till sin brandfarlighet i olika klasser (1 § 2 mom.).

Det ankommer på industriverket (före den 1 juli 1973 kommerskollegium) att meddela närmare föreskrifter och allmänna anvisningar för tillämpningen av förordningen om brandfarliga varor, bl. a. om vad som skall iakttas till skydd mot skada vid transport av brandfarlig vara (14 och 42 §§). Statligt tillsynsorgan för frågor om brandfarliga varor är främst sprängämnesinspektionen (15 §) med industriverket (före den 1 juli 1973 kommerskollegium) som chefsmyndighet.

I fråga om transport av brandfarlig vara på järnväg, med luftfartyg, med staten tillhörigt fartyg och med fartyg som är underkastat inspektion enligt lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg samt i fråga om förvaring i samband med sådan transport gäller de föreskrifter som meddelas av vederbörande centrala förvaltningsmyndighet. Beträffande transport av brandfarlig vara till och från länder som har anslutit sig till det internationella fördraget angående godsbefordran på järnväg skall dock tillämpas fördragets föreskrifter, dvs. RID (8 §). I fråga om postbefordran av brandfarlig vara samt i fråga om transport i vissa fall av brandfarlig vara som omhänderhas av krigsmakten gäller särskilda bestämmelser (7 och 8 §§).

Läkemedelsförordningen föreskriver i fråga om vara som är att anse som läkemedel att vid handhavande, förvaring och transport nödig aktsamhet skall iakttas så att medlet inte åtkommes av obehörig person eller på annat sätt kan vålla skada (13 §). Tillsynen över efterlevnaden av förordningen och i anslutning därtill meddelade föreskrifter — som inte innehåller särskilda transportföreskrifter — utövas av socialstyrelsen.

Den nya lagen om hälso- och miljöfarliga varor gäller dels ämnen och beredningar som med hänsyn till sina kemiska eller fysikalisk-kemiska egenskaper och hantering kan befaras medföra skada på människor och i miljön, dels varor som innehåller eller behandlats med ämnen eller beredning av detta slag, om varan därigenom och

med hänsyn till sin hantering kan befaras medföra skada på människor eller i miljön. Efter Kungl. Maj:ts föreskrift kan lagen tillämpas även på annan vara, om det är av särskild betydelse från hälso- och miljöskyddssynpunkt (1 §). Lagen är inte tillämplig på vara som är att anse som läkemedel enligt läkemedelsförordningen och gäller inte heller i fråga om radioaktiva ämnen eller andra källor till joniserande strålning. I fråga om brandfarlig eller explosiv vara äger lagen tillämpning endast i den mån varan är hälso- eller miljöfarlig också av annat skäl än på grund av risken för brand eller explosion (3 §).

Lagen om hälso- och miljöfarliga varor ersätter, som redan har nämnts, bl.a. gift- och bekämpningsmedelsförordningarna. Lagen är en central ramförfattning, som innehåller dels grundläggande bestämmelser om tillverkning, försäljning, annan hantering — t. ex. transport — och import av hälso- och miljöfarliga varor, dels bemyndigande för Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att ingripa mot hälso- och miljöfarliga varor. Enligt den nya lagen skall den som hanterar eller importerar hälso- och miljöfarlig vara vidta de åtgärder och iaktta de försiktighetsmått som behövs för att hindra eller motverka att varan får skadliga verkningar. Särskilt anges att tillverkare och importörer skall noggrant undersöka varans sammansättning och egenskaper i övrigt från hälso- eller miljöskyddssynpunkt. Vidare föreskrivs att varan skall märkas tydligt med uppgifter av betydelse i nämnda hänseenden (5 §). I lagen bemyndigas Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer att föreskriva att visst slag av hälso- och miljöfarlig vara får hanteras eller importeras endast efter särskilt tillstånd eller att för hantering eller import skall gälla annat särskilt villkor (6 §). Totalförbud mot hantering eller import av hälso- och miljöfarlig vara kan också meddelas (7 §).

Den som yrkesmässigt hanterar vara är enligt den nya lagen skyldig att till myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer och i den ordning sådan myndighet föreskriver lämna de uppgifter om varans sammansättning, egenskaper i övrigt och hantering som är nödvändiga för utredning om varans hälso- och miljöfarlighet (8 §). Myndigheten får också föreskriva att den som yrkesmässigt hanterar eller importerar hälso- och miljöfarlig vara skall göra anmälan om verksamheten (9 §).

För prövning av frågor om hälso- och miljöfarliga varor enligt den nya lagstiftningen har inrättats ett särskilt organ, produktkontrollnämnden. Denna nämnd är självständigt beslutande i fråga om tillämpningen av lagstiftningen men är administrativt knuten till statens naturvårdsverk. Produktkontrollnämnden har ersatt giftnämnden som har upphört. Enligt kungörelsen (1973: 334) om hälso- och miljöfarliga varor gäller i fråga om produktkontrollnämnden bl. a.

att nämnden meddelar ytterligare föreskrifter om försiktighetsmått och undersöknings- eller märkningsskyldighet enligt 5 § lagen om hälso- och miljöfarliga varor (50 §),

att nämnden — eller efter nämndens bemyndigande polismyndigheten — kan föreskriva att transport på väg av hälso- och miljöfarlig vara får ske endast efter särskilt tillstånd eller, om det är av särskild betydelse från hälso- eller miljöskyddssynpunkt, förbjuda sådan transport (51 §),

att nämnden meddelar ytterligare föreskrifter i fråga om annat särskilt villkor för hantering eller import av hälso- och miljöfarlig vara än skyldighet att ha tillstånd (53 §),

att nämnden meddelar föreskrifter enligt 8 och 9 §§ lagen och att uppgifter enligt 8 § lagen skall lämnas till nämnden (54 §).

I fråga om transport av hälso- och miljöfarlig vara med luftfartyg, fartyg eller järnväg gäller enligt 56 § kungörelsen att de uppgifter, som enligt 50, 51, 53 och 54 §§ ankommer på produktkontrollnämnden, i stället skall åvila vederbörande centrala förvaltningsmyndighet.

Den centrala tillsynen över efterlevnaden av lagstiftningen om hälso- och miljöfarliga varor åvilar — med vissa undantag — arbetarskyddsstyrelsen inom dess verksamhetsområde och naturvårdsverket i övrigt. Den regionala och lokala tillsynen utövas av yrkesinspektionen och länsstyrelsen resp. hälsovårdsnämnden. Undantagen gäller transport av hälso- och miljöfarlig vara med luftfartyg eller fartyg. I fråga om sådan transport utövas tillsynen av vederbörande centrala förvaltningsmyndighet (58 § kungörelsen). Ytterligare föreskrifter för tillämpningen av lagstiftningen om hälso- och miljöfarliga varor meddelas av produktkontrollnämnden. I fråga om transport av hälso- och miljöfarlig vara med luftfartyg, fartyg eller järnväg ankommer det dock på vederbörande centrala förvaltningsmyndighet att meddela sådana föreskrifter (64 § kungörelsen).

Enligt strålskyddslagen krävs för innehav och hantering av radioaktivt ämne i princip tillstånd av statens strålskyddsinstitut. Tillstånd enligt strålskyddslagen behövs dock inte för vad som omfattas av tillstånd enligt atomenergilagen. Institutet har också att meddela närmare föreskrifter och anvisningar för tillämpning av lagen, bl. a. rörande transport av radioaktivt ämne, och har vidare att övervaka att lagen och med stöd därav meddelade föreskrifter följs.

I fråga om ämnen som kan användas eller omvandlas till atombränsle, föreningar som innehåller sådant ämne och atombränsle som har använts i atomreaktor gäller bestämmelserna i atomenergilagen. Tillstånd av Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer behövs för innehav och hantering av ämne eller förening som avses i lagen. När sådant tillstånd meddelas och under tillståndets giltighetstid får enligt lagen meddelas de villkor som behövs av säkerhetsskäl och annars från allmän synpunkt. Tillsynen över efterlevnaden av atomenergilagen och med stöd därav meddelade villkor utövas av delegationen för atomenergifrågor, som — i den mån Kungl. Maj:t bestämmer — också är tillståndsmyndighet enligt atomenergilagen.

5.3 Bestämmelser rörande arbetarskydd

Också i arbetarskyddslagen (1949: 1) och arbetarskyddskungörelsen (1949: 208) finns bestämmelser som berör transport av farligt gods. Här skall först erinras om den i arbetarskyddslagen (7 §) inskrivna allmänna skyldigheten för arbetsgivare att iaktta allt som skäligen kan erfordras för att förebygga att hos honom sysselsatt arbetstagare ådrar sig ohälsa i arbetet eller drabbas av olycksfall däri. Bestämmelsen kompletteras av bl. a. 1 § arbetarskyddskungörelsen, enligt vilken arbetsgivaren skall tillse att hos honom sysselsatta arbetstagare får kännedom om de särskilda risker som är förbundna med arbetet. När det behövs skall han meddela de föreskrifter och förhållningsregler som arbetstagare skall iaktta för att undgå dessa risker. I 11 § arbetarskyddslagen föreskrivs bl. a. att åtgärder skall vidtas för att i möjligaste mån förebygga att arbetstagare skadas genom eldfarliga, explosiva, frätande, giftiga eller annars hälsofarliga ämnen. Det sägs också i samma paragraf att till förekommande av olycksfall i arbetet bl. a. tryckkärl, vartill räknas t. ex. behållare eller andra kärl för vätskor m. m., samt lyft- och transportanordningar skall vara så utförda och anordnade att de erbjuder betryggande säkerhet. I fråga om tryckkärl föreskrivs i 33 § arbetarskyddskungörelsen bl. a., att de med hänsyn till material, konstruktion och utrustning skall erbjuda betryggande säkerhet, att de skall underhållas väl samt underkastas erforderlig besiktning, provning och fortlöpande tillsyn. Liknande föreskrifter finns i 35 och 36 §§ kungörelsen såvitt avser lyft- och transportanordningar. Anvisningar rörande besiktning och provning som avses i bl. a. 33, 35 och 36 §§ meddelas enligt 31 § kungörelsen av arbetarskyddsstyrelsen. Vidare gäller enligt 12 § lagen att vid behov t. ex. under transportarbete, lämplig personlig skyddsutrustning skall tillhandahållas och användas. I 29 och 45 §§ kungörelsen ges exempel på sådan utrustning. Enligt 53 § får arbetarskyddsstyrelsen eller yrkesinspektör (specialinspektör) meddela föreläggande eller förbud för arbetsgivare för att avhjälpa ett missförhållande, t. ex. vid transport av farligt gods. Bestämmelserna i 45 § arbetarskyddslagen, som ålägger tillverkare och försäljare av maskiner, redskap eller andra tekniska anordningar liksom upplåtare därav vissa skyldigheter i skyddshänseende, gäller också tekniska anordningar som används i samband med transportarbete. För att trygga att dessa bestämmelser iakttas har styrelsen getts möjlighet till tvångsåtgärd enligt 56 § arbetarskyddslagen.

Till ledning vid tillämpningen av arbetarskyddslagen kan arbetarskyddsstyrelsen enligt 74 § lagen meddela råd och anvisningar. Några generella anvisningar avseende transport av farligt gods har inte meddelats av styrelsen. Däremot har styrelsen godkänt vissa av Tryckkärlskommissionen utarbetade och utgivna normer att läggas till grund för arbetarskyddslagens tillämpning beträffande vissa tryckkärl och vissa andra behållare. Vid transport av brandfarliga och explosiva varor har

de bestämmelser som finns i förordningen om brandfarliga varor resp. förordningen om explosiva varor eller som meddelats med stöd av förordningarna fått tjäna till ledning även när det gäller att tillgodose arbetarskyddssynpunkter. Detsamma gäller i fråga om giftiga eller andra hälsofarliga varor. Den förutvarande gift- och bekämpningsmedelslagstiftningens bestämmelser om hantering i vad den var av betydelse för transportarbete, t. ex. beträffande märkning och förpackning, och de beslut m. m. som meddelats för tillämpningen av denna lagstiftning har sålunda ansetts böra iaktas också vid tillämpningen av arbetarskyddslagen.

Enligt 47 § arbetarskyddslagen ankommer det på arbetarskyddsstyrelsen och, under dess överinseende och ledning, yrkesinspektionens tjänstemän och kommunala tillsynsmän och vissa specialinspektörer att utöva tillsyn över lagens efterlevnad. Denna tillsyn har i vad angår framställning, handhavande och förvaring av explosiva och särskilt brandfarliga ämnen enligt kungörelsen (1948: 824) i viss omfattning uppdragits åt sprängämnesinspektören i egenskap av specialinspektör inom yrkesinspektionen. Enligt särskilda, av arbetarskyddsstyrelsen i samråd med kommerskollegium meddelade föreskrifter skall tillsyn av bl. a. transport av explosiv vara som ombesörjs av tillverkaren och transport av brandfarlig vara från fabrik, raffinaderi, lagringsanläggning e. d. utövas av sprängämnesinspektören. Denna tillsyn får ses mot bakgrunden av att även tillsynen över den yrkesmässiga tillverkningen av ifrågavarande varor åvilar sprängämnesinspektören. I fråga om den förutvarande gift- och bekämpningsmedelslagstiftningen var giftnämnden högsta tillsynsmyndighet. På grund av nämndens begränsade resurser handlades tillsynen på arbetsplatserna, t. ex. i fråga om hantering i olika former, dock till stor del av yrkesinspektionen. Som har nämnts i det föregående åvilar den centrala tillsynen enligt den nya lagstiftningen om hälso- och miljöfarliga varor arbetarskyddsstyrelsen inom dess verksamhetsområde och naturvårdsverket i övrigt. Under arbetarskyddsstyrelsen utövas den närmare tillsynen av yrkesinspektionen.

Vid sjötransporter gäller att lastnings- och lossningsarbete omfattas av arbetarskyddslagen när det utförs av stuveriarbetare och av lagen om säkerheten på fartyg när arbetet verkställs av ombordanställd personal på fartyg. Enligt sistnämnda lag har arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen att medverka vid tillsynen. Enligt de föreskrifter om samverkan mellan sjöfartsinspektionen och yrkesinspektionen som sjöfartsverket fastställt i samråd med arbetarskyddsstyrelsen skall yrkesinspektionens tillsyn vid lastning och lossning av fartyg främst avse att sådana vid arbetet använda arbetsinrättningar och arbetsredskap som tillhör fartyget erbjuder betryggande säkerhet. I fråga om annan risk för ohälsa och olycksfall än vid stuveriarbete skall yrkesinspektionen medverka vid tillsynen när fartygsbefäl eller företrädare för besättningen påkallar det på grund av yrkesinspektionens speciella sakkunskap eller närhet till plats där fartyget ligger. Såväl vid denna medverkan som vid den tillsyn

av stuveriarbete som åligger arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen enligt arbetarskyddslagen förutsätts det att vissa tillämpningsbestämmelser till lagen om säkerheten på fartyg som har meddelats av sjöfartsverket, t. ex. i vad avser förpackning och märkning vid hantering av farligt gods, skall beaktas.

5.4 Lokala trafikföreskrifter

Genom lokal trafikföreskrift kan bestämmas att trafik med fordon med last av viss beskaffenhet inte får förekomma på viss väg eller vägsträcka eller på samtliga vägar inom visst område (147 § vägtrafikkungörelsen (1972: 603) (VTK)). Sådan trafikföreskrift meddelas av trafiknämnden (148 § VTK) och skall i princip utmärkas med vägmärke (2 b § kungörelsen (1966: 270) om vägmärken m. m., ändrad senast 1972: 604). Något särskilt vägmärke med vilket förbud mot trafik med fordon som transporterar farligt gods kan utmärkas finns f. n. inte i Sverige. Genom 1971 års Europaöverenskommelse i anslutning till 1968 års Wienkonvention om vägmärken och trafiksignaler har fastställts två nya märken som innebär förbud mot trafik med fordon som transporterar viss mängd explosiva eller lättantändliga ämnen resp. förbud mot trafik med fordon som transporterar viss mängd ämnen som kan förorsaka vattenförorening. Dessa förbudsmärken täcker alltså endast vissa transporter av farligt gods. Märket som innebär förbud mot transporter av gods som kan förorsaka vattenförorening har dessutom ett tämligen obestämt tillämpningsområde. En del europeiska stater har därför anmält sin avsikt att reservera sig mot Europaöverenskommelsen i denna del. Man har mot denna bakgrund inom Europeiska transportministerkonferensen (CEMT) diskuterat en europeisk överenskommelse om ytterligare ett förbudsmärke på förevarande område. Detta märke skall kunna användas för att utmärka förbud mot trafik med fordon som enligt föreskrifter om vägtransport av farligt gods (t. ex. ADR) skall vara särskilt utmärkt på grund av lastens beskaffenhet. Diskussionerna i CEMT har nyligen lett till beslut att framlägga förslag i frågan inom ECE.

6 Betänkande I

Utredningen erinrar inledningsvis om att Sverige traditionellt befinner sig i främsta ledet bland de stater som verkar för en utbyggnad av det internationella samarbetet inte minst när det gäller att undanröja hinder för handel och samfärdsl över gränserna. Genom ADR har åstadkommits ett internationellt transportreglemente som underlättar handelsutbytet inom Europa.

Föreskrifterna i ADR överensstämmer i alla tillämpliga hänseenden med föreskrifterna i RID. Dessa föreskrifter har Sverige sedan lång tid tillbaka tillämpat på internationella järnvägstransporter av farligt gods. Någon olägenhet härav har inte visat sig. Det saknas därför enligt ut-

redningens mening anledning anta att motsvarande säkerhetsföreskrifter skulle visa sig mindre lämpliga när det gäller internationella vägtransporter. Genom Sveriges anslutning till ADR skulle dessutom för Sveriges vidkommande en enhetlig reglering av internationell järnvägs- och landsvägstransport av farligt gods i säkerhetshänseende komma till stånd.

Eftersom nästan alla europeiska stater som berörs av svensk utlands- trafik för godstransport snart kommer att vara ADR-stater och eftersom vidare huvudparten av dessa, enligt vad deras delegationer i ECE-arbetsgruppen förklarar, avser att låta ADR bilda underlag också för nationella bestämmelser, kommer svenska exportörer och transportföretag att tvingas rätta sig efter ADR:s säkerhetsföreskrifter även om Sverige inte ansluter sig till ADR. Vad beträffar importen av farligt gods torde de myndigheter, som enligt gällande svenska bestämmelser har att besluta i frågor om transport av dylikt gods, redan i dag beträffande hit ankommande ADR-transporter medge undantag från avvikande svenska bestämmelser om märkning, emballage, fordon, utrustning m. m. Huruvida Sverige formellt ansluter sig till ADR eller inte kan från dessa utgångspunkter sägas ha ringa reellt intresse.

Utöver vad som har anförts om Sveriges allmänna inställning till internationellt samarbete finns det dock enligt utredningen speciella skäl som talar för svensk anslutning. F. n. pågår ett omfattande arbete med en revision av ADR:s tekniska föreskrifter. Sedan överenskommelsen numera trätt i kraft kan — bortsett från Förenta nationernas generalsekreterare — endast fördragsslutande part lägga fram förslag till ändring i dessa föreskrifter eller göra invändning mot sådant förslag (art. 14). Som fördragsslutande part skulle Sverige ha större möjligheter att påverka ADR:s framtida utformning. Vidare finns risk för att Sverige kommer i ett sämre läge i förhållande till viss ADR-stat, om Sverige står utanför ADR. Innebär en ADR-stats nationella bestämmelser en skärpning av säkerhetskraven i förhållande till ADR, får sådan strängare reglering tillämpas mot stat som inte har anslutit sig till ADR men inte mot ADR-stat.

Utredningen anser att gällande svenska bestämmelser inte innefattar villkor för vägtransport av farligt gods som är strängare än de som finns upptagna i ADR. Det är enligt utredningens uppfattning dock inte uteslutet att det i framtiden kan bli motiverat att genom nationella föreskrifter på någon punkt skärpa säkerhetskraven för internationella transporter utöver vad som gäller enligt ADR. Avstår Sverige från att ansluta sig till ADR kan detta visserligen ske lättare än om Sverige är fördragsstat. Som medlemsstat kan Sverige dock påyrka erforderliga ändringar och med större tyngd delta i det fortlöpande revisionsarbetet på ADR:s bilagor.

Utredningen föreslår på grundval av det anförda att Sverige ansluter sig till ADR. Därvid framhålls att i ADR upptagna övergångsbe-

stämmelser beträffande fordon som inte helt uppfyller ADR:s krav i fråga om konstruktion m. m. och beträffande tankar avsedda för transport av vissa ämnen inte kan åberopas av vårt land. Bl. a. av denna anledning synes svenska tillverkare, transportföretag m. fl. behöva viss tid för omställning. Tidpunkt för en svensk anslutning bör inte fastställas förrän berörda myndigheter och organisationer yttrat sig i denna fråga.

Rörande frågan vilka myndigheter som bör utses till behöriga myndigheter att i vårt land handlägga ADR-frågor framhåller utredningen att ADR:s bilagor består av en serie krav på egenskaper hos gods, emballage och transportmateriel samt på handhavande av fordonen och på hanteringen av godset och att en svensk anslutning till ADR kan komma att medföra myndighetsuppgifter även av andra slag än de i ADR särskilt uppräknade. Enligt utredningens uppfattning behövs ett centralt samordnande, rådgivande och vid behov beslutande organ för ADR-frågor i allmänhet, även om speciella uppgifter uttryckligen läggs på andra myndigheter eller instruktionsmässigt faller inom dessas kompetensområden. Utredningen föreslår att det t. v. skall ankomma på kommerskollegium att vara centralt organ för ADR-frågor.

Med utgångspunkt i svenska myndigheters verksamhetsområden enligt gällande instruktioner och med beaktande av de önskemål som uttryckts inom ECE framlägger utredningen vissa förslag rörande fördelningen av de i ADR nämnda myndighetsuppgifterna om Sverige ansluter sig till ADR. Beträffande innebörden i dessa förslag får jag hänvisa till en särskild uppställning.

Svensk myndighet	som föreslås erhålla uppgift	
	enligt ADR marginalnr	beskriven under 2.4 vid
kommerskollegium	2005, 2010, 3503*, 10 108, 10 602, 11 171 och 11 520	1), 2), 10), 13) och 14)
statens provnings- anstalt	2032, 2034 och 2066	3)
arbetarskyddsstyrelsen	2132, 2134, 2141, 2145, 2510, 210 021, 210 140 och 210 420	4)—7)
giftnämnden	2429, 2503, 2511, 2513, 2515 och 2518	8)
statens strålskydds- institut	2452, 2454, 2455 och 2456(2)	9) utom frågor rörande klyvbara ämnen
delegationen för atomenergifrågor	2456(1) och (3)—(13)	9) såvitt avser frågor rörande klyvbara äm- nen
statens trafik- säkerhetsverk	10 182	11)
vederbörande polismyndighet	10 507, 11 407, 11 509, 14 407, 14 509, 41 407, 41 509 och 71 509	12)

* efter ändring numera 3504.

7 Betänkande II

Utredningens överväganden i betänkande II mynnar ut i att en nationell reglering av frågan om transport av farligt gods bör ske genom en ramlagstiftning. Sålunda föreslås en ramlag om transport av farligt gods med säkerhetsföreskrifter av generell betydelse för alla transportmedel. Den föreslagna lagen innehåller vidare regler som skall säkerställa att lagen och med stöd av lagen meddelade föreskrifter efterlevs och den ställer vissa tvångsmedel till tillsynsmyndighetens förfogande. Lagen ger Kungl. Maj:t eller myndighet som Kungl. Maj:t bestämmer bemyndigande att meddela närmare föreskrifter. Av praktiska skäl föreslår utredningen att lagen till att börja med träder i kraft endast i fråga om landtransporter, dvs. väg- och järnvägstransporter. Betänkande II innehåller förslag till en kungörelse om landtransport av farligt gods. I övrigt lägger utredningen inte fram förslag till den följdlagstiftning som föranleds av utredningens förslag.

I organisationsfrågan förespråkar utredningen en koncentration av handläggningen av frågor om transport av farligt gods. Utredningen anser att en särskild myndighet — ett transportsäkerhetsorgan — bör inrättas för ändamålet. Transportsäkerhetsorganet bör enligt utredningen t. v. knytas till kommerskollegium och utgöra en särskild enhet inom kollegiet. Utredningen har diskuterat även andra myndigheter för uppgiften som transportsäkerhetsorgan, bl. a. naturvårdsverket, som av miljökontrollutredningen föreslagits som central produktkontrollmyndighet. Också arbetarskyddsstyrelsen har övervägts i sammanhanget med tanke på den regionala organisation som där finns att tillgå. Utredningen har dock stannat för att föreslå kommerskollegium, främst på grund av den säkerhetsinriktade verksamhet som redan bedrivs av kollegiet. Sålunda handlägger kommerskollegium ärenden om explosiva och brandfarliga varor, av vilka de brandfarliga varorna i dag utgör den volymmässigt mest betydande varugruppen när det gäller transport av farligt gods.

Transportsäkerhetsorganet bör enligt utredningen handlägga frågor om internationella och nationella transporter av farligt gods med alla slags transportmedel i den mån inte sådana frågor särskilt anges ankomma på annan myndighet. Organet skall ha ett allmänt ansvar för samordningen av säkerhetsregleringen och i övrigt handha de centrala förvaltningsuppgifterna beträffande väg- och järnvägstransporter av farligt gods. Genom kungörelsen om landtransport av farligt gods skall transportsäkerhetsorganet få bemyndigande att meddela nödvändiga föreskrifter. De närmare föreskrifterna om landtransport av farligt gods förutsätts av utredningen ansluta i allt väsentligt till de internationella bestämmelserna på området. I fråga om sjö- och lufttransporter anser utredningen att motsvarande uppgifter t. v. bör ankomma på sjö-

fartsverket resp. luftfartsverket i samarbete med transportsäkerhetsorganet.

I det internationella arbetet skall transportsäkerhetsorganet enligt utredningens förslag företräda Sverige på myndighetsnivå rörande frågor om transport av farligt gods. Därvid bör i fråga om sjö- och lufttransporter samråd ske med och expertis anlitas från sjöfartsverket resp. luftfartsverket i nödvändig omfattning.

Transportsäkerhetsorganet bör enligt utredningen insamla, tillhandahålla och sprida information om bestämmelser och andra förhållanden i fråga om transport av farligt gods inom alla transportgrenar.

Utredningen föreslår vidare att transportsäkerhetsorganet skall verka för utbildning av personer som har att hantera farligt gods och medverka vid planläggning av räddningstjänst som sammanhänger med landtransport av sådant gods.

I fråga om uppgifterna som b e h ö r i g m y n d i g h e t enligt ADR och enligt motsvarande internationella bestämmelser rörande järnvägs-transport (RID) föreslår utredningen att transportsäkerhetsorganet så långt som möjligt skall fullgöra sådana uppgifter. Dessutom skall transportsäkerhetsorganet få de centralt samordnande funktionerna i fråga om de uppgifter som inte nämns särskilt i ADR. Med hänsyn till de i prop. 1972: 54 framlagda förslagen angående bl. a. organisationen av officiell provning och kontroll anser utredningen att den nödvändiga tekniska provnings- och godkännandeverksamheten i princip bör ombesörjas av statens provningsanstalt. Den närmare fördelningen av myndighetsuppgifterna enligt utredningens förslag framgår av en särskild uppställning till vilken hänvisas här.

Svensk myndighet etc	som föreslås erhålla uppgift enligt ADR marginalnr	beskriven under 2.4 vid
transportsäkerhetsorganet	2005, 2010, 2429, 2455, 2456, 2503, 2511, 2513, 2515, 2518, 3503*, 10 108, 10 602, 11 171 och 11 520	1), 2), 8), 9) såvitt avser frågor om individuella transporttillstånd, 10), 13) och 14)
statens provningsanstalt	2032, 2034, 2066, 2132, 2134, 2145, 2452, 2454, 2455, 2456, 2510, 210 021, 210 140 och 210 420	3), 4), 5), 7) och 9) utom frågor om individuella transporttillstånd
arbetarskyddsstyrelsen	2141	6)
AB Svensk bilprovning	10 182	11)
rikspolisstyrelsen	10 507, 11 407, 11 509, 14 407, 14 509, 41 407, 41 509 och 71 509	12)

* efter ändring numera 3504.

Sammanfattningsvis anger utredningen att den särskilda enheten inom kommerskollegium huvudsakligen kommer att få syssla med internationellt arbete, meddelande av tillämpningsföreskrifter, tillstånds- och dispensgivning, handläggning av särskilda frågor om landtransport och informationsverksamhet. De personalresurser som behövs för verksamheten beräknas av utredningen till 14 tjänster, varav 10 för handläggande personal. Kostnaderna uppskattas till ca 1 milj. kr. per år.

En av transportsäkerhetsorganets viktigaste uppgifter blir enligt utredningen samordning av åtgärder och synpunkter från ett stort antal intressenter och spridning av information bland dessa. Med hänsyn härtill föreslår utredningen att företrädare för sådana intressenter eller de mest betydande av dem skall ingå i en till transportsäkerhetsorganet knuten rådgivande nämnd. Utredningens förslag innebär att beslutsfunktionerna, vid en anknytning av transportsäkerhetsorganet till kommerskollegium, ankommer på kollegiets ordinarie ledning och att den föreslagna nämnden fungerar som rådgivande instans i frågor om transport av farligt gods. Ordförande i nämnden bör enligt utredningen vara chefen för kommerskollegium. Antalet ledamöter i nämnden föreslås till högst tio personer.

8 Remissyttranden

Samtliga remissinstanser tillstyrker utredningens förslag i betänkande I om en svensk anslutning till ADR. I fråga om tidpunkten för anslutningen föreligger något olika uppfattningar. *Rikspolisstyrelsen* intar ståndpunkten att anslutningen bör ske snarast. Däremot anser bl. a. *Sveriges industriförbund*, *Sveriges färgfabrikanter förening* och *Sveriges kemiska industrikontor* att anslutningen bör ske först sedan pågående revisionsarbete på ADR:s bilagor avslutats. Härigenom skulle möjlighet skapas att vid en och samma tidpunkt införa en samordnad reglering av inte bara nationella och internationella föreskrifter utan även av en synnerligen angelägen harmonisering av de föreskrifter som reglerar transport av farligt gods inom övriga trafikgrenar. *Svenska transportarbetareförbundet* finner en samordning önskvärd mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge så att ADR kan börja gälla samtidigt i dessa länder. Behovet att ge transportörer m. fl. tillfälle att anpassa sig till ADR understryks av *AB Svenska godscentraler*, *AB Godstrafik & bilspedition*, *Svenska petroleum institutet*, *Biltrafikens arbetsgivareförbund* och *Svenska åkeriförbundet*.

Utredningens förslag i betänkande II om inrättande av ett särskilt transportsäkerhetsorgan tillstyrks eller lämnas uttryckligen utan erinran av *rikspolisstyrelsen*, *försvarets materielverk*, *arbetarskyddsstyrelsen*, *SJ*, *postverket*, *statens vägverk*, *statens trafiksäkerhetsverk*, *luftfartsverket*, *statskontoret*, *lantbruksstyrelsen*, *statens provningsan-*

stalt, statens institut för företagsutveckling, delegationen för atomenergi-frågor, länsstyrelserna i Kronobergs, Göteborgs och Bohus, Örebro, Västernorrlands och Västerbottens län, AB Godstrafik & bilspedition, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Svenska brandförsvärsföreningen, Svenska hamnförbundet, Svenska petroleum institutet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund och Sveriges kemiska industrikonator. Också giftnämnden och kommerskollegium är positiva.

Enligt *socialstyrelsen* talar mycket för att transport av farligt gods omfattas av det tillsynsansvar som i övrigt åvilar naturvårdsverket resp. giftnämnden och sprängämnesinspektionen. Härigenom skulle kunna vinnas den fördelen att tillsynen beträffande samtliga led i hanteringen handhas av de myndigheter som har den största erfarenheten och kännedomen om resp. farliga ämnen. Trots detta vill styrelsen inte mot-sätta sig utredningens förslag i detta hänseende.

Statens strålskyddsinstitut avstyrker att frågor rörande transport av radioaktiva ämnen flyttas från institutet, vilket skall ske enligt utredningens förslag i förevarande del. *Försvarets materielverk* anser det olämpligt att handläggningen av frågor rörande transport av farligt gods skils från handläggningen av säkerhetsfrågor rörande förvaring och användning av sådana varor. Dessa frågor bör handläggas av samma centrala förvaltningsorgan. *Sveriges redareförening* stryker under att transportsäkerhetsfrågorna inte får ses isolerade från andra säkerhetsfrågor. Föreningen tillstyrker att ett transportsäkerhetsorgan tillskapas men menar att detta organ bör få formen av en samordningskommitté med experter på sjö-, landsvägs-, järnvägs- och lufttransporter, medan de egentliga säkerhetsfrågorna bibehålls inom resp. myndighet. *Sjöfartsverket* anför i ett utförligt yttrande liknande synpunkter. Enligt verkets mening bör det räcka med att ett permanent samrådsorgan skapas inom vilket harmoniseringsfrågorna handläggs och en svensk policy i dessa frågor utstakas. Verket motsätter sig att vissa av dess ämbetsuppgifter överförs till en särskild transportsäkerhetsmyndighet och föreslår att, om sådana åtgärder ändå övervägs, frågan detaljstuderas och verkningarna av en omorganisation klarläggs av en särskild arbetsgrupp, innan beslut fattas i frågan. *Svenska hamnförbundet* uttalar att beträffande säkerheten vid transport av farligt gods till sjöss endast samordningsansvaret bör läggas på den nya transportsäkerhetsmyndigheten.

Utredningens förslag att transportsäkerhetsorganets verksamhetsområde t. v. bör begränsas till landtransporter och att regleringen av sjö- och lufttransporter alltså bör ligga kvar hos sjöfartsverket resp. luftfartsverket tillstyrks eller lämnas utan erinran av de flesta remissinstanserna. Förslaget kritiseras av *SJ*, *generaltullstyrelsen*, *riksrevisionsverket*, *statens provningsanstalt*, *delegationen för atomenergi-frågor*, *Svenska institutet för lagring och containertransporter*,

Svenska åkeriförbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund och Sveriges kemiska industrikontor. Därvid framhåller SJ att inte minst utvecklingen av enhetslasttekniken också i fråga om transporter av farligt gods kan väntas leda till ett ökat behov av enhetlig reglering och administration över hela fältet. Enligt *riksrevisionsverket* är det angeläget att ett centralt allmänt samordningsansvar för frågor rörande transport av farligt gods kommer att omfatta alla transportgrenar. Endast härigenom, anser verket, kommer det att bli möjligt att utvinna de fördelar i fråga om enhetlighet, samlat ansvar, information m. m. som utgör själva grunden för utredningens förslag. *Svenska åkeriförbundet* anser att den av utredningen föreslagna provisoriska organisationen ställer mycket stora krav på samlande åtgärder för att så långt som möjligt åstadkomma samordning av de skilda bestämmelser som kan finnas för olika transportgrenar. Förbundet finner att de organisatoriska frågorna är ofullständigt utredda.

Också förslaget att transportsäkerhetsorganet knyts till kommerskollegium får ett positivt mottagande av remissinstanserna. Det stora flertalet instanser tillstyrker förslaget eller lämnar det utan erinran. Bland dessa kan nämnas *försvarets materielverk, giftnämnden, postverket, SJ, statens vägverk, statens trafiksäkerhetsverk, luftfartsverket, riksrevisionsverket, naturvårdsverket, statens brandinspektion, länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus, Värmlands, Örebro, Västernorrlands och Västerbottens län, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Svenska brandförsvarsföreningen, Svenska hamnförbundet, Svenska petroleum institutet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund och Sveriges kemiska industrikontor. Socialstyrelsen* motsätter sig inte förslaget. *Svenska transportarbetareförbundet* lämnar den föreslagna ordningen utan erinran men betonar att den bör ses som en lösning på kort sikt. Förbundet erinrar om ett i annat sammanhang av förbundet framlagt förslag om inrättande av ett trafikverk och förväntar sig att en samlande organisation inom transport- och trafikområdet av den typ, som förordats av förbundet och ansetts önskvärd på längre sikt av utredningen, snarast blir föremål för överväganden och beslut från statsmakternas sida.

Kommerskollegiet diskuterar i sitt yttrande två lösningar för transportsäkerhetsorganets organisatoriska inplacering, dels inplacering i det blivande industriverket, dels inplacering i en särskild produktkontrollmyndighet utformad i enlighet med de i en reservation till miljökontrollutredningen framförda tankegångarna. Kollegiet finner övervägande skäl tala för en förläggning till det nya industriverket och pekar därvid bl. a. på den omfattande erfarenhet av problematiken kring de i transporthänsesande kvantitativt dominerande brandfarliga och explosiva varorna som i dag finns vid kollegiet. I ett längre perspektiv anser kollegiet dock att det bör övervägas att till ett särskilt produktkontroll-

organ förlägga inte bara kontrollen av farliga kemiska ämnen och beredningar utan i princip också kontrollen av andra hälso- och miljöfarliga produkter. I ett dylikt organ skulle även nu aktuella transportregleringar ha en naturlig plats.

Kritiska synpunkter på utredningens förslag om transportsäkerhetsorganets placering förs fram av *arbetarskyddsstyrelsen, statskontoret, länsstyrelsen i Kronobergs län, arbetsmiljöutredningen, Svenska brandbefälens riksförbund, Svenska kommunförbundet och Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening.*

Arbetarskyddsstyrelsen finner det angeläget att transportsäkerhetsorganet utses så att sambandet med annan produktkontroll blir fast förankrat. Om transportsäkerhetsorganet skulle sköta samtliga tillsynsuppgifter enligt den nya lagstiftningen, skulle enligt styrelsens mening följderna i flera fall bli en uppdelning av f. n. sammanhängande arbetsområden som förefaller föga ändamålsenlig. Eftersom styrelsen och yrkesinspektionen vid sin tillsyn av efterlevnaden av arbetarskyddslagen kommer i nära beröring med många av de aktuella tillsynsfrågorna anser styrelsen den möjligheten böra övervägas att viss tillsyn enligt den nya lagstiftningen anförtros arbetarskyddsverket.

Statskontoret anser övervägande skäl tala för att välja en relativt lös anknytning till kommerskollegium för myndighetsfunktionerna på transportsäkerhetsområdet. Till stöd härför åberopas att det längre fram kan bli aktuellt med andra lösningar i fråga om huvudmannskapet för verksamheten. Vidare hänvisar statskontoret till att det nu närmast förestår ett uppbyggnadsskede som kommer att löpa parallellt med en allmän omstrukturering av kommerskollegiets verksamhet. Enligt statskontorets uppfattning ligger det närmast till hands att bilda en särskild transportsäkerhetsnämnd som får svara för de centrala myndighetsfunktionerna på området men som kanslimässigt får falla tillbaka på kommerskollegiet eller dess framtida motsvarighet. Till sin sammansättning bör nämnden åtminstone i huvudsak byggas upp som den rådgivande nämnd som föreslagits av utredningen.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser att vid valet av transportsäkerhetsorgan avgörande vikt bör fästas vid att den myndighet som utses har tillgång till expertis i arbetarskyddsfrågor och till teknisk expertis för handhavande av de intrikata frågor som hör samman med behandlingen av farligt gods. Vidare bedömer länsstyrelsen det som viktigt att myndigheten har en regional organisation som kan samarbeta med andra regionala myndigheter och med lokala organ. Länsstyrelsen ifrågasätter därför om det inte ligger närmast till hands att utse arbetarskyddsstyrelsen till transportsäkerhetsorgan. Arbetarskyddsstyrelsen har redan teknisk expertis i viss omfattning och har också genom yrkesinspektionen tillgång till en regional organisation.

Arbetsmiljöutredningen har den inställningen att man bör sträva

efter att samla arbetarskyddstillsynen på olika områden under en gemensam ledning och att sprängämnesinspektionen helt eller delvis bör integreras i arbetarskyddsverket. Detta medför att kommerskollegiets verksamhet beträffande de brandfarliga och explosiva varorna får omprövas. Då regleringen av dessa varukategorier i stor utsträckning avser arbetarskyddsfrågor är det naturligt att dessa frågor förs över till arbetarskyddsstyrelsen. Enligt arbetsmiljöutredningen kommer därvid frågor om valet av myndighet som centralt transportsäkerhetsorgan i ett annat läge. Valet torde i första hand stå mellan arbetarskyddsstyrelsen, naturvårdsverket och det produktkontrollorgan som kan komma att inrättas i anslutning till miljökontrollutredningens förslag. Olika skäl talar för olika myndigheter och först sedan arbetsmiljöutredningen slutfört sitt arbete torde definitiv ställning kunna tas till frågan om vilken myndighet som är mest lämpad att vara centralt transportsäkerhetsorgan. I avvaktan härpå ligger det nära till hands att lägga produktkontrolluppgifterna även i detta avseende på det nyss nämnda produktkontrollorganet.

Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening vill inte att transportfrågorna sprids ut på ännu flera håll än vad som förekommer i dag. Lämpligare är därför enligt förbundet att transportsäkerhetsorganet läggs under statens trafiksäkerhetsverk. *Svenska brandbefälens riksförbund* anser att frågan om ett centralt säkerhetsverk snarast bör tas upp till prövning. I den mån så ej sker bedömer förbundet andra verk med nära anknytning till säkerhetsfrågor lämpligare som central myndighet än kommerskollegium. *Svenska kommunförbundet* framhåller att räddningstjänstutredningen har föreslagit att sprängämnesinspektionen skall föras över från kommerskollegium till statens brandinspektion. Om så sker är det enligt förbundets mening logiskt att brandinspektionen blir tillsynsmyndighet även i frågor som berör transport av farligt gods.

Förslaget att transportsäkerhetsorganet skall få till sitt förfogande en rådgivande nämnd stöds av en så gott som enhällig remissopinion. En rad synpunkter på nämndens sammansättning framförs dock. Bland de instanser som uttryckligen tillstyrker inrättande av en rådgivande nämnd finns *försvarets materielverk, luftfartsverket, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, AB Svenska klorfabrikanter, Biltrafikens arbetsgivareförbund, Svenska petroleuminstitutet, Svenska transportarbetareförbundet, Svenska åkeriförbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges kemiska industrikontor och Sveriges industriförbund. Socialstyrelsen* vill inte heller i förevarande del motsätta sig utredningsförslaget.

Enligt *riksrevisionsverkets* mening finns det starka skäl för att starta med en mindre organisation som successivt kan byggas ut, om och när det blir nödvändigt. Med en sådan ambition kan den rådgivande nämnden anstå tills vidare.

9 Departementschefen

Vi är i Sverige starkt medvetna om vikten av att skydda människor och miljö för de risker som den alltmera avancerade tekniska utvecklingen kan innebära. Åtgärder av skilda slag vidtas fortlöpande för att förstärka detta skydd. Det senaste exemplet är de lagstiftnings- och organisationsåtgärder som nyligen vidtagits i fråga om hälso- och miljöfarliga varor. Transporter av farligt gods innefattar givetvis, liksom andra hanteringsmoment, betydande risker för skador på människor och miljö. Det är därför angeläget att också skyddet på detta område vidareutvecklas och samordnas med åtgärder på andra områden.

Frågan om säkerhetsföreskrifter för internationella transporter av farligt gods har sedan lång tid tillbaka varit föremål för uppmärksamhet. Ett flertal internationella överenskommelser avseende olika transportgrenar har utarbetats och Sverige har också anslutit sig till dessa. I fråga om internationella landsvägstransporter finns sedan några år en europeisk överenskommelse om transport av farligt gods på väg (ADR). Överenskommelsen, som innehåller detaljerade tekniska säkerhetsföreskrifter för transport av olika slag av farligt gods, trädde i kraft under år 1968 och gäller f. n. mellan elva europeiska stater. Frågan om en svensk anslutning har behandlats av utredningen angående befordran av farligt gods på väg, m. m.

Utredningen har också haft i uppdrag att se över regleringen av nationella transporter av farligt gods på väg och föreslå de författningsmässiga och organisatoriska ändringar som kunde anses behövliga. Säkerhetsföreskrifterna har i första hand bedömts otillräckliga beträffande transporter av kemiska varor, såsom gifter och frätande ämnen. Detta förhållande har också vid olika tillfällen uppmärksamats av riksdagen.

Utredningen har i ett första betänkande (SOU 1971: 20—23) förordat en svensk anslutning till ADR. Som skäl för en anslutning anförs att en tillämpning av ADR kommer att underlätta handelsutbytet inom Europa beträffande olika slag av farliga varor. Anslutningen medför också enligt utredningen att de internationella landsvägstransporterna av farligt gods som börjar eller slutar i eller passerar vårt land underkastas mer betryggande säkerhetsföreskrifter än f. n. under den tid som transporterna rör sig på svenskt område. Som fördragsslutande part har Sverige även större möjligheter att påverka framtida revisioner av ADR än om vi står utanför överenskommelsen. Ansluter sig Sverige inte till ADR finns risk för att vårt land kan komma i ett sämre läge i förhållande till en ADR-stat. Överenskommelsen utgör nämligen inte hinder mot att strängare nationella bestämmelser tillämpas mot stat som inte är ansluten till ADR, vilket

däremot enligt överenskommelsen inte får ske gentemot annan ADR-stat.

En enhällig remissopinion har tillstyrkt förslaget om en svensk anslutning till ADR. Också jag finner utredningens argument i denna del övertygande. Jag förordar således att Sverige ansluter sig till ADR. Frågan om Sveriges anslutning till ADR är principiellt betydelsefull med hänsyn till den vidare utvecklingen av skyddet mot skador av farliga varor och bör bl. a. av detta skäl underställas riksdagen.

Beträffande tidpunkten för anslutningen har från olika håll framförts att en viss anpassningsperiod före anslutningens ikraftträdande är önskvärd. Jag bedömer inte att en anslutning medför sådana problem från anpassningssynpunkt att en senare tidpunkt för anslutningen bör väljas av denna anledning. Det kan nämnas att flertalet europeiska stater som berörs av svensk utlandstrafik redan tillämpar överenskommelsen. Svenska exportörer och transportföretag har alltså i stor utsträckning redan fått inrätta sig efter överenskommelsens säkerhetsföreskrifter. Under förutsättning att riksdagen godkänner överenskommelsen, kan ikraftträdandet för svensk del beräknas ske i början av år 1974. Enligt överenskommelsens art. 7 punkt 2 träder nämligen överenskommelsen i kraft en månad efter det att anslutningsinstrumentet deponerats hos Förenta nationernas generalsekreterare.

Innan jag tar upp övriga frågor som aktualiseras av en svensk anslutning till ADR, vill jag behandla utredningens förslag såvitt avser nationella transporter av farligt gods.

Vid en reglering från säkerhetssynpunkt av transporter av farligt gods måste givetvis beaktas de samband som finns dels mellan hanteringsledet transport och övriga hanteringsled, dels mellan olika transportsätt inom transportledet, dels mellan miljö- och arbetarskyddsfrågor och övriga transportsäkerhetsfrågor. Nu nämnda samband medför samordningsbehov som verkar i olika riktningar. Utredningen har i sitt andra betänkande (Ds K 1972: 5) främst tagit fasta på sambandet mellan de olika transportsätten och föreslagit införande av en särskild transportlagstiftning och inrättande av ett särskilt transportsäkerhetsorgan. Att en sådan lösning kan medföra problem har framgått av remissbehandlingen. På grund av praktiska svårigheter har utredningen inte heller kunnat fullfölja sitt förslag helt utan ansett sig nödsakad att t. v. begränsa den eftersträfvade fullständiga samordningen till landtransporter.

När utredningens nyssnämnda förslag lades fram utgjorde vägtransporterna av giftiga och frätande ämnen den mest eftersatta gruppen från regleringssynpunkt. I fråga om övriga betydelsefulla varugrupper och i fråga om övriga transportsätt fanns redan regler och resurser som ger möjlighet till åtgärder för att trygga transportsäkerheten. Utred-

ningens förslag innebar i detta läge den fördelen att frågan om reglering av gifttransporter m. m. på väg skulle få en författningsmässig och organisatorisk lösning. Sedan utredningens förslag har lagts fram har emellertid en ny produktkontrollagstiftning om hälso- och miljöfarliga varor trätt i kraft. Denna nya lagstiftning avhjälper nyss nämnda brister i fråga om möjligheterna till reglering av vägtransporter av varor med giftiga och frätande egenskaper. Också en ny, förstärkt tillsynsorganisation har tillskapats.

Redan med hänsyn till vad som jag har nämnt nu framstår det enligt min mening som tveksamt, om utredningens förslag om en särskild transportlagstiftning, som t. v. skulle få endast begränsad räckvidd, och ett särskilt transportsäkerhetsorgan nu bör genomföras. Därtill kommer, som arbetsmiljöutredningen har påpekat, att frågan om transportsäkerhet bör ses också mot bakgrund av de i detta sammanhang mycket viktiga arbetarskyddsfrågorna och att ett slutligt ställningstagande i fråga om transportsäkerhetsregleringen därför bör ske först sedan nämnda utredning har slutfört sitt arbete.

Jag har vid mina överväganden kommit till den slutsatsen att frågan om nationella vägtransporter av farligt gods bör lösas inom ramen för gällande produktkontrollagstiftning och i första hand handhas av de myndigheter som enligt denna lagstiftning har ansvaret för olika varukategorier. På detta sätt kan man för vägtransporternas del dra nytta av den sakkunskap i fråga om olika slags farligt gods som är representerad hos de skilda produktkontrollmyndigheterna. I princip innebär den nu föreslagna lösningen för nationella vägtransporter av farligt gods att — för att exemplifiera — statens industriverk också fortsättningsvis skall handha regleringen i fråga om brandfarliga och explosiva varor, produktkontrollnämnden regleringen i fråga om hälso- och miljöfarliga varor och statens strålskyddsinstitut regleringen i fråga om radioaktiva varor.

Den lösning som jag sålunda har stannat för innebär alltså att jag inte kan biträda utredningens förslag om en transportlagstiftning och en tillsynsorganisation vid sidan av produktkontrollsystemet i övrigt. Ett av syftena med utredningens förslag var att främja en utveckling mot likartade bestämmelser för olika transportmedel. En harmonisering av bestämmelserna om transport av farligt gods med olika transportmedel sker dock främst på det internationella planet. Enligt min mening kan Sverige inte — utan att öka rådan de mångfald av bestämmelser — ensidigt införa någon reglering som avser samtliga transportgrenar. I stället bör Sverige i det internationella arbetet verka för den harmonisering av bestämmelserna som redan har påbörjats och vidta åtgärder i takt med framstegen i detta arbete.

Ett av utredningens argument för ett centralt transportsäkerhetsorgan var behovet av samordning av och enhetlighet i regleringen av transportsäkerhetsfrågorna. Detta behov har också uppmärksammats vid remissbehandlingen. Jag delar helt uppfattningen att det på detta område är angeläget att få till stånd en ökad samordning. Detta gäller främst den svenska bevakningen av och deltagandet i det fortsatta internationella arbetet på vägtransportområdet och utarbetandet av tillämpningsföreskrifter för nationella vägtransporter av farligt gods. Ett samordningsbehov föreligger också i fråga om regleringen av olika transportsätt. Slutligen bör möjligheter skapas att insamla och sprida information om säkerhetsfrågorna vid såväl nationella som internationella vägtransporter av farligt gods. Dessa behov tillgodoses enligt min mening bäst om en myndighet får det samlade ansvaret för samordningen. Efter samråd med chefen för industridepartementet har jag funnit det lämpligt att till s a m o r d n a n d e m y n d i g h e t utses statens industriverk, som har övertagit kommerskollegiets verksamhet beträffande förordningarna om explosiva och brandfarliga varor och som därmed fått befattning med de volymmässigt mest betydande transporter av farligt gods.

För att ytterligare främja samordningen och därtill skapa ett forum för diskussion och information om i första hand vägtransporter av farligt gods förordar jag att det av utredningen framförda förslaget om en r å d g i v a n d e n ä m n d genomförs. Nämnden, som bör knytas till den nyss föreslagna samordnande myndigheten, statens industriverk, bör inte ha några beslutande funktioner utan fungera som en förbindelselänk mellan de myndigheter och organisationer som främst har att ta befattning med frågor rörande vägtransport av farligt gods. I nämnden bör således i första hand ingå representanter för de myndigheter som kommer att handlägga frågor rörande sådana transporter. Med hänsyn till arbetarskyddsfrågornas stora betydelse i sammanhanget bör också arbetarskyddsstyrelsen vara representerad i nämnden. Vidare bör ingå representanter för vägtrafikens arbetsgivar- och arbetstagersidor samt för organ som svarar för samhällets räddningstjänst. För att möjliggöra ett informationsutbyte med företrädare för övriga trafikgrenar bör i nämnden ingå även representanter för sjö- och luftfartsverken samt statens järnvägar. Det sistnämnda är särskilt värdefullt med tanke på det fortsatta internationella harmoniseringsarbetet. Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att besluta om nämndens sammansättning och benämning.

Jag vill påpeka att den föreslagna organisatoriska ordningen får ses som en lösning tills vidare i avvaktan på att man får ytterligare underlag för en bedömning genom bl.a. arbetsmiljöutredningens fortsatta arbete och de erfarenheter som kan utvinnas sedan det föreslagna systemet varit i kraft under viss tid.

Jag övergår nu till de särskilda frågor som uppkommer i samband med en anslutning till ADR. Enligt överenskommelsen krävs att regeringen i fördragsslutande stat utser behöriga myndigheter för vissa speciellt angivna uppgifter för vilka jag har redogjort tidigare. Vid valet av svenska myndigheter bör utgångspunkten vara att de särskilda uppgifterna tilldelas myndigheter inom vilkas verksamhetsområde ifrågavarande uppgifter naturligen faller. Vidare bör uppgifterna koncentreras till så få myndigheter som möjligt. Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att utse behöriga myndigheter för nu berörda ADR-uppgifter. Som utredningen har påpekat kan det bli fråga om ytterligare myndighetsuppgifter med anledning av en svensk anslutning. Jag delar utredningens uppfattning att en särskild myndighet bör åläggas ansvaret för sådana tillkommande ADR-frågor, i den mån dessa inte enligt instruktion eller särskild föreskrift faller inom annan myndighets kompetensområde. Det är min avsikt att föreslå Kungl. Maj:t att statens industriverk — med hänsyn till de samordnande funktioner, som enligt vad jag nyss har förordat skall tillkomma verket — ges ansvaret även för dessa frågor.

Ett genomförande av de förslag för vilka jag har redogjort i det föregående förutsätter vissa lagstiftningsåtgärder.

Om riksdagen godkänner ADR, bör en kungörelse utfärdas vari bl.a. tillkännages att överenskommelsen skall tillämpas på sådan internationell vägtransport av farligt gods som berör Sverige och annan fördragsslutande stat. Vidare bör i kungörelsen anges tidpunkten för överenskommelsens ikraftträdande för svenskt vidkommande och utses behöriga myndigheter för vissa uppgifter som följer av överenskommelsen. Själva överenskommelsen bör fogas vid kungörelsen som bilaga. I kungörelsen bör anges på vilket sätt överenskommelsens bilagor, vilka torde vara alltför omfattningsrika för att publiceras i Svensk författningssamling, skall offentliggöras. Det torde vara lämpligt att den myndighet som enligt vad som har anförts tidigare bör få samordnande funktioner — dvs. statens industriverk — ges i uppdrag att publicera översättningen till svenska av bilagorna A och B till ADR i den lydelse dessa har då överenskommelsen träder i kraft för svenskt vidkommande och att därefter på samma sätt fortlöpande publicera ändringar i bilagorna. Vidare bör i förordningen (1949: 341) om explosiva varor, förordningen (1961: 568) om brandfarliga varor och läkemedelsförordningen (1962: 701), vilka författningar utfärdats efter riksdagens hörande, samt i vissa kungörelser införas en hänvisning varav framgår att i fråga om internationell transport på väg av farligt gods finns särskilda bestämmelser. Ändringarna i nyssnämnda förordningar torde inte vara av den beskaffenhet att riksdagens yttrande behöver inhämtas över författningsförslagen.

När det gäller regleringen av inrikes vägtransporter av farligt gods förutsätter jag i likhet med utredningen att vederbörande förvaltningsmyndigheter meddelar föreskrifter som i huvudsak ansluter till ADR-reglerna. Industriverket kommer i detta hänseende att ha en samordnande funktion. Behörigheten för produktkontrollnämnden att meddela sådana föreskrifter såvitt avser det område på vilket lagen (1973: 329) om hälso- och miljöfarliga varor är tillämplig följer av kungörelsen (1973: 334) om hälso- och miljöfarliga varor. I fråga om transport av radioaktiva ämnen har statens strålskyddsinstitut enligt kungörelsen (1958: 652) med tillämpningsföreskrifter till strålskyddslagen behörighet att meddela föreskrifter. Den reglering som f. n. finns i förordningarna om explosiva och brandfarliga varor har avseende också på vägtransporter av ifrågavarande varor och den ger statens industriverk behörighet att meddela närmare föreskrifter. Regleringen avviker dock i väsentlig mån, bl. a. i fråga om varornas klassindelning, från ADR-systemet. En översyn av nämnda förordningar bör därför ske i syfte att möjliggöra en anpassning av de nationella transportbestämmelserna till ADR-reglerna. Jag har inhämtat att chefen för industridepartementet avser att ta upp denna fråga i annat sammanhang. I den mån det utöver vad som jag har nämnt nu behövs författningsändringar för att en anpassning till ADR av nationella transportbestämmelser skall kunna ske bör statens industriverk få i uppgift att i samråd med vederbörande förvaltningsmyndighet anmäla förhållandet till Kungl. Maj:t.

I detta sammanhang vill jag också i korthet beröra frågan om lokala trafikföreskrifter som innebär förbud mot trafik med fordon som transporterar farligt gods. Sådana trafikföreskrifter kan enligt gällande bestämmelser meddelas av trafiknämnden och de kan avse viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom visst område. Förbud av nu ifrågavarande slag torde f. n. inte vara vanliga i vårt land. Delvis kan detta bero på avsaknaden av särskilt vägmärke för ändamålet. Utsikter finns att man inom en ganska nära framtid på grundval av en europeisk överenskommelse kan införa ett sådant förbudsmärke i Sverige. Med hänsyn härtill och med tanke på det tilltagande intresset i vårt land för miljöskydd, kan önskemål om förbud mot farliga transporter väntas bli vanligare i fortsättningen. För att lokala regleringar av denna art skall kunna ske med den överblick över förhållandena inom större områden som behövs i detta sammanhang bör befogenheten att meddela lokal trafikföreskrift innebärande förbud mot trafik med fordon som transporterar farligt gods flyttas över från trafiknämnderna till länsstyrelserna. Jag avser att senare föreslå Kungl. Maj:t att meddela nödvändiga bestämmelser härom.

De framlagda förslagen medför ökade arbetsuppgifter som nödvändiggör resursförstärkingar för vissa myndigheter. Det är på nuvarande stadium svårt att ange omfattningen av de personal-

förstärkningar som kan anses behövliga. De myndigheter som främst är aktuella, statens industriverk och den till statens naturvårdsverk knutna produktkontrollnämnden, har i sin nuvarande organisation vissa resurser av betydelse för den verksamhet som det här är fråga om. Målsättningen bör vara att verksamheten enligt den nyss beskrivna organisatoriska modellen bör kunna fungera från den 1 juli 1974. Mot den bakgrunden anser jag, efter samråd med cheferna för berörda departement, att frågan om inrättandet av nya tjänster bör prövas i samband med den ordinarie budgetbehandlingen för budgetåret 1974/75.

Det är emellertid angeläget att snabbt kunna sätta igång arbetet med tillämpningsföreskrifter och att kunna vidta de åtgärder som föranleds av en anslutning till ADR. Jag anser det därför nödvändigt med vissa resursförstärkningar redan från den 1 januari 1974. Dessa — som i första hand avser inrättande av några arvodesbefattningar för verksamheten under första halvåret 1974 vid industriverket resp. produktkontrollnämnden — kan lämpligen under denna tid bekostas med medel från sjätte huvudtitelns reservationsanslag till Kommittéer m. m. för budgetåret 1973/74.

10 Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen att

1. godkänna den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg,
2. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för en reglering i fråga om vägtransport av farligt gods.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

Europeisk överenskommelse om internationell
transport av farligt gods på väg (ADR)
och därtill hörande signaturprotokoll

European Agreement concerning the international carriage of dangerous goods by road (ADR)

The Contracting Parties,
Desiring to increase the safety of international transport by road,

Have agreed as follows:

Article 1

For the purpose of this Agreement,

(a) The term "vehicle" shall mean motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semitrailers, as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic of 19 September 1949, other than vehicles belonging to or under the orders of the armed forces of a Contracting Party;

(b) The term "dangerous goods" shall mean those substances and articles the international carriage by road of which is prohibited by, or authorized only on certain conditions by, annexes A and B;

(c) The term "international transport" shall mean any transport operation performed on the territory of at least two Contracting Parties by vehicles defined in (a) above.

Article 2

1. Subject to the provisions of article 4, paragraph 3, dangerous goods barred from carriage by annex A shall not be accepted for international transport.

2. International transport of other dangerous goods shall be authorized subject to compliance with:

(a) The conditions laid down in annex A for the goods in question, in particular as regards their packaging and labelling, and

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)

Les Parties contractantes,
Désireuses d'accroître la sécurité des transports internationaux par route,

Sont convenues de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Accord, on entend:

a) Par « véhicules », les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949, à l'exception des véhicules qui appartiennent aux forces armées d'une Partie contractante ou se trouvent sous la responsabilité de ces forces armées;

b) Par « marchandises dangereuses », les matières et objets dont les annexes A et B interdisent le transport international par route ou ne l'autorisent que sous certaines conditions ;

c) Par « transport international », tout transport effectué sur le territoire d'au moins deux Parties contractantes par des véhicules définis en a ci-dessus.

Article 2

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4, les marchandises dangereuses dont l'annexe A exclut le transport ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

2. Les transports internationaux des autres marchandises dangereuses sont autorisés, si sont remplies :

a) Les conditions qu'impose l'annexe A pour les marchandises en cause, notamment pour leur emballage et leur étiquetage, et

*Översättning***Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg (ADR)**

De fördragsslutande parterna,
vilka eftersträvar att öka säkerheten vid
internationell transport av farligt gods på
väg,
har överenskommit om följande :

Artikel 1

I denna överenskommelse förstås med

- a) "fordon" sådana motorfordon, sammansatta fordon, släpvagnar och påhängsvagnar som avses i artikel 4 i konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik, med undantag dock för fordon som tillhör någon parts krigsmakt eller för vilka krigsmakten är ansvarig,
- b) "farligt gods" de ämnen och föremål, vilka enligt bilagorna A och B¹ ej får transporteras i internationell trafik på väg eller får transporteras sålunda endast på särskilda villkor,
- c) "internationell transport" sådan transport som på minst två fördragsslutande parter områden utföres med fordon som avses ovan under a).

Artikel 2

1. Om ej annat följer av bestämmelserna i artikel 4 punkt 3, får farligt gods som enligt bilaga A är uteslutet från transport ej mottagas för internationell transport.

2. Internationell transport av annat farligt gods är tillåten under förutsättning att följande villkor är uppfyllda, nämligen

- a) de villkor som föreskrives i bilaga A för det gods varom fråga är, särskilt i vad avser förpackning och etikettering, samt

¹ Bilagorna är ej medtagna här. Översättning till svenska av bilagornas text finns i SOU 1971: 21 och 22. Översättning till svenska av sedermera vidtagna ändringar i bilagorna finns i Ds K 1973: 5.

(b) The conditions laid down in annex B, in particular as regards the construction, equipment and operation of the vehicle carrying the goods in question, subject to the provisions of article 4, paragraph 2.

Article 3

The annexes to this Agreement shall form an integral part thereof.

Article 4

1. Each Contracting Party shall retain the right to regulate or prohibit, for reasons other than safety during carriage, the entry of dangerous goods into its territory.

2. Vehicles in service on the territory of a Contracting Party at the time of entry into force of this Agreement or brought into service on such territory within two months after its entry into force shall be allowed, for a period of three years from such entry into force, to perform the international transport of dangerous goods even if their construction and equipment do not entirely conform to the requirements laid down in annex B for the transport operation in question. Under special clauses of annex B, however, this period may be reduced.

3. The Contracting Parties shall retain the right to arrange, by special bilateral or multilateral agreements, that certain of the dangerous goods which under this Agreement are barred from all international transport may, subject to certain conditions, be accepted for international transport on their territories, or that dangerous goods which under this Agreement are acceptable for international transport only on specified conditions may be accepted for international transport on their territories under conditions less stringent than those laid down in the annexes to this Agreement. The special bilateral or multilateral agreements referred to in this paragraph shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate them to the Contracting Parties which are not signatories to the said agreements.

b) Les conditions qu'impose l'annexe B, notamment pour la construction, l'équipement et la circulation du véhicule transportant les marchandises en cause, sous réserve des prescriptions du paragraphe 2 de l'article 4.

Article 3

Les annexes du présent Accord font partie intégrante dudit Accord.

Article 4

1. Chaque Partie contractante conserve le droit de réglementer ou d'interdire pour des raisons autres que la sécurité en cours de route l'entrée sur son territoire de marchandises dangereuses.

2. Les véhicules qui étaient en service sur le territoire d'une Partie contractante lors de l'entrée en vigueur du présent Accord ou qui y ont été mis en service dans les deux mois après cette entrée en vigueur pourront, pendant un délai de trois ans à dater de cette entrée en vigueur, effectuer un transport international de marchandises dangereuses même si leur construction et leur équipement ne satisfont pas entièrement aux conditions imposées par l'annexe B pour le transport en cause. Des clauses spéciales de l'annexe B peuvent, toutefois, réduire ce délai.

3. Les Parties contractantes conservent le droit de convenir, par accords particuliers bilatéraux ou multilatéraux, que certaines des marchandises dangereuses dont le présent Accord interdit tout transport international pourront, sous certaines conditions, faire l'objet de transports internationaux sur leurs territoires ou que des marchandises dangereuses dont le présent Accord n'autorise le transport international qu'à des conditions déterminées pourront faire l'objet, sur leurs territoires, de transports internationaux à des conditions moins rigoureuses que celles imposées par les annexes du présent Accord. Les accords particuliers, bilatéraux ou multilatéraux, visés par le présent paragraphe, seront communiqués au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui les communiquera aux Parties contractantes non signataires de ces accords.

b) de villkor som föreskrives i bilaga B, särskilt i vad avser konstruktion och utrustning samt handhavande i trafiken av det fordon varmed godset transporteras, om ej annat följer av bestämmelserna i artikel 4 punkt 2.

Artikel 3

Vid denna överenskommelse fogade bilagor utgör integrerande delar av överenskommelsen.

Artikel 4

1. Envar fördragsslutande part är bibehållen vid sin rätt att av annat skäl än som avser säkerheten under transport reglera eller förbjuda införande av farligt gods på sitt område.

2. Fordon, som vid tiden för denna överenskommelses ikraftträdande är i bruk inom fördragsslutande parts område eller som där tagits i bruk inom två månader efter ikraftträdandet, får under tre år från ikraftträdandet användas för internationell transport av farligt gods, även om fordonet ej till sin konstruktion och utrustning i allt uppfyller de villkor som föreskrives i bilaga B för den transport varom fråga är. Denna tid kan emellertid förkortas genom särskilda föreskrifter i bilaga B.

3. De fördragsslutande parterna är bibehållna vid sin rätt att genom särskilda bilaterala eller multilaterala fördrag överenskomma att sådant farligt gods, som enligt denna överenskommelse är uteslutet från internationell transport, på vissa villkor får mottagas för dylik transport inom berörda parters områden eller att sådant farligt gods, som enligt denna överenskommelse får mottagas för internationell transport endast på vissa villkor, inom sagda parters områden får transporteras på mindre stränga villkor än som föreskrives i bilagorna till denna överenskommelse. Sådana särskilda bilaterala eller multilaterala överenskommelser som avses i denna punkt skall tillställas Förenta nationernas generalsekreterare och skall av denne delges de fördragsslutande parter som ej undertecknat sådana överenskommelser.

Article 5

The transport operations to which this Agreement applies shall remain subject to national or international regulations applicable in general to road traffic, international road transport and international trade.

Article 6

1. Countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Agreement:

- (a) By signing it;
- (b) By ratifying it after signing it subject to ratification;

(c) By acceding to it.

2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Agreement by acceding to it after its entry into force.

3. The Agreement shall be open for signature until 15 December 1957. Thereafter, it shall be open for accession.

4. Ratification or accession shall be effected by the depositing of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 7

1. This Agreement shall enter into force one month after the date on which the number of countries mentioned in article 6, paragraph 1, which have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession has reached a total of five. However, the annexes thereto shall not apply until six months after the entry into force of the Agreement itself.

2. For any country ratifying or acceding to this Agreement after five of the countries referred to in article 6, paragraph 1, have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession, this Agreement

Article 5

Les transports auxquels s'applique le présent Accord restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales concernant, de façon générale, la circulation routière, les transports routiers internationaux ou les échanges internationaux de marchandises.

Article 6

1. Les pays membres de la Commission économique pour l'Europe et les pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord :

- a) En le signant;
- b) En le ratifiant après l'avoir signé sous réserve de ratification;

c) En y adhérant.

2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord en y adhérant après son entrée en vigueur.

3. L'Accord sera ouvert à la signature jusqu'au 15 décembre 1957. Après cette date, il sera ouvert à l'adhésion.

4. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 7

1. Le présent Accord entrera en vigueur un mois après la date à laquelle le nombre des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 6 qui l'auront signé sans réserve de ratification ou auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion aura été porté à cinq. Toutefois, ses annexes ne s'appliqueront que six mois après l'entrée en vigueur de l'Accord lui-même.

2. Pour chaque pays qui ratifiera le présent Accord ou y adhérera après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 6 l'auront signé sans réserve de ratification ou auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, le pré-

Artikel 5

Sådan transport på vilken denna överenskommelse äger tillämpning förblir underkastad de nationella och internationella föreskrifter vilka allmänt gäller för vägtrafik, internationella vägtransporter eller internationellt handelsutbyte.

Artikel 6

1. Stat som är medlem av Ekonomiska Kommissionen för Europa och stat som deltagar i kommissionens arbete i rådgivande egenskap enligt punkt 8 i direktiven för kommissionen kan bli fördragsslutande part i denna överenskommelse

- a) genom att underteckna den,
- b) genom att ratificera den efter att ha undertecknat den med förbehåll för ratifikation,
- c) genom att ansluta sig till den.

2. Stat som enligt punkt 11 i direktiven för Ekonomiska Kommissionen för Europa får delta i vissa av kommissionens verksamheter kan bli fördragsslutande part i denna överenskommelse genom att ansluta sig till den efter dess ikraftträdande.

3. Denna överenskommelse är öppen för undertecknande till den 15 december 1957. Efter denna dag är överenskommelsen öppen för anslutning.

4. Ratifikation eller anslutning sker genom att instrument därom deponeras hos Förenta nationernas generalsekreterare.

Artikel 7

1. Denna överenskommelse träder i kraft en månad efter den dag då antalet i artikel 6 punkt 1 avsedda stater, vilka undertecknat överenskommelsen utan förbehåll för ratifikation eller deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument, uppgår till fem. Bilagorna skall dock ej träda i tillämpning förrän sex månader efter ikraftträdandet av själva överenskommelsen.

2. För stat, som ratificerar eller ansluter sig till denna överenskommelse efter det att fem i artikel 6 punkt 1 avsedda stater undertecknat den utan förbehåll för ratifikation eller deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument, träder överenskom-

shall enter into force one month after the said country has deposited its instrument of ratification or accession and the annexes thereto shall apply for the said country either on the same date, if they are already in force by that date, or, if they are not in force by that date, on the date on which they apply under the provisions of paragraph 1 of this article.

Article 8

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 9

1. This Agreement shall cease to have effect if, after its entry into force, the number of Contracting Parties is less than five during twelve consecutive months.

2. In the event of the conclusion of a worldwide agreement for the regulation of the transport of dangerous goods, any provision of this Agreement which is contrary to any provision of the said worldwide agreement shall, from the date on which the latter enters into force, automatically cease to apply to relations between the Parties to this Agreement which become parties to the worldwide agreement, and shall automatically be replaced by the relevant provision of the said worldwide agreement.

Article 10

1. Any country may, at the time of signing this Agreement without reservation of ratification or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Agreement shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement and the annexes thereto shall extend to the territory or territories named in the notification one month after it is received by the Secretary-General.

sent Accord entrera en vigueur un mois après le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays, et ses annexes seront appliquées pour ce pays, soit à la même date, si elles sont déjà en vigueur à ce moment, soit, à défaut, à la date à laquelle elles seront appliquées en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

Article 8

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 9

1. Le présent Accord cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant douze mois consécutifs.

2. Dans le cas où un accord mondial portant réglementation du transport des marchandises dangereuses viendrait à être conclu, toute disposition du présent Accord qui serait en contradiction avec l'une quelconque des dispositions de cet accord mondial serait, dans les rapports entre les Parties au présent Accord devenues Parties à l'accord mondial, et à dater du jour de l'entrée en vigueur de celui-ci, automatiquement abolie et remplacée *ipso facto* par la disposition y relative de l'accord mondial.

Article 10

1. Tout pays pourra, lorsqu'il signera le présent Accord sans réserve de ratification ou lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que le présent Accord sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. L'Accord et ses annexes seront applicables au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification un mois après la réception de cette notification par le Secrétaire général.

melsen i kraft en månad efter depositionen av den statens ratifikations- eller anslutningsinstrument, och bilagorna till överenskommelsen skall för sagda stat tillämpas från samma tidpunkt, om de då redan trätt i kraft, eller i motsatt fall från den dag då de blir tillämpliga enligt bestämmelserna i punkt 1 i denna artikel.

Artikel 8

1. Fördragsslutande part kan uppsäga denna överenskommelse genom meddelande till Förenta nationernas generalsekreterare.

2. Uppsägningen blir gällande tolv månader efter den dag, då generalsekreteraren mottagit meddelande härom.

Artikel 9

1. Denna överenskommelse upphör att gälla, om efter dess ikraftträdande antalet fördragsslutande parter under tolv månader i följd understiger fem.

2. Om ett världsomfattande fördrag skulle komma att slutas innefattande reglering av transport av farligt gods, upphäves därigenom, från dagen för detta fördrags ikraftträdande, varje bestämmelse i denna överenskommelse som strider mot någon bestämmelse i fördraget och ersättes med tillämplig föreskrift i detta senare. Vad som sagts nu gäller i förhållandet mellan de parter i denna överenskommelse vilka tillika blir parter i det världsomfattande fördraget.

Artikel 10

1. Varje stat kan vid undertecknande av denna överenskommelse utan förbehåll för ratifikation eller vid deposition av sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument eller ock när som helst därefter genom meddelande till Förenta nationernas generalsekreterare förklara, att överenskommelsen skall vara tillämplig inom alla de områden för vilkas internationella förbindelser den staten svarar eller inom visst sådant område. Överenskommelsen och dess bilagor blir tillämpliga för det eller de områden, som angivits i underrättelsen, en månad efter det att generalsekreteraren mottagit meddelandet.

2. Any country which has made a declaration under paragraph 1 of this article extending this Agreement to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of the said territory in accordance with the provisions of article 8.

Article 11

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties in dispute so requests and shall be referred accordingly to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to nominate a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed under paragraph 2 of this article shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

Article 12

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, declare that it does not consider itself bound by article 11. Other Contracting Parties shall not be bound by article 11 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Tout pays qui aura fait, conformément au paragraphe 1 du présent article, une déclaration ayant pour effet de rendre le présent Accord applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 8, dénoncer l'Accord en ce qui concerne ledit territoire.

Article 11

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.

2. Tout différend qui n'aura pas été réglé par voie de négociation sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

3. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 2 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 12

1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Accord ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 11. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 11 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. Stat, som enligt punkt 1 i denna artikel avgivit förklaring, varigenom överenskommelsen utsträcks att gälla område för vars internationella förbindelser den staten svarar, kan på sätt som föreskrives i artikel 8 uppsäga överenskommelsen såvitt angår detta område.

Artikel 11

1. Tvist mellan två eller flera fördragsslutande parter rörande tolkning eller tillämpning av denna överenskommelse skall så långt möjligt lösas genom förhandlingar mellan de tvistande parterna.

2. Tvist som ej bilägges genom förhandling skall underkastas skiljedomsförfarande, om någon av de tvistande fördragsslutande parterna begär det, och skall då hänskjutas till en eller flera skiljemän, som de tvistande parterna gemensamt utser. Om de tvistande parterna ej inom tre månader från dagen för begäran om skiljedomsförfarande kunnat enas om valet av en eller flera skiljemän, äger envar av parterna att hos Förenta nationernas generalsekreterare hemställa om utseende av en enda skiljeman, till vilken tvisten skall hänskjutas för avgörande.

3. Skiljedöm som meddelats av skiljeman eller skiljemän utsedda enligt punkt 2 i denna artikel är bindande för de tvistande fördragsslutande parterna.

Artikel 12

1. Fördragsslutande part kan vid under-tecknande eller ratifikation av denna överenskommelse eller vid anslutning till den förklara, att den ej anser sig bunden av artikel 11. I förhållande till fördragsslutande part som gjort dylikt förbehåll är övriga fördragsslutande parter ej bundna av artikel 11.

2. Fördragsslutande part som gjort förbehåll enligt punkt 1 i denna artikel får när som helst återtaga förbehållet genom meddelande till Förenta nationernas generalsekreterare.

Article 13

1. After this Agreement has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the text of the Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with paragraph 1 of this article, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 6, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 6, paragraph 2.

Article 14

1. Independently of the revision procedure provided for in article 13, any Contracting Party may propose one or more amendments to the annexes to this Agreement. To that end it shall transmit the text thereof to the Secretary-General of the United Nations. The Secretary-General may also propose amendments to the annexes to this Agreement for the purpose of ensuring concordance between those annexes and other international agreements concerning the carriage of dangerous goods.

2. The Secretary-General shall transmit any proposal made under paragraph 1 of this article to all Contracting Parties and

Article 13

1. Après que le présent Accord aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser le texte de l'Accord. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe 1 du présent article, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 6, ainsi que les pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 6.

Article 14

1. Indépendamment de la procédure de révision prévue à l'article 13, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements aux annexes du présent Accord. A cet effet, elle en transmettra le texte au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Pour obtenir la concordance de ces annexes avec les autres accords internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses, le Secrétaire général pourra également proposer des amendements aux annexes du présent Accord.

2. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes et portera à la connaissance des autres pays visés

Artikel 13

1. Sedan denna överenskommelse varit i kraft i tre år får fördragsslutande part genom meddelande till Förenta nationernas generalsekreterare begära att en konferens sammankallas för revision av överenskommelsen. Generalsekreteraren skall underrätta samtliga fördragsslutande parter om framställningen och sammankalla en revisionskonferens, förutsatt att inom fyra månader från dagen för underrättelsen från honom minst en fjärdedel av de fördragsslutande parterna meddelar honom att de samtycker till framställningen.

2. Om en konferens sammankallas enligt punkt 1 i denna artikel, skall generalsekreteraren underrätta samtliga fördragsslutande parter därom och anmoda dem att inom tre månader framlägga de förslag som de önskar att konferensen skall behandla. Generalsekreteraren skall senast tre månader före konferensens början tillställa samtliga fördragsslutande parter den preliminära dagordningen för konferensen samt texten till sådana förslag.

3. Generalsekreteraren skall till konferens, som sammankallas enligt denna artikel, inbjuda samtliga de stater som avses i artikel 6 punkt 1 ävensom de stater vilka blivit fördragsslutande parter enligt artikel 6 punkt 2.

Artikel 14

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 13 rörande revisionsförfarandet får fördragsslutande part föreslå en eller flera ändringar i bilagorna till denna överenskommelse. Texten till sådant ändringsförslag skall därvid tillställas Förenta nationernas generalsekreterare. I syfte att åvägabringa överensstämmelse mellan bilagorna till denna överenskommelse och övriga internationella fördrag rörande transport av farligt gods kan även generalsekreteraren föreslå ändringar i dessa bilagor.

2. Generalsekreteraren skall delge samtliga fördragsslutande parter ändringsförslag som framlagts i enlighet med punkt 1 i den-

inform thereof the other countries referred to in article 6, paragraph 1.

3. Any proposed amendment to the annexes shall be deemed to be accepted unless, within three months from the date on which the Secretary-General circulates it, at least one-third of the Contracting Parties, or five of them if one-third exceeds that figure, have given the Secretary-General written notification of their objection to the proposed amendment. If the amendment is deemed to be accepted, it shall enter into force for all the Contracting Parties, either on the expiry of a further period of three months or, in cases where similar amendments have been or are likely to be made to the other international agreements referred to in paragraph 1 of this article, on the expiry of a period the duration of which shall be determined by the Secretary-General in such a way as to allow, wherever possible, the simultaneous entry into force of the amendment and those that have been or are likely to be made to such other agreements; such period shall not, however, be of less than one month's duration.

4. The Secretary-General shall, as soon as possible, notify all Contracting Parties and all the countries referred to in article 6, paragraph 1, of any objection which may be received from the Contracting Parties to a proposed amendment.

5. If the proposed amendment to the annexes is not deemed to be accepted, but if at least one Contracting Party other than the Contracting Party which proposed the amendment has given the Secretary-General written notification of its agreement to the proposal, a meeting of all the Contracting Parties and all the countries referred to in article 6, paragraph 1, shall be convened by the Secretary-General within three months after the expiry of the period of three months within which, under paragraph 3 of this article, notification must be given of objection to the amendment. The Secretary-General may also invite to such meeting representatives of:

(a) Inter-governmental organizations which are concerned with transport matter;

au paragraphe 1 de l'article 6 toute proposition faite conformément au paragraphe 1 du présent article.

3. Tout projet d'amendement aux annexes sera réputé accepté à moins que, dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général l'a transmis, le tiers au moins des Parties contractantes, ou cinq d'entre elles si le tiers est supérieur à ce chiffre, n'aient notifié par écrit au Secrétaire général leur opposition à l'amendement proposé. Si l'amendement est réputé accepté, il entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes soit à l'expiration d'un nouveau délai de trois mois, soit, au cas où des amendements analogues ont été apportés ou seront vraisemblablement apportés aux autres accords internationaux visés au paragraphe 1 du présent article, à l'expiration d'un délai qui sera fixé par le Secrétaire général de façon à permettre dans toute la mesure du possible l'entrée en vigueur simultanée de l'amendement et de ceux qui ont été ou seront vraisemblablement apportés à ces autres accords; le délai ne pourra, toutefois, être inférieur à un mois.

4. Le Secrétaire général communiquera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes et à tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 toute objection reçue des Parties contractantes contre un amendement proposé.

5. Si le projet d'amendement aux annexes n'est pas réputé accepté, mais si au moins une Partie contractante autre que celle qui l'a proposé a notifié par écrit au Secrétaire général son accord sur le projet, une réunion de toutes les Parties contractantes et de tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 sera convoquée par le Secrétaire général dans un délai de trois mois à compter de l'expiration du délai de trois mois prévu par le paragraphe 3 du présent article pour s'opposer à l'amendement. Le Secrétaire général peut inviter également à cette réunion des représentants :

a) Des organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport ;

na artikel och skall därom jämväl underrätta övriga i artikel 6 punkt 1 avsedda stater.

3. Förslag om ändring i bilagorna skall anses antaget, om ej inom tre månader från den dag, då förslaget blev av generalsekreteraren utsänt, minst en tredjedel av de fördragsslutande parterna — eller fem av dem, om en tredjedel överstiger detta antal — skriftligen underrättat generalsekreteraren om att de motsätter sig den föreslagna ändringen. Är ändringen att anse såsom antagen, träder den i kraft för samtliga fördragsslutande parter antingen vid utgången av en ytterligare tremånadersperiod eller — i det fall att liknande ändringar vidtagits eller med sannolikhet kommer att vidtagas i de övriga internationella fördrag vilka avses i punkt 1 i denna artikel — vid utgången av en tid som av generalsekreteraren bestäms på sådant sätt att ändringen, om möjligt, kan träda i kraft samtidigt med de ändringar som vidtagits eller med sannolikhet kommer att vidtagas i de övriga fördragen, dock att denna tid ej får vara kortare än en månad.

4. Generalsekreteraren skall snarast möjligt underrätta samtliga fördragsslutande parter och samtliga de stater som avses i artikel 6 punkt 1 om varje invändning mot en föreslagen ändring som han mottagit från en fördragsslutande part.

5. Är förslag till ändring i bilagorna ej att anse som antaget men har minst en fördragsslutande part utöver den som ställt förslaget skriftligen hos generalsekreteraren tillkännagivit sin anslutning till detta, skall generalsekreteraren kalla samtliga fördragsslutande parter och samtliga de stater som avses i artikel 6 punkt 1 till sammanträde inom en tid av tre månader räknat från utgången av den tremånadersperiod som föreskrives i punkt 3 i denna artikel för tillkännagivande av invändning mot ändringen. Generalsekreteraren kan till sammanträdet inbjuda även företrädare för

a) statliga internationella organisationer inom transportområdet,

(b) International non-governmental organizations whose activities are directly related to the transport of dangerous goods in the territories of the Contracting Parties.

6. Any amendment adopted by more than half the total number of Contracting Parties at a meeting convened in accordance with paragraph 5 of this article shall enter into force for all Contracting Parties in accordance with the procedure agreed at such meeting by the majority of the Contracting Parties attending it.

Article 15

In addition to the notifications provided for in articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 6, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 6, paragraph 2, of —

(a) Signatures, ratifications and accessions in accordance with article 6;

(b) The dates on which this Agreement and the annexes thereto enter into force in accordance with article 7;

(c) Denunciations in accordance with article 8;

(d) The termination of the Agreement in accordance with article 9;

(e) Notifications and denunciations received in accordance with article 10;

(f) Declarations and notifications received in accordance with article 12, paragraphs 1 and 2;

(g) The acceptance and date of entry into force of amendments in accordance with article 14, paragraphs 3 and 6.

Article 16

1. The Protocol of Signature of this Agreement shall have the same force, effect and duration as the Agreement itself, of which it shall be considered to be an integral part.

2. No reservation to this Agreement, other than those entered in the Protocol of Signature and those made in accordance with article 12, shall be permitted.

b) Des organisations internationales non gouvernementales dont les activités sont liées directement aux transports de marchandises dangereuses sur les territoires des Parties contractantes.

6. Tout amendement adopté par plus de la moitié du nombre total des Parties contractantes à une réunion convoquée conformément au paragraphe 5 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes conformément aux modalités décidées lors de ladite réunion par la majorité des Parties contractantes prenant part à la réunion.

Article 15

Outre les notifications prévues aux articles 13 et 14, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 6, ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 6 :

a) Les signatures, ratifications et adhésions conformément à l'article 6;

b) Les dates auxquelles le présent Accord et ses annexes entreront en vigueur conformément à l'article 7;

c) Les dénonciations conformément à l'article 8;

d) L'abrogation de l'Accord conformément à l'article 9;

e) Les notifications et dénonciations reçues conformément à l'article 10;

f) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12;

g) L'acceptation et la date d'entrée en vigueur des amendements conformément aux paragraphes 3 et 6 de l'article 14.

Article 16

1. Le Protocole de signature du présent Accord aura les mêmes force, valeur et durée que l'Accord lui-même dont il sera considéré comme faisant partie intégrante.

2. Aucune réserve au présent Accord n'est admise en dehors de celles inscrites au Protocole de signature et de celles formulées conformément à l'article 12.

b) icke-statliga internationella organisationer, vilkas verksamhet har omedelbar anknytning till transport av farligt gods på de fördragsslutande parternas områden.

6. *Ändring*, som vid sammanträde var till kallelse skett enligt punkt 5 i denna artikel antagits av mer än hälften av hela antalet fördragsslutande parter, träder i kraft för samtliga fördragsslutande parter enligt de regler som vid sammanträdet beslutats av majoriteten av de deltagande fördragsslutande parterna.

Artikel 15

Utöver de underrättelser som avses i artiklarna 13 och 14 skall Förenta nationernas generalsekreterare lämna de stater som avses i artikel 6 punkt 1 samt de stater som blivit fördragsslutande parter enligt artikel 6 punkt 2 underrättelse om

a) undertecknande, ratifikationer och anslutningar enligt artikel 6,

b) tidpunkter då denna överenskommelse och bilagorna till densamma träder i kraft enligt artikel 7,

c) uppsägningar enligt artikel 8,

d) överenskommelsens upphörande enligt artikel 9,

e) meddelanden och uppsägningar som mottagits enligt artikel 10,

f) förklaringar och meddelanden som mottagits enligt artikel 12 punkterna 1 och 2,

g) antagande och dag för ikraftträdande av ändringar enligt artikel 14 punkterna 3 och 6.

Artikel 16

1. Signaturprotokollet till denna överenskommelse äger samma verkan och giltighet som själva överenskommelsen, av vilken det skall anses utgöra en integrerande del.

2. Annat förbehåll mot denna överenskommelse än sådant som intagits i signaturprotokollet och sådant som gjorts enligt artikel 12 är ej tillåtet.

Article 17

After 15 December 1957, the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies thereof to each of the countries referred to in article 6, paragraph 1.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

Done at Geneva, this thirtieth day of September one thousand nine hundred and fifty-seven, in a single copy, in the English and French languages for the text of the Agreement proper, and in the French language for the annexes, each text being equally authentic for the Agreement proper.

The Secretary-General of the United Nations is requested to prepare an authoritative translation of the annexes in the English language and attach it to the certified true copies referred to in article 17.

Article 17

Après le 15 décembre 1957, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays visés au paragraphe 1 de l'article 6.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, le trente septembre mil neuf cent cinquante-sept, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française pour le texte de l'Accord proprement dit et en langue française pour les annexes, les deux textes faisant également foi pour l'Accord proprement dit.

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est invité à établir une traduction des annexes en langue anglaise faisant autorité et à joindre cette traduction aux copies certifiées conformes visées à l'article 17.

Artikel 17

Efter den 15 december 1957 skall originalexemplaret av denna överenskommelse deponeras hos Förenta nationernas generalsekreterare, som skall överlämna bestyrkta avskrifter därav till envar av de i artikel 6 punkt 1 avsedda staterna.

Till bekräftelse härav har undertecknade¹, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat denna överenskommelse.

Som skedde i Genève den trettionde september nittonhundrafemtiosju i ett enda exemplar på engelska och franska språken i vad avser själva överenskommelsen och på franska språket i vad avser bilagorna, varvid de båda texterna till själva överenskommelsen äger lika vitsord.

Förenta nationernas generalsekreterare anmodas att verkställa översättning av bilagorna till engelska språket samt att foga denna översättning till de bestyrkta avskrifter som avses i artikel 17.

¹ Underskrifterna är ej medtagna här.

Protocol of signature to the European Agreement on the international carriage of dangerous goods by road (ADR)

On proceeding to sign the European Agreement on the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) the undersigned, duly authorized,

1. Considering that the conditions governing the carriage of dangerous goods by sea to or from the United Kingdom differ basically from those set forth in annex A to ADR and that it is impossible to modify them so as to conform to the latter in the near future.

Having regard to the undertaking given by the United Kingdom to submit as an amendment to the said annex A a special appendix containing special provisions for road-sea carriage of dangerous goods between the Continent and the United Kingdom,

Have agreed that, until the entry into force of such special appendix, dangerous goods carried under ADR to or from the United Kingdom shall comply with the provisions of annex A to ADR and also with the United Kingdom conditions for the carriage of dangerous goods by sea;

2. Take note of a declaration by the representative of France to the effect that the Government of the French Republic reserves the right, notwithstanding the provisions of article 4, paragraph 2, to refuse to allow vehicles in service on the territory of another Contracting Party, whatever the date on which they were put into service, to be used for the carriage of dangerous goods on French territory unless such vehicles comply either with the conditions laid down for such carriage in annex B or with the conditions laid down for the carriage of the goods in question in the French regulations governing the carriage of dangerous goods by road;

Protocole de signature de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)

Au moment de signer l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), les soussignés, dûment autorisés,

1. Considérant que les conditions de transport des marchandises dangereuses par mer à destination ou en provenance du Royaume-Uni diffèrent essentiellement de celles qui sont prescrites par l'annexe A de l'ADR et qu'il est impossible de les modifier dans un proche avenir pour les rendre conformes à celles-ci,

Tenant compte de ce que le Royaume-Uni s'est engagé à soumettre, à titre d'amendement à l'annexe A, un appendice spécial de ladite annexe A qui contiendra les dispositions spéciales applicables aux transports route-mer des marchandises dangereuses entre le continent et le Royaume-Uni,

Décident que, jusqu'à l'entrée en vigueur de cet appendice spécial, les marchandises dangereuses qui seront transportées sous le régime de l'ADR à destination ou en provenance du Royaume-Uni devront satisfaire aux dispositions de l'annexe A de l'ADR et, en outre, aux prescriptions du Royaume-Uni en ce qui concerne le transport par mer des marchandises dangereuses;

2. Prennent note d'une déclaration du représentant de la France selon laquelle le Gouvernement de la République française se réserve, par dérogation au paragraphe 2 de l'article 4, le droit de n'autoriser les véhicules en service sur le territoire d'une autre Partie contractante, quelle que soit la date de leur mise en service, à effectuer des transports de marchandises dangereuses sur le territoire français que si ces véhicules répondent soit aux conditions imposées pour ces transports par l'annexe B, soit aux conditions imposées pour le transport des marchandises en cause par la réglementation française pour le transport par route des marchandises dangereuses;

*Översättning***Signaturprotokoll till den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR)**

Vid undertecknandet av den europeiska överenskommelsen om transport av farligt gods på väg har undertecknade¹, därtill vederbörligen bemyndigade,

1. med beaktande av att de villkor som gäller för transport av farligt gods till sjöss till eller från Förenade Konungariket i grundläggande hänseenden avviker från dem som föreskrives i bilaga A till ADR ävensom av omöjligheten att inom en nära framtid bringa förstnämnda villkor i överensstämmelse med de senare, och

med hänsyn till Förenade Konungarikets åtagande att såsom ändring av bilaga A framlägga ett särskilt bihang med speciella bestämmelser rörande transport av farligt gods i kombinerad väg- och sjötransport mellan kontinenten och Förenade Konungariket,

överenskommit att, intill dess detta särskilda bihang träder i kraft, farligt gods på vars transport till eller från Förenade Konungariket ADR äger tillämpning skall uppfylla såväl föreskrifterna i bilaga A till ADR som de föreskrifter som inom Förenade Konungariket gäller i fråga om transport av farligt gods till sjöss,

2. tagit kännedom om en förklaring av Frankrikes representant av innebörd att Frankrike, oavsett bestämmelserna i artikel 4 punkt 2, förbehåller sig rätten att vägra tillåta att fordon, som är i trafik på annan fördragsslutande parts område vid vilken tidpunkt de än tagits i bruk, användes för transport av farligt gods på franskt område, med mindre fordonen uppfyller antingen de villkor som föreskrives i bilaga B för dylik transport eller de villkor som finns stadgade i gällande franska bestämmelser rörande transport av farligt gods på väg,

¹ Underskrifterna är ej medtagna här.

3. Recommend that, before submission in accordance with article 14, paragraph 1, or article 13, paragraph 2, proposed amendments to this Agreement or its annexes shall as far as possible first be discussed at meetings of experts of the Contracting Parties and, if necessary, of the other countries mentioned in article 6, paragraph 1, of the Agreement and of the international organizations mentioned in article 14, paragraph 5, of the Agreement.

3. Recommandent que, dans toute la mesure du possible, avant d'être présentées conformément au paragraphe 1 de l'article 14 ou au paragraphe 2 de l'article 13, les propositions d'amendement au présent Accord ou à ses annexes fassent l'objet d'une discussion préalable au sein de réunions d'experts des Parties contractantes et, si nécessaire, des autres pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 de l'Accord, ainsi que des organisations internationales visées au paragraphe 5 de l'Article 14 de l'Accord.

3. rekommenderat att förslag till ändringar i förevarande överenskommelse eller dess bilagor så långt möjligt blir föremål för förberedande överläggningar vid sammanträde med experter från de fördragsslutande parterna och om nödvändigt från de övriga stater som avses i artikel 6 punkt 1 ävensom de internationella organisationer som avses i artikel 14 punkt 5 i överenskommelsen, innan förslagen framlägges i den ordning som föreskrives i artikel 14 punkt 1 eller artikel 13 punkt 2.

