

Nr 575**av herrar Lundgren och Palm
om transport av farligt gods med passagerarflygplan.**

Den internationella sammanslutningen av flygföretag, International Air Transport Association (IATA), har utfärdat bestämmelser angående flygtransport av farligt gods, "IATA restricted articles regulations" (RAR). Bestämmelserna grundar sig på USA:s nationella bestämmelser om transport av farligt gods med flyg. De är föremål för täta revisioner, i regel minst en gång varje år.

RAR, med ändringar och tillägg, skall tillämpas vid transport av ifrågavarande gods med i Sverige registrerade flygplan var helst de befinner sig samt – i fråga om andra än i Sverige registrerade flygplan – vid start från, landning på eller överflygning av svenskt territorium. Dessa Bestämmelser för civil luftfart (BCL) utfärdas av luftfartsverket i enlighet med bemyndigande i luftfartskungörelsen.

I likhet med Sverige har ett flertal andra länder antagit IATA-bestämmelserna som nationella regler.

Under föregående år tillsattes en särskild skandinavisk arbetsgrupp med representanter från luftfartsmyndigheterna med uppgift att se över hanteringen av farligt gods inom den skandinaviska luftfarten.

Alla dessa bestämmelser är naturligtvis utformade med hjälp av all den tekniska sakkunskap som kan begäras. Lika fullt kan det finnas anledning att ifrågasätta dem och deras tillämpning. Ett olyckstillbud på Arlanda flygplats den 24 november förra året belyste på ett upprörande sätt hur bestämmelserna hade nonchalerats. Händelsen uppmärksammades bl. a. i riksdagen i en enkel fråga till kommunikationsministern, som i sitt svar hänvisade till den arbetsgrupp som tillsatts för att se över hanteringen av farligt gods inom den skandinaviska luftfarten. Arbetsgruppen har, meddelade statsrådet, att "om det visar sig nödvändigt, utarbeta förslag till ändrade föreskrifter".

Med all rätt har det uppmärksammade olyckstillbudet på Arlanda – det gällde transport av det mycket farliga giftet fenol – upprört många, såväl allmänhet som ansvariga tjänstemän. Den grundläggande frågan är om det över huvud taget är nödvändigt att transportera farligt gods i passagerarflygplan. En föreskrift om att vissa sådana transporter endast får ske med fraktplan förefaller naturlig. Det torde inte finnas skäl för att exempelvis frakta explosiva eller för den mänskliga organismen livsfarliga ämnen i passagerarflygplan. Att frakta radioaktiva ämnen tillsammans med passagerare är också minst lika omotiverat. Eventuella ekonomiska vinster för avsän-

dare/mottagare får inte styra bestämmelsernas utformning.

I en följeskrivelse till den senaste RAR skriver A. Groenewege, Traffic Services Administrator, i IATA bl. a. följande: "No aspect in air transportation is more important than safety. The basic principle of 'SAFETY FIRST' is as vital in the carriage of air freight as it is in other phases of air transport." Att sätta säkerheten främst är att förbjuda att livsfarliga gifter fraktas i passagerarflygplan.

Om det i undantagsfall trots allt kan anses nödvändigt att frakta farligt gods i passagerarflygplan, måste möjligheterna att kontrollera att säkerhetsbestämmelserna följs vara betryggande. Straffåtgärderna mot den part som ändå bryter mot bestämmelserna måste dessutom vara kraftiga.

För allmänheten är det ett självklart krav att kunna flyga med största möjliga säkerhet. Det finns således anledning att kraftigt skärpa gällande föreskrifter i vad gäller flygtransport av farligt gods.

Vi hemställer därför

att riksdagen ger till känna vad ovan anförts om ändringar i Bestämmelserna för civil luftfart i vad avser transport av farligt gods med passagerarflygplan.

Stockholm den 22 januari 1975

CARL-ERIC LÜNDGREN (s)

STURE PALM (s)