



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

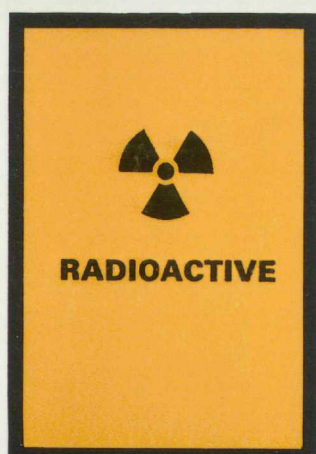
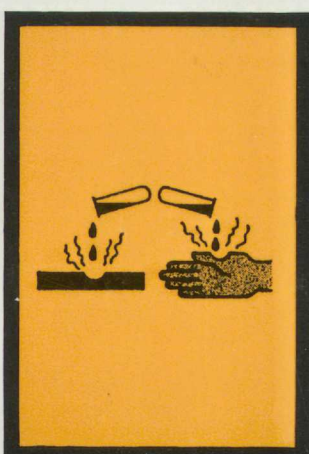
Ref.

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

Betänkande I

avgivet av
utredningen an-
gående befordran
av farligt gods
på väg m. m.

Stockholm 1971



1971:20

NOSS



Statens offentliga utredningar
1971: 20
Kommunikationsdepartementet

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

Betänkande I av utredningen angående befordran av
farligt gods på väg m. m.
Stockholm 1971

Statens offentliga utredningar
1971: 30
Kommunikationsdepartementet



Europeisk överenskommenhet om internationell transport av färdigt gods på väg (ADR)

Stockholm 1971
Kungl. Boktryckeriet P. A. Norstedt & Söner 70 01 01
ALLF 105 2 010

Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 29 juni 1964 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst åtta sakkunniga för att utreda frågor rörande befordran av farligt gods på väg m. m.

De med stöd av detta bemyndigande tillkallade sakkunniga började sitt arbete i december 1964 och antog namnet *Utredningen angående befordran av farligt gods på väg m. m.* I utredningens arbete har deltagit hovrättsrådet Nils Mangård, tillika ordförande, direktören Torsten Andersson (t. o. m. den 8 juni 1967), avdelningsdirektören Ingvar Davidsson (fr. o. m. den 6 oktober 1969), numera förbundsordföranden Hans Ericson, direktören Gunnar Fredenmark (fr. o. m. den 9 juni 1967), avdelningsdirektören Eric Gätje (t. o. m. den 5 oktober 1969), avdelningsdirektören Allan Jönsson, numera direktören Lars Lindahl (fr. o. m. den 6 februari 1970 t. o. m. den 31 januari 1971), kommerserådet Anders Lindstedt och direktören Arne Thorell.

Som experter har medverkat överingenjören Gustav Ekberg, direktören Bo Helmersson och numera professorn Bertil Åberg (t. o. m. den 2 februari 1971).

Som sekreterare har tjänstgjort numera departementssekreteraren Fredrik Björkman. Som biträdande sekreterare har tjänstgjort kammaråklagaren Gustaf Lagerbielke (fr. o. m. den 1 februari 1969 t. o. m. den

20 april 1970) och kanslisekreteraren Lars Vieweg (fr. o. m. den 21 april 1970).

På uppdrag av utredningen har byrådirektören Bengt Sangberg biträtt i vissa tekniska frågor.

Utredningen har enligt sina direktiv bl. a. haft till uppgift att översätta till svenska en av vissa stater — dock inte Sverige — den 30 september 1957 undertecknad europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, ADR) som trätt i kraft mellan anslutna stater år 1968 samt att utreda frågan om Sverige skall ansluta sig till denna överenskommelse. Sedan utredningen nu slutfört dessa delar av sitt uppdrag överlämnar den härmed ett första betänkande jämte tre i separata volymer tryckta bilagor till detta. Återstående delar av utredningsuppdraget omfattar en översyn av regleringen av inrikes transporter av farligt gods och en undersökning av möjligheten att till en organisatorisk enhet förlägga prövningen av alla frågor rörande transport av farligt gods oavsett transportmedel. Utredningens överväganden i dessa avseenden kommer att redovisas i senare betänkannden.

Stockholm den 15 mars 1971.

Ingvar Davidsson
Allan Jönsson

Nils Mangård
Hans Ericson
Anders Lindstedt

Gunnar Fredenmark
Arne Thorell
/Fredrik Björkman
Lars Vieweg

Öppna för den 19:e maj 1971 kl. 19.00
 Går till ordningsnumret 1 och ordningsnumret 2
 för att gå till ordningsnumret 3 och ordningsnumret 4
 för att gå till ordningsnumret 5 och ordningsnumret 6
 för att gå till ordningsnumret 7 och ordningsnumret 8
 för att gå till ordningsnumret 9 och ordningsnumret 10
 för att gå till ordningsnumret 11 och ordningsnumret 12
 för att gå till ordningsnumret 13 och ordningsnumret 14
 för att gå till ordningsnumret 15 och ordningsnumret 16
 för att gå till ordningsnumret 17 och ordningsnumret 18
 för att gå till ordningsnumret 19 och ordningsnumret 20
 för att gå till ordningsnumret 21 och ordningsnumret 22
 för att gå till ordningsnumret 23 och ordningsnumret 24
 för att gå till ordningsnumret 25 och ordningsnumret 26
 för att gå till ordningsnumret 27 och ordningsnumret 28
 för att gå till ordningsnumret 29 och ordningsnumret 30
 för att gå till ordningsnumret 31 och ordningsnumret 32
 för att gå till ordningsnumret 33 och ordningsnumret 34
 för att gå till ordningsnumret 35 och ordningsnumret 36
 för att gå till ordningsnumret 37 och ordningsnumret 38
 för att gå till ordningsnumret 39 och ordningsnumret 40
 för att gå till ordningsnumret 41 och ordningsnumret 42
 för att gå till ordningsnumret 43 och ordningsnumret 44
 för att gå till ordningsnumret 45 och ordningsnumret 46
 för att gå till ordningsnumret 47 och ordningsnumret 48
 för att gå till ordningsnumret 49 och ordningsnumret 50
 för att gå till ordningsnumret 51 och ordningsnumret 52
 för att gå till ordningsnumret 53 och ordningsnumret 54
 för att gå till ordningsnumret 55 och ordningsnumret 56
 för att gå till ordningsnumret 57 och ordningsnumret 58
 för att gå till ordningsnumret 59 och ordningsnumret 60
 för att gå till ordningsnumret 61 och ordningsnumret 62
 för att gå till ordningsnumret 63 och ordningsnumret 64
 för att gå till ordningsnumret 65 och ordningsnumret 66
 för att gå till ordningsnumret 67 och ordningsnumret 68
 för att gå till ordningsnumret 69 och ordningsnumret 70
 för att gå till ordningsnumret 71 och ordningsnumret 72
 för att gå till ordningsnumret 73 och ordningsnumret 74
 för att gå till ordningsnumret 75 och ordningsnumret 76
 för att gå till ordningsnumret 77 och ordningsnumret 78
 för att gå till ordningsnumret 79 och ordningsnumret 80
 för att gå till ordningsnumret 81 och ordningsnumret 82
 för att gå till ordningsnumret 83 och ordningsnumret 84
 för att gå till ordningsnumret 85 och ordningsnumret 86
 för att gå till ordningsnumret 87 och ordningsnumret 88
 för att gå till ordningsnumret 89 och ordningsnumret 90
 för att gå till ordningsnumret 91 och ordningsnumret 92
 för att gå till ordningsnumret 93 och ordningsnumret 94
 för att gå till ordningsnumret 95 och ordningsnumret 96
 för att gå till ordningsnumret 97 och ordningsnumret 98
 för att gå till ordningsnumret 99 och ordningsnumret 100

Stämman avslutas kl. 20.00

Innehåll

I betänkandet använda förkortningar	6	6.2 Behörig myndighet	32
		6.3 Föreskrifter för inrikes transporter	35
Kapitel 1 <i>Utredningsuppdraget</i>	7		
1.1 Direktiven	7		
1.2 Utredningens arbete	9		
Kapitel 2 <i>Internationell transport av farligt gods</i>	11	<i>Bilaga</i>	
2.1 Översikt över nuvarande regleringar	11	Överenskommelsen och signaturprotokollet jämte svensk översättning	38
2.2 Harmoniseringssträvanden	13		
Kapitel 3 <i>Huvuddragen av ADR</i>	17		
3.1 ADR:s förhållande till CMR	17		
3.2 Överenskommelsen och signaturprotokollet	18		
3.3 Bilagorna	20		
Kapitel 4 <i>Arbetet på en revision av ADR</i>	23		
4.1 Inledning	23		
4.2 Anpassning av ADR till FN:s rekommendationer samt redaktionell bearbetning	23		
4.3 Nya föreskrifter för konstruktion och provning av tankar	24		
4.4 Ökat skydd mot skada vid haveri	25		
4.5 Hittills behandlade ändringsförslag	25		
Kapitel 5 <i>Gällande svenska transportbestämmelser m. m.</i>	28		
Kapitel 6 <i>Utredningens överväganden och förslag</i>	31		
6.1 Anslutningsfrågan	31		

Förkortningar

ADN	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar	ECOSOC	FN:s ekonomiska och sociala råd
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route Europeisk överenskommelse om internationell transport av farligt gods på väg	IAEA	Internationella atomenergiorganet
CIM	Convention internationale concernant le transport par chemins de fer international des marchandises Internationellt fördrag angående godsbefordran å järnväg	IATA	Internationella lufttrafikassociationen
CIV	Convention internationale concernant le transport par chemins de fer des voyageurs et des bagages Internationellt fördrag angående befordran å järnväg av resande och resgods	IMCO	Inter-Governmental Maritime Consultative Organization Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen
CMR	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route Konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg	IRU	Internationella vägtrafikunionen
ECE	FN:s ekonomiska kommission för Europa	ISO	Internationella standardiseringsorganisationen
		OCTI	Office central des transports internationaux par chemins de fer Centralbyrån för internationella järnvägstransporter
		RAR	IATA-regulations relating to the carriage of restricted articles by air Bestämmelser angående flygtransport av farligt gods
		RID	Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer Internationellt reglemente om befordran av farligt gods å järnväg (Bilaga I till CIM)
		SFS	Svensk författningssamling
		SOU	Statens offentliga utredningar

1.1 Direktiven

Direktiven för arbetet inom utredningen angående befordran av farligt gods på väg m. m. lämnades i anförande till statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 29 juni 1964 av dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund.

Kommunikationsministern redogjorde därvid inledningsvis för de dittills ingångna internationella fördragen om transporter på järnväg, varvid han särskilt uppehöll sig vid säkerhetsföreskrifterna i Bilaga I (RID) till det internationella fördraget angående godsbefordran å järnväg (CIM). Därefter lämnades en redovisning över det förberedande arbetet inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (ECE) för att få till stånd europeiska överenskommelser rörande internationell befordran av farligt gods på landsväg och på inre vattenvägar. En reglering av internationella transporter av farligt gods på inre vattenvägar syntes vara av ringa praktisk betydelse för Sverige del under det att den inom ECE utarbetade europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) däremot var av betydligt större intresse. En allmän ökning av den internationella lastbilstrafiken var nämligen att förutse och torde komma att beröra även denna godskategori.

Kommunikationsministern konstaterade vidare att transporter av farligt gods på väg var ofullständigt reglerade från skydds- och säkerhetssynpunkt i vad gällde den inrikes landsvägstrafiken. De bestämmelser och föreskrifter som fanns avsåg endast vissa kate-

gorier av farligt gods och behandlade inte på långt när alla de frågor som reglerades i ADR. Särskilda säkerhetsföreskrifter var uppenbarligen i lika hög grad erforderliga i fråga om transport av farligt gods på väg som då det gällde järnvägstransporter.

Därefter anförde kommunikationsministern följande.

Tiden synes nu vara inne att närmare utreda frågan om Sveriges tillträde till ADR och därav direkt föranledda organisatoriska spörsmål och legislativa åtgärder på det nationella planet ävensom att i samband härmed överse och komplettera de författningsföreskrifter som gäller för landsvägstransport av farligt gods i inrikes trafik. Berörda spörsmål torde lämpligen böra utredas och övervägas av särskilt tillkallade sakkunniga.

Originaltexten till ADR — vilken inklusive bilagor omfattar över 400 sidor — är avfattad på franska och engelska språken i vad avser själva överenskommelsen samt på franska språket i vad avser bilagorna. En av utredningens första uppgifter blir att ombesörja översättning av dessa texter till svenska.

För den som har att taga befattning med transporter av farligt gods måste det från många synpunkter — administrativa, organisatoriska och tekniska — framstå såsom önskvärt att i största möjliga utsträckning enhetliga säkerhetsföreskrifter gäller för befordringen vare sig denna sker i internationell eller i inrikes trafik och oavsett vilket transportmedel som begagnas. I en från Svenska transportarbetareförbundet och Svenska järnvägsmannaförbundet inkommen, den 31 mars 1964 dagtecknad skrivelse, vari hemställes att lämpliga och snara åtgärder vidtagas i syfte att reglera och samordna bestämmelserna om transport av farligt gods, framhålles också särskilt för landsvägs- och järnvägstransporternas del behovet av en samordning av säkerhetsbestämmelserna, såväl

nationellt som internationellt. Vid utarbetandet av bilagorna till ADR har man strävat efter att nå största möjliga överensstämmelse med RID och upptagit från RID avvikande föreskrifter huvudsakligen där så varit nödvändigt av tekniska skäl, med hänsyn till transportmedlens avvikande konstruktion e. dyl. En tillämpning av ADR även på inrikes vägtransporter skulle — med tanke på vad nyss sagts om avsikten att tillämpa RID i inrikes järnvägstrafik — vara ägnad att säkerställa den samordning på det nationella planet varom fackförbunden i sin skrivelse hemställt.

Mot intresset av enhetlighet bör emellertid ställas intressen av trafikpolitisk och transportekonomisk art, vilka måhända kan motivera en viss differentiering av föreskrifterna. Den nyorientering av den statliga trafikpolitiken som nyligen beslutats av riksdagen innebär en successiv övergång till ett mer konkurrensbefrämjande system. Det synes mig ligga i linje härmed att man för de skilda grenarna av transportväsendet icke uppställer strängare och mer kostnadskrävande säkerhetsföreskrifter än som betingas av förhållandena inom varje trafikgren. Vidare må erinras om att ADR, liksom RID, är avsett att kunna tillämpas vid transport mellan länder med skilda geografiska, klimatologiska och befolkningsmässiga förhållanden. Det är därför möjligt att vissa säkerhetsföreskrifter i ADR framstår såsom alltför stränga och i ekonomiskt hänseende onödigt betungande i vad gäller åtminstone vissa kategorier av interna svenska transporter. Det bör ankomma på utredningen att vid sin översyn av föreskrifterna för inrikes landsvägstransporter av farligt gods söka åstadkomma en skälig avvägning mellan här berörda intressen.

I den mån en differentiering av säkerhetsföreskrifterna med hänsyn till transportmedlets art finnes påkallad uppkommer fråga om samordnande regler rörande kombinerade järnvägs- och vägtransporter. Denna fråga bör även övervägas av utredningen. I samband härmed bör utredningen också överväga behovet av motsvarande regler för kombinerade transporter i vilka förutom järnvägs- eller landsvägsbefordran även ingår befordran med fartyg eller luftfartyg.

ADR upptager vissa bestämmelser rörande revision av bilagorna. Behovet härav sammanhänger i första hand med önskvärdheten av en fortlöpande anpassning av reglerna till den snabba tekniska utvecklingen på området. Ändringar kan också påkallas i syfte att säkerställa fortsatt överensstämmelse mellan ADR och andra allmänna internationella fördrag rörande befordran av farligt gods. Motsvarande behov av fortlöpande översyn och samordning kommer naturligen att göra sig gällande i fråga om

interna svenska föreskrifter i ämnet. Frågor rörande transporter av farligt gods handläggs för närvarande i vårt land av olika myndigheter alltefter frågans art, transportmedlet och naturen av det intresse som motiverat gällande regler i ämnet, sålunda bl. a. av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, järnvägsstyrelsen, sjöfartsstyrelsen, luftfartsstyrelsen, kommerskollegium, sprängämnesinspektionen, arbetarskyddsstyrelsen och medicinalstyrelsens strålskyddsnämnd. Denna splittring på olika statliga myndigheter och organ av med varandra nära besläktade och delvis intimt sammanhängande frågor synes näppeligen ägnad att säkerställa vare sig den erforderliga fortlöpande anpassningen av bestämmelserna till den pågående utvecklingen eller den enhetlighet i tillämpningen som måste fordras. Utredningen synes därför böra få i uppdrag att i förevarande sammanhang överväga även behovet och lämpligheten av att, med avseende på alla trafikgrenar, sammanföra frågor rörande transport av farligt gods till handläggning inom ett centralt statligt organ, om möjligt inordnat i någon redan bestående myndighets organisation.

Utredningen bör vara oförhindrad att taga upp även andra än här särskilt nämnda frågor, som den finner äga samband med utredningsuppdraget och som kan komma att aktualiseras under arbetets gång.

Den 19 maj 1956 undertecknades i Genève konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran å väg (CMR) Denna konvention, som kan sägas utgöra en motsvarighet till CIM för landsvägstransporternas del och som även innehåller vissa särbestämmelser avseende farligt gods, är sedan några år i kraft mellan ett flertal stater på den europeiska kontinenten. Frågan om Sveriges tillträde till CMR och därav föranledd nationell lagstiftning överväges för närvarande av utredningen angående fraktavtalet vid internationell godsbefordran å väg. I eventuellt uppkommande frågor av gemensamt intresse bör samråd ske med denna utredning.¹

Frågan om tillträde till ADR torde vara aktuell även i våra nordiska grannländer. Utredningen bör samråda med de utredningar som redan igångsatts för behandling av spörsmål inom här angivna ämnesområden.

I den mån så finnes lämpligt bör resultatet av utredningsarbetet redovisas successivt i form av delbetänkanden.

¹ Sverige har numera biträtt CMR, vilken konvention för vårt lands del trätt i kraft den 1 juli 1969 (SFS 1969: 12 o. 91).

1.2 Utredningens arbete

I enlighet med direktiven tog utredningen först upp till behandling frågan om vårt lands anslutning till ADR och färdigställde en översättning till svenska av överenskommelsen jämte de tekniska bilagor (bilaga A och bilaga B) som utgör integrerande delar av denna. Översättningsarbetet blev tidsödande. Säkerhetsföreskrifterna i de bilagor vilka fanns fogade till ADR när överenskommelsen undertecknades (september 1957) ansågs nämligen i behov av en fullständig revidering innan överenskommelsen kunde träda i kraft. Revisionsarbetet som utfördes i Genève av en arbetsgrupp under ECE:s Inland Transport Committee fortgick praktiskt taget fram till tiden för ADR:s ikraftträdande år 1968 (och har för övrigt därefter fortsatt). Utredningen som var representerad i arbetsgruppen gjorde, i avvaktan på att en slutlig text till ADR skulle föreligga, en preliminär översättning med ledning av den ursprungliga texten till bilagorna A och B och de ändringsförslag som arbetsgruppen efter hand lade fram. När den slutligt godkända texten — avfattad på franska i vad gäller bilagorna — blev tillgänglig för utredningen, föranledde detta en allmän översyn och, i vad gäller bilaga B, en tämligen genomgripande omarbetning av den dittills färdigställda svenska texten.

Översättningen av själva fördragstexten till ADR har i huvudsak gjorts inom kommunikationsdepartementet. Det grundläggande översättningsarbetet i vad avser bilagorna A och B med tillhörande bihang har utförts av en arbetsgrupp inom utredningen i vilken ingått ledamoten Jönsson, experten Helmersson och utredningens sekreterare Björkman, med biträde under längre perioder av byrådirektören hos sprängämnesinspektionen Bengt Sangberg. Härefter har en redaktionskommitté bestående av utredningens ordförande samt herrarna Jönsson och Björkman granskat förslaget till översättning.

Originaltexten till bilagorna A och B är som nämnts avfattad på franska. Skulle fråga uppkomma — t. ex. med anledning

av en olycka under internationell landsvägstransport av farligt gods — huruvida en svensk avsändare resp. transportör uppfyllt säkerhetsföreskrifterna i ADR, lär därför den franska versionen av ADR bli avgörande för bedömningen av denna fråga. Redaktionskommittén har av detta skäl funnit det ofrånkomligt att låta den svenska texten så ordagrant som möjligt följa den franska förebilden oaktat texten därigenom i många fall blivit tyngre och mer omständlig än vad som normalt är förenligt med modern svensk författningsskrivning.

En alfabetisk förteckning över farligt gods som omfattas av bestämmelserna i bilagorna A och B samt analytiska tabeller över dessa bilagor m. m. har upprättats av Björkman på grundval av bl. a. vissa ECE-dokument och har fogats till detta betänkande som bilaga i en särskild volym.

I betänkandet redovisas — utöver översättningen av ADR — utredningens överväganden och förslag i fråga om Sveriges anslutning till överenskommelsen och därav direkt föranledda organisatoriska och andra spörsmål på det nationella planet. Med hänsyn till vikten av att i största möjliga utsträckning enhetliga säkerhetsföreskrifter gäller för transport av farligt gods vare sig denna sker i internationell eller i inrikes trafik — något som särskilt framhålls i utredningens direktiv — har utredningen däremot ansett att dess översyn av bestämmelserna rörande inrikes vägtransporter i huvudsak borde anstå till dess att ADR förelåg i svensk översättning. Bl. a. skulle möjligheten och lämpligheten av att tillämpa ADR:s föreskrifter också på inrikes transporter då lättare kunna tas upp till diskussion med berörda myndigheter och organisationer.

Kartläggning av rådande förhållanden ävensom annat förberedande utredningsarbete har utförts såväl vad gäller regleringen av inrikes transporter som beträffande den del av utredningsuppdraget som avser möjligheten att till en organisatorisk enhet förlägga handläggningen av alla frågor rörande

de transport av farligt gods oavsett transportmedel.

I det internationella arbetet har utredningen varit representerad vid sammanträden rörande transport av farligt gods m. m. inom ECE, Internationella atomenergiorganet (IAEA) och Centralbyrån för internationella järnvägstransporter (OCTI). Vidare har vissa kontakter tagits med de nordiska grannländerna.

Utredningen har i en cirkulärskrivelse till ett stort antal myndigheter och andra intressenter informerat om sin verksamhet och om en del av problemen kring transporter av farligt gods m. m. Av antalet svar och de synpunkter som har anförts framgår att intresset för hithörande frågor är stort.

Utredningen har, utöver fortlöpande biträde vid handläggningen inom Kommunikationsdepartementet av ECE- och OCTI-remitter avseende transport av farligt gods, yttrat sig över följande remisser.

1) den 1 februari 1966 över vissa rekommendationer från FN:s expertkommitté för transport av farligt gods, vilka rekommendationer i reviderad form uppta-

gits i dokumenten "Transport of dangerous goods (1964)" vol. I och II (ST/ECA/81)

2) den 10 juli 1968 över ett från Ministry of Transport i Förenade Konungariket överlämnat förslag till vissa undantag från bestämmelserna i ADR

3) den 28 februari 1969 över sjöfartsstyrelsens förslag till bestämmelser om sjötransport av vissa farliga ämnen

4) den 29 april 1969 över betänkandet Brandfarlig film (stencil K 1968: 17)

5) den 15 april 1970 över förslag till samordning av arbetet på bestämmelser om transport av farligt gods på väg och järnväg

6) den 12 juni 1970 över betänkandet Tullproceduren vid import (stencil Fi 1970: 4).

Vidare har utredningen den 10 juli 1968 i skrivelse till Kommunikationsdepartementet bl. a. föreslagit vissa åtgärder som borde vidtas i samband med att ADR skulle träda i kraft på den europeiska kontinenten.

Utredningen har även i övrigt under sin verksamhet fungerat som Kommunikationsdepartementets beredningsorgan för frågor rörande transport av farligt gods.

2.1 Översikt över nuvarande regleringar

Utarbetandet av säkerhetsföreskrifter för internationella transporter ingår som ett viktigt led i strävandena att minska riskerna vid transport av farligt gods. Man söker att för olika transportgrenar förteckna och klassificera ämnen och föremål som på grund av explosionsrisk, brandfara, radioaktivitet samt giftiga eller frätande egenskaper e. d. bör uteslutas från transport eller mottas till transport endast på särskilda villkor. Dessa villkor kan avse förpackning och märkning, samlastning med annat gods samt konstruktion, utrustning och handhavande av transportmedel.

Säkerhetsföreskrifter för internationell järnvägstransport av farligt gods finns sedan länge intagna i Bilaga I (RID) till det internationella fördraget angående godsbefordran å järnväg (CIM). De snabba tekniska framstegen har gjort det nödvändigt att revidera föreskrifterna med täta mellanrum. Den senaste upplagan av RID gäller fr. o. m. den 1 april 1967.

Vid internationell flygfrakt tillämpas särskilda av Internationella lufttrafikassociationen (IATA) utfärdade bestämmelser angående flygtransport av farligt gods (RAR) vilka i vissa hänseenden avviker från de internationella järnvägsföreskrifterna, också där detta inte är betingat av transportmedlets karaktär. De grundar sig på Förenta Staternas nationella bestämmelser om transport av farligt gods med flyg. Även RAR är föremål för täta revisioner. Den senaste upplagan gäller fr. o. m. den 1 juni 1970.

För den internationella sjöfartens del har i anslutning till 1960 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss utarbetats särskilda bestämmelser om transport av farligt gods vilka i september 1965 antagits av Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO). I vad gäller klassificering och märkning bygger dessa bestämmelser på rekommendationer som utarbetats av en av FN tillsatt expertkommitté (se vidare under 2.2). De avviker i dessa hänseenden från såväl RID som RAR.

Eftersom Sverige biträtt CIM och anslutit sig till IATA gäller säkerhetsföreskrifterna i RID resp. RAR för sådana internationella järnvägs- och flygtransporter som berör vårt land. Sverige har numera biträtt också 1960 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss och IMCO-koden har sålunda lagts till grund för regleringen av sjötransporter till och från Sverige. Dessa tre grupper av föreskrifter avviker som nämnts från varandra i vissa delar, ett förhållande som medför åtskilliga svårigheter vid kombinerade transporter.

Före år 1968 fanns i Europa inga bestämmelser som reglerade internationell transport av farligt gods på väg. Arbetet på att åstadkomma sådana bestämmelser har dock pågått sedan år 1950. I samband med förberedelsearbetet för konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran å väg (CMR) enades man inom ECE:s Inland Transport Committee:s Working Party dealing with Legal Questions vid dess tredje sammanträde i Genève i januari 1950

om att bestämmelser angående transport av farligt gods inte hörde hemma i en civilrättslig konvention. Dessa bestämmelser skulle i stället ingå i en internationell reglering av vägtrafiken avseende både trafiksäkerhet och särskilda transportvillkor. I syfte att förbereda detta arbete tillkallades representanter för Österrike, Belgien, Frankrike, Nederländerna, Schweiz och USA.¹

Vid denna grups första möte, som ägde rum i juni 1950, deltog såsom observatörer Sverige samt Centralbyrån för internationella järnvägstransporter och Internationella handelskammaren. Det konstaterades att det inte fanns någon internationell reglering av transporter av farligt gods på väg samt att nationella bestämmelser i ämnet fanns endast i några få länder. Dessa bestämmelser var dessutom olika länderna emellan. Det var därför viktigt att få till stånd en internationell reglering av dessa frågor. I fråga om vilken form en sådan reglering skulle ges diskuterades å ena sidan lämpligheten av att inarbeta den i en redan befintlig konvention om trafik och å andra sidan lämpligheten av att reglera hithörande spörsmål i en särskild konvention med separata bilagor, vilka skulle vara lättare att revidera. Delegaterna enades om det senare alternativet.

Vidare diskuterades klassificeringen av farligt gods och delegaterna enade sig om att rekommendera användningen av RID:s klassificeringsprinciper och ämnesförteckningar. Även i fråga om kemisk sammansättning och renhet samt förpackningsbestämmelser beslöt delegaterna att förorda RID:s regler. Vidare beslöt delegaterna att rekommendera RID:s viktgränssningar för kollin med farligt gods liksom den i RID stipulerade fyllningsgraden för olika slag av tankar samt RID:s farlighetsetiketter.

I fråga om vägtrafikregler enades delegaterna bl. a. om att inte kräva särskilt förarbevis vid transport av farligt gods.

Delegaterna konstaterade vidare att tullbehandlingen av farligt gods kunde leda

till olyckor. Delegaterna ansåg därför att regeringarnas uppmärksamhet skulle fästas på behovet av speciella instruktioner på denna punkt.

Arbetet har sedan år 1950 bedrivits huvudsakligen inom en under ECE:s transportkommitté lydande arbetsgrupp, där även Sverige tidvis varit representerat. Arbetet ledde till att fyra europeiska stater (Belgien, Frankrike, Italien och Nederländerna) den 30 september 1957 undertecknade en överenskommelse rörande internationell transport av farligt gods på väg (ADR). ADR utgörs som tidigare nämnts dels av själva fördraget, dels av två bilagor, A och B, med närmare klassificering av vad som är att hänföra till farligt gods, förpackningsbestämmelser, föreskrifter om hantering och fordon samt provningsföreskrifter.

Vidare har samma arbetsgrupp utarbetat förslag till motsvarande överenskommelse om internationell transport på *inre vattenvägar* (ADN).

ADR och ADN innehåller samma klassificering av godset som järnvägsbestämmelserna. Även i övrigt har man strävat efter att nå största möjliga överensstämmelse med RID och har tagit upp därifrån avvikande föreskrifter huvudsakligen där så varit nödvändigt av tekniska skäl, med hänsyn till transportmedlens konstruktion e. d.

Jämlikt artikel 7 i ADR träder själva överenskommelsen i kraft en månad efter den dag då antalet anslutna länder uppgått till fem, medan bilagorna börjar tillämpas sex månader efter överenskommelsens ikraftträdande. Säkerhetsföreskrifterna i de bilagor som fanns utarbetade när ADR år 1957 undertecknades framstod emellertid ganska snart som otillfredsställande. De ansågs vara i behov av en grundlig revision med hänsyn såväl till den snabba tekniska utvecklingen på förevarande område som till önskemålet om en mer fullständig harmonisering med RID. Inom ECE:s arbetsgrupp fann man det vara lämpligast att bilagorna i deras ursprungliga lydelse aldrig fick träda i kraft. Man var därför an-

¹ Dokument E/ECE/TRANS/SC1/64, E/ECE/TRANS/WP9/10, 30 januari 1950.

gelägen om att en femte stat inte skulle ansluta sig till ADR förrän revisionsarbetet slutförts. Till stor del beroende på detta önskemål dröjde det till den 29 december 1967 innan det femte landet (Portugal) biträdde överenskommelsen. Denna trädde i kraft den 29 januari 1968 och bilagorna i sin nya utformning den 29 juli samma år.

Hittills har — förutom Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna och Portugal — Förenade Konungariket, Förbundsrepubliken Tyskland och Luxemburg anslutit sig till överenskommelsen. Schweiz, Spanien och Österrike väntas ansluta sig inom den närmaste framtiden. Även Jugoslavien väntas bli en ADR-stat inom över-skådlig tid.

2.2 Harmoniseringssträvanden

Av den lämnade översikten framgår att skilda reglementen gäller för olika transportgrenar i vad avser internationella transporter av farligt gods. Dessutom kan regleringen av sådana transporter variera mellan olika delar av världen också vad beträffar 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 förpacknings- och stuvningsföreskrifter föreligger betydande skillnader. Olikheterna skapar svårigheter för avsändare/exportörer och transportörer 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.

År 1964 lade en av FN:s ekonomiska och sociala råd (ECOSOC) tillsatt expertkom-

² "Transport of dangerous goods (1964)", Recommendations prepared by the United Nations Committee of Experts on the transport of dangerous goods, as amended by the United Nations Committee of Experts for further work on the transport of dangerous goods, vol. I o. II (ST/ECA/81). Ett första — knapphändig och tämligen bristfälligt — förslag hade lagts fram redan år 1956.

mitté fram ett reviderat och utvidgat förslag till rekommendationer avseende klassificering, förteckning och etikettering av de viktigaste slagen av farligt gods ävensom rörande transportdokumentens utformning.² Däremot saknade förslaget förpackningsbestämmelser. Enligt företaget till rekommendationerna var avsikten inte att tillskapa ett nytt världsomfattande regelsystem som omedelbart skulle ersätta nationella och internationella regleringar för olika transportgrenar. Men rekommendationerna borde kunna läggas till grund vid revision av existerande reglementen och utfärdandet av nya sådana. Det förutsattes att regeringar samt internationella statliga och icke-statliga organisationer som arbetade med en reglering av hithörande ämnesområde skulle anpassa blivande föreskrifter till rekommendationerna. Härigenom borde det bli möjligt att på ett smidigt sätt uppnå åtminstone viss likformighet på världsplenet för de skilda transportgrenarna.

De föreslagna FN-rekommendationerna skiljer sig från ADR/RID huvudsakligen i följande avseenden.

FN-rekommendationerna indelar de farliga ämnena i nio klasser, medan ADR/RID i praktiken har 14 klasser (se 3.3 nedan). Detta innebär att vissa likartade klasser i ADR/RID har sammanslagits i rekommendationerna och där återfinns som klassavdelningar. Klass 1—8 i rekommendationerna täcker samtliga klasser av farliga ämnen i ADR/RID. Klass 9, som saknar motsvarighet i ADR/RID, omfattar sådana farliga ämnen som ej direkt är att hänföra till någon av de andra klasserna.

Samtliga klasser i de föreslagna FN-rekommendationerna är "begränsande" (limitativa) klasser. Detta innebär att ämnen som ej återfinns med separata benämningar i förteckningen över de till resp. klasser hänfödda ämnena ej kan få transporteras förrän de tagits upp i förteckningen, inordnats i lämpliga farlighetsklasser och fått sina transportbetingelser fastlagda. Rekommendationernas ämnesförteckning är mer omfattande än ADR/RID:s. Även i ADR/RID är vissa klasser begränsande, medan andra är "fria"

klasser. I de fria klasserna har vid de olika numren i ämnesförteckningarna i stället för separata ämnesbenämningar upptagits gruppbenämningar eller angivits vissa fysikaliska kriterier som markerar grupptillhörighet och som i båda fallen kompletterats med exempel på dithörande ämnen. Det ankommer på avsändaren att med ledning av klassrubriker, gruppbenämningar, kriterier och exempel själv avgöra, om visst gods hör till en fri klass och i så fall till vilket nummer i ämnesförteckningen det skall hänföras.

FN-rekommendationernas farlighetsetiketter är avsevärt olika dem i ADR/RID. Samtliga FN-etiketter har formen av en på ett hörn ställd kvadrat, medan ADR/RID-etiketterna har rektangulär form, med undantag för etiketterna för radioaktiva ämnen, vilka överensstämmer med FN-etiketterna. Dessa har flera olika kulörer (röd, grön, blå, gul och vit), medan flertalet ADR/RID-etiketter har den gula bottenkulör som Internationella standardiseringsorganisationen (ISO) rekommenderat såsom allmän varningsfärg. FN-rekommendationernas kulörval har motiverats med att man därigenom lättare skulle kunna upprätthålla vissa förbud mot samlastning eller samstuvning av olika farliga ämnen. Det bör dock nämnas att farlighetssymbolerna är desamma på resp. FN- och ADR/RID-etiketter.

Sedan den svenska regeringen beretts tillfälle att avge synpunkter på förslaget till FN-rekommendationer, remitterades detta till bl. a. utredningen för yttrande. Utredningen fann i sitt remissvar i februari 1966 den föreslagna klassificeringen ändamålsenlig och hade intet att erinra mot att Sverige i olika internationella sammanhang sökte bidra till att existerande klassificeringar anpassades till rekommendationerna. Utredningen ansåg det värdefullt att klassificeringen kompletterats med utförliga listor över de ämnen som skall hänföras till resp. klasser, även om vissa mindre justeringar av dessa listor borde ske. Utredningen ifrågasatte dock det lämpliga i att ha en klass som avser diverse ämnen utan närmare pre-

cisering av dessa (klass 9). — Vad beträffar den föreslagna märkningen ställde utredningen sig tveksam till bl. a. kulörvalet. Alltför många kulörer hade föreslagits. Vidare erinrades om att det sedan lång tid allmänt används en gul kulör som varning för fara t. ex. på vägmärken. Enligt det av ISO framlagda förslaget borde denna kulör användas också för varningsetiketter. Utredningen ansåg det önskvärt att FN i samråd med berörda internationella transportorganisationer på nytt tog upp frågan om kulörvalet. — Utredningen förklarade slutligen att, om de internationella organisationerna kunde enas om en unifiering av sina klassificerings- och märkningsföreskrifter avseende farligt gods i överensstämmelse med FN-kommitténs rekommendationer, utredningen var beredd att tillstyrka att motsvarande föreskrifter tillämpades internt inom Sverige.

Detta blev också den svenska regeringens ståndpunkt. När expertkommitténs rekommendationsförslag våren 1966 behandlades i ECOSOC talade bl. a. den svenska delegationen för en ändring av märkningsbestämmelserna och då särskilt i vad avsåg kulörvalet. Dessa synpunkter vann dock inte allmän anslutning, utan 1964 års expertförslag — med vissa efter år 1964 gjorda tillägg och ändringar i andra hänseenden — blev i huvudsak godkänt. Frågorna om etiketternas utformning och om införandet av en nionde farlighetsklass torde emellertid inte vara slutligt avgjorda. Bl. a. har RID:s säkerhetsutskott reserverat sig i dessa delar i vad avser järnvägstrafiken och har med FN:s expertkommitté — vilken fortsätter sitt arbete — tagit upp diskussioner om kompromisslösningar. Resultatet kan tänkas bli vissa särbestämmelser för landsvägs- och järnvägstrafiken. — En omarbetad upplaga av FN-rekommendationerna har utgivits år 1970.³ Här berörda bestämmelser kvarstår i stort sett oförändrade i denna upplaga.

I januari 1966 antog ECE:s Inland Transport Committee en resolution (nr 209), vari erinrades om att de av IMCO för sjöfartens

³ Dokument ST/ECA/81/Rev. 2.

del under föregående år antagna föreskrifterna för transport av farligt gods byggde på FN:s expertkommittés rekommendationer. I resolutionen bekräftade transportkommittén sitt intresse för en unifiering i världsomfattande skala och för alla transportsätt av bestämmelserna för transport av farligt gods och fäste uppmärksamheten på behovet av en harmonisering som tog hänsyn till FN-rekommendationerna. I resolutionen rekommenderades regeringarna att vidta nödvändiga åtgärder i sådant syfte, särskilt att ge erforderliga instruktioner till sina representanter i ECE:s arbetsgrupper m. m., RID:s expertgrupp och IMCO:s underkommissioner. — Sedan ett sammanträde hållits i kommunikationsdepartementet i juni 1966 med deltagande av representanter för utredningen samt för berörda myndigheter och organisationer, underrättades ECE:s sekretariat om att man från svensk sida var beredd att uppfylla önskemålen i resolutionen.

FN:s expertkommitté för transport av farligt gods övergick efter år 1964 till att behandla frågor om förpackningsföreskrifter samt provningsföreskrifter för kollin och emballage. Ett reviderat utkast till rekommendationer i dessa frågor lades fram år 1968.⁴ Förslaget skiljer sig från ADR/RID huvudsakligen i följande avseenden.⁵ Det saknar i motsats till ADR/RID detaljerade föreskrifter om emballage och förpackning. I stället har i förslaget angivits provningsföreskrifter och hållfasthetskrav för olika typer av kollin (emballage och innehåll). Förslaget innebär i detta avseende en fördel gentemot nuvarande ADR/RID-föreskrifter, eftersom utvecklingen på emballageområdet snabbare och bättre kan utnyttjas.

Såvitt utredningen känner till har berörda FN-organ och internationella transportorganisationer ännu inte tagit slutlig ställning till expertkommitténs förslag i dessa delar. En av anledningarna härtill torde vara att ett genomförande av förslaget skulle få be-

tydande ekonomiska och praktiska konsekvenser, inte minst för emballageindustrin. Vidare har påtalats att förslaget är behäftat med brister speciellt i fråga om vitplåt- och wellpappemballage. Det torde emellertid kunna förutsättas att förslaget i sina huvuddrag kommer att accepteras, troligen dock med vissa modifikationer i vad avser provningsföreskrifterna. Från svensk sida föreligger inte något officiellt ställningstagande till förslaget, men vissa kritiska synpunkter har framförts av den svenska delegationen i RID:s säkerhetsutskott vid behandlingen där.

Ett exempel på harmoniseringsarbete inom ett speciellt ämnesområde utgör den revision av säkerhetsföreskrifterna för transport av radioaktivt material som för närvarande pågår i Internationella atomenergiorganets (IAEA) regi.

Efter rekommendationer av bl. a. ECOSOC publicerade IAEA år 1961 vissa säkerhetsbestämmelser som avsågs bli tillämplade vid internationell transport av radioaktivt material och kunna läggas till grund också för nationella regleringar.⁶ Omarbetade upplagor har senare utgivits, den senaste år 1967. De i RID-utgåvan av år 1967 och i ADR ingående föreskrifterna för radioaktiva ämnen, klass IVb, är baserade på IAEA:s rekommendationer liksom de interna svenska bestämmelserna för järnvägs-transport (SJF 621).

Sedan fråga uppkommit om en revision av säkerhetsbestämmelserna i vad avsåg förpackning och transport av stora radioaktiva källor, särskilt av bestrålat kärnbränsle, inbjöd IAEA berörda internationella organisationer, bl. a. ECE-arbetsgruppen, RID:s säkerhetsutskott och IMCO, till en gemensam konferens. Denna ägde rum i Wien i februari 1966, varvid de olika organisationerna i anslutning till de gemensamma sessionerna höll enskilda sammanträden för diskussion av de behandlade frågorna från sina speciella utgångspunkter.

⁴ Dokument E/CN.2/CONF.5/R 136 Rev. 1.

⁵ Förslaget är intaget i 1970 års upplaga, se noten på föregående sida.

⁶ Regulations for the Safe Transport of Radioactive Materials, Safety Series No. 6, STI/PUB/40, Wien 1961.

Detta försök till ett nära samarbete mellan IAEA och de organ som är ansvariga för utarbetandet av internationella transportreglementen slog väl ut, och i februari 1970 kallade IAEA en expertpanel med representanter också för intresserade transportorganisationer till ett möte i Wien för en fullständig revision av IAEA:s säkerhetsbestämmelser. Ett tredje omarbetat utkast till nya sådana bestämmelser, daterat november 1970,⁷ remissbehandlas för närvarande av medlemsstaterna och de internationella organisationerna. Ett nytt sammanträde med expertpanelen är utsatt till

⁷ Dokument PL-383.

oktober 1971, varvid den slutliga editionen skall färdigställas med ledning av inkomna yttranden. Avsikten är att de nya säkerhetsbestämmelserna för transport av radioaktivt material — till lands, till sjöss och i luften — skall kunna med oförändrat sakligt innehåll inarbetas i nationella och internationella transportreglementen. Vad beträffar ADR (och RID) kommer alltså föreskrifterna för klass IVb att bli berörda.

Till det samarbete som inletts mellan ECE:s och RID:s expertgrupper för att synkronisera det redan påbörjade arbetet med en revision av ADR och RID återkommer utredningen nedan under 4.

3.1 ADR:s förhållande till CMR

Säkerhetsföreskrifterna för transport av farligt gods på järnväg ingår som delar av de internationella frakträttsliga konventionerna på detta område. RID utgör sålunda bilaga till fördraget angående godsbefordran å järnväg (CIM), och jämväl fördraget angående befordran å järnväg av resande och resgods (CIV) hänvisar till RID. Som nämnts under 2.1 enades man däremot under det förberedande arbetet på konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbe-
fordran på väg (CMR) om att bestämmelser angående transport av farligt gods på väg inte hörde hemma i en civilrättslig konvention. ADR har därför fått karaktären av en från CMR fristående överenskommelse, innehållande huvudsakligen tekniska föreskrifter.

Bestämmelserna om vilka ämnen och föremål som inte får transporteras i internationell vägtrafik eller som får transporteras endast på särskilda villkor återfinns i ADR och dess bilagor. Däremot reglerar ADR t. ex. inte frågor om ansvar och ersättningskyldighet för skada under transport. Vad gäller rättsförhållandet mellan avsändaren (godsets ägare) och transportören torde hit hörande frågor vara att bedöma enligt reglerna i CMR.

CMR-konventionen uppställer som huvudregel strikt ansvar för fraktföraren (transportören) för realskada, d. v. s. förlust eller minskning av godset eller skada därå, i den mån realskadan härrör från händelse

som inträffat under tiden efter det godset mottogs till befordran men innan det utlämnades. Från denna regel om strikt ansvar görs dock undantag i vissa fall. Fraktföraren är sålunda fri från ansvar, där skadan beror på fel eller försummelse hos den som äger förfoga över godset eller på anvisning av denne, dock inte om anvisningen föranletts av fel eller försummelse från fraktförarens sida. Frihet från ansvar inträder vidare, när skadan är att hänföra till godsets egen beskaffenhet, force majeure eller särskild transportrisk. För att fraktföraren skall vinna ansvarsbefrielse fordras emellertid att han visar att skadan härrör från något nu nämnt förhållande; ett påstående att skadan har sin grund i en särskild transportrisk behöver dock i regel inte till fullo styrkas utan endast göras antagligt.¹

CMR innehåller i art. 22 följande bestämmelser som direkt avser transport av farligt gods:

1. Överlämnar avsändaren gods av farlig beskaffenhet till fraktföraren, skall han underrätta denne om farans särskilda art och, om nödvändigt, ange de försiktighetsmått som skall vidtagas. Har sådan underrättelse icke intagits i fraktsedeln, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren ägde kännedom om den särskilda arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

¹ Vägfraktavtalet I, Internationell befordran, betänkande avgivet av utredningen angående fraktavtalet vid godsbe-
fordran å väg (SOU 1966: 36, s. 26).

2. Gods av farlig beskaffenhet, om vars farlighet fraktföraren icke erhållit kännedom enligt första stycket av denna artikel, kan fraktföraren när och var som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra utan att bli ersättningsskyldig. Avsändaren är ansvarig för all kostnad, förlust eller skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande till befordran eller till följd av dess befordran.

I konventionen anges inte närmare, vilka egenskaper ett godsslag skall ha för att det skall bli att hänföra till bestämmelserna i art. 22. I SOU 1966: 36¹ hänvisas emellertid i denna del (s. 45) till ADR, och det är antagligt att ADR:s ämnesförteckningar kommer att bli normerande för tolkningen av ifrågakvarande bestämmelser.

CMR innehåller även bestämmelser om skadeståndsansvar för den händelse utomobligatoriska skadeståndsregler skulle kunna av någon part i fraktavtalet åberopas som grund för ett ersättningsanspråk. CMR reglerar däremot inte tredje mans rätt till skadestånd på grund av att säkerhetsföreskrifter för transport av farligt gods åsidosatts. Hithörande frågor får bedömas enligt allmänna utomobligatoriska skadeståndsregler.

Med det sagda har utredningen inledningsvis velat understryka att, oaktat ADR är en från CMR fristående överenskommelse, utformningen av säkerhetsföreskrifterna i ADR och frågan huruvida dessa i det enskilda fallet har uppfyllts har betydelse för tillämpningen av CMR:s ansvarighetsbestämmelser på samma sätt som föreskrifterna i RID har för bestämmelserna i CIM och CIV.² — Vid transport av radioaktiva äm-

² I ADR åläggs avsändaren en omfattande upplysningsplikt i olika hänseenden gentemot transportören (se t. ex. marginalnr 2002). Lämnar avsändaren felaktiga eller bristfälliga uppgifter om godsets beskaffenhet, emballage etc. och inträffar innan transportavtalet fullgjorts ett skadefall som orsakats av att till följd av avsändarens försummelse ADR:s säkerhetsföreskrifter inte iakttagits, torde bestämmelserna i art. 22 av CMR medföra att avsändaren i förhållande till transportören blir slutligt ansvarig för skador inte endast på det transporterade godset utan även på egendom som inte omfattas av fraktavtalet liksom för skador på person. — Jfr vid åsidosättande av RID:s föreskrifter om förpackning och märkning m. m. NJA 1967 s. 597.

nen (klass IVb) gäller de särskilda ansvarighetsreglerna i 1960 års konvention om skadeståndsansvar på atomenergins område och 1963 års tilläggskonvention till denna samt för svenska förhållanden atomansvarighetslagen (1968: 45).

3.2 Överenskommelsen och signaturprotokollet

Som redan nämnts är ADR uppbyggd så, att den innehåller dels själva överenskommelsen, dels bilaga A och B med bilag. Bilagorna utgör emellertid samtidigt integrerande delar av överenskommelsen (art. 3). Till överenskommelsen har vidare fogats ett signaturprotokoll vilket äger samma giltighet, verkan och varaktighet som överenskommelsen och vilket likaledes är att anse såsom integrerande del av denna (art. 16).

Tyngdpunkten i ADR är lagd på bilagorna. Dessa innehåller överenskommelsens samtliga tekniska föreskrifter: om klassindelning, om de ämnen och föremål som omfattas av ADR, om dessas förpackning och transport m. m. Grundregeln vid utarbetandet av de tekniska föreskrifterna har varit att dessa skall erbjuda det maximum av trygghet mot olycksfall som får anses rimligt under europeiska förhållanden utan att en i och för sig önskvärd internationell befordran av farligt gods på väg alltför mycket försvåras. ADR utgår därför från att fördragsslutande stat ej skall behöva att av transportsäkerhetsskäl förhindra tillträde till sitt territorium av en transport med farligt gods vars befordran är tillåten enligt ADR eller att för tillträdet uppställa strängare villkor i säkerhetskänseende än dem som återfinns i ADR. Det förutsätts därför i princip att eventuella avvikelser från ADR:s säkerhetsföreskrifter skall gå i mildrande och inte i skärpande riktning.

Bilagorna innehåller emellertid också åtskilliga bestämmelser av mer allmän natur, vissa av dem sådana att de utgör kompletteringar av själva fördragstexten och egentligen borde ha sin plats i denna. Att så inte blivit fallet beror till stor del på att behovet

av dessa bestämmelser uppmärksammades först efter det att överenskommelsen under-tecknades år 1957, under ECE-arbetsgrup- pens fortsatta 10-åriga arbete med en re- vision av bilagorna. Eftersom enligt art. 13 § 1 överenskommelsen kan ändras först sedan den varit i kraft i tre år, ansåg ar- betsgruppen sig inte böra föreslå ändringar eller tillägg till själva fördragstexten. De allmänna bestämmelser som ansågs nödvän- diga eller önskvärda fick i stället inflyta i bilagetexten. Ändringar i denna text kun- de nämligen i praktiken träda i tillämpning redan sex månader efter överenskommel- sens ikraftträdande (jfr art. 7 o. 14).

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

Överenskommelsen inleds med definitio- ner. Begreppet fordon skall med visst un- dantag ha samma innebörd som i art. 4 av 1949 års vägtrafikkonvention. Med farligt gods avses de ämnen och föremål som en- ligt bilaga A och B inte får transporteras i internationell vägtrafik eller som får trans- porteras endast på särskilda villkor. Med in- ternationell transport förstås transport med sådant fordon som nyss sagts som sker på minst två fördragsslutande staters områden (art. 1).

De två grundläggande bestämmelserna i överenskommelsen finns i art. 2. Där stad- gas att gods som enligt bilaga A är ute- slutet från transport i princip inte får mot- tas till internationell transport. Annat far- ligt gods får mottas till transport endast under förutsättning att tillämpliga villkor i bilaga A och B uppfyllts. Från transport- förbudet i art. 2 medges dock två undan- tag. Dels kan parterna för transporter som berör deras territorier genom bilaterala eller multilaterala fördrag komma överens om avvikelser från ADR som innebär mindre stränga transportvillkor än de i bilaga A och B uppställda (art. 4 § 3). Dels får for- don, som vid tiden för ikraftträdandet av ADR är i bruk inom fördragsslutande parts område eller som tagits i bruk inom två må-

nader därefter, med vissa i bilaga B angiv- na undantag under tre år från ikraftträ- dandet användas för internationell trans- port av farligt gods, även om fordonet inte helt uppfyller de krav som ställs i denna bilaga (art. 4 § 2). Sistnämnda undantags- bestämmelse torde dock sakna aktualitet för vårt lands vidkommande, eftersom den treåriga övergångstiden utlöpte den 28 ja- nuari 1971. Enligt förarbetena till ADR bör nämligen övergångstiden räknas från dagen för själva fördragets ikraftträdande även i förhållande till stat som senare ansluter sig.

ADR:s föreskrifter syftar till att trygga säkerheten under transport. Parterna är bi- behållna vid sin rätt att av andra skäl än transportsäkerhetsskäl reglera eller förbjuda införandet av farligt gods på sitt territo- rium (art. 4 § 1). Inte heller inverkar det förhållandet, att en transport omfattas av ADR, på tillämpligheten för denna trans- port av sådana nationella och internationel- la föreskrifter som generellt gäller i fråga om vägtrafik, internationella vägtransporter och internationellt handelsutbyte (art. 5).

I art. 6 anges vilka stater som kan bli fördragsslutande part i överenskommelsen. Denna står öppen bl. a. för stat som är medlem av ECE.

Art. 7—10 innehåller bestämmelser om ADR:s ikraftträdande m. m. Som tidigare nämnts har överenskommelsen trätt i kraft den 29 januari 1968 och bilagorna den 29 juli samma år. ADR förblir i kraft så länge antalet anslutna stater ej understiger fem. Vissa särbestämmelser ges för det fall att ett världsomfattande fördrag som innefattar reglering av transport av farligt gods skulle komma att slutas.

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 skilje- dom. Denna blir bindande för parterna. Varje konventionsstat äger dock möjlighet att genom särskilt förbehåll frita sig från skyldigheten att hänskjuta olösta tvistefrå- gor till skiljedom (art. 11 o. 12).

Sedan överenskommelsen varit i kraft i

tre år, således efter den 29 januari 1971, kan varje konventionsstat påkalla en konferens för revision av överenskommelsen. För ändring av bilagorna gäller ett enklare förfarande. Varje föredragsslutande part kan hos FN:s generalsekreterare föreslå ändringar i dessa. Även generalsekreteraren har rätt att väcka ändringsförslag. Förslag skall anses antaget, om inte ett visst antal konventionsstater skriftligen motsatt sig förslaget inom tre månader från det att förslaget utsänts till berörda stater för yttrande (art. 13 och 14). I signaturprotokollet rekommenderas emellertid att förslag till ändringar i överenskommelsen eller dess bilagor skall bli föremål för förberedande överläggningar mellan experter från konventionsstaterna och, vid behov, från vissa andra stater och internationella organisationer, innan förslagen läggs fram i den ordning som föreskrivs i art. 13 och 14.

Enligt art. 16 är annat förbehåll mot överenskommelsen inte tillåtet än sådant som avser skyldigheten att hänskjuta tvist till skiljedom eller som tagits in i signaturprotokollet. Detta protokoll innehåller två förbehåll. Vid transport av ADR-gods till eller från Förenade Konungariket (Storbritannien) skall tills vidare gälla att godset skall uppfylla såväl föreskrifterna i bilaga A till ADR som de brittiska föreskrifterna för transport av farligt gods till sjöss³. Frankrike har förbehållit sig rätt att, med avvikelse från övergångsbestämmelsen i art. 4 § 2 i fråga om fordons konstruktion och utrustning, vägra att låta fordon användas för transport av farligt gods på franskt område med mindre fordonet uppfyller antingen villkoren i bilaga B eller villkoren i de franska bestämmelserna om transport av farligt gods på väg.

Själva överenskommelsen är avfattad i en engelsk och en fransk text. De båda texterna skall äga lika vitsord. Överenskommelsen

³ Trots att förbehåll härom inte gjorts i signaturprotokollet har i bilaga B tagits in vissa särbestämmelser avseende Förenade Konungariket, vilka åtminstone i ett fall kan innebära en skärpning i förhållande till ADR (se marginalnr 31 610 ang. transport av viss vätska av klass IIIa).

jämte svensk översättning har som *bilaga* fogats vid detta betänkande.

3.3 Bilagorna

Bilaga A till ADR anger vilket farligt gods 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 bestämmelserna om transportmateriel och transporter.

Bilaga A består av tre delar. Del I innehåller definitioner och allmänna bestämmelser, del II ämnesförteckningar samt 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 (limitativa) eller fria. Av det farliga gods som täcks av rubrikerna till de *begränsande* klasserna får gods som nämns vid vissa marginalnummer i dessa klasser tas emot till transport endast på de villkor som anges vid marginalnumret i fråga. Annat sådant gods är uteslutet från internationell vägtransport. Även visst 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 dessa klasser 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, ej anses vara farligt gods i ADR:s mening och därför får tas emot till transport utan särskilda villkor.

Klasserna är följande:

- | | |
|----------|--|
| Klass Ia | Explosiva ämnen och föremål |
| Klass Ib | Föremål fyllda med explosivt ämne |
| Klass Ic | Tändmedel, pyrotekniska varor och liknande |

Klass Id	Komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser
Klass Ie	Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten
Klass II	Självantändande ämnen
Klass IIIa	Brandfarliga vätskor
Klass IIIb	Brandfarliga fasta ämnen
Klass IIIc	Oxiderande ämnen
Klass IVa	Giftiga ämnen
Klass IVb	Radioaktiva ämnen
Klass V	Frätande ämnen
Klass VI	Vämjelige ämnen eller ämnen med benägenhet att orsaka infektioner
Klass VII	Organiska peroxider

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

Del I innehåller vidare bl. a. vissa allmänna bestämmelser om det transportdokument som skall finnas och som skall åtfölja transporterat farligt gods, om samemballering samt om vilka regler som skall tillämpas när fordon som utför en ADR-transport under någon del av färden 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 § 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 sagda föreskrifter 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 kollen 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 beskaftenheten 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 stålfa 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 upptar allmänna bestämmelser tillämpliga på transport av farliga ämnen av alla klasser, kapitel II särskilda transportbestämmelser för var och en av klass I—VII och bihangen diverse 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 vägfor-

don 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 befordrar 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 finnas 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. föreskrifterna om försändnings-sätt, försändningsrestriktioner och samlastningsförbud.

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

Avdelning 6 uppstår i förekommande fall de övergångs- och undantagsbestämmelser vilka ansetts nödvändiga eller önskvärda såsom komplement till vad som stadgats i själva överenskommelsen jämte signaturprotokoll. 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 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.

Bilagorna A och B till ADR är avfattade på franska. De har i svensk översättning fogats till detta betänkande som *bilagor* i två separata volymer.

4.1 Inledning

ADR:s ikraftträdande innebar inte att överenskommelsen betraktades som en färdig produkt. I själva verket hade arbetet med en revision av de tekniska föreskrifterna redan börjat.

Det revisionsarbete som nu pågår har flera syften. Den eftersträlvade harmoniseringen med FN:s rekommendationer som behandlats i det föregående (se 2.2) kräver en tämligen genomgripande omarbetning av i varje fall bilaga A. Det har ansetts önskvärt att i samband härmed genom ändringar av formell/redaktionell karaktär ge ADR:s bilagor en ny struktur och härigenom göra dem mer överskådliga och lätthanterliga för de personer som skall använda säkerhetsföreskrifterna i sin dagliga gärning. Det är vidare nödvändigt att fortlöpande anpassa dessa föreskrifter till den tekniska och industriella utvecklingen och att härvid i större utsträckning än tidigare beakta miljöskyddssynpunkter. Slutligen har man funnit det angeläget att — vid sidan av det mer långsiktiga revisionsarbetet — så snabbt som möjligt bota brister och rätta till felaktigheter, ofta av rent formell natur, som uppmärksammas sedan ADR börjat tillämpas i praktiken.

4.2 Anpassning av ADR till FN:s rekommendationer samt redaktionell bearbetning

Gällande utgåva av RID är som nämnts av år 1967. På ett tidigt stadium beslöt RID:s säkerhetsutskott att den nya upplaga som är

under förberedande skall anpassas så långt det är möjligt till de föreslagna FN-rekommendationerna. Med hänsyn till att bestämmelserna i ADR:s bilagor nära överensstämmer med motsvarande bestämmelser i RID uppdrog Inland Transport Committee vid sin session i februari 1968 åt ECE:s arbetsgrupp för transport av farligt gods, som fortsätter sin verksamhet — fastän numera under något ändrat namn — att överväga, vilka åtgärder som borde vidtas för att samordna revisionsarbetet på de båda reglementena. RID:s säkerhetsutskott fann vid sammanträde i januari 1969 att ett preliminärt studium av denna fråga borde anförtros åt en informell grupp sammansatt av ett lika antal experter från säkerhetsutskottet och ECE-arbetsgruppen. Arbetsgruppen samtyckte vid sammanträde i maj 1969 till det föreslagna tillvägagångssättet. En rapport från den med anledning härav tillsatta gemensamma expertgruppen för ADR/RID, vilken bestått av representanter för sex stater, behandlades och godkändes av Inland Transport Committee i februari 1970.

Det antagna programmet för synkronisering av revisionsarbetet innebär i korthet följande. Förslag till ändringar i någondera texten skall i fortsättningen behandlas vid kombinerade ADR/RID-konferenser, till vilka även observatörer från statliga och icke-statliga internationella organisationer skall inbjudas. Syftet är att nya reviderade upplagor av ADR:s bilagor och RID skall föreligga färdiga år 1974. Det har därför ansetts nödvändigt att hålla cirka fyra kombi-

nerade konferenser per år under åren 1971—1973. De resultat som uppnås vid dessa konferenser skall granskas för slutligt godkännande vid separata plenarsammanträden med ECE-arbetsgruppen och RID:s säkerhetsutskott, när lämplig etapp av revisionsarbetet anses kunna avslutas.

Enligt de principer som antagits för den redaktionella utformningen av de nya utgåvorna kommer ett lösbladssystem att användas, med ett blad för varje farligt ämne eller för grupp av likartade ämnen. Bladen skall innehålla alla de villkor som ställs upp för själva transporten samt dessutom hänvisningar till de tekniska föreskrifter som skall gälla för vissa ämnesklasser och som kommer att tas upp i särskilda bihang. De nya utgåvorna kommer därmed att få en utformning liknande IMCO-kodens, vilket kommer att medföra lättnader i fråga om transporter som skall ske delvis till lands och delvis till sjöss. Systemet underlättar också för avsändare och befraktare att anskaffa endast de delar av ADR-bilagorna och RID av vilka vederbörande har intresse.

4.3 Nya föreskrifter för konstruktion och provning av tankar

Arbetet på att anpassa ADR:s bestämmelser till den tekniska och industriella utvecklingen har bl. a. inriktats på att få fram bättre föreskrifter för konstruktion och provning av tankar. I slutet av år 1966 beslöts att dessa frågor skulle studeras av en gemensam expertgrupp för ADR/RID. Vissa rapporter och preliminära utkast till bestämmelser lades fram av Förenade Konungariket och Förbundsrepubliken Tyskland år 1969.¹ De var föremål för remissbehandling bl. a. från svensk sida.

Den gemensamma expertgruppen sammanträdde i februari 1970. Gruppens rapport,² som bygger huvudsakligen på det tyska utkastet, behandlades vid ECE-arbetsgruppens möte i maj samma år. Det beslöts därvid att Schweiz skulle studera vissa specialfrågor som rörde enbart vägtransport och komma med förslag till föreskrifter. Det

schweiziska förslaget³ utsändes för yttrande hösten 1970. Den gemensamma expertgruppen avser att åter behandla hithörande frågor i april 1971.

En särskild fråga rörande konstruktionen av tankar som sedan några år diskuteras inom ECE-arbetsgruppen är möjligheten att tillåta transport av farligt gods i tankar av polyester. Frågan har drivits särskilt hårt från belgiskt håll. Enligt bilaga B till ADR gäller för närvarande att tankvägg skall vara av stålplåt eller annan lämplig metall (marginalnr 210 021). År 1968 lades fram ett förslag till bestämmelser om transport av brandfarlig vätska av klass IIIa i tank av glasfiberarmerad polyester.⁴ Från svenskt håll tillstyrktes i huvudsak detta förslag. För sin del underströk utredningen i remissyttrande i november 1968 vikten av att det närmare specificerades, vilket ADR-gods som skulle få transporteras i dylika tankar och under vilka förhållanden detta skulle få ske.

Vid ECE-arbetsgruppens sammanträde i maj 1969 uppdrogs åt experter från ett antal länder att fortsätta försöken med tankar av polyester. Denna expertgrupp lade i mars 1970 fram förslag till ändring i bilaga B av innebörd att tank skall vara av stål eller annan metallplåt eller av godkänd armerad plast ("approved reinforced plastics").⁵ Vidare föreslogs upptagandet i bilaga B av ett nytt bihang med bestämmelser om tankar, gjorda av armerad plast och avsedda för transport av farligt gods. Vid ECE-arbetsgruppens sammanträde i maj samma år fick sekretariatet i uppdrag att revidera förslaget med ledning av diskussionen och att sända ut det reviderade förslaget till regeringar och organisationer för yttrande. Så har numera skett. Att döma av de olika delegationernas inställning under sammanträdet synes frågan ha kommit ett gott stycke på väg mot sin lösning. Från franskt håll önskades dock ytterligare information rör-

¹ ECE-dokumentet W/TRANS/WP 15/161 o. 162.

² W/TRANS/WP 15/191 o. 199.

³ W/TRANS/WP 15/207.

⁴ W/TRANS/WP 15/148.

⁵ W/TRANS/WP 15/188.

rande spørsmålet, huruvida ackumuleringen av statisk elektricitet på plasttankar kan tänkas orsaka farliga gnistor.

4.4 Ökat skydd mot skada vid haveri

En annan expertgrupp arbetar för närvarande med att komplettera de bestämmelser som syftar till att minska risken för skador i samband med haveri under landsvägstransport. Bl. a. övervägs möjligheten att distribuera instruktionskort till de lokala myndigheter som kan få anledning att delta i en räddningsaktion (polis, brandkår etc.). Dessa kort skulle vara försedda med nummer som betecknar det farliga ämne instruktionerna gäller, och motsvarande nummer skulle vara anbringat, med på avstånd väl synliga siffror, på tankfordon samt annat fordon vilket transporterar farligt gods såsom komplett last. På så sätt skulle räddnings- och röjningsmanskaper få reda på vilka risker som är mest framträdande och vilka åtgärder som bör vidtas, även i fall då man inte kan få kontakt med fordonets förare eller komma åt de instruktioner som skall finnas i förarhytten (jfr marginalnr 10 185). Ett förslag från Förbundsrepubliken Tyskland som avses skola ligga till grund för expertgruppens arbete⁶ har varit utsänt till regeringar och organisationer för yttrande. Utredningen har i remissvar till kommunikationsdepartementet i februari 1971 förklarat sig inte ha något att erinra mot förslaget. Expertgruppen har sammanträtt i början av innevarande år.

Frågan om ytterligare föreskrifter ägnade att minska risken för förorening av grundvatten och vattendrag vid haveri har länge varit aktuell. Inland Transport Committee: underkommitté för landsvägstransport har godkänt ett särskilt vägmärke avsett att utmärka förbjuden infart för fordon som forslar mer än viss kvantitet av sådana produkter som kan antas förorsaka vattenförorening. På initiativ av underkommittén diskuterade ECE-arbetsgruppen vid sammanträdet i maj 1970 möjligheten att på det europeiska planet fastställa vilka ämnen och vilka myckenheter som här skulle avses. Man

beslöt hänskjuta denna fråga till den särskilda grupp som tillsatts för att utarbeta särbestämmelser för speciellt farliga ämnen (se 4.5). Gruppen skulle därvid samarbeta med ECE:s Committee on Water Problems.

Sedan ECE anhållit om regeringarnas synpunkter på frågan har utredningen, vilken erhöll ärendet på remiss, i yttrande i oktober 1970 förklarat sig vara tveksam om lämpligheten av att differentiera lastmängden för olika vägvagnsnitt. Enligt utredningens uppfattning skulle det vara mer effektivt att fastställa speciella instruktioner för sådana transporter som bedöms utgöra särskilt stor risk för vattenförorening. Innan slutligt ställningstagande kunde ske borde expertgruppens förslag till ämnesförteckning avvaktas.

4.5 Hittills behandlade ändringsförslag

ECE:s arbetsgrupp hade redan vid sina sammanträden i maj 1969 och maj 1970 att ta ställning till konkreta förslag till ändringar i ADR:s bilagor. Vissa av förslagen befanns ha betydelse också för järnvägstransporterna och hänsköts därför till de gemensamma konferenserna för revision av ADR/RID (se 4.2). Andra ändringsförslag godkändes och har sedermera formellt lagts fram som ett franskt förslag enligt den procedur som föreskrivs i art. 14 av överenskommelsen. Den tremånadersfrist som anges i § 2 av denna artikel löpte ut den 25 januari 1971. Enligt upplysning från FN:s generalsekretariat hade dessförinnan invändning mot förslaget ej inkommit från någon fördragsslutande part. Ändringsförslaget är därför att anse som antaget, och ändringarna kan väntas träda i kraft den 26 april 1971. De har beaktats i den svenska översättningen av bilagorna.

Vid sammanträdet i maj 1970 dryftade arbetsgruppen en tolkningsfråga som av vissa delegationer ansågs ha avgörande betydelse för ADR:s fortsatta existens och som alternativt kunde tänkas föranleda ändring i bilaga B. År 1966 hade förslag väckts om att i ADR reglera rätten att transportera

⁶ W/TRANS/WP 15/221.

farligt gods, särskilt brandfarliga och giftiga vätskor, genom tunnlar. Arbetsgruppen fann att förhållandena i olika länder var alltför varierande för att tillåta en internationell reglering och att problemet i första hand var av nationell karaktär. Gruppen beslöt preliminärt att i bilaga B införa en bestämmelse rörande alla former av konstbyggnader (tunnlar, broar och viadukter) av innebörd att transport av farligt gods via sådana byggnadsverk skulle regleras av de föreskrifter som vederbörande behöriga myndighet meddelat för nationell transport av sådant gods.

Frågan togs upp igen vid ett sammanträde i december 1966. Man fann då att spörsmålet om rätten att trafikera konstbyggnader utgjorde endast en del av det större problemet rörande ADR-transporternas rörelsefrihet i trafiken och att spörsmålet därför borde lösas mer generellt. Arbetsgruppen övervägde om man med stöd av art. 2 § 2 i överenskommelsen skulle i bilaga B införa detaljerade föreskrifter rörande ADR-transporternas förflyttning i trafiken på de fördragsslutande staternas områden men fann att detta skulle vara praktiskt ogörligt. Man beslöt att hänvisa avsändare och transportörer till att följa gällande nationella föreskrifter. Man förutsatte härvid att de nationella regleringarna inte skulle försätta internationella transporter i ett ogynnsamt läge i förhållande till den nationella transportverksamheten.

Resultatet av överläggningarna blev den nuvarande bestämmelsen vid marginalnr 10 599, där det stadgas att vad beträffar trafikföreskrifter ("dispositions relatives à la réglementation de la circulation des véhicules . . .") som inte finns intagna i bilaga B de föreskrifter som varje fördragsslutande part med stöd av sin nationella lagstiftning utfärdat rörande nationella transporter skall vara tillämpliga på internationella transporter inom dess territorium. En särskild bestämmelse om rätten att trafikera konstbyggnader ansågs då vara onödig. Från Internationella vägtrafikunionens (IRU) sida framfördes i detta sammanhang beträffande bestämmelsen vid marginalnr 10 599 att det

skulle bli svårt för transportörernas organisationer och ännu svårare för den enskilde transportören att hålla sig informerade om vilka nationella föreskrifter som vid varje tidpunkt var tillämpliga och att denna svårighet kunde verka hindrande på internationell vägtransport. Sålunda kunde tänkas att nya inskränkande föreskrifter trädde i kraft i något av viss transport berört land efter det att transporten redan påbörjats i ursprungslandet.

Vid arbetsgruppens tidigare nämnda sammanträde i maj 1970 fäste den franske delegaten uppmärksamheten på att vissa stater, främst Förbundsrepubliken Tyskland men även t. ex. Nederländerna, tillämpade bestämmelsen vid marginalnr 10 599 på ett sätt som enligt fransk uppfattning stred mot bestämmelsens andemening, sådan denna framgick av bestämmelsens förhistoria, och som — om förfarandet vann allmän efterföljd — skulle komma att i praktiken sätta ADR ur spel. Dessa stater hade tagit marginalnr 10 599 till intäkt för rätt att utfärda nationella föreskrifter vilka inte bara reglerade trafiken med fordon som transporterade farligt gods inom deras territorier utan som innebar en skärpning över huvud i förhållande till ADR av säkerhetsföreskrifterna för sådana transporter. Detta förfarande kunde i och för sig godtas — oaktat det stred mot syftet med ADR, nämligen att avsändare eller transportör som följde ADR:s föreskrifter skulle kunna vara säkra på att det transporterade farliga godset fick befordras på väg inom fördragsslutande parts territorium — men det krävdes då att dessa strängare föreskrifter publicerades och gavs allmängiltig karaktär. Vad den franske delegaten främst vände sig mot var att de enskilda transporterarna av farligt gods eller av visst slag av farligt gods gjordes beroende av individuell tillståndsprövning, något som öppnade dörren för godtyckligt och diskriminerande handlande från myndigheternas sida.⁷ Ett sådant förfarande minskade vä-

⁷ Se numera Verordnung über den Schutz vor Schäden durch die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse av den 23 juli 1970 (Bundesgesetzbl. I 1970 nr 73 s. 1133).

sentligt ADR:s värde som internationellt reglemente. Man borde därför slå fast att bestämmelsen vid marginalnr 10 599 skulle användas endast för att förbjuda eller inskränka trafik med farligt gods genom vissa tunnlar, över vissa broar, på vissa landsvägar e. dyl.

Till den franska ståndpunkten anslöt sig majoriteten av närvarande delegater.

Den tyska delegationen förklarade sig inte kunna godta en så restriktiv tolkning av ifrågavarande bestämmelse. Av de delegationer som på sin tid röstade för införandet av bestämmelsen var det flera som inte delade den franska uppfattningen om syftet med bestämmelsen. Man hade i förbundsrepubliken den erfarenheten att ADR:s föreskrifter för t. ex. tankar och tankfordon inte var tillräckligt långt gående att döma av de många olyckor som inträffat. De största bristerna hänförelse sig dock till ADR:s reglering av transport av speciellt farliga ämnen. För att bota nu nämnda brister hade man sett sig nödsakad att utnyttja de möjligheter som marginalnr 10 599 erbjöd. Dessa möjligheter att genom nationella föreskrifter strängare reglera befordran av speciellt farliga ämnen också i internationell transport hade varit avgörande för förbundsrepublikens beslut att ratificera ADR.

Eftersom enighet i tolkningsfrågan inte kunde uppnås och den tyska delegationen motsatte sig en ändring av texten vid marginalnr 10 599, beslöt arbetsgruppen på förslag av den svenske delegaten följande. Texten vid marginalnr 10 599 skulle tills vidare behållas oförändrad. Arbetsgruppen skulle göra upp en förteckning över gods som är speciellt farligt och för sådant gods utarbeta tilläggsföreskrifter vilka skulle inkorporeras i ADR. Inland Transport Committee skulle föreslås att i avvaktan på resultatet av detta arbete rekommendera regeringarna att tillämpa bestämmelsen vid marginalnr 10 599 endast när så bedömdes vara av väsentlig betydelse. På franskt initiativ tillades att regeringarna i dessa fall borde avstå från att för internationella transporter tillämpa nationella föreskrifter som innebar skyldighet att ansöka om till-

stånd för varje enskild transport. Mot det franska tillägget reserverade sig den tyska delegationen. Arbetsgruppen beslöt vidare uppdraga åt en särskild grupp bestående av representanter för Belgien, Förbundsrepubliken Tyskland, Förenade Konungariket, Nederländerna, Schweiz och Österrike samt vissa internationella organisationer att göra upp förslag till förteckning över och bestämmelser för gods som är särskilt farligt, vilka förslag avsågs bli behandlade av den ordinarie arbetsgruppen vid ett följande sammanträde.

I remissyttrande till kommunikationsdepartementet i november 1970 har utredningen betonat vikten av att bestämmelsen vid marginalnr 10 599 tillämpas så restriktivt som möjligt, och förklarat sig anse att fördelarna med en gemensam europeisk reglering av internationell transport av farligt gods skulle äventyras, om de fördragsslutande staterna i större omfattning utnyttjade möjligheterna att meddela nationella särbestämmelser som tar över ADR-bestämmelserna.

Utredningen, som torde få anledning att återkomma till den här diskuterade frågan i ett senare betänkande, har redan nu velat tämligen utförligt redovisa de meningsskiljaktigheter som föreligger rörande tolkningen och tillämpningen av marginalnr 10 599. Saken har onekligen stor betydelse för spörsmålet, huruvida ADR i fortsättningen kommer att innebära den enhetliga reglering av internationell vägtransport av farligt gods som dess upphovsmän åsyftat. Den lämnade redogörelsen ger vidare anledning antaga att ADR i en reviderad upplaga kommer att innehålla viss uppdelning av ämnen och föremål inte endast efter arten utan också efter graden av farlighet under transport, med strängare förpacknings- och transportföreskrifter för gods som bedöms representera en hög grad av fara.⁸ Därigenom skulle behovet av nationella särbestämmelser helt eller delvis försvinna.

⁸ Jfr t. ex. den indelning i transportklasser efter farlighet som görs i den svenska förordningen om explosiva varor.

Såsom inledningsvis nämnts avser utredningen att i kommande betänkande behandla bl. a. frågan om regleringen av inrikes landsvägstransporter av farligt gods. Här skall endast — som bakgrund till utredningens förslag rörande Sveriges anslutning till ADR (se 6) — lämnas en kortfattad översikt över nu gällande svenska författningsbestämmelser i ämnet och de myndigheter som har att ta befattning med sådana transporter.

Författningsbestämmelser om inrikes transport av farligt gods på landsväg finns för närvarande huvudsakligen i förordningen (1949: 341) om explosiva varor, förordningen (1961: 568) om brandfarliga varor, giftförordningen (1962: 702), läkemedelsförordningen (1962: 701) och bekämpningsmedelsförordningen (1962: 703) ävensom i tillämpningsföreskrifter till dessa författningar, utfärdade av Kungl. Maj:t eller av vederbörande myndighet. Bestämmelserna i förordningarna är allmänt hållna. Dessa såväl som tillämpningsföreskrifterna avser, såsom framgår av rubrikerna, endast vissa kategorier av farligt gods och behandlar inte på långt när alla de spørsmål som regleras i ADR.

Enligt *förordningen om explosiva varor* skall sådan vara vid transport vara förpackad och märkt på sätt kommerskollegium föreskrivit. Den skall behandlas med nödig försiktighet. I vissa fall krävs polismyndighets tillstånd till transport av explosiv vara,

i andra fall skall transporten ske under tillsyn av särskild behörig person.

Den allmänna tillsynen över efterlevnaden av gällande bestämmelser om explosiva varor utövas av länsstyrelserna med biträde av underlydande polismyndigheter. Statligt tillsynsorgan i tekniska frågor, särskilt vad gäller tillverkningsidan, är sprängämnesinspektionen (instruktion SFS 1965: 646). Chefsmyndighet för inspektionen är kommerskollegium, som enligt vad som redan framgått utfärdar tillämpningsföreskrifter till förordningen (se kollegiets kungörelse 1964 Ser. A nr 2).

I *förordningen om brandfarliga varor* föreskrivs bl. a. att brandfarlig vara som transporteras såsom styckegods skall hållas tätt innesluten i behållare som erbjuder erforderligt skydd mot skada under transporten. Tankbil, som skall vara för ändamålet inrättad enligt föreskrifter som kommerskollegium utfärdar, får ej användas utan att vara godkänd för sitt ändamål efter särskild besiktning. Vissa bestämmelser finns också om märkning av behållare och fordon.

Det ankommer på kommerskollegium att utfärda närmare föreskrifter och allmänna anvisningar för tillämpning av förordningen (se kollegiets kungörelser 1963 Ser. B nr 2, 5, 6; 1967 Ser. B nr 1; 1970 Ser. B nr 1), bl. a. om vad som skall iaktas till skydd mot skada vid transport av brandfarlig vara. Kommerskollegium uppställer tekniska normer för biltransport av brandfarliga va-

ror och godkänner särskilda besiktningmän för tankbilar tillverkade för sådana transporter. Statens trafiksäkerhetsverk medverkar i detta sammanhang genom sin regionala organisation, vilken är behörig att besiktiga tankbil. — Statligt tillsynsorgan är för hithörande frågor främst sprängämnesinspektionen.

Enligt *giftförordningen* skall hälsofarlig vara — varmed förordningen förstår varje ämne eller beredning som med hänsyn till varans egenskaper och användning kan befaras förorsaka död, sjukdom eller kroppsskada hos människor — handhas och förvaras så att de med varan förenade riskerna i möjligaste mån begränsas. Transport av hälsofarlig vara skall ske under förhållanden som med hänsyn till varans beskaffenhet kan anses fullt betryggande. Emballage i vilket hälsofarlig vara varit innesluten och redskap som använts till sådan vara skall handhas så att kvarvarande rester av varan inte kan förorsaka skada. — Kompletterande föreskrifter ges i kungörelsen (1963: 441) om tillämpningen av *giftförordningen*. Dessa gäller bl. a. frågor om förpackning och märkning vid överlåtelse samt om hantering av hälsofarlig vara. Särskilda föreskrifter om transport ges inte, men vissa hanteringsföreskrifter har betydelse också vid transport. Sålunda skall iaktas att på förpackning anbringad märkning inte skadas eller utplånas samt att meddelade varningsföreskrifter följs.

Motsvarande bestämmelser i fråga om bekämpningsmedel finns i *bekämpningsmedelsförordningen* och tillämpningskungörelsen (1963: 442) till denna förordning.

Högsta tillsynen över efterlevnaden av *giftförordningen* och *bekämpningsmedelsförordningen* ävensom i anslutning därtill meddelade föreskrifter utövas av giftnämnden (instruktion SFS 1965: 779). Det ankommer på denna nämnd att utfärda rekommendationer till ledning för författningarnas tillämpning. Sålunda har giftnämnden i skrivelse i juni 1967 till rikspolisstyrelsen och i samtidigt utsänt cirkulär till tillverkare av bekämpningsmedel m. fl. riktat uppmärksamheten på de risker som är förenade

med transport av sådana varor och lämnat vissa anvisningar beträffande emballage och åtgärder vid läckage m. m.

Liknande bestämmelser som i *giftförordningen* finns beträffande läkemedel i *läkemedelsförordningen*. Tillsynen över efterlevnaden av denna förordning och i anslutning därtill meddelade föreskrifter utövas av socialstyrelsen.

Mer eller mindre direkt kontakt i sin myndighetsutövning med frågor rörande vägtransport av farligt gods får — utöver kommerskollegium, socialstyrelsen, giftnämnden, sprängämnesinspektionen, länsstyrelserna, polismyndigheterna och trafiksäkerhetsverket, vilka redan är nämnda — arbetarskyddsstyrelsen, delegationen för atomenergifrågor (instruktion 1961: 490), vilken delegation handlägger frågor om atomenergins utnyttjande och är tillsynsmyndighet enligt atomenergilagen (1956: 306), försvarets materielverk, statens brandinspektion, statens institut för folkhälsan, statens naturvårdsverk, statens strålskyddsinstitut, statens veterinärmedicinska anstalt, statens vägverk, tullverket och yrkesinspektionen. Även postverket har viss befattning med transport av farligt gods.

Det bör emellertid framhållas att av de senast uppräknade myndigheterna de flesta för närvarande endast i ringa omfattning handlägger frågor rörande farligt gods i anslutning till transportverksamhet. Några av dem bör dock särskilt nämnas.

Arbetarskyddsstyrelsen skall enligt sin instruktion (1965: 776) bl. a. allmänt främja arbetarskyddet och vidta de åtgärder som är påkallade i skyddstekniskt, yrkeshygieniskt, yrkesmedicinskt och socialt hänseende för att utveckla och förbättra detta skydd. Härigenom faller inom styrelsens verksamhetsområde alla frågor som rör farliga ämnen och föremål, vare sig det gäller tillverkning, transport eller lagring m. m.

Strålskyddsinstitutet (instruktion 1965: 785) är såsom strålskyddsmyndighet enligt strålskyddslagen (1958: 110) central förvaltningsmyndighet för ärenden om skydd mot joniserande strålning. Bl. a. skall institutet

bedriva forskning och fungera som samordningsorgan för olika strålskyddsintressen i landet. Det ankommer vidare på institutet att meddela närmare föreskrifter och anvisningar rörande tillämpningen av strålskyddslagen. Institutet kan till följd härav på begä-

ran meddela säkerhetsföreskrifter också för individuella transporter av radioaktiva ämnen. Det torde därvid regelmässigt följa de internationella bestämmelserna vilka bygger på IAEA:s rekommendationer (se 2.2).

6.1 Anslutningsfrågan

Sverige befinner sig traditionellt 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 ett internationellt transportreglemente tillskapats som, om det vinner allmän tillämpning, kommer att underlätta handelsutbytet inom Europa vad beträffar olika slag av farliga varor; dessa transporteras numera ofta helt eller delvis på landsväg. En anslutning till ADR synes därför i och för sig ligga i linje med vårt lands allmänna policy och synes böra underlätas endast om anslutningen skulle medföra nackdelar från svensk synpunkt.

Risk för att en svensk anslutning skulle få sådana verkningar torde emellertid inte föreligga. Föreskrifterna i ADR överensstämmer i alla tillämpliga hänseenden med föreskrifterna i RID. Sverige har till följd av sin anslutning till CIM och CIV sedan lång tid tillbaka tillämpat säkerhetsföreskrifterna i RID på internationella järnvägstransporter av farligt gods. Någon olägenhet härav har inte visat sig. Tvärtom har statens järnvägar funnit det vara ändamålsenligt att i ökad omfattning tillämpa RID också på inrikes transporter. Det finns enligt utredningens mening ej anledning antaga att motsvarande säkerhetsföreskrifter skulle visa sig mindre lämpliga när det gäller internationella vägtransporter. Att genom Sveriges anslutning

till ADR en enhetlig reglering av järnvägs- och landsvägsbefordran av farligt gods i säkerhetskänseende kommer till stånd i vad gäller internationella transporter som berör vårt land måste dessutom i sig vara till fördel. Som antyds i direktiven för utredningen kan det däremot av trafikpolitiska och transportekonomiska skäl visa sig vara motiverat med en viss differentiering mellan järnvägs- och landsvägsföreskrifterna vad avser den rent nationella transportverksamheten. Utredningen återkommer till sistnämnda fråga i ett senare betänkande.

En svensk anslutning till ADR får inte endast den redan nämnda effekten att handelsutbytet med övriga ADR-stater underlättas för svenska företagare när det gäller farligt gods. Anslutningen medför också att de internationella landsvägstransporter av sådant gods som börjar eller slutar i eller passerar genom vårt land underkastas mer betryggande säkerhetsföreskrifter än för närvarande under den tid som transporterarna rör sig på svenskt område. För dessa transporter kommer alltså ADR:s bestämmelser att tills vidare innebära ett från skyddssynpunkt väl behövligt komplement till de ofullständiga svenska transportbestämmelserna (se 5) i avvaktan på en översyn av dessa.

De svenska bestämmelser som nu finns inbefattar inte villkor för landsvägstransport av farligt gods som är strängare än dem som finns upptagna i ADR. Det är dock inte utslutet att det i framtiden kan bli motiverat

att genom nationella föreskrifter på någon punkt skärpa säkerhetskraven utöver vad som gäller enligt ADR. Med den tolkning av bestämmelsen vid marginalnr 10 599 i bilaga B till ADR som från bl. a. svensk sida förordats (se 4.5) skulle Sverige efter anslutning till ADR i så fall vara förhindrat att tillämpa dessa strängare bestämmelser på ADR-transporter. Sverige har dock som fördragsslutande part alltid möjlighet att väcka förslag om erforderliga ändringar i ADR:s bilagor (överenskommelsen art. 14).

Såsom antyds i direktiven torde emellertid de geografiska, klimatologiska och befolkningsmässiga förhållandena i vårt land snarare föranleda att vissa säkerhetsföreskrifter i ADR framstår som alltför stränga och i ekonomiskt hänseende onödigt betungande i vad gäller åtminstone vissa kategorier av svenska transporter och att eventuella avvikelser från ADR vad beträffar blivande svenska föreskrifter därför kommer att gå i mildrande riktning.

Eftersom nästan alla europeiska stater som berörs av svensk utlandstrafik för godsbefordran av allt att döma tämligen snart kommer att vara ADR-stater och eftersom vidare huvudparten av dessa, enligt vad deras delegationer i ECE-arbetsgruppen förklarar, avser att låta ADR:s bestämmelser bilda underlag också för vederbörande stats nationella bestämmelser, kommer svenska exportörer och transportföretag att nödgas inrätta sig efter ADR:s säkerhetsföreskrifter även om Sverige inte ansluter sig till ADR. De nämnda gynnsamma verkningarna av den genomförda internationella regleringen kommer likaså att av praktiska skäl göra sig gällande för vårt vidkommande oavsett hur Sverige beslutar i anslutningsfrågan. 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 ej kan från dessa utgångspunkter sägas ha

ringa reellt intresse.

Utöver vad inledningsvis sagts om Sveriges allmänna policy när det gäller internationellt samarbete finns det dock ett par speciella skäl som talar för svensk anslutning. Som framgår av redogörelsen under 4 pågår för närvarande ett omfattande arbete med en revision av ADR:s tekniska föreskrifter. Sedan överenskommelsen numera trätt i kraft kan — bortsett från FN:s generalsekreterare — formellt endast fördragsslutande part lägga fram förslag till ändring i dessa föreskrifter resp. göra invändning mot sådant förslag (art. 14). Som fördragsslutande part skulle vårt land alltså ha större möjligheter att påverka ADR:s framtida utformning.

Står Sverige utanför ADR finns vidare risk för att vårt land kan komma i ett sämre läge än eljest i förhållande till viss ADR-stat. Innebär en ADR-stats nationella bestämmelser en skärpning av säkerhetskraven i förhållande till ADR, bör enligt vad som anförts under 4.5 denna strängare reglering ej få tillämpas mot annan ADR-stat. Konventionen utgör däremot ej hinder mot att de nationella bestämmelserna tillämpas mot icke ADR-ansluten stat.

Utredningen vill med hänsyn till det anförda föreslå att Sverige ansluter sig till ADR. Det bör då framhållas att ADR:s övergångsbestämmelser beträffande fordon som inte helt uppfyller ADR:s krav i fråga om konstruktion m. m. — liksom beträffande tankar avsedda för transport av vissa ämnen — inte torde kunna åberopas av vårt land (se 3.2). Bl. a. av denna anledning synes svenska tillverkare, transportföretag m. fl. behöva viss tid för omställning. Lämplig tidpunkt för en svensk anslutning bör inte fastställas förrän berörda myndigheter och organisationer yttrat sig i denna fråga.

6.2 Behörig myndighet

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 fördragslutande stater. I samband med en svensk anslutning till ADR bör alltså bestämmas, vilken eller vilka myndigheter som i vårt land skall vara behörig myndighet att handlägga olika typer av ADR-ärenden.

Av översikten under 5 framgår att ett flertal statliga myndigheter och organ för närvarande enligt sina instruktioner har att handlägga ärenden rörande transport av farligt gods eller eljest i sin verksamhet får befattning med sådana frågor. I utredningens direktiv framhålls att denna splittring på olika myndigheter m. fl. av med varandra nära besläktade och delvis intimt sammanhängande frågor knappast är ägnad att säkerställa vare sig erforderlig löpande anpassning av hithörande bestämmelser till den pågående utvecklingen eller den enhetlighet i tillämpningen som måste fordras. Utredningen fick därför i uppdrag att överväga behovet och lämpligheten av att, med avseende på alla trafikgrenar, sammanföra frågor rörande transport av farligt gods till handläggning inom ett centralt statligt organ, om möjligt inordnat i någon redan bestående myndighetsorganisation. En rundfråga till de myndigheter och organisationer som berörs av frågan om hantering av farligt gods har visat att starkt intresse finns för en dylik koncentration. Spörsmålet rymmer emellertid åtskilliga svårlösta problem, bl. a. när det gäller avgränsningen av ett sådant organs kompetensområde. Organisationsfrågan måste också i viss mån bli beroende av utformningen av den nationella lagstiftningen om transport av farligt gods. Som tidigare nämnts avser utredningen att behandla dessa frågor i ett kommande betänkande.

I avbidan på att den nämnda organisatoriska frågan får sin lösning bör det undersökas, hur de uppgifter som enligt ADR ankommer på behörig myndighet lämpligast

bör fördelas mellan de myndigheter och organ som nu handlägger frågor om transport eller annan hantering av farligt gods.¹

De typer av uppgifter som särskilt nämns i ADR är följande:

1) att i förekommande fall bestämma att, när föreskrifterna om komplett last tillämpas, fordon eller storcontainer som används för transporten skall lastas på endast en plats och lossas på endast en plats, något som inte följer av ADR:s definition av "komplett last" (marginalnr 2005, 10 108);

2) att direkt med annan fördragslutande parts behöriga myndighet för försöksändamål överenskomma om godkännande av vissa transporter inom parternas territorier 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) godkänna att kärlet används för transport av annan gas än den för vilken kärlet tidigare var avsett (marginalnr 2132);

5) att godkänna fyllnadsmassa för kärll för löst acetylen (marginalnr 2134);

6) att lämna medgivande till att metallkärl för vissa gaser av klass Id får vara svetsat (marginalnr 2141);

7) att godkänna besiktningsman för provning resp. besiktning av metallkärl för gas av klass Id (marginalnr 2145), av kärll 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 tillåta att vissa giftiga eller frätande ämnen transporteras utan skyddsemballage (marginalnr 2429, 2503, 2511, 2513, 2515, 2518);

9) att meddela godkännande och i före-

¹ Det bör uppmärksammas att organisatoriska frågor inom hithörande ämnesområde f. n. behandlas också av andra statliga utredningar.

kommande fall utfärda certifikat härom i olika ärenden rörande transport av radioaktivt ämne, såsom i fråga om prototyp till B-emballage (marginalnr 2452), kapselprototyp (marginalnr 2454), kolliprototyp (marginalnr 2455, 2456) och 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 3503);

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 förekommande 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 i förekommande fall bestämma att godkänd tjänsteman på transportörens bekostnad skall följa med fordon som transporterar explosiva varor (marginalnr 11 171); och

14) att vid behov föreskriva bestämmelser rörande konvojs formering eller sammansättning vid transport av explosiva varor (marginalnr 11 520).

Vid sammanträdet i maj 1969 rekommenderade ECE-arbetsgruppen att fördragslutande part skulle utse en och samma myndighet att i förhållande till övriga parter handlägga de frågor som angivits under 1), 2), 13) och 14) här ovan. De under 12) uppräknade uppgifterna borde anförtros åt någon lätt tillgänglig lokal myndighet, t. ex. lokal polismyndighet.

När det gäller att bedöma, vilken eller vilka myndigheter eller organ som bör utses till behörig myndighet att i vårt land handlägga ADR-frågor, vill utredningen till en början framhålla att ADR:s bilagor i själva ver-

ket i sin helhet består av en serie krav på egenskaper hos gods, emballage och transportmateriel samt på förandet av fordonen i trafik och på hanteringen av godset. En svensk anslutning till ADR kommer säkerligen att medföra myndighetsuppgifter även av andra slag än de i ADR särskilt uppräknade. Enligt utredningens uppfattning behövs det 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 tills vidare skall ankomma på kommerskollegium att vara ett sådant centralt organ för ADR-frågor. Denna uppgift rymms inom ramen för kollegiets verksamhet enligt gällande instruktion.

Biträds detta utredningens förslag torde härav följa, att uppgiften ovan under 2) att för Sveriges räkning träffa överenskommelse med behörig myndighet i annan fördragslutande stat om temporär avvikelse från bestämmelser i bilagorna A och B bör anförtros åt kommerskollegium. Utredningen förutsätter att förhandlingarna sker efter samråd med eventuellt berörda fackorgan och med deltagande av representanter för dessa. De under 13) och 14) angivna uppgifterna avser explosiva varor och tillhör naturligen kollegiets verksamhetsområde. Det synes inte möta hinder att, till uppfyllande av ECE-arbetsgruppens önskemål, även uppgiften under 1) avseende komplett last läggs på kommerskollegium. Även i dessa ärenden bör samråd ske med vederbörande fackorgan.

I sammanhanget bör den under 3) anmärkta arbetsuppgiften särskilt uppmärksammas. I dag saknas myndighet som är behörig att meddela där omnämnt typgodkännande. Enligt vad utredningen under hand erfarit är avsikten att generellt upp-

² Polismyndighet är i regel polischefen i orten (lag 1964: 317 om vad som avses med polismyndighet). Rikspolisstyrelsen kan dock besluta att hithörande uppgifter skall handläggas av underordnad befattningshavare (KK 1964: 595 om handläggning av vissa polischefsuppgifter).

dra åt statens provningsanstalt att — i fall där myndighet i annat land med stöd av internationell konvention kräver officiellt intyg att visst säkerhetskrav är uppfyllt — utfärda sådant intyg. Det synes därför utredningen naturligt att provningsanstalten blir behörig myndighet såvitt avser meddelande av typgodkännande enligt 3).

Såsom arbetsgruppen rekommenderat synes vederbörande polismyndighet i första hand böra svara för de under 12) uppräknade uppgifterna.² Det torde böra ankomma på rikspolisstyrelsen att efter samråd med berörda fackorgan meddela erforderliga föreskrifter och anvisningar för handläggning av dessa uppgifter.

I fråga om övriga här ovan uppräknade, i ADR särskilt nämnda typer av uppgifter för "behörig myndighet" föreslår utredningen följande fördelning mellan olika myndigheter och organ:

Uppgifterna under 4)—7) som avser vissa ärenden rörande tryckkärl m. m. samt godkännande av besiktningsmän bör ankomma på arbetarskyddsstyrelsen;

uppgiften under 8) som avser emballering av vissa giftiga eller frätande ämnen torde för närvarande tillhöra giftnämndens verksamhetsområde, eftersom även de ifrågavarande frätande ämnena synes vara att hänföra till hälsofarliga (vådliga) ämnen enligt giftnämndens förteckningar; eftersom arbetarskyddssynpunkter i dessa fall framträder så påtagligt, bör nämndens beslut dock fattas i samråd med arbetarskyddsstyrelsen;

uppgifterna under 9) som avser transport av radioaktivt ämne bör handläggas av strålskyddsinstitutet utom frågor rörande klyvbara ämnen [marginalnr 2456(1) och (3)—(13)], vilka bör handläggas av atomenergi-delegationen;

uppgiften under 10) som avser brandfarlig vätska bör ankomma på kommerskollegium;

uppgiften under 11) att utfärda certifikat om godkännande av vissa transportfordon bör ankomma på trafiksäkerhetsverket.

Sammanfattningsvis föreslår utredningen att i samband med en svensk anslutning till

ADR följande statliga myndigheter och organ utses att vara behörig myndighet för handläggning av följande typer av ADR-frågor:

kommerskollegium: ärenden som avses vid marginalnr 2005, 2010, 3503, 10 108 och 10 602 även som övriga ADR-ärenden vilka ej uttryckligen förklarats skola handläggas av annan myndighet eller ändock enligt gällande instruktion faller inom annan myndighets kompetensområde;

statens provningsanstalt: ärenden som avses vid marginalnr 2032, 2034 och 2066;

arbetarskyddsstyrelsen: ärenden som avses vid marginalnr 2132, 2134, 2141, 2145, 2510, 210 021, 210 140 och 210 420;

giftnämnden: ärenden som avses vid marginalnr 2429, 2503, 2511, 2513, 2515 och 2518;

strålskyddsinstitutet: ärenden som avses vid marginalnr 2452, 2454, 2455 och 2456(2);

delegationen för atomenergifrågor: ärenden som avses vid marginalnr 2456(1) och (3)—(13);

trafiksäkerhetsverket: ärenden som avses vid marginalnr 10 182 samt

vederbörande polismyndighet: ärenden som avses vid marginalnr 10 507, 11 407, 11 509, 14 407, 14 509, 41 407, 41 509 och 71 509.

En svensk anslutning till ADR torde föranleda en kungörelse vari tidpunkten för överenskommelsens ikraftträdande för Sveriges del tillkännages och förordnande om behörig myndighet meddelas. Med undantag av eventuellt erforderliga kompletteringar av gällande instruktion för den eller de myndigheter eller organ som utses till behörig myndighet torde en anslutning inte härutöver kräva omedelbar författningsmässig åtgärd.

6.3 Föreskrifter för inrikes transporter

Flertalet ADR-stater avser som nämnts att låta ADR:s bestämmelser bilda underlag också för vederbörande stats interna reglering av landsvägstransporter av farligt gods. I något fall har så redan skett. Vid utred-

ningens preliminära diskussioner om de blivande svenska bestämmelserna i ämnet har enighet rått om ett liknande tillvägagångssätt för Sveriges del. Fråga har emellertid uppkommit om lämpligheten av att bygga den slutliga författningsmässiga regleringen av de inrikes transporter på ADR:s säkerhetsföreskrifter i nuvarande utformning.

Såsom framgår av redogörelsen under 4 pågår för närvarande ett omfattande arbete med en revision av ADR:s tekniska föreskrifter. Arbetet har till syfte bl. a. att så långt möjligt anpassa dessa föreskrifter till de av ECOSOC:s expertkommitté utarbetade rekommendationerna (se 2.2), vilka är avsedda att läggas till grund för en världsomfattande reglering av säkerhetsfrågorna och en harmonisering av hithörande föreskrifter vad beträffar samtliga transportmedel. Enligt planerna skall revisionsarbetet, som bedrivs tillsammans med RID:s säkerhetsutskott, resultera i att nya utgåvor av ADR:s bilagor och RID skall föreligga färdiga år 1974. Dessa utgåvor kommer av allt att döma att avvika från de nuvarande i vad gäller bl. a. bestämmelserna om klassindelning, märkning och emballage.

Vårt land har förklarat sig stödja det inom skilda internationella organ pågående unifiserings- och harmoniseringsarbetet på förevarande område. Detta syftar till att avskaffa eller minska existerande olikheter inte bara mellan de internationella transportreglementena utan även mellan internationella och nationella regleringar. Med hänsyn härtill och till de uppenbara praktiska olägenheterna av att skilda föreskrifter om klassindelning, märkning etc. gäller inom svenskt territorium för internationella resp. inrikes vägtransporter av farligt gods skulle en svensk författningsreglering som bygger på ADR:s nuvarande säkerhetsföreskrifter relativt snart behöva ändras i väsentliga hänseenden. Å andra sidan förefaller det mindre lämpligt att lägga ECOSOC-rekommendationerna till grund för interna svenska bestämmelser innan det står klart att rekom-

mendationerna i sin nuvarande utformning verkligen blir normgivande för de internationella reglerna på transportområdet.

Såvitt nu kan bedömas synes det därför ändamålsenligt att arbetet på en översyn av bestämmelserna för inrikes landsvägstransporter sker i nära anslutning till ADR/RID-organens revisionsarbete och bedrivs på sådant sätt att den slutliga svenska författningsmässiga regleringen kan träda i tillämpning samtidigt med den nya utgåvan av ADR:s bilagor.

I avvaktan på en definitiv reglering är det emellertid angeläget — såsom under det senaste året bl. a. framhållits i ett par riksdagsmotioner — att de nuvarande ofullständiga transportbestämmelserna snarast möjligt kompletteras, också i fråga om inrikes transporter, med föreskrifter bättre ägnade att förebygga haverier under transport och att minska skadeverkningarna av ett haveri, om ett sådant ändå inträffar. Utredningen har därför tagit förberedande kontakt med närmast berörda centrala myndigheter (kommerskollegium, giftnämnden m. fl.) rörande möjligheten att i lämplig utsträckning göra ADR:s säkerhetsföreskrifter i dessas nuvarande utformning tills vidare tillämpliga på svenska transporter, eventuellt i form av föreskrifter utfärdade av vederbörande myndighet med stöd av gällande instruktion. Det i utredningens direktiv förutsedda behovet att på vissa punkter göra bestämmelserna för interna transporter mindre stränga än motsvarande bestämmelser i ADR skulle då kunna tillgodoses. Förslag till erforderliga undantag borde i så fall utarbetas av utredningen och berörda fackmyndigheter gemensamt.

När det gäller översynen av regleringen av inrikes vägtransporter av farligt gods ser utredningen således som sin närmaste arbetsuppgift att undersöka möjligheten till en provisorisk lösning av säkerhetsfrågorna enligt dessa linjer. Denna del av utredningsarbetet torde kunna avslutas inom ett år.

... (text is mirrored and difficult to read)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

... (text is mirrored)

Bilaga

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 semi-trailers, 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

DESIREUSES 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 som följer:

Artikel 1

I denna överenskommelse förstås med

a) "fordon" sådana motorfordon, sammansatta fordon, släpfordon och påhängsvagnar som avses i artikel 4 av konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik, med undantag dock för fordon som tillhör någondera partens krigsmakt eller för vilka krigsmakten är ansvarig;

b) "farligt gods" de ämnen och föremål, vilka enligt bilagorna A och B icke får transporteras i internationell trafik på väg eller får sålunda transporteras endast på särskilda villkor;

(c) "internationell transport" sådan transport som med fordon som avses ovan under (a) utföres på minst två Fördragsslutande Parters territorier.

Artikel 2

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

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

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

(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

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

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 paragraf 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 territorium.

2. Fordon, som vid tiden för denna överenskommelses ikraftträdande är i bruk inom Fördragsslutande Parts territorium 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 icke till sin konstruktion och utrustning i allo 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, får på vissa villkor mottagas för dylik transport inom berörda parters territorier eller att sådant farligt gods, som enligt denna överenskommelse får mottagas för internationell transport endast på vissa villkor, får inom sagda parters territorier transporteras på mindre stränga villkor än som föreskrives i bilagorna till denna överenskommelse. Sådana särskilda

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.

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 num-

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.

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

bilaterala eller multilaterala överenskommelser som avses i denna paragraf skall tillställas Förenta Nationernas generalsekreterare och skall av denne delges de Fördragsslutande Parter som ej undertecknat överenskommelserna.

Artikel 5

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

Artikel 6

1. Stat som är medlem av Ekonomiska Kommissionen för Europa eller stat som i enlighet med paragraf 8 i kommissionens direktiv får deltaga i kommissionens arbete i rådgivande egenskap 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 paragraf 11 i Ekonomiska Kommissionens för Europa direktiv får deltaga i vissa av kommissionens arbeten, kan bli Fördragsslutande Part i denna överenskommelse genom att ansluta sig till den efter dess ikraftträdande.

3. Denna överenskommelse är öppen för undertecknande intill 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

ber 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 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

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 présent 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

6 paragraf 1 avsedda stater, vilka undertecknat överenskommelsen utan förbehåll för ratifikation eller deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument, uppgår till fem. Bilagorna skall dock icke 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 paragraf 1 avsedda stater undertecknat den utan förbehåll för ratifikation eller deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument, träder överenskommelsen i kraft en månad efter depositionen av den statens ratifikations- eller anslutningsinstrument, och dess bilagor 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 jämlikt bestämmelserna i paragraf 1 av denna artikel.

Artikel 8

1. Fördragsslutande Part kan uppsäga denna överenskommelse genom underrättelse till Förenta Nationernas generalsekretärare.

2. Uppsägningen blir gällande tolv månader efter den dag, då generalsekretären mottagit underrättelsen härom.

Artikel 9

1. Denna överenskommelse upphör att gälla om, efter dess ikraftträdande, antalet Fördragsslutande Parter tolv månader i följd är lägre än fem.

2. Om ett världsomfattande fördrag skulle komma att slutas innefattande reglering av transport av farligt gods upphäves däri- genom, från dagen för dettas ikraftträdande, varje bestämmelse i denna överenskommelse som skulle komma att stå i motsats till

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.

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

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.

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

någon bestämmelse i det världsomfattande fördraget och ersättes med tillämplig föreskrift i detta senare. Vad nu sagts 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 underrättelse till Förenta Nationernas generalsekreterare förklara, att överenskommelsen skall vara tillämplig inom alla de territorier för vilkas internationella angelägenheter den staten svarar eller inom visst sådant territorium. Överenskommelsen och dess bilagor blir tillämpliga för det eller de territorier, som angivits i underrättelsen, en månad efter det att generalsekreteraren mottagit underrättelsen.

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

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 icke bilägges genom förhandling skall underkastas skiljemannaförfarande, 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 hemställan om skiljemannaförfarande kunnat enas om va-

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.

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

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 adhérera, 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.

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

let 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. Dom av skiljeman eller skiljemän som utsetts enligt paragraf 2 av 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 anslutningen 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 icke bundna av artikel 11.

2. Fördragsslutande Part som gjort förbehåll enligt paragraf 1 av denna artikel äger att när som helst återtaga förbehållet genom underrättelse till Förenta Nationernas generalsekreterare.

Artikel 13

1. Sedan denna överenskommelse varit i kraft i tre år kan envar Fördragsslutande Part genom underrättelse till Förenta Nationernas generalsekreterare begära att en konferens sammankallas för revision av överenskommelsen. Generalsekreteraren skall underrätta samtliga Fördragsslutande Parter om denna framställning 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 paragraf 1, skall generalsekreteraren underrätta samtliga Fördragsslutande Parter där-om och anmoda dem att inom tre månader

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 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

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 des 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 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

framlägga de förslag de önskar behandlade av konferensen. Generalsekretären skall senast tre månader före den dag då konferensen skall öppnas tillställa samtliga Fördragsslutande Parter den preliminära dagordningen för konferensen ävensom texten till de framlagda förslagen.

3. Generalsekretären skall till varje konferens, som sammankallas enligt denna artikel, inbjuda samtliga de stater som avses i artikel 6 paragraf 1 ävensom de stater vilka blivit Fördragsslutande Parter enligt artikel 6 paragraf 2.

Artikel 14

1. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 13 rörande revisionsförfarandet äger envar Fördragsslutande Part föreslå en eller flera ändringar i bilagorna till denna överenskommelse. Texten till sådant ändringsförslag skall därvid tillställas Förenta Nationernas generalsekretäre. I syfte att åvägabringa överensstämmelse mellan bilagorna till denna överenskommelse och övriga internationella fördrag rörande transport av farligt gods kan även generalsekretären föreslå ändringar i dessa bilagor.

2. Generalsekretären skall delge samtliga Fördragsslutande Parter varje i enlighet med paragraf 1 av denna artikel framlagt ändringsförslag och skall därom jämväl underrätta övriga i artikel 6 paragraf 1 avsedda stater.

3. Förslag om ändring i bilagorna skall anses antaget, såframt ej inom tre månader från den dag, då förslaget blev av generalsekretären utsänt, minst en tredjedel av de Fördragsslutande Parterna — eller fem av dem, om en tredjedel överstiger detta antal — skriftligen underrättat generalsekretären om att de motsätter sig den föreslagna ändringen. Är ändringen att anse såsom antagen, träder den i kraft för samtliga Fördragsslutande Parter antingen vid

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 matters;

(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

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;

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 confor-

utgången av en ytterligare tidrymd av tre månader eller — i det fall att liknande ändringar vidtagits eller med sannolikhet kommer att vidtagas i de övriga internationella fördrag vilka avses i paragraf 1 av denna artikel — vid utgången av en tid som av generalsekreteraren bestämmes 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 icke får vara kortare än en månad.

4. Generalsekreteraren skall snarast möjligt underrätta samtliga Fördragsslutande Parter och samtliga de stater som avses i artikel 6 paragraf 1 om varje invändning mot en föreslagen ändring som han mottagit från en Fördragsslutande Part.

5. Är förslag till ändring i bilagorna icke att anse såsom antaget men har någon Fördragsslutande Part utöver den som ställt förslaget skriftligen hos generalsekreteraren tillkännagivit sitt samtycke till detta, skall generalsekreteraren kalla samtliga Fördragsslutande Parter och de stater som avses i artikel 6 paragraf 1 till sammanträde inom en tid av tre månader räknat från utgången av den tid om tre månader som föreskrives i paragraf 3 av denna artikel för tillkännagivande av invändning mot ändringen. Generalsekreteraren kan till sammanträdet inbjuda även företrädare för

a) statliga internationella organisationer inom transportområdet;

b) icke-statliga internationella organisationer, vilkas verksamhet har omedelbar anknytning till transport av farligt gods på de Fördragsslutande Parternas territorier.

6. Ändring, som vid sammanträde vartill kallelse skett enligt paragraf 5 av denna artikel antagits av mer än hälften av hela

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.

mément 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.

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 paragraf 1 ävensom de stater som blivit Fördragsslutande Parter enligt artikel 6 paragraf 2 underrättelse om

a) undertecknande, ratifikation och anslutning jämlikt artikel 6;

b) dag då denna överenskommelse och bilagorna till densamma träder i kraft jämlikt artikel 7;

c) uppsägning jämlikt artikel 8;

d) överenskommelsens upphörande jämlikt artikel 9;

e) underrättelse och uppsägning mottagna enligt artikel 10;

f) förklaring och underrättelse mottagna enligt artikel 12 paragraf 1 och 2;

g) antagande och dag för ikraftträdande av ändring enligt artikel 14 paragraf 3 och 6.

Artikel 16

1. Signaturprotokollet till denna överenskommelse äger samma giltighet, verkan och varaktighet som själva överenskommelsen, av vilken protokollet är att anse såsom integrerande del.

2. Annat förbehåll mot denna överenskommelse än sådant som intagits i signaturprotokollet och sådant som gjorts jämlikt artikel 12 är icke 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 översända bestyrkta avskrifter därav till var och en av de i artikel 6 paragraf 1 avsedda staterna.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, 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.

**Protocol of signature
to the European Agreement on the Inter-
national 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

**Protocole de signature
de l'accord européen relatif au transport
international des marchandises dange-
reuses 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. CONSIDERANT que les conditions de transport des marchandises dangereuses par mer à destination ou en provenance du Royaume-Uni diffèrent essentiellement de celles que 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,

DECIDENT 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 con-

**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 undertecknade, därtill behörigen befullmäktigade,

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 TAGEN till Förenade Konungarikets åtagande att såsom tillägg till 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 paragraf 2, förbehåller sig rätten att vägra tillåta, att fordon som är i trafik på annan Fördragsslutande Parts territorium, vid vilken tidpunkt de än kan ha tagits i bruk, användes för transport av farligt gods på franskt territorium, med mindre fordonen uppfyller antingen de villkor som föreskrives i bilaga B för dylik transport eller de villkor som finnes stadgade i

conditions laid down for the carriage of the goods in question in the French regulations governing the carriage of dangerous goods by road;

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.

ditions imposées pour le transport des marchandises en cause par la réglementation française pour le transport par route des marchandises dangereuses;

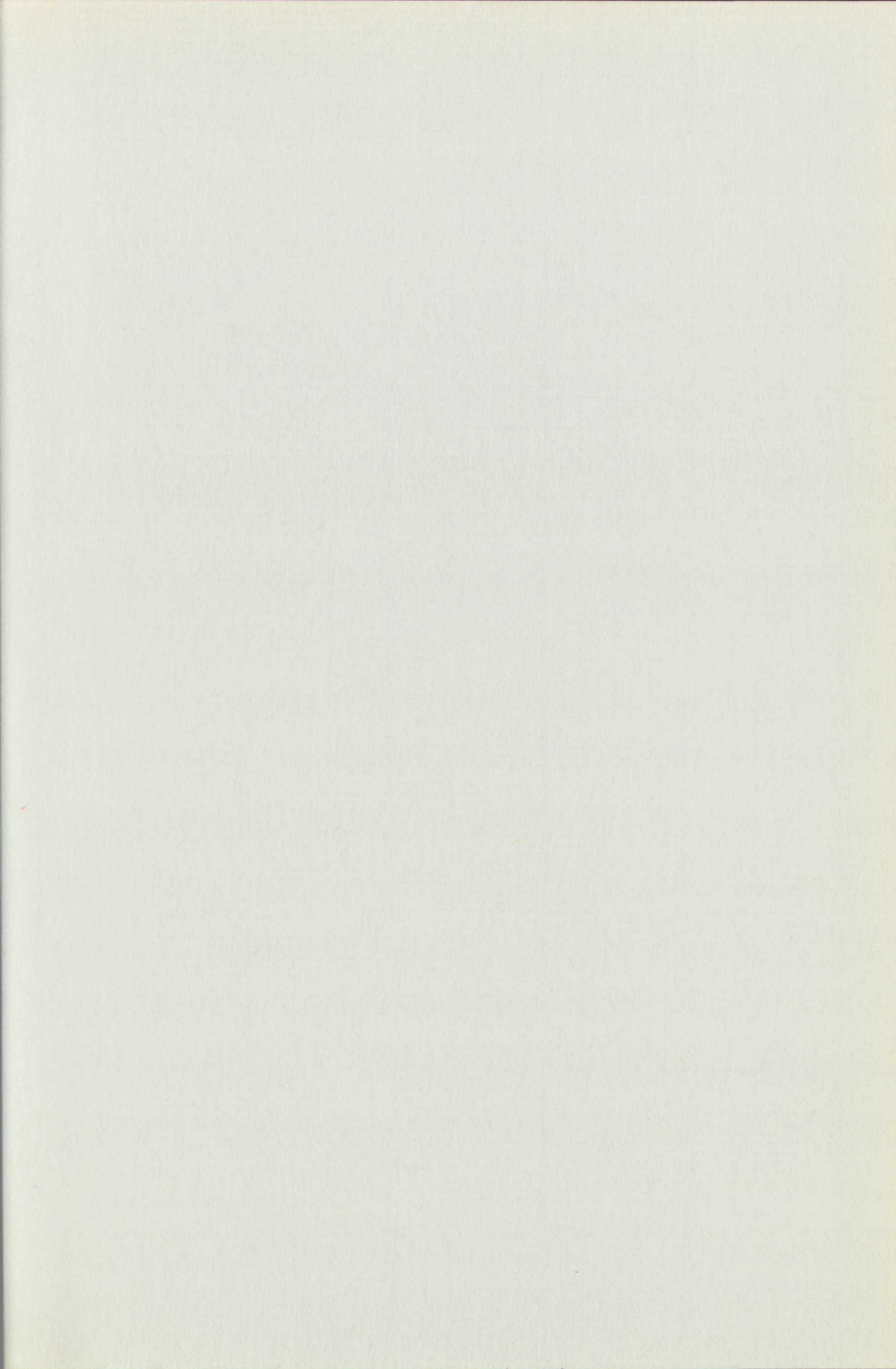
3. RECOMMANDENT que, dans toute la mesure du possible, avant d'être présentées conformément au paragraphe 1 de l'article 14 ou au paragraphe 2 de l'article 13, les propositions d'amendement au présent Accord ou à ses annexes fassent l'objet d'une discussion préalable au sein de réunions d'experts des 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.

gällande franska bestämmelser rörande transport av farligt gods på väg;

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

Handwritten text at the top of the page, possibly a header or title.

Handwritten text in the middle section of the page, appearing to be a list or series of entries.





Allmänna Förlaget

