

## Farligt gods rapportering

### 1. Viktigt att rapportera farligt gods händelser

Transportstyrelsen får få rapporter om farligt gods händelser. Vi vill därför belysa frågan och informera om när "undeclared/misdeclared dangerous goods", "incidents" och "accidents" blir rapporteringsskyldigt.

Det är inte helt tydligt i de regelverk som reglerar vid vilket stadium i flygtransportkedjan farligt gods blir "misdeclared". Vissa stater anser att farligt gods blir "misdeclared" om det påträffas efter en "acceptance check". Andra stater anser att gränsen går vid "acceptance check". Detta skapar osäkerhet när det kommer till rapportering. Det finns även otydligheter i regelverken när det kommer till rapportering av "undeclared dangerous goods", "accidents" och "incidents" samt hur denna rapportering ska gå till.

Transportstyrelsens bedömning, angående gränser för när händelser blir rapporteringspliktiga, grundar sig på hur Transportstyrelsen kan använda informationen för att skapa systemövergripande förbättringar i farligt gods systemet. Informationen ska även användas för att bedöma tillsynsbehovet samt för kartläggning av aktörer som är verksamma och kvaliteten av deras aktiviteter.

Förordning (EU) [2015/1018](#) om fastställande av en förteckning som klassificerar händelser som måste rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014, ger följande:

#### 1.1 "Misdeclared dangerous goods" och "Undeclared dangerous goods"

I bilaga 1 till förordning (EU) [2015/1018](#) står det att följande ska rapporteras till myndighet: "Transport eller försök till transport av farligt gods i strid med tillämpliga bestämmelser, till exempel felaktig märkning, förpackning och hantering av farligt gods". Detta betyder enligt transportstyrelsen att farligt gods som stoppas i "acceptance check" på grund av felaktig märkning, etikettering eller förpackning ska rapporteras enligt förordning (EU) nr

[376/2014](#) som "misdeclared dangerous goods". Det betyder även att gods som upptäcks innehålla farligt gods, vid överlämnade från avsändare eller fraktagent vid godsmottagning, men som inte har deklarerats som farligt gods blir rapporteringsskyldigt enligt förordning (EU) nr [376/2014](#) som "undeclared dangerous goods".

Transportstyrelsen vill dock peka på det som står i ICAO-TI om "acceptance check" och "minor discrepancies", vilket medför att vissa avvikelser inte är rapporteringsskyldigt enligt definitionen på "misdeclared" ovanför:

*"minor discrepancies, such as the omission of dots and commas in the proper shipping name appearing on the transport document or on package markings, or minor variations in hazard labels which do not affect the obvious meaning of the label, are not considered as errors if they do not compromise safety and should not be considered as reason for rejecting a consignment."*

#### 1.2 "accidents" och "incidents"

I bilaga 1 till förordning [2015/1018](#) för markhantering av ett luftfartyg under hantering av särskilda händelser på marken står det att följande ska rapporteras till myndighet: transport, försök till transport eller hantering av farligt gods som leder till eller som kunde ha äventyrat företagets säkerhet eller lett till bristande säkerhet (till exempel tillbud eller olycka med farligt gods enligt definitionen i ICAOs tekniska instruktioner).

I ICAO-TI definieras "accidents" på följande vis:

*"An occurrence associated with and related to the transport of dangerous goods by air which results in fatal or serious injury to a person or major property or environmental damage"*.

I ICAO-TI definieras "incidents" på följande vis:

*"An occurrence, other than dangerous goods accident, associated with and related to the transport of dangerous goods by air, not necessarily occurring aboard an aircraft, which results in injury to a person, property or environment damage, fire, breakage, spillage, leakage of fluid, or radiation or other evidence that the integrity of the packaging has not been maintained. Any occurrence relating to the transport of dangerous goods which seriously jeopardizes the aircraft or the aircraft or its occupants is also deemed to be a dangerous goods incident"*.

Några exempel på tillbud: felhanterat farligt gods (Farligt gods som är markerat med pilar upp och som inte har hanterats enligt den instruktionen och sedan lastats ombord utan ex, karenstid, litiumbatterier som förvarats i en ULD utomhus en solig dag, material som har "keep away from heat" etikett och som inte har hanterats enligt den instruktionen), farligt gods som har godkänts för transport men det visar sig att den inte uppfyller villkor m.m.

## **2. Transportstyrelsen kräver rapport om följande händelser:**

- "Undeclared dangerous goods"
- "Misdeclared dangerous goods"
- "Incident"
- "Accident"

## **3. Vilken information ska rapporten innehålla**

I förordning (EU) No [965/2012](#) som innehåller regler för Europeiska AOC innehavare, finns information om vilken information rapporteringen ska innehålla (CAT.GEN.MPA.200 AMC1). Följande information ska ingå i rapporten om det är tillämpligt:

- (1) date of the incident or accident or the finding of undeclared or misdeclared dangerous goods;
- (2) location, the flight number and flight date;
- (3) description of the goods and the reference number of the air waybill, pouch, baggage tag, ticket, etc.;
- (4) proper shipping name (including the technical name, if appropriate) and UN/ID number, when known;
- (5) class or division and any subsidiary risk;
- (6) type of packaging, and the packaging specification marking on it;
- (7) quantity;
- (8) name and address of the shipper, passenger, etc.;
- (9) any other relevant details;
- (10) suspected cause of the incident or accident;
- (11) action taken;
- (12) any other reporting action taken; and
- (13) name, title, address and telephone number of the person making the report.

Det går även att använda blankett BSL14259. Till rapporten får gärna "Airway bill", "acceptance checklist" och ev. bilder biläggas, om det är tillämpligt.

Rapporten ska skickas till: [asr@transportstyrelsen.se](mailto:asr@transportstyrelsen.se). E-posten ska rubriceras som "farligt gods händelse, år-månad-dag" ex.: "farligt gods händelse, 2017-04-04".

Transportstyrelsen arbetar med att ta fram ett rapporteringsverktyg. När detta är operationellt så återkommer Transportstyrelsen med vidare information.

#### **4. Uppföljningsrapportering**

I förordning (EU) [376/2014](#) står det i artikel 13 under händelseanalys och uppföljning på nationell nivå att:

*"1. Varje organisation som är etablerad i en medlemsstat ska utarbeta ett förfarande för att analysera de händelser som samlats in enligt artiklarna 4.2 och 5.1 i syfte att identifiera säkerhetsrisker som är förenade med de identifierade händelserna eller grupperna av händelser."*

*"På grundval av denna analys ska varje organisation fastställa eventuella lämpliga korrigerande eller förebyggande åtgärder som krävs för att förbättra flygsäkerheten."*

I förordning (EU) [965/2012](#) står det i ORO.GEN.160, rapportering av händelser:

*"e) I förekommande fall ska operatören utarbeta en uppföljningsrapport för att beskriva vilka åtgärder den avser att vidta för att förhindra liknande händelser i framtiden, så snart dessa åtgärder har fastställts. Denna rapport ska upprättas i sådan form och på sådant sätt som har fastställts av den behöriga myndigheten."*

Dessa regler innebär att en uppföljningsrapport, som innehåller en grundorsaksanalys med korrigerande/förebyggande åtgärd, ska skickas in till Transportstyrelsen. Uppföljningsrapporten ska skickas till: [asr@transportstyrelsen.se](mailto:asr@transportstyrelsen.se), inom 3 månader efter händelsen. Uppföljningsrapporten ska märkas med samma datum som händelserapporten (uppföljningsrapport till "farligt gods händelse, år-månad-dag" ex .: "uppföljningsrapport till farligt gods händelse, 2017-04-04").

**5. Vidare rapportering**

Den rapportering som Transportstyrelsen begär påverkar inte rapporteringskrav från flygbolag eller andra parter.

**6. När blir detta gällande**

Rapporteringskraven blir gällande från och med den 1 maj 2017.