

# Farlig Gods

---

2021 - 2022

August 26, 2021 · Oslo

# Innholdsfortegnelse

<b>1. Innledning</b>	<b>2</b>
<b>2. Klassifisering - Fareklasser</b>	<b>5</b>
<b>3. Emballasje</b>	<b>7</b>
3.1. Samemballering	8
3.2. Overpakning/Overpack	9
<b>4. Faresedler og annen merking på kolli</b>	<b>10</b>
<b>5. Transportdokument for farlig gods</b>	<b>12</b>
5.1. Landtransport ADR/RID	12
5.2. Internasjonal sjøtransport – IMDG Code	13
5.3. Flytransport av farlig gods	15
<b>6. Forskjellige unntak, fritak og begrenset mengde</b>	<b>16</b>
6.1. Farlig gods i Begrenset mengde - Limited Quantities/ LTD QTY	16
6.2. Unntatte mengder - Excepted Quantities	17
6.3. Andre unntak, fritak og spesielle bestemmelser i ADR/RID	18
<b>7. Internkontroll og eksternkontroll fra myndigheter</b>	<b>19</b>

# 1. Innledning

Transport av farlig gods er underlagt internasjonale sikkerhetskrav, som for landtransport er gitt i transportregelverkene ADR/RID. Flere nasjonale forskrifter gjelder i tillegg. For sjøtransport gjelder IMDG-kode, og andre særskilte avtaler kan gjelde for fergestrekninger RO/RO. For flyfrakt gjelder ICAO-TI, (ev DGR).

Bestemmelsene er omfattende og detaljerte, og oppdateres jevnlig. Visse bestemmelser er like, for eksempel at kolli skal være merket med faresedler, og at transportdokument for farlig gods med informasjon om det farlige godset skal følge forsendelsen, mens andre bestemmelser og krav varierer etter hvilken type og mengde farlig gods det gjelder, og hvilken transportmåte som benyttes. Og så finnes det en rekke fritak og unntak.

Noen typer farlig gods må altså behandles og fraktes som spesialtransport, og som Schenker **har utelukket**:

- **eksplosive** stoffer og gjenstander, alle unntatt 1.4S
- **gasser** med fare seddel 2.3 og stoffer merket og 6.1, (når fluktmaske skal medfølge underveis)
- farlig gods under **temperaturkontroll** (Kode V8 i kolonne 16 i tabell A)
- **klasse 6.2**, infeksjonsfremmende stoffer
- **klasse 7**, radioaktivt materiale, bortsett fra unntakskolli, UN 2908, UN 2909, UN 2910 og UN 2911. **NB:** transportdokument kreves.
- farlig gods som **ekspres** hvor flystrekning inngår
- farlig gods med **høy sikkerhetsmessig** konsekvens (ADR/RID kapittel 1.10.3)
- **avfall** av farlig gods

**i ordinær drift.** I tillegg til nevnte godstyper kan det finnes andre typer farlig gods som krever løsninger som Schenker normalt ikke råder over i ordinær drift, og som **må** avklares på forhånd i hvert enkelt tilfelle.

Det finnes også diverse interne restriksjoner i forskjellige land som betyr at transport av visste typer farlig gods må avklares mellom DB Schenker-selskaper som sender, overfører og mottar, før avtale inngås (Ref.: Appendix 30 av SOP OG04 - Restriksjoner for farlig gods i det europeiske transportnettet).

**Det er derfor av største betydning at du som avsender avklarer forholdene med oss før transportkontrakt inngås, og oppgir korrekt informasjon i booking før transporten starter.**

Formålet med regelverkene er **“Å sikre at samfunnets behov for transport av farlig gods skjer under forhold som medfører minst mulig risiko for skade på liv, helse, miljø og materielle verdier”**.

**Ansvar** for transporten er fordelt mellom involverte aktører; produsent, avsender, speditør, terminaloperatør, jernbane, ferge og flyselskap, transportør, bileier, sjåfører og andre. Aktørene har ansvar for ikke å overlate farlig gods til noen som mangler kunnskap, eller ikke har materiell til å gjennomføre transporten slik regelverk tilsier.

Personell hos aktørene skal ha gjennomgått **opplæring** i relevante bestemmelser og tilpasset sine arbeidsoppgaver og ansvar. Opplæringen skal være gjennomført *før* arbeidet med farlig gods tar til.

Opplæring skal sikre at personell har nødvendige ferdigheter og kunnskap om bestemmelser og rutiner, om farer og forebygging av skader på farlig gods, og om tiltak i tilfelle uhell og ulykker. Personer som ikke har gjennomgått obligatorisk opplæring *skal være under direkte veiledning av en opplært, kvalifisert person*, inntil opplæring er gjennomført. Opplæring skal være dokumentert.

#### **Sikkerhetsrådgiver:**

- Involverte aktører/foretak, som avsendere, terminaloperatører, transportører og bileiere skal ha sertifisert farlig gods **sikkerhetsrådgiver**
- Foretak skal vurdere farer, risiko og trusler, og etablere **styringssystem**, for eksempel Internkontrollsystem eller en ISO-standard tilpasset den virksomhet og de aktiviteter foretaket bedriver. Styringssystemet skal beskrive arbeidsoppgaver (rutiner og prosedyrer), og *kontrollere* og *dokumentere* at prosedyrer og bestemmelser er oppfylt. Avvik, feil, mangler og overtredelser skal korrigeres, og risiko og farer forebygges.

**Produsent** av farlige stoffer skal utstede MSDS/produktdatablad. Der skal nødvendig informasjon og opplysninger oppgis, bl.a. stoffets UN-nummer, varenavn, emballasjegruppe eller klassifisering skal framgå i avsnitt 14.

**Avsender** er ansvarlig for å forberede sending for transport, ved å:

- Klassifisere godset (se MSDS/produktdatablad)
- Forvisse seg om at godset er tillatt transportert og kan mottas av transportøren
- Emballere i henhold til bestemmelsene i regelverkene
- Merke kolli med riktig informasjon, faresedler og andre symboler, + stoffets UN nr
- Utstede og sende med transportdokument for farlig gods (farlig gods fraktbrev) med korrekt og fullstendig opplysninger om det farlige godset og sendingen. Transportdokument for farlig gods skal oppbevares av både avsender og transportør i minst 3 mndr. Lagringen kan være elektronisk dersom dokumentet kan reproduseres ved utskrift.
- Informere transportøren om mengden farlig gods som begrenset mengde før transport. Informasjonen skal være sporbar.
- Overføre godstypekode og annen informasjon elektronisk
- Booke farlig gods separat

**Transportør** er ansvarlig for å avvise sendinger som ikke oppfyller kravene i transportregelverkene.

Transportøren skal gjennomføre transporten, ved å stille personell og sjåførere med kompetanse, bruke egnet kjøretøy, materiell og utstyr, og skal overholde forskjellige sikkerhets og sikringskrav og bestemmelser underveis.

For eksempel at transportdokument for farlig gods skal følge godset og transportenheten underveis, transportenheter skal merkes spesielt, samlastforbud og adskillelsesregler skal overholdes, lasten må sikres forsvarlig, fergeselskap og andre transportører skal varsles, tunnelrestriksjoner skal overholdes, med mer.

**Skriftlige, generelle instruksjoner** skal være på et språk sjåføren forstår, og skal oppbevares separat fra andre dokumenter i førerhuset. alltid finnes i førerhuset. Uhellinstruksjoner kan skrives ut fra [www.dsb.no](http://www.dsb.no). Det er bileier (transportør) som er ansvarlig for at sjåføren har standard uhellinstruksjoner, dette skal ikke sendes med hver enkelt sending fra avsender som tidligere.

På grunn av de spesielle forholdsregler som gjelder for transport av farlig gods kan fremførings tiden bli lengre enn veiledende transporttid.

## 2. Klassifisering - Fareklasser

I transportregelverkene er farlig gods inndelt i klasser, slik at hver klasse står for bestemte farlige egenskaper.

<b>Klasse 1</b>	<b>eksplosive stoffer og gjenstander</b>
<b>Klasse 2</b>	<b>gasser</b>
<b>Klasse 3</b>	<b>brannfarlige væsker</b>
<b>Klasse 4.1</b>	<b>brannfarlige faste stoffer</b>
<b>Klasse 4.2</b>	<b>selvantennende stoffer</b>
<b>Klasse 4.3</b>	<b>stoffer som avgir brennbare gasser ved kontakt med vann</b>
<b>Klasse 5.1</b>	<b>oksiderende stoffer</b>
<b>Klasse 5.2</b>	<b>organiske peroksider</b>
<b>Klasse 6.1</b>	<b>giftige stoffer</b>
<b>Klasse 6.2</b>	<b>infeksjonsfremmende stoffer</b>
<b>Klasse 7</b>	<b>radioaktivt materiale</b>
<b>Klasse 8</b>	<b>etsende stoffer</b>
<b>Klasse 9</b>	<b>forskjellige farlige stoffer og gjenstander</b>

Selv om forskjellige varer har samme hoved fare og derfor hører til samme klasse, kan de ha svært forskjellige egenskaper som gjør at de må behandles ulikt. En brannfarlig væske kan være tyntflytende eller seigtflytende, mer eller mindre lett å tenne på, den kan være giftig eller etsende i tillegg, og så videre. I tillegg til plassering i fareklasse og eventuelle sekundærfarer inndeles stoffene i *faregrad*: emballasjegruppe I (farligst), II eller III (minst farlig), eller andre fareegenskaper oppgis ved at det er tilføyd klassifiseringskode – en tallkombinasjon og/eller bokstav(er). Sammen med UN-nummeret og vareravnet/proper shipping name utgjør denne informasjonen det som kalles klassifisering.

Klassifisering er ”nøkkelen” til å finne de konkrete bestemmelser som gjelder for aktuelt stoff i transportregelverkene. Noen bestemmelser er like, mens andre kan variere etter hvilken type og mengde farlig gods det gjelder, og hvilken transportmåte som benyttes. Og det finnes visse unntak og fritak fra de alminnelige reglene, de er omtalt i et eget avsnitt.

### **Klassifisering trengs for å finne om:**

- Godset kan pakkes/emballeres som unntatte eller begrensede mengder
- Hvordan stoff skal emballeres, samemballeres, og merkes
- Hvilke dokumenter og informasjon som skal utstedes
- Hvordan godset skal behandles, for eksempel krav om temperaturkontroll, om stoffet er spesielt farlig i kontakt med fuktighet eller andre stoffer, om strålevernprogram er påkrevd, o.l.

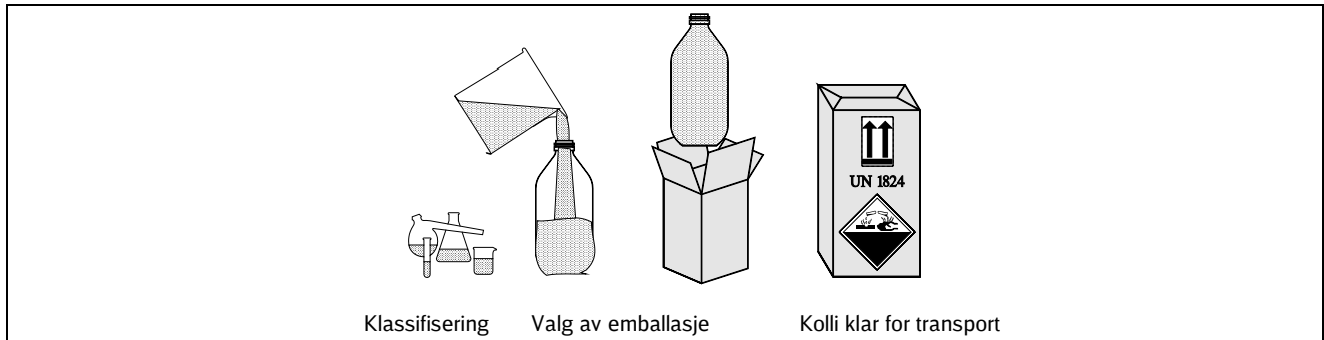
- Eventuell begrensning av transportert mengde (kapittel 7.5.5), om adskillelse og samlastforbud
- Hvilket utstyr og materiell som skal brukes underveis, om det er krav om spesielt godkjente kjøretøy og spesialkompetanse, om spesielle regler for merking av transportenheter gjelder
- Om det er andre bestemmelser for godset eller for gjennomføring av transporten, som tunnel eller ferge restriksjoner, om det er forbud mot lossing og lasting på offentlig sted/i tettbebygde område, om sikring/security m m.

**Informasjon om litiumceller og batterier:** Fra 1. januar 2020 aksepterer DB Schenker kun transport av gods som inneholder litiumceller og batterier bare når avsenderen gjør testoppsummeringen, såkalt «test summary» tilgjengelig til DB Schenker, i henhold til The United Nations Manual of Tests and Criteria, Part III, subsection 38.3, § 38.3.5.

For Litiumbatterier (UN 3090, UN 3480), elektroniske enheter som inneholder litiumbatterier (UN3091, UN 3481) og kjøretøy UN 3166 (hvis hybrid) og UN 3171 (hvis litiumbatteridrevet) vennligst henviser deg til vårt rundskriv til alle kunder.

### 3. Emballasje

Sikker transport av farlig gods krever solid emballasje, som må kunne tåle påkjenninger som forekommer under normale transportforhold, og uhell og ulykker.

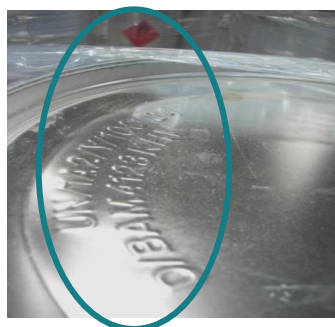


Regelverkene beskriver hvordan emballasje skal være konstruert, testet og godkjent, hvilken type emballasje som er tillatt for de enkelte typer farlig gods, hvor store mengder som er tillatt i emballasjene, og hva som eventuelt kan samemballeres.

All emballasje skal oppfylle spesielle krav til styrke og holdbarhet, og skal med få unntak - være godkjent og vise godkjenningenskode



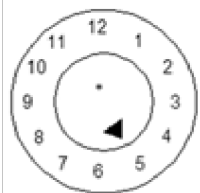

- Del 4 i IMDG-code, ADR og RID, og section 5 i DGR omhandler bruk av emballasje
- Del 6 i IMDG-code, ADR og RID, og section 6 i DGR inneholder beskrivelse av **konstruksjon, testing og godkjenningensmerking** av emballasje.

Eksempler på **godkjenningenskode** på emballasje:





Eksempler på emballasjegendkjenningskoder:

	3H1/Y1.8/260/16 S/SP-422		Eksempel på merking med produksjonsår og måned for plastemballasje:
	4F/Y145/S/15 NL/VL823		
	4G/Y23/S/16 ND/DBE90.003		

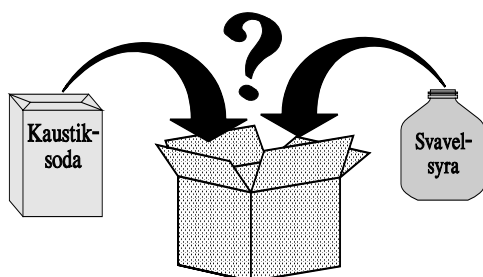
For farlig gods i begrensede og unntatte mengder er et ikke krav om at emballasjen skal være godkjent og vise godkjenningskode, men skal være solid og robust (beskrevet i regelverkene).

For noen typer farlig gods kreves at støtdempende og/eller absorberende materiale brukes i ytteremballasjene.

### 3.1. Samemballering

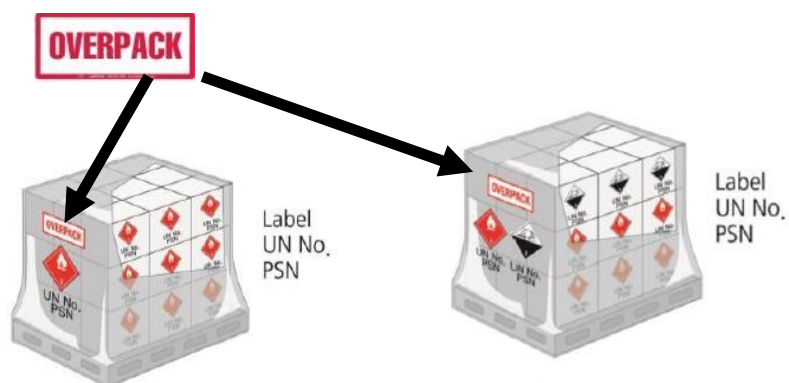
Samemballering betyr at forpakninger som inneholder forskjellige stoffer eller gjenstander emballeres i en felles ytteremballasje.

Farlig gods får ikke samemballeres verken med annet farlig gods, eller annet gods i samme ytteremballasje eller storemballasje dersom de kan reagere farlig med hverandre. Se 4.1.1.6 ADR/IMDG og 4.1.10 ADR



### 3.2. Overpakning/Overpack

For å lette håndteringen av kolli er det tillatt å benytte ekstra ytteremballasje/overpakning. Der-  
som merkingen på kolli ikke er synlig gjennom overpakningen skal overpakningen merkes på  
samme måte med UN-nummer, faresedler og annen relevant informasjon, slik som kolli er. Embal-  
lasjens godkjenningkode behøver ikke oppgis på overpakningen. Selve overpakningen skal merkes  
med ordet **OVERPAKNING** eller **OVERPACK**.



## 4. Faresedler og annen merking på kolli

Kolli skal være merket med stoffets **UN-nummer, faresedler**, og for enkelte typer farlig gods er det ytterligere krav til merking og informasjon som framgår av regelverkene. For sjø og flytransport skal også **varebetegnelsen/proper shipping name** være oppgitt på kolli, og for flytransport skal også **mengde/vekt** være oppgitt på kolli.

Symbolene i de fleste faresedlene viser hva slags fare(r) det dreier seg om, og tallene i nederste hjørne sier hvilken fareklasse det er. I tilfeller hvor stoffer har flere farlige egenskaper skal kolli være merket med flere faresedler. Faresedlene og annen merking på kolli gir viktig og avgjørende informasjon til sjåfører og andre om hvordan gods skal håndteres og behandles, om hva som kan stables, og faresedlene styrer samlastforbud og adskillelsesreglene.

### Faresedler:



### Annen merking:

Merking for stabling av kolli	
Orienteringspiler	
Farlig gods som begrenset mengde:	<p>Merke for begrensede mengder</p> <p>Merke for begrensede mengder ved lufttransport</p>
Farlig gods som unntatte mengder	<p>Merke for unntatte mengder</p>

**Andre symboler (eksempler):**



Faresedler og annen merking får ikke være skjult eller tildekket. Benyttede overpakninger skal merking være synlig *gjennom* overpakningen, ellers må overpakningen merkes tilsvarende som kolli inne i overpakningen.



Overpakninger skal også være merket med ordet **OVERPAKNING**, og **OVERPACK** ved internasjonal transport.

## 5. Transportdokument for farlig gods

### 5.1. Landtransport ADR/RID

**Transportdokument for farlig gods** kan være et vanlig fraktbrev, et spesielt farlig gods fraktbrev, CMR-fraktbrev, svensk/dansk fraktseddel, multimodalt transportdokument, eller et hvilket som helst dokument. Det er avsender som skal utstede transportdokumentet og er ansvarlig for at informasjonen er korrekt. Harmonisering mellom regelverkene for landtransport og sjøtransport tillater at samme transportdokument for farlig gods kan benyttes både på land og til sjøs, til sjøs med viss tilleggsinformasjon.

I tillegg til vanlig fraktinformasjon slik som avsender, mottaker, kolloantall, vekt o l, skal informasjon (klassifisering) om det farlige godset oppgis, slik:

- Antall og type kolli/emballasje, iht. betegnelsene i regelverkene: ”**fat**”, ”**kasse**”, ”**kanne**”, ”**sekk**”, som kan suppleres med UN-emballasjetype f eks slik:  
10 pappkasser (4G), 1 stålfat (1A2), 29 plastkanner (3H1)
- **UN nr.** med bokstavene UN foran
- **Varebetegnelse**, og **kjemisk/teknisk navn** skal oppgis for de fleste n.o.s. posisjonene, og alle SP274 og SP 318\*.
- Når et kolli inneholder mer enn 5 kg/5 l Miljøskadelige stoffer (unntatt UN 3077 og UN3082) skal varebetegnelsen inneholde teksten: Miljøskadelig stoff
- Alle farer skal angis ved at **fareseddelnummer** oppgis. Ved mer enn ett fareseddelnummer skal de etterfølgende stå i parentes.
- Emballasjegruppe (**I**, **II** eller **III**)

Eksempel:

**1 pappkasse (4G) UN 1098 Allyl alcohol, 6.1, (3) I (C/D)**

\*Eksempel:

**UN 1993, Brannfarlig væske, n.o.s. (inneholder xylene og benzen), 3 II (D/E)**

- Ev **klassifiseringskode** eller **annen informasjon** for de klasser/typer det gjelder for.
- Den samlede **mengde** for hvert enkelt stoff med forskjellig UN nummer, forskjellige varenavn eller emballasjegruppe
- eventuell poengsum iht. ADR 1.1.3.6.
- eventuell informasjon om ikke rengjort emballasje, avfall, eller andre tilleggsbestemmelser skal oppgis
- **tunellkode** (ADR/RID, kolonne 15 i tab A, og 5.4.1.1.1 (k))

- sporbar tonnasje/mengdeinformasjon om farlig gods som begrenset mengde
  - Nasjonalt og i Skandinavia kan transportdokument for farlig gods være på norsk, dansk eller svensk
  - I annen internasjonal transport skal transportdokument for farlig gods være på et språk som er offisielt i avsenderlandet, og på enten engelsk, tysk eller fransk

Skriftlige uhellinstruksjoner/transportuhellskort er ikke lenger avsenders ansvar å sende med (etter 2009)

## 5.2. Internasjonal sjøtransport – IMDG Code

For transport til sjøs gjelder tilsvarende regelverk som på vei og jernbane, men med visse forskjeller. Tenk også på at gods med samlastforbud og separasjonskrav i IMDG-coden ikke får samemballeres, og ikke sendes i samme sending.

### Information on the Dangerous Goods transport document according to the IMDG Code

The language on the Dangerous Goods transport document should be in English. The declaration shall contain the following details:

- The UN number preceded by the letters “UN”.
- the proper shipping name as stated in the IMDG-Code (supplemented with the technical name for applicable N.O.S., + all SP 274 and SP 318 and generic entries)
- The text “waste”, “empty uncleaned” or “residue last contained” must be added, if applicable. “Waste” shall follow the UN number
- The IMO class or division (for class 1, the risk group and compatibility letter must be added). The shipper shall provide an indication on the dangerous goods documentation for any hazards not indicated by the hazard division and compatibility group
- The packing group where assigned.
- The number and kind of packages and the total quantity of dangerous goods (by volume or mass, and in the case of class 1 the net explosives mass of the content).
- The minimum flash-point if 60°C or lower for substances bearing a Class 3 label.
- For class 7, special information is needed, see IMDG Code.
- The control and emergency temperature shall be added for substances in class 4.1 and 5.2, if applicable.
- If applicable, the identification of the goods as “**MARINE POLLUTANT**”/EHS.
- EmS code\*
- The name and address of the consignor (Shipper) and consignee

In addition to the above, special information might be needed for the carriage under certain circumstances, see IMDG-Code, chapter 5.4.

**The UN No., Dangerous Goods Description, Class/Division (and subsidiary hazard if any), and Packing Group** shall be added in the following sequence, e.g.: **“UN 1098 Allyl alcohol, 6.1, (3), I, (21°C)”**

A shipper’s certification/declaration must be drawn up, either on the Dangerous Goods transport document or in a separate document. The declaration is pre-printed in the recommended multi-modal dangerous goods form as presented in the IMDG Code.

A 24-hour emergency response telephone number must be added for shipments to Australia, Canada, France, Jamaica, South Africa, Sri Lanka, United Arab Emirates and USA.

**Dangerous goods transport document** og **shippers declaration** kan skrives på ett og samme dokument, eller hver for seg, som da stiftet sammen.

**Transportdokument for farlig gods** skal leveres til sjåføren før lasting hos avsender.

**Eksempel på en forsendelse – transportdokument for farlig gods og merking av kolli når både land og sjøstrekning inngår:**

The image shows a sample of the Multimodal Dangerous Goods Form (IMDG Code Form A). The form is divided into several sections: 1. Shipper/Consignee Name, 2. Transport document number, 3. Shipper's reference, 4. Shipper's address, 5. Consignee's name, 6. Parties to be contacted by the carrier, 7. Date of issue, 8. Shipper's declaration, 9. Description of goods, 10. Classification, 11. Packing, 12. Quantity, 13. Date of issue, 14. Date of expiry, 15. Date of receipt, 16. Date of delivery, 17. Date of receipt, 18. Date of delivery, 19. Date of receipt, 20. Date of delivery. The form is pre-filled with information for UN 1098 Allyl alcohol.

**Shipper’s declaration ved sjøfrakt:**  
I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name(s), and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national government regulations.



Farlig gods informasjon skal oppgis i transportdokument for farlig gods, for eksempel:  
**1x cardboard box (4G)**  
**UN 1098 allyl alcohol, 6.1, (3), II, 21cc, 15 kg,**  
**EmS: F-E, S-D. ADR: Tunnel code (C/D)**

VCPC – **for den som laster** farlig gods i transportenhet som skal til sjøs/på ferge: For dangerous goods in containers or in vehicles, a container/vehicle certificate conforming to section 5.4.2. of the IMDG Code shall be provided with the transport document. If the recommended multi-modal dangerous goods form as presented in the IMDG Code is used, the CPC is incorporated and needs to be signed. See also chapter 5.4.2 in the IMDG Code

### **5.3. Flytransport av farlig gods**

For flytransport gjelder bestemmelser som fraviker noe fra ADR/RID og IMDG-coden. Se DGR, eventuelt ICAO-TI, eller kontakt vår flyfraktavdeling for nærmere informasjon.



## 6. Forskjellige unntak, fritak og begrenset mengde

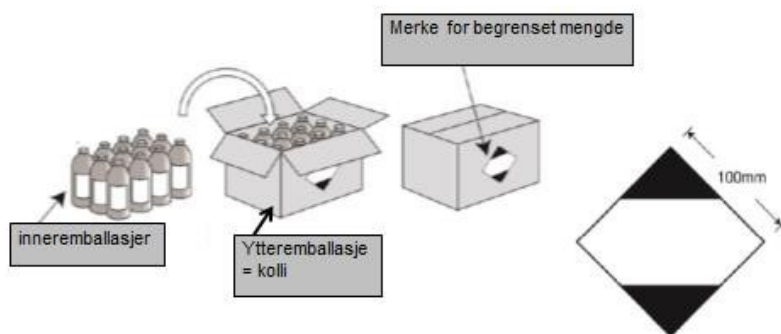
Noen typer farlig gods kan pakkes og merkes slik at det kan transporteres uten at alle krav i ADR/RID og IMDG-code er oppfylt.

### 6.1. Farlig gods i Begrenset mengde - Limited Quantities/ LTD QTY

Det er innført store endringer for begrenset mengde fra og med ADR/RID 2011. En rekke krav man tidligere var fritatt fra er nå opphevet. Blant annet er det **krav om opplæring av personell** som håndterer begrenset mengde, **aktørens forpliktelser** i kapittel 1.4 gjelder, **uhell skal rapporteres, generelle krav til kjøretøy, transportmateriell og håndtering** samt **nasjonale restriksjoner** m. m. gjelder.

Emballasjen **skal** være sammensatt, dvs inneremballasjer i ytteremballasjer.

Mengden pr inneremballasje varierer avhengig av stoff og faregrad, og er oppgitt i kolonne 7a i tabell A ut for aktuelt stoff. Ikke alle typer farlig gods er tillatt som begrenset mengde, da står det 0 i kolonnen.



- Total bruttomasse for et slikt kolli skal ikke overstige **30 kg**.
- Inneremballasjer **plastet på brett** (f. eks. aerosoler): brutto masse av brettet skal ikke overstige **20 kg**.

**Merking av kolli** som inneholder farlig gods i begrenset mengde endres fra og med 1 1 2012, slik:



For farlig gods som begrenset mengde som flyfrakt vil bokstaven **Y** stå inne i det åpne feltet.

**Overpakninger:** Det er tillatt å stable flere slike kolli for eksempel i en større eske, eller på en pall og bruke strekkfilm for å sikre at kolli og Brett står stødig. Dersom merkingen på kolli ikke er synlig fra utsiden skal overpakningen også merkes med samme etikett, slik, og med ordet OVERPACK eller OVERPAKNING.

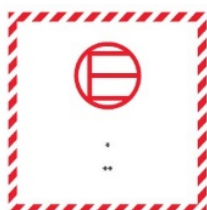


**Før forsendelsen starter** skal avsendere *informere transportøren i en sporbar form om mengden* begrenset mengde (tonnasjen i kg). **For sjø og flyfrakt skal opplysninger være gitt i transportdokument for farlig gods.**

## 6.2. Unntatte mengder - Excepted Quantities

Farlig gods emballert og merket som unntatte mengder/excepted quantities er ikke underlagt bestemmelsene i **ADR/RID**, bortsett fra:

- Opplæring
- Klassifisering
- Krav til emballasje og mengde pr kolli
- Maximum antall slike kolli pr kjøretøy/vogn/container: 1000.



Merke for unntatte mengder

Fareseddelnummer/numre skal være oppgitt ved den øverste stjernen, og avsender/mottaker skal være oppgitt ved de under, dersom det ikke er oppgitt annet sted på kolli.

Unntatte mengder kan ellers transporteres som “vanlig” gods på vei og jernbane, men antall slike kolli pr kjøretøy skal begrenses til 1000, se ADR/RID kapittel 3.5.5

Det er valgfritt om det skal følge med et transportdokument/fraktbrev på vei/jernbane.

For **sjø og flyfrakt** skal ordene “Dangerous Goods in excepted quantities” være oppgitt i tillegg til ordinær farlig godsinformasjon i transportdokumentet for farlig gods.

### 6.3. Andre unntak, fritak og spesielle bestemmelser i ADR/RID

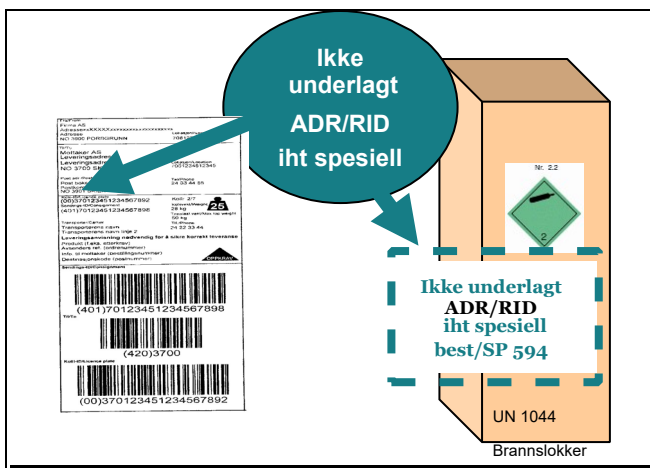
Det finnes andre **unntak, fritak, multilaterale avtaler** eller **spesielle bestemmelser/Special Provisions** som kan gjelde for enkelte typer og mengder farlig gods.

Noen fritak står innledningsvis i kapittel 1.1.

Spesielle bestemmelser/Special provisions: Enkelte typer farlig gods er ikke underlagt ADR/RID dersom gitte vilkår er oppfylt. Som eksempler nevnes: Startbatterier er ikke underlagt ADR/RID dersom betingelsene i SP 598 er oppfylt. Spesielle bestemmelser framgår av kolonne 6 i tabell A og kapittel 3.3 i ADR/RID og IMDG-code for det aktuelle stoff.

Kolli som er merket med faresedler, men ikke er underlagt regelverkene av en eller annen fritaksbestemmelse vil skape usikkerhet. For å unngå misforståelser og forsinkelser underveis anbefales avsender å merke **kolli tydelig**, med henvisning til relevant "fritaksbestemmelse", enten i adressemerkelappen, eller ved siden av faresedlene.

Hvis slik merking/opplysninger ikke er gitt på kolli vil det bli spørsmål om transportdokument for farlig gods underveis, og det anbefales da at transportdokument for farlig gods sendes med, og sendingen går da som vanlig farlig gods.



Farlig gods som **unntatte mengder/EXQ**, eller som er **fritatt** eller **ikke underlagt ADR/RID** kan sendes som vanlig, ufarlig gods på veg og jernbane, men ikke som ekspress, med fly eller på internasjonal ferje/til sjøs da andre farlig godsregler gjelder ved slike transporter.

## 7. Internkontroll og eksternkontroll fra myndigheter

Formålet med bestemmelsene er:

**“Å sikre at samfunnets behov for transport av farlig gods skjer under forhold som medfører minst mulig risiko for skade på liv, helse, miljø og materielle verdier”.**

Bestemmelsene er utviklet for å forebygge skader og ulykker. For å ivareta sikkerheten skal derfor berørte foretak ha sertifisert sikkerhetsrådgiver, og innføre styringssystem og egenkontrolltiltak for å påse og dokumentere at relevante bestemmelser blir fulgt.

Som et ledd i vårt farlig gods sikkerhetsrådgiversystem og internkontroll blir det derfor gjennomført stikkprøvekontroller av sendinger, merking av kolli, dokumenter og informasjon. I tilfelle det avdekkes avvik ved forhold som avsender har ansvar for, vil sendingen bli stoppet, og avsender kontaktes for nærmere avklaring og korrigerings av feilen. Det er derfor viktig at farlig gods er i orden når transporten starter, så unngås stopp og forsinkelser underveis.

Myndighetene fører tilsyn med berørte foretak, og gjennomfører kontroller underveis. Brudd på bestemmelsene kan medføre straff og bøter hvis feil blir avdekket, og hvis uhell og ulykker skulle skje.

**Forbehold:** De offentlige forskrifter og transportregelverk er tvingende og kan ikke fravikes uten etter spesiell tillatelse gitt av vedkommende myndighet. Det er bare gjeldende bestemmelser som gir korrekt og tilstrekkelig informasjon i det enkelte tilfelle. Benytt derfor alltid gjeldende regelverk. Innholdet i denne brosjyre er forsøkt utført så korrekt som mulig, men inneholder kun utdrag av enkelte bestemmelser. DBSchenker tar ikke ansvar for at denne brosjyre benyttes alene, eller av andre enn personell som har fått særskilt opplæring.