

Høringsinstans	Paragraf	Høringsmerknad	Ref. og vår kommentar
1. NHO Transport		Ingen merknader	2016/46313-5
2. Samferdselsdepartementet		Ingen merknader	2016/46313-7
3. Riksadvokaten		Avgir ikke uttalelse da det ikke angår deres ansvarsområde	2016/46313 - 8
4. Kystverket	f. 1099 § 6	Skal det være samme mengde skum på et åpent og et lukket dekk? De antar at samme mengde skum på et lukket dekk er mer effektivt enn samme mengde skum på et åpent dekk.	2016/46313-9 Det er ikke foretatt noen endring på dette punktet.
	F. 944 § 2	<p>«Eget kjøretøy» vil det også omfatte tilhenger til person- og varebil, campingvogn osv?</p> <p>De oppfatter forslaget slik at det gir tillatelse til å frakte bagasje i utvidet forstand, men at et kjøretøys drivstofftank ikke inngår i beregningen.</p> <p>«Dette er gods som i hovedsak vil medføre større risiko ombord på et skip enn på veg, og det er betenkelig å gi en generell adgang til å frakte en såpass betydelig mengde farlig gods med skip. Dette uten at skip eller rederi gis anledning til å foreta kontroll eller tilsyn med og eventuelt avvise "bagasje" som ønskes tatt med ombord.</p> <p>Det kan være at slik hjemmel likevel finnes i sjøloven Kapittel 15. Transport av passasjerer og reisegods: Her heter det blant annet at "Bortfrakteren kan nekte passasjerer å ta med reisegods som kan medføre fare eller vesentlig ulempe for mennesker, skip eller annet gods."</p> <p>Passasjerer har etter sjøloven også opplysningsplikt hvis denne kjenner til at reisegodset har slike egenskaper at det kan</p>	<p>«Eget kjøretøy» vil også omfatte campingvogn og tilhenger som er koblet til eget kjøretøy.</p> <p>Det er klart at drivstofftanken i kjøretøyet faller utenfor. Regelverket for konstruksjon og utrustning tar høyde for at det er kjøretøy med drivstofftanker som skal fraktes på de aktuelle dekkene.</p> <p>Enig i at Sjøloven § 410 gjelder og at rederiet har mulighet til å nekte passasjerer å ta med reisegods. Kommenteres i RSR.</p>

		medføre fare eller vesentlig ulempe for mennesker, skip eller annet gods. Sjøloven antas å ha forrang og kunne anvendes fra skipet og rederi sin side der det er tvil med hensyn til bagasje som ønskes tatt med ombord. Dette bør imidlertid også reflekteres i forskrift om farlig last på skip, slik at det ikke oppstår problem ved tolkning og anvendelse av lover og forskrifter.»	
5. Advokatforeningen		Ingen merknader.	2016/46313-11
6. Justis- og beredskapsdepartementet		Ingen merknader.	2016/46313-10
7. Politidirektoratet		Ingen merknader.	2016/46313-12
8. Fjellstrand AS	§§ 10 og 11	<p>«Alle ferger er ikke bygget i stål og vår formening er at tradisjon ikke bør spille en rolle i evalueringen av materialer, og vi viser til MF Stavanger, bygget i 2003 og MF Ampere, bygget i 2015 som begge er bygget i aluminium og utstyrt for frakt av farlig last. Disse fergene ivaretar sikkerheten med kompensierende tiltak som resultat av analyser og fysiske branntester utført med de materialer som benyttes.»</p> <p>Rederiet er uenig i formuleringen i §§ 10 og 11.</p> <p>Rederiet ønsker en presisering i teksten om at andre materialer enn stål kan benyttes dersom der foreligger tester, analyser og tiltak som gir likeverdige</p>	<p>2016/46313-13 Dispensasjonsbestemmelsen er ment å ivareta de tilfellene som ikke passer inn i de skrevne detaljreglene.</p> <p>Vi anser det ikke hensiktsmessig å nevne unntaket med andre konstruksjonsmaterialer spesielt.</p> <p>Vi vil imidlertid ta inn en presisering i RSR i forhold til byggematerialer i §§ 10 og 11, der vi presiserer at dispensasjonsbestemmelsen ivaretar denne problemstillingen.</p>

		sikkerhet. Dette for å sikre at tilsvarende løsninger som ble benyttet for MF Stavanger og Ampere fortsatt kan benyttes.	
9. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	§2	<p>«I § 2 foreslås det å tilføye samme unntak for farlig gods medbragt av privatpersoner som allerede finnes i for veitransport. Dette innebærer en ytterligere harmonisering med regelverket for vegtransport av farlig gods. Man kan regne med at svært mange privatbiler inneholder konsumvarer, som er klassifisert som farlig gods, men beregnet på vanlig publikum, slik som for eksempel lightere (UN 1057), hårspray eller myggspray (UN 1950), eller en reservebeholder med drivstoff, og det er rimelig å anta at de færreste har vært klar over at de har brutt norsk forskrift ved å ta dette med på ferjene. Det vil også være krevende for mannskapet å kontrollere at slikt gods ikke medtas. For private som benytter våre fergesamband er det derfor praktisk at de nå får det samme unntaket som de allerede har på det øvrige vegnettet.</p> <p>Vi støtter endringen, men har en mindre kommentar til korrigering av teksten: I henvisningen til ADR 1.1.3.1 a, så bør "kapittel" erstattes med "underavsnitt". Dette vil være i overensstemmelse med de betegnelse på ADR-tekststeder som er angitt i forskrift 1. april</p>	<p>2016/46313-14</p> <p>Korrigeringen til «underavsnitt» tas til følge.</p>

		2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods, jf. ADR 1.1.1.»	
	§ 10 åttende ledd	DSB uttrykker full støtte til opplæringskravet.	
10. Utenriksdepartementet		Ingen merknader.	2016/46313-15
11. NHO sjøfart	§ 6	«I forslag til ny § 6 står det fortsatt SKAL oppfylle følgende krav a-g. Dette står i kontrast med det direktoratet skriver om bakgrunnen for forslaget, hvor det står: «Vi ønsker å presisere at ro-ro skipene KAN følge kravene i bestemmelsen i stedet for kravene i SOLAS konsolidert utgave 2014 kapittel II-2». Skulle det da i forslag til ny § 6 første ledd være KAN i stedet for SKAL.»	2016/46313-16 Roro-skip kan følge forskrift 1099 § 3, jf. § 2, eller forskrift 1099 § 6. Dersom de velger å følge § 6, må alle vilkår i bokstav a til g være oppfylt. Kan presisere dette i RSR.
	§2	NHO er redd for at rederiene skal få mange spørsmål fra reisende om hva de kan ha med seg om bord av personlig bagasje. Kan det være en ide å sette opp en oversikt hva som er tillatt å ta med seg på ferger?	Det er rederiets ansvar å gi riktig informasjon ut til passasjerene. Vi anser ikke dette som hensiktsmessig. Det er bedre at rederiene setter opp en liste over hva som ikke kan fraktes.
	§§ 10 og 11	«Forskriftens §§ 8, 10 og 11 omhandler hvilket materiale fartøy er bygget med, og om de kan ta med farlig last. I § 8 foreslås det at frakt av pakket farlig last er betinget av utrustning i samsvar med SOLAS konsolidert utgave 2014 kapittel II-2 regel 19. Både i §§ 10 og 11 slås det fast at det kun er ro-ro skip bygget i stål som kan frakte farlig last. Det er allerede bygd flere ferger	Vi kommer ikke til å presisere at det er tillatt med alternative materialer til stål, med angivelse av eventuelle kompenserende tiltak. Det er ikke foretatt en generell utredning av forsvarligheten av frakt av farlig last på skip bygget i andre materialer på det nåværende tidspunkt. Det er derfor ikke grunnlag for å gi en generell tillatelse til frakt av farlig last på skip bygget i andre materialer. En tillatelse til frakt av farlig last på skip bygd i andre materialer, vil kunne gis etter en individuell vurdering der rederiet kan

		<p>i aluminium og som er godkjente for frakt av farlig last, med kompenserende tiltak for å ivareta nødvendig sikkerhet. Det er videre signert kontrakter for bygging av flere slike ferger, med plan om tilsvarende tiltak. Dersom det er tilfelle at kun ferger av stål kan frakte farlig last, uavhengig av utrustning, utelates ferger som for eksempel MF «Ampere», MF «Stavanger» og MF «Lysefjord», samt en rekke kombibåter langs kysten. Vi anbefaler derfor at en endring av forskriften vil inneholde presiseringer som aksepterer alternative materialer til stål, med eventuelle kompenserende tiltak. Dette vil i så fall være i tråd med utviklingen av ferjeflåten med bruk av nye materialer, også med tanke på null- og lavutslippskravene som stilles i nye kontrakter.»</p> <p>«I dag gjennomfører rederiene bedriftsintern opplæring etter innhold og krav i IMDG og ADR. Det foreslås ikke spesifikke krav til opplæringen, for eksempel kompetansebevis. Dersom direktoratet mener det skal formaliseres på annen måte enn hva som er tilfelle i dag, vil det innebære økte kostnader for næringen. Slik formuleringen er i dag, mener vi rederiene ivaretar dette internt.»</p>	<p>dokumentere at de har funnet en løsning som gir et likeverdig sikkerhetsnivå som det som kreves i forskriften, jf. forskrift 944 § 14.</p> <p>Rederiene må kunne dokumentere den bedriftsinterne opplæringen av mannskapet. Dette gjelder både pensum og deltakerliste. Dette vil ikke medføre noen merkostnad for rederiene, dersom de har bedriftsintern opplæring i dag.</p>
12. HRF	§ 2	«Vi er i midlertid noe skeptisk til den sterke begrensingen som ligger i begrepet	2016/46313-17 Næringsdrivende skal følge ADR også når farlig last fraktes på vei, de er ikke omfattet av unntaket i ADR 1.1.3.1 a.

		<p>privatpersoner og er spørrende til om ikke samme tillatelse burde gjelde håndverkere og andre små virksomheter.»</p> <p>HRF mener at det må «innføres lignede tiltak for reisende med passasjerbåter slik at passasjerbåter i denne sammenheng blir sidestilt med andre transportmidler som tog, buss, -og nå altså ferger.</p> <p>Utfordringen ligger selvsagt i plassering av bagasjen. Dette mener vi kan løses ved å kreve at bagasje som inneholder farlig last skal plasseres i egnede skap på åpent dekk. Slike skap kan bygges av stål og sikres både med brannmeldersystem og eventuelt automatiske slukkesystem.</p> <p>HRF mener at regelverket må harmoniseres med de reglene som gjelder for landtransport ved at det innføres lignede unntak som fremkommer i ADR/RID-forskriften kap. 1.1.3.»</p>	<p>Vi har per i dag ikke noen dokumentasjon på at det generelt er sikkerhetsmessig forsvarlig med frakt av farlig last på hurtigbåter. Vi er åpne for å gå inn i denne problemstillingen på et senere tidspunkt.</p>
13. Fjord1	§§ 10 første ledd	<p>Rederiet er uenig i presiseringen om at det bare er roro-ferjer bygd i stål som skal kunne frakte farlig last.</p> <p>De ønsker at forskriften skal inneholde en presisering om at også andre byggematerialer aksepteres forutsatt at tiltak basert på tester og analyser viser at det gir nødvendig sikkerhet.</p>	<p>2016/46313-19 Se svar til NHO sjøfart.</p>
		<p>I dag gjennomføres en bedriftsintern opplæring i samsvar med ADR og IMDG. Vil</p>	<p>Se svar til NHO ovenfor.</p>

		endringen føre til et krav om mer formalisert kompetansebevis, eks. ADR-kompetansebevis? Det vi i så fall bety økte kostnader for rederiet.	
14. Regelrådet		De prioriterer ikke å uttale seg om forslaget.	2016/46313-20
15. Sjømannsorganisasjonenes fellessekretariat		Ingen merknader.	2016/46313-21
16. Statens vegvesen	§§ 10 og 11	Statens vegvesen frykter at den foreslåtte presiseringen vil kunne gi et dårligere tilbud til trafikantene ved at det er færre ferjer som kan transportere farlig last. Samtidig kan presiseringen hindre den teknologiske utviklingen i ferjedriften, blant annet bruk av nye materialer til skrogutforming.	2016/46313-22 Se svar til NHO sjøfart.