

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: RSR 13-2015

Dato: 11. desember 2015

Saksnr.: 2015/21005-avi

Opphever:

Referanse til: Regler for passasjer- og lasteskip, 2015 s. 983 flg.

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Forskrift om endring av forskrift om farlig last på norske skip

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip. **Forskriftsendringene trer i kraft 1. januar 2016.**

Høring

Forskriftsforslaget var på offentlig høring i tidsrommet 21. juli til 15. oktober 2015. I forbindelse med høringen mottok Sjøfartsdirektoratet svar fra 15 organisasjoner. Merknadene fra innkomne svar og Sjøfartsdirektoratets kommentarer til disse, framgår av høringsmatrisen som er lagt ved rundskrivet her.

Bakgrunn for endringsforskriften

I tillegg til kapittel VII i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) gjennomfører farlig last forskriften ved henvisning følgende internasjonale instrumenter:

- International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-koden), jf. MSC.122(75)
- International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals Bulk (IBC-koden), jf. MSC.4(48),
- International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC-koden), jf. MSC.5(48),
- Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH-koden), jf. A.212(VII) og
- Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (Gasskoden), jf. A.328(IX).

I stedet for å vise til kapittel VII i den konsoliderte 2009 utgaven av SOLAS, vil farlig last forskriften etter endringene som trer i kraft 1. januar 2016 vise til det samme kapitlet i den konsoliderte 2014 utgaven av SOLAS. Videre gjennomfører endringsforskriften fem resolusjoner fastsatt av IMOs komite for sjøsikkerhet (Maritime Safety Committee – MSC). Resolusjonene endrer instrumentene som er nevnt i kulepunktene ovenfor.

I tillegg til endringene knyttet til MSC-resolusjonene, er regelsettene som følger av farlig last forskriften § 6 første ledd, jf. § 5 harmonisert.

Vedleggene til farlig last forskriften er også endret slik at interne henvisninger i selve forskriften og eksterne henvisninger til IMDG-koden er korrekte.

Endringer i de internasjonale instrumentene

I det følgende omtales de viktigste endringene i de internasjonale instrumentene som er gjennomført ved inkorporasjon i farlig last forskriften §§ 5 og 7.

§ 5 Frakt av farlig last på skip i utenriksfart første ledd bokstav a

Sammenlignet med kapittel VII i SOLAS konsolidert utgave 2009, er kapittel VII i den siste konsoliderte utgaven av SOLAS (2014) oppdatert med resolusjonene MSC.269(85) og MSC.325(90). I gjeldende farlig last forskrift § 5 første ledd bokstav a er det vist til MSC.269(85), men ikke til MSC.325(90) som endrer SOLAS regel VII/4. MSC.325(90) trådte i kraft 1. januar 2014 samtidig med 36-12 endringene av IMDG-koden. MSC.325(90) er tatt inn i den konsoliderte 2014 utgaven av SOLAS. Endringene fastsatt i MSC.325(90) tar sikte på å harmonisere dokumentasjonsbestemmelsene som gjelder for pakket farlig last slik disse følger av henholdsvis IMDG-koden og MARPOL regel III/4.

§ 5 Frakt av farlig last på skip i utenriksfart første ledd bokstav b

MSC.372(93) fastsetter endringer i IMDG-koden. Endringene gjelder visse type lamper som blant annet består av begrensede mengder farlig stoff. Når slike lamper pakkes på bestemte måter unntas de krav i IMDG-koden.

MSC.372(93) fastsetter også et nytt underpunkt 1.1.2.3 som referer til bestemmelser i konteinerkonvensjonen (International Convention for Safe Containers, 1972, som endret).

§ 5 Frakt av farlig last på skip i utenriksfart første ledd bokstav c

Ved fastsettelsen av farlig last forskriften 1. juli 2014, ble IBC-koden vist til med ufullstendig tittel. Tittelen som følger av § 5 første ledd bokstav c er endret i henhold til offisielle betegnelsen.

MSC.369(93) endrer IBC-koden ved at det i kapittel 1 tas inn to nye definisjoner som har betydning for henholdsvis inerting av tanker og tilførsel av luft for å lage en atmosfære som gjør det sikkert å entre tanker.

I IBC-kodens kapittel 2.2 er det tatt inn krav om at nye og eksisterende skip som faller inn under IBC-regelverket skal ha et stabilitetsinstrument som er godkjent av administrasjonen. Instrumentet skal brukes for å bekrefte at skipet opereres i samsvar med begrensningene som er lagt til grunn for skipets godkjente intakt- og skadestabilitet. Kravet om at IBC-skip skal ha et stabilitetsinstrument er tilbakevirkende, dvs. kravet gjelder også for skip som er bygget før MSC.369(93)s ikrafttredelsesdato 1. januar 2016.

For skip som er bygget før 1. januar 2016 gjelder kravet om stabilitetsinstrument ved første sertifikatfornyelse etter denne datoen, men uansett ikke senere enn 1. januar 2021. Et stabilitetsinstrument som er installert før 1. januar 2016 krever ikke særskilt godkjenning.

Forutsatt at bestemte vilkår er oppfylt, kan det etter ny bestemmelse i IBC-koden punkt (pkt.) 2.7.7 dispensereres fra kravet om føring av et stabilitetsinstrument.

Kapittel 8 i IBC-koden har i nytt pkt. 8.5 krav om gjennomstrømningshastigheten av inertgass i en tank, før denne skal frigjøres for farlig gass.

IBC-koden pkt. 15.13.5 har fått nye bestemmelser om tidspunktet for inerting av laster med tilsetninger som krever oksygen for å hemme eller bremse endringer av lasten. Endringene fletter blant annet kravene i gjeldende kapittel 15 i IBC-koden og kravene i Res. A.567(14). Endringene i

kapittel 15 er også tatt inn som en følge av endringer i SOLAS regel II-2/4.5.5 som utvider omfanget av skip med krav om fastmonterte inertgassanlegg, og endringer i FSS-koden kapittel 15 som har krav til utforming, konstruksjon og testing av selve inertgassanlegget som kreves etter SOLAS regel II-2/4.5.5. Endringene som følger av MSC.369(93) tilsvarer videre endringene i IBC-koden som følger av Res.MEPC.250(66).

I kapittel 17 er det gjort endringer i merknadene som gjelder for kolonne «h» i tabellene i dette kapitlet og som viser minimum føringskrav for de forskjellige kjemikaliene som omfattes av IBC-koden.

Som en følge av krav om stabilitetsinstrument, jf. IBC-koden pkt. 2.6.6 og dispensasjonsadgangen etter IBC-koden pkt. 2.7.7, er det gjort tilpasninger i IBC-sertifikatmalen som adresserer det nye kravet. Det er også fastsatt vilkår for dispensasjon.

§ 5 Frakt av farlig last på skip i utenriksfart første ledd bokstav d

På MSC 83 i oktober 2007, ble IMOs underkomite for Bulk Liquids and Gases (BLG)¹ gitt oppgaven med å gjennomgå hele det internasjonale regelverket for gasstankere - «International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk» - IGC-koden. Formålet med gjennomgangen var en fullstendig revisjon og oppdatering av regelverket. Videre skulle gjennomgangen identifisere andre instrumenter som kunne bli berørt og måtte endres som en følge av revisjonen. Arbeidet skulle ta høyde for oppdatert teknologi, utviklingen i operasjonell praksis og den økte størrelsen av gasstankskipene.

I stedet for en helt ny IGC-kode, ble BLGs revisjon av IGC-koden laget som en endring av den eksisterende IGC-koden.

Regelverket som følger av den nye IGC-koden gjelder fra 1. januar 2016.

MSC.370(93) fastsetter omfattende endringer i IGC-koden. Dette innebærer at skip uansett størrelse som skal frakte flytende gass i bulk (gasstankere) og som bygges 1. juli 2016 eller senere, skal oppfylle kravene i den endrede IGC-koden. Gasstankere som er bygget før 1. juli 2016 omfattes av de operasjonelle kravene i IGC-koden som endret ved MSC.370(93). Endringene fastsetter også krav om stabilitetsinstrument som er godkjent av administrasjonen.

Definisjonen og avgrensningen av farlige gassområder endres i henhold til praksis beskrevet av IEC². Det tidligere uttrykket «dangerous» - brukt for å karakterisere et farlig område -, er nå erstattet med termen «hazardous». Denne ordlyden er i overensstemmelse med standardene til IEC, jf. IGC-kodens pkt. 1.2.24.

Det er videre tatt inn endringer i avstanden som kreves mellom en lastetank og skutesiden, jf. IGC-kodens pkt. 2.4. I gjeldende IGC-kode skal minimumsavstanden mellom en lastetank og skipssiden være 760 millimeter. I den reviderte koden skal avstanden beregnes som en funksjon av tankvolumet og spenner fra 800 mm til 2000 mm. Typisk skade skal nå brukes på G3 skip med lengde 80 meter eller mer, jf. pkt. 2.6

I IGC-kodens kapittel 3 er det tatt inn endrede brannkrav til vinduer og lysventiler som har eksponering mot lasteområdet.

¹ Komiténavnet er endret til Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR)

² International Electrotechnical Commission

I kapittel 4 - om systemer for inneslutning av lasten - er sikkerhetsprinsipper og funksjonelle krav introdusert.

Det er også introdusert en ny materialklasse for stål - FH.

I stedet for preskriptive krav som følger av IGC-koden kapittel 4, åpnes det for å bruke grensetilpassningsmetoden for valg av materialteknologi ved utformingen av nyutviklede systemer for inneslutning av last. For å vurdere sikkerhetsfaktorene for de forskjellige belastningstypene, skiller grensetilpassningsmetoden belastninger i fire kategorier, permanente, funksjonelle, miljømessige og belastninger som følger av ulykke (hendelse).

I tilfelle feil på en trykkavlastningsventil (PRV), skal det være mulig på en sikker måte å kunne nødisolere tanken, jf. IGC-koden pkt. 8.2.9.

Det følger av IGC-koden pkt. 9.5.2 at det skal være arrangementer for å overvåke kvaliteten av nøytralgassen som brukes i isolerte områder.

Kapittel 10 – Elektriske systemer i den reviderte IGC-koden, jf. pkt. 10.2.2, er endret vesentlig med utgangspunkt i gjeldende IEC-standarder.

Tanktrykk, jf. IGC koden 7.8.1, og skrogtemperatur, jf. IGC-koden pkt. 4.19.1.6, skal også kunne opprettholdes ved enkeltfeil i strømtilførselen jf. pkt. 10.2.6.

IGC-kodens kapittel 13 har nye og endrede krav til automasjonssystemer som brukes i instrumenteringen for å kontrollere, overvåke og alarmere om tilstander ved lasten eller som brukes til andre sikkerhetsfunksjoner og –foranstaltninger.

Endringene i IGC-koden introduserer også nye krav om oksydering av gas (forbrenning) som omfatter kjeler, jf. pkt. 16.6, og gassbrennere, jf. IGC-koden pkt. 16.6.2. Det er også forbudt å slippe ut (ventilene) gass fra lastetanker for å opprettholde trykk og temperatur.

Når det gjelder endrede operasjonskrav knyttes disse blant annet til krav om en håndbok for lasteoperasjoner. Videre er metoden for å vurdere økninger i fyllingsgrensen av tanker endret. Fyllingsnivået i en tank skal begrenses slik at avdampingsrommet har et bestemt minimumsvolum ved referansetemperaturen – se kapittel 15.

IGC-koden krever videre at nye og eksisterende gasstankere har ombord godkjent datamaskinprogram som kan brukes for å bekrefte at godkjente intakt- og skadestabilitetskrav er oppfylt for alle lastekondisjoner. Gasstankere bygget før 1. juli 2016 skal ha slikt datamaskinprogram ombord ved første sertifikatfornyelse etter 1. juli 2016, men ikke senere enn 1. juli 2021. IGC-koden har også bestemmelser som gir Sjøfartsdirektoratet adgang til å unnta visse skip fra krav om datamaskinprogrammet vist til ovenfor.

I IGC-koden pkt. 8.2.3 er det vist til trykksettinger som tillater sekvensiell åpning av trykkavlastnings-ventiler for å kunne minimere utslipp av gass.

Antallet sikkerhetsutstyr i tillegg til brannmannsutstyr økes fra 2 til 3, jf. IGC-koden pkt. 14.3.

Når det gjelder overføring av last, er det krav om at det gjennomføres et møte før laste- og losseoperasjoner finner sted, jf. IGC-koden pkt. 18.6.1.

Ved fastsettelsen av farlig last forskriften 1. juli 2014 ble det brukt en ufullstendig tittel på IGC-koden. Tittelen i § 5 første ledd bokstav d endres til den offisielle engelske betegnelsen på IGC-koden.

§ 6 Frakt av farlige flytende stoffer i offshorevirksomheten

Farlig last forskriften § 6 første ledd speiler forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljø sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (miljø sikkerhetsforskriften) § 7 som gjennomfører MARPOL vedlegg II om hindring av forurensing av skadelige stoffer i bulk. Etter miljø sikkerhetsforskriften § 7 tredje ledd kan skip i støttefunksjon i offshorevirksomhet som frakter begrensede mengder flytende skadelige stoff i bulk, i stedet for kravene som følger av MARPOL vedlegg II regel 11, følge retningslinjene i Res.A.673(16) som endret ved MSC.184(79), MSC.236(82) og MEPC.158(55). Retningslinjene erstatter krav som springer ut av IBC-koden. I farlig last forskriften § 6 første ledd siste komma står det at skip som bruker retningslinjene i Res.A.673(16) kan unnlate å følge samme forskrift § 5.

Henvisningen i farlig last forskriften § 6 første ledd siste komma presiseres slik at skip i støttefunksjon i offshorenæringen som frakter begrensede mengder flytende skadelige og farlige stoff i bulk, kan unnlate å følge regelsettene i IBC- eller IGC-koden, jf. § 5 første ledd bokstav c og d. Unntaket i § 6 første ledd siste komma betyr også at SOLAS kapittel VII del B og del C ikke gjelder for skip som omfattes av farlig last forskriften § 6.

§ 7 Kjemikalieskip og gasstankskip bygget før 1. juli 1986

Regelverket som det henvises til i § 7 første ledd, BCH-koden, endres ved MSC.376(93). Endringene gjelder skip som omfattes av BCH-koden og at disse skal ha et stabilitetsinstrument svarende til kravene som følger av MSC.369(93).

Regelverket som det henvises til i § 7 tredje ledd, GC-koden³, endres ved MSC.377(93). Endringene er de samme som nevnt i avsnittet ovenfor.

Henvisninger i vedleggene til farlig last forskriften.

I rundskrivet som fastsatte farlig last forskriften⁴ ble det informert om en endring sammenlignet med forskriftsutkastets kapittel 3. Endringen medførte at antallet paragrafer i kapittel 3 ble redusert. Henvisningene fra henholdsvis vedlegg 1a og 1b og 2a og 2b til de respektive paragrafene i selve forskriften ble ikke justert i henhold til denne endringen. Endringsforskriften som fastsettes ved rundskrivet her, gjør at henvisningene blir riktige.

Når farlig last forskriften var på offentlig høring mottok Sjøfartsdirektoratet merknader om vilkår for frakt av brannfarlig fast stoff på roro-skip med og uten fastmonterte skumslukkeanlegg, jf. vedlegg 1b og 2b⁵. Merknadene var spesielt knyttet til IMDG-kodens vilkår for når det er krav om at lastbærere skal ha temperaturkontroll. I denne forbindelse ble det ved en inkurie satt inn feil henvisning som nå rettes. IMDG-koden med 36-12-endringene, pkt. 7.3.7 har bestemmelser om lastbærere med krav om temperaturkontroll.

Økonomiske og administrative konsekvenser

De endrede kravene i IMDG, GC, BCH, IBC og IGC-koden, utløser forskjellige økonomiske konsekvenser.

³ Endret ved MSC.38(63), MSC.40(64), MSC.42(64), MSC.63(67)

⁴ Se <http://www.sjofartsdir.no/PageFiles/16788/RSR%2010-2014%20Forskrift%201.%20juli%202014%20om%20farlig%20last%20p%3a5%20norske%20skip.pdf>

⁵ Se <http://www.sjofartsdir.no/PageFiles/16788/RSR-10-h%c3%b8ringsmatrise.pdf>

Endringene som kort er skissert ovenfor vil få økonomiske konsekvenser både for de som utformer (skipskonsulenter), prosjekterer, konstruerer, bygger (skipsverft) og opererer skip (rederier). Endringene vil også ha betydning for leverandører av stabilitetsinstrumenter når slike instrumenter fra 1. januar 2016 krever godkjenning etter internasjonale standarder.

For eksisterende og nye skip som har krav om et godkjent datamaskinprogram som aksepterer input og beregner et skips stabilitet som funksjon av ulike forutsetninger (laste- og skadekondisjoner)⁶ vil kostnadene være i størrelsesorden 80,000 kroner. Prisen av en maskin som er godkjent for bruk av slik programvare er i størrelsesorden 20,000 til 50,000 kroner⁷. Den godkjente datamaskinen og tilhørende godkjent programvare omtales som et stabilitetsinstrument. Kostnadene (kursing og trening) til opplæring for å bruke stabilitetsinstrumentet vil variere på bakgrunn av utdannings- og erfaringsnivået til de som skal verifisere stabiliteten til skipet og andre relevante forutsetninger som hvordan og hvor opplæringen kan gjennomføres. På grunn av stor variasjon i forutsetningene, vil opplæringskostnadene også være forskjellige.

Spesielt når det gjelder endringene i IGC-koden som bl.a. legger IEC-standarder til grunn, vil dette kreve ressurser (arbeidstid) av eventuelle skipskonsulenter/skipsverft/verksteder som utformer, prosjekterer, bygger og utruer skip som skal frakte produkter som omfattes av kapittel 19 i IGC-koden.

Når det gjelder nye krav om utformingen av de elektriske systemene som brukes i systemene for innslutning av lasten på gasstankskip og hvor slike krav er basert på ny systematikk, jf. at IEC-standarder skal legges til grunn, vil dette kreve ressurser for å operasjonalisere de nye kravene. Det må antas at henvisningene til standarder som er fastsatt av IEC vil kreve at selskaper som utformer og bygger gasstankere avsetter alternative ressurser for å forstå påvirkningen av slike standarder og konsekvensene de vil ha for utformingen og byggingen av skip som omfattes av IGC-regelverket.

Kostnadene knyttet til å forstå og operasjonalisere IEC-krav kan bare estimeres etter at det er foretatt en gap-analyse som avdekker de konkrete opplæringsbehovene.

IEC-krav utvikles etter samme modell som IMO-krav, dvs. basert på innspill fra medlemsstatene som deretter blir gjenstand for forhandlinger før kravene fastsettes. Sjøfartsdirektoratet forutsetter at de delene av næringen som arbeider på de saksfeltene som reguleres av IEC-krav, er kjent både med prosessen og resultatene.

Transport av LNG fra produksjonsfasilitetene i Norge til terminaler for lagring og videre distribusjon i Norge, skjer hovedsakelig med mindre gasstankere⁸. En mulig, men lite sannsynlig konsekvens er konkurransevridning som konsekvens av nye krav etter IGC-koden for skip med fartsområdebegrensninger og at dette kan føre til at frakt av LNG i større grad overføres til veitransport.

LNG brukt som drivstoff for skipsfarten i norske farvann var i 2011 om lag 7%⁹. Basert på søknader til NOx fondet om støtte til LNG-drift og krav om bl.a. reduksjon av NOx, forventes det en økning til 24% i 2016. Leveringssikkerhet av bunkers vil være et viktig premiss for at LNG blir foretrukket som energibærer i et omfang som bidrar til kostnads- og miljøeffektiv skipsfart. At frakt av farlige kjemikalier og flytende gass (LNG) skjer i henhold til et gjennomarbeidet

⁶ Instrumentet består hovedsakelig av programvare som kjøres på en arbeidsstasjon (PC eller lignende)

⁷ Priser oppgitt av Herbert-ABS Software Solutions LLC.

⁸ F.eks. MT «Pioneer Knutsen» <http://knutsenoas.com/shipping/lng-carriers/pioneer/>

⁹ Kilde "Et bedre fungerende LNG marked" s. 6

regelverk som speiler både teoretisk kunnskap, praksis og erfaring fra et bredt sammensatt internasjonalt miljø og hvor Norge har deltatt i forhandlingene, betyr at myndighetene kan dra veksler på resultatene av dette arbeidet.

Bruk av et sett med internasjonale normer, også på kjemikalie- og gasstankskip som ikke skal seile i utenriksfart, vil være hensiktsmessig for å dra nytte av ekspertisen som er brukt for å legge til rette for å utvikle regelverket og ikke minst bygge skip som oppfyller dette regelverket.

Norge har lange tradisjoner med å utvikle og utforme regler for bygging av kjemikalie- og gasstankskip. Ved at Sjøfartsdirektoratet også har lagt til grunn at alle skip som frakter farlige kjemikalier og flytende naturgass skal bygges og opereres i henhold til farlig last forskriften, jf. BCH-, IBC-, Gass-, GC- og IGC-koden, kan dette stimulere til kontinuerlig forbedring av så vel regelverket som teknologien som brukes for å bygge og operere slike skip.

Når det gjelder endringene i vedleggene til farlig last forskriften, er disse kun redaksjonelle og vil derfor ikke få noen økonomiske eller administrative konsekvenser.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg: Forskrift om endring av forskrift om farlig last på norske skip
Høringsmatrise

Forskrift om endring av forskrift om farlig last på norske skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 11. desember 2015 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 6, 12, 13, 19 og 20, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

I

Forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip endres slik:

Hjemmelsfeltet skal lyde:

Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 1. juli 2014 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 6, § 9, § 11, § 12, § 13, § 19 og § 20, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

§ 5 bokstav a skal lyde:

- a) Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) konsolidert utgave *2014 kapittel VII*

§ 5 bokstav b skal lyde:

- b) International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-koden), jf. MSC.122(75) som endret ved MSC.157(78), MSC.205(81), MSC.262(84) og MSC.372(93)

§ 5 bokstav c skal lyde:

- c) *International code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk* (IBC-koden), jf. MSC.4(48), som endret ved MSC.10(54), MSC.14(57), MSC.16(58), MSC.28(61), MSC.50(66), MSC.58(67), MSC.219(82) og MSC.369(93)

§ 5 første ledd bokstav d skal lyde:

- d) *International code for the construction and equipment of ships carrying liquefied gases in bulk* (IGC-koden), jf. MSC.5(48), som endret ved MSC.17(58), MSC.30(61), MSC.59(67), MSC.103(73), MSC.220(82) og MSC.370(93)

§ 6 første ledd siste komma skal lyde:

,kan unnlate å følge kravene i § 5 bokstav c og bokstav d.

§ 7 første ledd skal lyde:

Kjemikalieskip som var kjølsturket eller på et tilsvarende byggetrinn før 1. juli 1986 og som følger Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (BCH-koden) (A.212(VII)), som endret ved MSC.376(93) kan unnlate å følge IBC-koden.

§ 7 tredje ledd skal lyde:

Gasstankskip som var kjølsturket eller på et tilsvarende byggetrinn før 1. juli 1986 og der kontrakten om bygging ble inngått etter 31. oktober 1976, kjølen var strukket eller tilsvarende byggetrinn ble nådd etter 31. desember 1976 eller leveringen av skipet fant sted etter 30. juni 1980, og som følger Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (GC-koden) (A.328(IX)), som endret ved MSC.377(93), kan unnlate å følge IGC-koden.

Tittel på tabellen i vedlegg 1A skal lyde:

Krav til stuing som følger av § 10

Tittel på tabellen i vedlegg 1B skal lyde:

Krav til stuing som følger av § 10

Tabell 1Bs rad med tittel: «**4. Brannfarlig fast stoff** 4.1 Brannfarlige stoff: UN-nummer 1944, 1945, 2254, 2623», skal lyde:

4. Brannfarlig fast stoff 4.1 Brannfarlige stoff: UN-nummer 1944, 1945, 2254, 2623	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR
--	---	---	---	---

Tabell 1Bs rad med tittel «**4. Brannfarlig fast stoff** 4.1 Brannfarlige stoff: Andre UN-numre», skal lyde:

4. Brannfarlig fast stoff 4.1 Brannfarlige stoff: Andre UN-numre	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR
---	---	---	---	---

Tabell 1Bs rad med tittel: «**5. Oksiderende stoff og organiske peroksider** 5.2. Organiske peroksider» skal lyde:

Oksiderende stoff og organiske peroksider 5.2. Organiske peroksider	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR	<i>Ikke tillatt</i>	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR	<i>Ikke tillatt</i>
---	---	---------------------	---	---------------------

Tittel på tabellen i **vedlegg 2A** skal lyde:

Krav til stuing som følger av § 11

Tittel på tabellen i vedlegg 2B skal lyde:

Krav til stuing som følger av § 11

Tabell 2Bs rad med tittel «**4. Brannfarlig fast stoff** 4.1 Andre UN-numre», skal lyde:

4. Brannfarlig fast stoff 4.1 Andre UN-numre	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR
--	---	---

Tabell 2Bs rad med tittel «**5. Oksiderende stoff og organiske peroksider** 5.2. Organiske peroksider: Andre UN numre» skal lyde:

5. Oksiderende stoff og organiske	<i>Ikke tillatt</i>	Tillatt når stuingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.3.7 er oppfylt, i tillegg
--	---------------------	---

peroksider <i>5.2. Organiske peroksider: Andre UN numre</i>		til kravene i ADR
---	--	-------------------

II

Endringene gjelder fra 1. januar 2016

**Høringsuttalelser forskrift om endring av forskrift om farlig last
Ephorte 2015/21005**

§	Høringsinstans	Merknader(er)	Sjøfartsdirektoratets merknad
	Fiskeridirektoratet	Ingen	
	Petroleumstilsynet	Ingen	
	Nasjonal Kommunikasjonsmyndighet	Ingen	
	NHO Sjøfart	Presisering om stuingsplanene i vedlegg 1A/1B og 2A/2B tar hensyn både til de primære og sekundære fareklassene jf. IMDG del 3 kolonnene 3 og 4.	<p>Sjøfartsdirektoratet forståelse av merknaden er om det i forbindelse med stuingsplanene som følger av tabellene 1A/1B og 2A/2B, også skal tas hensyn til faresedler som har informasjon om den sekundære fareklassen jf. IMDG-koden del 3 kolonne 4.</p> <p>Det er fareklassen som bestemmer hvorvidt et stoff kan fraktes eller ikke i henhold til tabellene i vedlegget til forskrift 2014 nr. 944, jf. forskriftens §§ 10 og 11. Sekundærfarer er ikke nevnt i tabellene, men skal likevel tas hensyn til, eksempelvis for å sikre at fartøyet har brann- og sikkerhetsutstyr tilpasset de ulike typene farlig last som fraktes. Her kan det være nyttig informasjon i IMDG-koden kap 3 kolonne 17.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet pålegger ingen å transportere farlig last, selv om det gis visse åpninger i</p>

§	Høringsinstans	Merknader(er)	Sjøfartsdirektoratets merknad
			regelverket. Det er skipsføreren som skal sørge for at skipet er lastet på en sikker måte, jf. § 19 i Skipssikkerhetsloven. Dette innebærer at det er skipsføreren rett og plikt å avvise transport av farlig last dersom han/hun mener det ikke er sikkert.
	Sjømannsorganisasjonene	Ingen	
	Advokatforeningen	Ingen	
	Norges Rederiforbund	Rederiforbundet er positiv til at Sjøfartsdirektoratet inkorporerer de siste endringene i IMO SOLAS(Safety Of Life At Sea), slik at de norske reglene er oppdaterte og i tråd med den siste revisjonen av de internasjonale reglene.	

§	Høringsinstans	Merknader(er)	Sjøfartsdirektoratets merknad
Vedlegg 1B og 2B	BastøFosen	<p>1. I stuingsplan 1B og 2B henvises det til kapittel 7.3.7 i IMDG.</p> <p>I forhold til disse henvisningene bør det være et unntak for innenriksferger som har kortere overfart enn en gitt tid.</p> <p>Regelverket som gjelder i ADR angående dette er godt nok for korte sjøreiser. Fergeselskaper har ikke kapasitet i forhold til tidtabeller og bemanning til å etterfølge kapittel 7.3.7.</p>	<p>Endringen i vedlegg 1B og 2B er redaksjonell og oppdaterer henvisningen så den samsvarer med gjeldende IMDG-kode.</p> <p>Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering endringen ikke endrer gjeldende rett.</p> <p>Henvisningen til IMDG-koden 7.3.7 er tatt inn for å speile tilsvarende krav i ADR. Henvisningen til IMDG-koden 7.5 i farlig last forskriften som ble fastsatt 1. juli 2014, var følgelig ikke korrekt.</p>
§§ 10 og 11	Bastø Fosen	<p>2. Underkjenning av unntak</p> <p>De unntak som gis i ADR, 1.1.3.6 og i IMDG og ADR kapittel 3.4 og 3.5(LQ og EQ), gjør at ferger som ikke krever lastepapirer kan ha mye farlig last uten kjennskap til det. Det er ønskelig å legge til et punkt i §10 og §11 som ikke tillater disse unntakene på slike ferger for å fremme sikkerheten til passasjerer og ansatte.</p>	<p>Sdir tar FosenBastøs merknad til orientering.</p> <p>Unntaksbestemmelse ne i farlig last forskriften § 12 viderefører gjeldende rett, jf. opphevet forskrift 8. desember 2009 om transport av farlig last på norske skip § 8 andre ledd.</p>
	Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen	
	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Slik DSB oppfatter forslaget, er det gjort en tilpasning til IECs terminologi for eksplosjonsfarlige områder. Dette er etter vårt syn en fordel. Elektriske utstyr	

§	Høringsinstans	Merknader(er)	Sjøfartsdirektoratets merknad
		<p>velges som kjent i samsvar med områdeklassifiseringsmetodikk en i IEC. DSB har forskrifter/normer på dette feltet.</p> <p>Videre er DSB tilfreds med at den feilaktige henvisningen til IMDG kodens bestemmelser angående lasteenheter under temperaturkontroll som vi påpekte i 2014, nå blir rettet opp.</p>	
	Samferdselsdepartementet	Ingen	