

**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 10-2014**

**Dato:** 01.07.14

**Saksnr.:** 2014/796

**Opphever:**

**Referanse til:**

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

## Forskrift 1. juli 2014 om farlig last på norske skip

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt ny forskrift om farlig last på norske skip. Forskriften trer i kraft 15. september 2014. Ved forskriftens ikrafttredelse oppheves forskrift 8. desember 2009 nr. 1481 om transport av farlig last om bord på norske skip (forskrift 2009/1481).

### Høring

Utkast til ny forskrift om farlig last på norske skip var på høring i tidsrommet 10. januar til 15. april 2014. Det kom inn høringssvar fra 17 instanser, hvorav 11 hadde kommentarer til utkastet. Høringssvarene og Sjøfartsdirektoratets vurdering av disse er inntatt i egen matrise, som følger vedlagt.

Etter høringsrunden har vi valgt å justere strukturen i kapittel 3, slik at kapitlet har en bestemmelse færre enn da utkastet var på høring. Dette er nærmere beskrevet i kommentaren til forskriften § 10. Endringen innebærer at paragrafnummereringen i matrisen hva gjelder kapittel 3 og utover ikke samsvarer med nummereringen i den fastsatte forskriften.

### Nærmere om innholdet i forskriften

Forskriften fastslår prinsippet om at transport av farlig last er forbudt, så langt det ikke er tillatt etter regler fastsatt med hjemmel i skipssikkerhetsloven, jf. § 2. Forskriften gir reglene i Sjøikkerhetskonvensjonen (SOLAS) kapittel VII om transport av farlig last status som forskrift. For innenriksfart er det gjort visse tilpasninger, og videreført kravene ellers som følger av gjeldende rett. For transport av pakket farlig last på ro-ro-skip som er en del av veinettet i innenriksfart, er det gjort noen endringer i forhold til gjeldende forskrift. Disse er nærmere redegjort for under.

### Nedkjølte gasser

Det følger av forskriften at nedkjølte gasser tillates på passasjerferger i innenriksfart uten passasjerbegrensning, se forskriftens vedlegg 1 B. Dette er en videreføring av gjeldende rett.

Sjøfartsdirektoratets rundskriv består av 2 serier, **serie R: Forskrifter, lover og konvensjoner**, og **serie V: Veiledninger og fortolkninger**.

(Sdir. 2003.02 AIT) C:\Users\dia\AppData\Local\Microsoft\Windows\Temporary Internet Files\Content.Outlook\NECY4UO4\R-rundskriv farlig last.docx

## **Særskilt om skumsløkkeanlegg på bildekk**

I forskriften legger Sjøfartsdirektoratet til grunn at det ikke skal være krav om fastmontert skumsløkkeanlegg på innenriksferger som frakter farlig last<sup>1</sup>. I stedet innføres en fleksibel løsning hvor det innføres lempeligere vilkår for frakt av farlig last på fergene med skumsløkkeanlegg enn på fergene uten skumsløkkeanlegg. Det vil dermed være valgfritt for rederiet om de installerer fastmontert skumsløkkeanlegg på bildekk eller ikke. Men valget vil få betydning for i hvilket omfang skipet kan frakte farlig last i henhold til ny forskrift, jf. forskriften §§ 10 – 12.

Ferger som ikke oppfyller de gjeldende krav, vil måtte søke om dispensasjon etter forskriftens § 14. Rederiet må i søknaden godtgjøre at kompenserende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet det søkes unntak fra. Ved søknader om dispensasjon vil det være naturlig å ta utgangspunkt i de kompenserende tiltakene som var satt som vilkår i tidligere gitte tillatelser til skipet. Typiske vilkår i dispensasjonene var at transporten kun måtte foregå under gunstige værforhold og kun på de tider av døgnet der det erfaringsmessig var minst persontrafikk, i tillegg til en rekke andre vilkår som at mannskapet skulle ha tilstrekkelig kunnskap, det skulle holdes vakt med transportenheten under hele overfarten, det skulle være bærbart skum og absorpsjonsmateriale om bord, emballasjen på transportenheten måtte kontrolleres før ombordkjøring, krav til plassering av transportenheten og absolutt røykeforbud på dekk.

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at ansvarlige myndigheter som gjennomfører anbud på konsesjoner i framtiden sørger for å ta inn nødvendige spesifikasjoner der de mener det er behov for det, eksempelvis med krav til fastmontert skumsløkkeanlegg på strekninger der det er behov for å frakte farlig last uten de begrensninger som gjelder for skip uten slike anlegg. Behovet for oppgradering vil med en slik løsning ikke være til stede for operatører under dagens konsesjoner.

## **Særskilt om krav til opplæring**

Kravene om opplæring, jf. forskrift 2009/1481 § 5, er videreført ved at SOLAS kapittel VII og de relevante koder generelt er gjort gjeldende som forskrift, i tillegg til at kravene etter STCW<sup>2</sup> allerede er tatt inn i norsk rett gjennom kvalifikasjonsforskriften<sup>3</sup>. Det innføres ingen nye krav til godkjenning av opplæring.

Det er opp til rederiene selv å sørge for at kravene som følger av kodene, jf. forskriften §§ 5 og 8, er oppfylt for mannskapet. Dette må rederiet dokumentere gjennom sikkerhetsstyringssystemet. Rederiets oppfyllelse av disse kravene vil bli kontrollert av Sjøfartsdirektoratet gjennom ISM-revisjoner, og gjennom tilsyn.

## **Særskilt om hurtiggående skip**

Gjennomføring av SOLAS Kapittel X «Safety measures for high-speed craft» og HSC koden (International Code of Safety for High-speed Craft), med spesielle regler om transport av farlig last på hurtiggående skip, er gjort i forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

---

<sup>1</sup> I ny forskrift om brannsikring på skip som Sjøfartsdirektoratet fastsetter parallelt, er innholdet i reglene endret, slik at det ikke lenger er krav til at ro-ro-skip som frakter farlig last skal ha fastmontert skumsløkkeanlegg. Men dersom skipet har slikt anlegg, er de tekniske kravene som følger av gjeldende forskrift tenkt videreført.

<sup>2</sup> International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

<sup>3</sup> Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

Hurtiggående skip som ikke omfattes av HSC-koden er omfattet av forskriften om farlig last som nå fastsettes, og skal følge kravene om føring av farlig last som fremkommer her.

## **Merknader til de enkelte bestemmelsene**

Nedenfor kommenterer Sjøfartsdirektoratet innholdet av de enkelte bestemmelser i forskriften. Etter høringsrunden har vi valgt å justere strukturen i kapittel 3, slik at kapitlet har en bestemmelse færre enn da utkastet var på høring. Endringen innebærer at nummereringen

### ***Til § 1 Virkeområde***

#### **Lektere**

Lektere omfattes av begrepet «skip», og vil dermed være omfattet uavhengig av presiseringen i § 1. Vi har likevel av pedagogiske hensyn valgt å nevne lektere spesielt i virkeområdebestemmelsen for å unngå misforståelser, idet lektere i utgangspunktet faller utenfor virkeområdet til SOLAS kapittel VII.

#### **Flyttbare innretninger**

Flyttbare innretninger er ikke nevnt i virkeområdebestemmelsen og dermed heller ikke omfattet av forskriften, dette er en videreføring av gjeldende rett.

#### **Fiskefartøy**

Reglene om farlig last skal favne alle norske skip, herunder også fiskefartøy. At fiskefartøy faller inn under virkeområdet, innebærer at slike fartøy er omfattet av forbudet mot å frakte farlig last, jf. § 2. Vi presiserer i denne sammenheng at begrepet «last» bare omfatter varer som tas om bord for å fraktes fra A til B. En aktuell problemstilling for fiskefartøy er varer som tas om bord for eget forbruk, eller varer som blir til underveis (eksempelvis fiskeolje som blir produsert om bord). Slike tilfeller omfattes ikke av begrepet «last», og faller dermed utenfor virkeområdet til forskriften.

#### **Hurtiggående skip**

Hurtiggående skip som faller utenfor HSC-koden, er omfattet av forskriften.

### ***Til § 2 Forbud***

Bestemmelsen kodifiserer og presiserer utgangspunktet om at det er forbudt å frakte farlig last dersom det ikke er tillatt etter denne forskrift eller andre forskrifter gitt med hjemmel i skipssikkerhetsloven.

Vi ser ikke behov for å ta inn en definisjon av begrepet «farlig last» i forskriftsteksten ettersom denne framgår av SOLAS kapittel VII.

### ***Til § 3 Dokumentasjon***

Bestemmelsen viderefører forskrift 2009/1481 § 4 annet ledd, som er en implementering av direktivene 2009/17/EF og 2011/15/EU. En parallell bestemmelse om forurensende laster finnes i miljø sikkerhetsforskriften<sup>4</sup> § 3.

Forskriften setter ikke skranker for hvilke nødnummer som tas inn i dokumentasjonen, jf. bokstav e, så lenge kravet om kunnskap om lasten er oppfylt. Kravet vil normalt være oppfylt ved bruk av 110, men utelukker ikke at andre nummer kan være fyldestgjørende.

---

<sup>4</sup> Forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger

#### **Til § 4 Førstehjelp ved kjemisk forgiftning og prosedyrer for brann og utslipp**

Bestemmelsen viderefører forskrift 2009/1481 § 6, og fyller ut handlingsrommet medlemsstatene er gitt i SOLAS regel VII/2.4 og 7-1.3, hvor statene på dette området plikter å se hen til IMOs retningslinjer i MSC/Circ.1025 og MSC/Circ.857.

#### **Til § 5 Frakt av farlig last på skip i utenriksfart**

Dette er en ren inkorporasjonsbestemmelse, hvor det fremgår at SOLAS kapittel VII gjelder som forskrift. Reglene i SOLAS VII gjelder i utgangspunktet bare for de tilfeller som faller inn under virkeområdet for kapittel VII. Dette omfatter følgende skip i internasjonal fart: Passasjerskip med mer enn 12 passasjerer og lasteskip (også lasteskip med bruttotonnasje under 500).

SOLAS kapittel VII stiller krav til at en rekke IMO-koder skal følges. Disse kodene er tatt inn i § 5.

International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC-koden), jf. MSC.268(85) som endret ved MSC.318(89), er gjort obligatorisk i SOLAS regel VII/7-5:

*«Frakt av farlig last som fast bulklast skal oppfylle de relevante bestemmelsene i IMSBC-koden, som definert i regel VI/1-1.1.»*

Denne koden er imidlertid også gjort obligatorisk i SOLAS regel VI/1-2. For å unngå dobbelregulering vil IMSBC-koden bare bli tatt inn i forskrift om frakt av last på skip og lektere, som fastsettes parallelt. Skip som frakter farlig last må også forholde seg til forskrift om frakt av last, og vil dermed finne hjemmelen for kravene etter IMSBC-koden her.

#### **Til § 6 Frakt av farlige flytende stoffer i offshorevirksomhet**

Bestemmelsen viderefører forskrift 2009/1481 § 14 første ledd bokstav c. En parallell formulering om skadelige flytende stoffer i bulk finnes i miljø sikkerhetsforskriften § 7 tredje ledd.

Dette er en «kan-regel». Det vil si at utgangspunktet er hovedregelen i § 5 om at SOLAS kapittel VII gjelder som forskrift, men i de tilfellene som faller inn under § 6, er det åpning for at man alternativt kan følge reglene i denne bestemmelsen.

#### **Til § 7 Kjemikalieskip og gasstankskip bygget før 1. juli 1986**

Bestemmelsen viderefører forskrift 2009/1481 § 14 andre ledd og § 15 andre og tredje ledd. Begrepet «gasstankskip» er brukt for å presisere at dette gjelder skip som fører gass som last, ikke skip som benytter gass som drivstoff. Bestemmelsen er antakelig mest praktisk ved innflagging av eldre skip. I tillegg er det nyttig å ha en slik presisering i forskrift, slik at blant annet klassifikasjonsselskapene lett kan vite hvilke regler som gjelder for disse skipene.

#### **Til § 8 Frakt av farlig last på skip i innenriksfart**

Som en videreføring av gjeldende rett er de samme reglene for skip i utenriksfart gjort gjeldende for passasjerskip og lasteskip som går i innenriksfart.

#### **Til § 9 Frakt av pakket farlig last i offshorevirksomheten på skip på norsk kontinentalsokkel**

Bestemmelsen viderefører forskrift 2009/1481 § 17 annet ledd. Dette er norske mindre strenge regler som kan følges som alternativ til å følge SOLAS VII, jf. forskriften § 8. Høringsutkastet § 9 inneholdt de samme materielle vilkår i en omarbeidet form. Etter høringen ble utkastet gjennomgått på ny, og vi så at den foreslåtte paragrafen ikke var tilstrekkelig klart utformet. Sjøfartsdirektoratet har derfor i stedet valgt å videreføre den utgående bestemmelsen med noen språklige justeringer.

Bestemmelsen inneholder en presisering i forhold til ordlyden i gjeldende forskrift, slik at den bare omfatter norske havner. Ordlyden i gjeldende forskrift er ikke klar på dette punktet, men bestemmelsen har aldri vært ment å gjelde for skip som går til utenlandske havner.

### **§§ 10 Transport av pakket farlig last på ro-ro-skip i innenriksfart med fastmontert skumslukkeanlegg**

Forskriften §§ 10 til 12 viderefører §§ 8 til 12 i forskrift 2009/1481 om pakket farlig last på ro-ro-skip i innenriksfart. I tillegg er det tatt inn nye regler om frakt av farlig last på ferger som ikke har fastmontert skumslukkeanlegg. Også disse reglene er «kan-regler», og utgjør et alternativ til utgangspunktet om å følge reglene i SOLAS VII, jf. § 8.

Sammenlignet med forskriftsutkastet som var på høring, er det for ro-ro-skip i innenriksfart valgt en noe annen inndeling. I § 10 er nå kravene for ro-ro-skip med fastmontert skumslukkeanlegg samlet, mens § 11 inneholder kravene for ro-ro-skip uten fastmontert skumslukkeanlegg.

§ 10 tredje ledd viderefører kravet i forskrift 2009/1481 om å ha prosedyrer som beskriver hvilke sikkerhetstiltak som skal gjennomføres for skip som skal føre ADR transportenheter. Dette gjelder eksempelvis prosedyrer for å hindre utilsiktede hendelser som skade på emballasje, lukt, varmgang fra hjullagre, eller lekkasje fra sikkerhetsventiler eller laste-/losseventiler, samt eventuelt prosedyrer om bruk av personlig beskyttelsesdrakt. Det er rederiets ansvar å ha på plass nødvendige prosedyrer og sikre at de etterleves. Prosedyrene skal ikke godkjennes av Sjøfartsdirektoratet, men direktoratet vil kunne kontrollere at nødvendige prosedyrer er på plass under tilsyn, og det vil være en naturlig del av undersøkelsen etter en eventuell ulykke.

Sjette ledd inneholder krav om at ADR-transportenheter skal holdes under oppsyn under overfarten. Skipsførerens ansvar for en vaktordning som ivaretar sikkerheten når skipet fører farlig last er slått fast i vaktholdsforskriften<sup>5</sup> § 6 nr. 2.4. Det vil være naturlig at skipets prosedyrer for frakt av ADR-transportenheter inneholder rutiner for oppsyn med slik last.

### **Til § 11 Tilleggskrav for ro-ro-skip uten fastmontert skumslukkeanlegg**

Bestemmelsen er basert på næringens opplysninger om hvilke ferger som frakter farlig last, type last fraktet og hyppigheten av dette. Disse reglene åpner for at ro-ro-skip uten fastmontert skumslukkeanlegg på nærmere angitte vilkår likevel kan føre pakket farlig last.

§ 11 første ledd bokstav e inneholder krav om å ha om bord nærmere angitte mengder av skum og absorpsjonsmateriale. Kravet er en kodifisering av vilkår som har vært satt for ferjer uten fastmontert skumslukkeanlegg til å få dispensasjon til frakt av farlig last.

### **§ 12 Frakt av begrensede mengder pakket farlig last på ro-ro-skip**

Bestemmelsen viderefører § 8(2) i forskrift 2009/1481. Sjøfartsdirektoratet mottok noen kommentarer til bestemmelsens utforming (utkastets § 13), og ser i lys av bestemmelsen den skulle videreføre at utkastet på dette punktet hadde mangler. Bestemmelsen har fått ny utforming, i tråd med forslaget fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

### **§ 13 Frakt av farlig last på lektere**

Lektere faller som nevnt ikke inn under virkeområdet for SOLAS kapittel VII. Det er imidlertid behov for regler for frakt av farlig last på lektere, og gjeldende rett er videreført i § 13.

---

<sup>5</sup> Forskrift 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip

## § 14 Dispensasjon

§ 14 første ledd gjennomfører SOLAS regel I/5 bokstav a innenfor forskriftens virkeområde. SOLAS kapittel I del A er ikke generelt gjennomført i norsk rett, og tas inn i de enkelte forskrifter der det er hensiktsmessig. Bestemmelsen åpner for å godkjenne andre løsninger enn de som uttrykkelig følger av ordlyden i SOLAS XII. Bestemmelsen lempes ikke på kravene, men åpner for at kravene kan oppfylles på annen måte enn det reglene i utgangspunktet legger opp til. Døren holdes på denne måten åpen blant annet for at utviklingen kan komme opp med løsninger som ikke var kjent på lovgivningstidspunktet. Rekkevidden av bestemmelsen vil kunne avgrenses av internasjonalt gjeldende bestemmelser. Eksempelvis bestemmer IGF-koden<sup>6</sup> at tekniske krav ikke kan erstattes av operasjonelle tiltak.

Annet ledd viderefører dispensasjonsadgangen etter forskrift 2009/1481 § 3, med en noe annerledes begrepsbruk.

Det er en forutsetning at en dispensasjon ikke går på akkord med sikkerhet og miljø, og at det ikke strider mot internasjonale forpliktelser som Norge er underlagt. Dispensasjonsbestemmelsen er begrenset til skip i innenriksfart, og vil her gjelde i tillegg til unntaksbestemmelser som finnes i SOLAS kapittel VII og tilhørende koder.

For skip som faller inn under våre internasjonale forpliktelser i SOLAS kapittel VII, vil det ikke være mulighet til å gi dispensasjoner utover de åpninger som gis i SOLAS med tilhørende koder. De samme fravik og unntak vil også gjelde for skip i innenriksfart, men her er ikke Norge underlagt de samme internasjonale forpliktelsene, og dermed er det handlingsrom for ytterligere fleksibilitet.

## Nærmere om innholdet i bestemmelsen

Innholdet i begrepet «innenriksfart» er knyttet til forskrift om fartsområder<sup>7</sup> (fartsområdeforskriften). Norske skip med fartsområde som framgår av fartsområdeforskriften kapittel 2 (innenriksfart) kan gis dispensasjon etter denne bestemmelsen. Norske skip med fartsområde som framgår av fartsområdeforskriften kapittel 3 (utenriksfart) kan likevel også få dispensasjon etter denne bestemmelsen. Det må i så fall fremgå klart av dispensasjonen at den kun gjelder for fart mellom norske havner. Som norsk havn anses også innretning for olje- og gassvirksomhet på norsk kontinentalsokkel, se NIS-loven<sup>8</sup> § 4.

Det er et vilkår at det er rederiet selv som skriftlig søker om dispensasjon. Den skriftlige søknaden bør inneholde all relevant informasjon og argumentasjon for en vurdering i forhold til kriteriene som må være oppfylt for at Sjøfartsdirektoratet kan gi en slik dispensasjon.

Det følger av dispensasjonsbestemmelsen at «Sjøfartsdirektoratet kan unnta». Det er med andre ord en skjønnsmessig vurdering hvorvidt Sjøfartsdirektoratet vil gi en dispensasjon eller ikke. Rederiene som søker om dispensasjon har ikke et rettskrav på å få dette innvilget selv om de godtgjør at kriteriene som følger av bestemmelsen er oppfylt. Utgangspunktet er at forskriftskravene skal oppfylles. Det er kun i ekstraordinære tilfeller, der gode grunner tilsier det, at det er en åpning for å gi dispensasjon.

Kriteriene som må være oppfylt for at Sjøfartsdirektoratet skal kunne gi dispensasjon er ment å være snevre. Det er to muligheter for å gi dispensasjon, disse følger av bokstav a og bokstav b.

At kravet ikke er vesentlig vil si at det aktuelle kravet anses å være mindre vesentlig vurdert

<sup>6</sup> International Code for Ships using Gas or other Low Flash-Point Fuels

<sup>7</sup> Forskrift 4. november 1981 nr. 3793

<sup>8</sup> Lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister

opp mot de ekstraordinære grunnene som danner grunnlaget for en dispensasjon. Det vil i saksbehandlingen av slike søknader være naturlig å legge til grunn en samfunnsøkonomisk vurdering av konsekvenser. En dispensasjon i henhold til bokstav a kan kun gis hvis frafall av det aktuelle kravet likevel vil gi en løsning som totalt anses sikkerhetsmessig forsvarlig.

Begrepet «kompenserende tiltak», jf. annet ledd bokstav b, er relativt vidt og vil kunne omfatte en rekke tiltak, så lenge det vurderes å opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravene som følger av forskriften.

I den grad det foreligger dispensasjonsbestemmelser i det regelverket som er gjort gjeldende som forskrift, jf. § 5, vil bestemmelsene måtte holdes opp mot hverandre etter vanlige rettskildemessige vurderinger. Det vises eksempelvis til IMDG-koden kapittel 7.9.

### **§ 15 Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft 15. september 2014 som del av en koordinert ikrafttredelse av flere nye forskrifter.

## **Økonomiske og administrative konsekvenser**

Forskriften viderefører i hovedsak gjeldende rett. Utgangspunktet er at direktoratets regelverk skal bli lettere tilgjengelig for brukerne og at det skal bli mer likefrem for næringen å finne fram til gjeldende krav.

Sjøfartsdirektoratet legger videre til grunn at en ny og endret struktur vil gjøre vedlikeholdet av regelverket mindre ressurskrevende for det offentlige.

I den grad rederier og andre i sine styrende dokumenter har vist til forskrifter som oppheves, vil forskriften innebære at rederier og skip vil måtte ta kostnadene knyttet til å innarbeide og oppdatere nye henvisninger.

Forskriften § 11 som åpner for frakt av farlig last på ferjer som ikke har fastmontert skumsløkkingsanlegg vil ikke medføre økonomiske og administrative konsekvenser av betydning, utover at rederiene som ønsker en større adgang til frakt av last enn de ut fra forskriftens krav kvalifiserer for må søke om dispensasjon. Bestemmelsene er utviklet i samarbeid med næringen, slik at dagens praksis for frakt av farlig last i hovedsak videreføres. Etter dette vil det være svært få ferjer som ikke kan frakte farlig last slik de har gjort til nå. Her vil Sjøfartsdirektoratet vurdere å gi unntak etter dispensasjonsbestemmelsen, slik at de fortsatt kan frakte farlig last. Behovet for oppgradering vil med en slik løsning ikke være til stede for operatør under dagens konsesjoner. Det vil dermed heller ikke kunne utløse krav til finansiering fra det offentlige.

Sjøfartsdirektoratet legger som nevnt til grunn at ansvarlige myndigheter som gjennomfører anbud på konsesjoner i framtiden sørger for å ta inn nødvendige spesifikasjoner der de mener det er behov for det, eksempelvis med krav til fastmontert skumsløkkeanlegg på strekninger der det er behov for å frakte farlig last uten de begrensninger som gjelder for skip uten slike anlegg.

Direktoratets legger til grunn at den samlede gevinsten av ny forskrift om farlig last er større enn eventuelle kostnader som utløses ved ikrafttredelsen.

Vedlegg:

Forskrift om farlig last på norske skip  
Høringsmatrise

Kopi: Nærings- og fiskeridepartementet

Bjørn Pedersen  
Fung. sjøfartsdirektør

Linda Bruås  
Fung. avdelingsdirektør



