

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

Ang.	Instans	Merknad	Vurdering
Generelt	Statens strålevern	Savner henvisning til dem som fagmyndighet, jf. gml forskrift § 16 (2)	STV er fagmyndighet for radioaktive stoffer uavhengig av transportsjanger. Sdir anser det ikke nødvendig å gjenta dette i vår forskrift. Unngår henvisninger til annet regelverk i størst mulig grad.
Generelt	Norsk Olje og Gass	Generelt: Savner definisjonene.	Et bevisst valg å redusere bruken av definisjonbestemmelser. SOLAS har definisjoner der det er behov, og i tillegg er mange av de uttrykk som før var definert i egen bestemmelse definert der de blir brukt i forskriften.
Generelt	DGM	Burde man beholdt definisjoner som en del av forskriften?	Se kommentar rett ovenfor til Norsk Olje og Gass.
Generelt	Fjord1	Ønsker en klargjøring på opplæringskrav. Fjord1 driver en omfattende kursvirksomhet for opplæring og håndtering av farlig last. Kurset er utviklet av rederiet, og av egne farlig last-instruktører. Kan rederiet videreføre denne typen opplæring, og skal kurset godkjennes av Sjøfartsdirektoratet?	Det er inntatt opplæringskrav i IMDG-koden kap 1.3 i del I og derfor ikke nødvendig med egen regulering i forskriften. Gammel regel gav heller ikke noe mer enn en henvisning. Ny forskrift viderefører det gjeldende regimet på dette punktet.
Generelt	Olje- og energidepartementet	Forslaget avviker fra begrepsbruken innenfor petroleumsnæringen, som bruker uttrykket «forsynings- og hjelpefartøy», og «innretning» der utkastet bruker «offshoreinstallasjon». Olje- og energidepartementet og Oljedirektoratet mener at begreps- og ordbruken burde harmoniseres i større grad, og at petroleumslovens begreper knyttet til innretninger bør legges til grunn. En harmonisering av begrepsbruken vil gjøre regelverket mer tilgjengelig og brukervennlig.	
Generelt	NHO Sjøfart	Høringsbrevets pkt 2.2 viser til at bestemmelsen om opplæringer er tatt ut av forskriften. Rederiene har gjennom sikkerhetsstyringssystem og opplæringsplan	Se vurdering av merknad fra Fjord1 ovenfor.

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		<p>dokumentasjon på hvordan opplæring skjer i dag, med blant annet egen instruktør som har gjennomgått kvalifisert opplæring. Dette er basert på dagens forskrift om opplæring. Slik det fremgår av pkt 2.2 kan det virke som om rederiene både må fortsette med det eksisterende system, jfr Solas kapittel VII, og gjennom opplæring ved "de godkjenninger Sjøfartsdirektoratet gjennomfører av den enkelte institusjon som skal gi STCW relatert opplæring."</p> <p>Vi mener det opplegg for opplæring som rederiene gjennomfører i dag er tilfredsstillende for håndtering av farlig last. Vi viser i denne sammenheng til gjennomføring av instruktørkurs NHO Sjøfart arrangerte 27-28. november 2012, hvor også Sjøfartsdirektoratet var representert.</p> <p>Når det gjelder siste avsnitt i pkt 2.2 omhandler det ytterligere fremtidige krav til opplæring. Det henvises blant annet til opplæringskrav for lastebilsjåfører. Dette er vesentlig i forhold til ADR, og omhandler neppe stuingsplan for fartøy, på tilsvarende måter det gjennomgås i dagens opplæring.</p>	
Generelt	DSB	<p>DSB er i hovedsak positiv til dette forskriftsutkastet og mener at de endringene som foreslås i ny forskrift i forhold til eksisterende forskrift er ett skritt i riktig retning for å bedre integrasjonen mellom de ulike transportmåtene. Vi har forståelse for at Sjøfartsdirektoratets forskrift nødvendigvis må balansere hensynene til landtransporten opp mot sikkerheten på norske skip og Norges forpliktelser i forhold til internasjonale avtaler.</p>	Tatt til etterretning.
Generelt	Harald Monsø	<p>Høringsbrevets 2.2 Her bør komme krav til at opplæring må være minst hvert 5. år. Repetisjonskurs.</p>	<p>Dette vil være et norsk særkrav eller en gjentakelse av noe som allerede står i de internasjonale reglene. Vi viderefører gjeldende rett.</p>
§ 3	Norsk Olje og Gass	<p>§ 3: Hvorfor spesifisere enkelte krav fra regelverk mens andre utelates? Som. F.eks Packing Group og Marine Pollutant.</p> <p>Endringsforslag:</p> <p>a) <i>korrekt teknisk betegnelse på den farlige lasten i samsvar med gjeldende</i></p>	<p>Pakkegruppe og marine pollutant vil følge UN-nummeret i IMDG-koden. Forslaget vil være dekkende. Dette er likevel bare eksempler. Utkastet er bevisst utformet i samsvar med forskrift om miljømessig sikkerhet, og er en gjennomføring av direktiv 2002/59 art. 12, som endret ved</p>

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		<i>bestemmelser.(§5-§7)</i>	2009/17. Velger å videreføre utkastet.
§ 3	DGM	<p>§3 Generelt: Hvorfor spesifisere enkelte krav fra regelverk mens andre utelates. Som. F.eks Packing Group og Marine Pollutant.</p> <p>Endringsforlag: § 3.Dokumentasjon om den forurensende lasten Skipsføreren eller rederiet skal motta dokumentasjon om den farlige lasten før lasten tas om bord på skipet. Dokumentasjonen skal inneholde opplysninger om</p> <p>a) korrekt teknisk betegnelse på den farlige lasten i samsvar gjeldende bestemmelser.(§5-§7)</p> <p>b) hvilken skipsklasse som kreves for å frakte den farlige lasten i samsvar med de internasjonale sikkerhetsreglene for transport av pakket bestrålt kjernebrensel, plutonium og høyradioaktivt avfall på skip (INF-koden)</p> <p>c) Mengden last</p> <p>d) transportenhets identifikasjonsnummer når den farlige lasten transporteres i andre transportenheter enn tanker</p> <p>I tillegg skal det med transport av pakket farlig last medfølge container stuingssertifikat i samsvar med kapittel 5.4.2 ADR/IMDG.</p> <p>e) nødnumrene til avskiperen eller en annen person eller instans som har kunnskap om den forurensende lastens fysiske-kjemiske egenskaper og om nødvendige tiltak i tilfelle en nødssituasjon.</p> <p>Man skal benytte IMDG-kodens anbefalinger om bruk ”Multimodal Dangerous Goods Form”</p> <p>Dokumentasjonen skal være tilgjengelig om bord på skipet.</p>	Se kommentarene til uttalelsen fra Norsk Olje og Gass. Tilleggsbestemmelsen om containersertifikat følger av IMDG-koden. § 3 inneholder allerede en overregulering ved at enkelte krav fra IMDG-koden er gjentatt.
§ 3	DSB	<p>§ 3: Slik forskriftsforslaget er utformet synes det som om denne paragrafen gjelder for all farlig last på norske skip, også farlig last som etter i henhold til andre paragrafer er unntatt fra § 5. Dette betyr at bestemmelsene i § 3 også gjelder for transportenheter som i henhold til § 10 er dokumentert i henhold til</p>	Utkastets § 10 er justert etter bl.a. DSBs innspill. Kravet er en videreføring av gammel forskrift § 4, og er en gjennomføring av art. 12 nr. 1 i direktiv 2002/59.

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		ADR. Vi gjør oppmerksom på at transport av farlig gods emballert i begrensede mengder (ADR/RID/IMDG kapittel 3.4) eller unntatte mengder (ADR/RID/IMDG kapittel 3.5) ikke krever transportdokument i henhold til ADR/RID. Forskriftsforslaget vil derfor medføre at det må utarbeides ett transportdokument dersom kjøretøyer som transporterer farlig gods i begrensede og unntatte mengder skal benytte ferje. Avsendere av farlig gods er neppe klar over dette.	
§ 3	NHO Logistikk og Transport	§ 3 d) transportenhetens identifikasjonsnummer: Menes det her kjøretøyenes reg.nr? e) nødnummer til avskiper: Henviser til tidligere innspill om at 110 er nødnummer, jf. sak 201265780-3, og innspill fra DSB om det samme.	Ad pkt. d): Fra direktivet 2002/59s definisjoner: 'cargo transport unit' means a road freight vehicle, a railway freight wagon, a freight container, a road tank vehicle, a railway wagon, or portable tank; Er ut fra dette ikke begrenset til bilnummer. Hver lastbærer har sitt unike nummer som følger uavhengig av innhold til enhver tid. Ad pkt e): Forskriften setter ikke skranker for hvilke nødnummer som kan benyttes, 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.
§ 3 a)	DSB	bokstav a (1): Her kreves det at UN-numre skal oppgis når disse finnes. Dette kan gi inntrykk av at det er tillatt å transportere farlig last som ikke er tilordnet ett UN-nummer. Forskriftsutkastet krever imidlertid at den farlige lasten er identifisert og klassifisert enten i henhold til bestemmelsene i IMDG koden (via referanse til SOLAS kapittel VII A1 i § 5 og § 8, eller direkte til IMDG i § 9) eller i henhold til ADR i § 10. Både ADR og IMDG bruker UN-nummer for klassifisering og identifisering av farlige stoffer. Det vil således ikke være tillatt å frakte farlig last som ikke er tilordnet ett UN-nummer etter denne forskriften. Vi foreslår derfor at UN-nummer skal være obligatorisk i dokumentasjonen som omfattes	Stoffer som fraktes i bulk har ikke nødvendigvis regelverk knyttet til UN-nummer. En reservasjon for de uten UN-nummer må derfor være på plass, men reduserer ikke sikkerheten.

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		av § 3.	
§ 3 e)	NHO Sjøfart	<p>Forskriftens § 3 e) omhandler nødnummer. NHO Sjøfart har tidligere tatt dette opp med direktoratet, og mottok 30 september i fjor følgende svar:</p> <p>I henhold til § 4 2.ledd bokstav b i forskrift nr. 1481 om transport av farlig last om bord på norske skip skal skipsfører eller rederi ha opplysninger om nødnummer til avskiper, annen person eller instans som har kunnskap om lastens fysisk-kjemiske egenskaper og om tiltak i tilfelle nødssituasjon. I henhold til skipssikkerhetsloven er det rederiets og skipsførers ansvar at driften av skipet skjer i samsvar med regelverket. Som nevnt i vårt brev av 30. januar 2013, med ref. 201265780-3, har vi ingen motforestillinger mot at 110 blir et felles nødnummer, så lenge dette nummeret ivaretar pliktene i § 4 i forskrift nr. 1481.</p> <p>Ut i fra dette mener vi det bør presiseres at 110 er godkjent som nødnummer for innenriks fart.</p>	Se vurdering ovenfor av NHO Logistikk og Transports merknad til samme bestemmelse.
§ 3 e)	DSB	<p>bokstav e: Her kreves det at dokumentasjonen oppgir ett nødnummer til avskiper/instans med kunnskaper om lasten og eventuelle tiltak ved nødssituasjoner. Ett slikt krav finnes ikke i bestemmelsene for transport av farlig gods på vei og jernbane. Ett nødnummer fungerer bare dersom det er kontinuerlig bemannet. Avsendere av farlig gods har svært sjelden døgnbemannede vakttelefoner. Ved kjemikalieuhell på land skal brannvesenet varsles på 110. ADR—transportenheter som benytter ferjene som knytter veinettet sammen vil få store problemer med å oppgi ett annet nødnummer enn 110.</p> <p>Ved landtransport ivaretas samfunnets beredskap således av brannvesenet via nødtelefon 110. Sjøfødrene ivaretar kravene til egenberedskap ved transport av farlig gods på vei, og skal være spesielt opplært i tiltak ved ulykker og nødssituasjoner. Tiltakene er samlet i -skriftlige instruksjoner i henhold til ADR-, ett dokument som skal følge med alle transportenheter som transporterer farlig gods (unntatt gods som transporteres i henhold til ADR 1.1.3.6, 3.4 og 3.5). I dokumentet opplyses det om farene forbundet med de ulike fareklassene og det</p>	Se vurdering ovenfor av NHO Logistikk og Transports merknad til samme bestemmelse.

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		<p>listes opp en rekke generelle og godspesifikke tiltak som skal benyttes i nødssituasjoner. Det er også angitt en liste over hjelpemidler som skal følge med på transportenheten for å iverksette de ulike tiltakene.</p> <p>Mange (men ikke alle) av tiltakene som står i disse skriftlige instruksjonene vil være relevante også for de tilfeller hvor landtransportenheten transporteres med ferje. Sjøfødrene er for øvrig opplært i å straks ringe 110 ved ulykker/uhell hvor det har oppstått eller er fare for lekkasje eller brann.</p>	
§ 3e)	Fjord1	Nødnummer til avskiper. Viser til NHO bransjesirkulære 13/2013 hvor 110 kan brukes som nødnummer. Vi mottar fortsatt en del transportdokument som ikke er påført eget nødnummer fra transportøren. Skal ordningen med felles nødnummer 110 videreføres?	Se vurdering ovenfor av NHO Logistikk og Transports merknad til samme bestemmelse.
§ 4	Norsk Olje og Gass	§4: Endringsforslag: En henvisning til korrekt EmS prosedyre/plan skal være angitt i dokumentasjonen.	Sdir anser dette overflødig: Henvisningen vil følge av UN-nummeret i IMDG-kodens tabeller.
§ 4	DGM	§4 Generelt: I tillegg til å ha de angitte dokumenter om bord (EMS og MFAG) kunne man ha krevd en henvisning til aktuelle EMS koder. Endringsforslag: I tillegg til eksisterende tekst; «En henvisning til korrekt EmS prosedyre/kode skal være angitt i dokumentasjonen.»	Se vurderingen av Norsk Olje og Gass' merknad til samme bestemmelse ovenfor.
§ 6	Norsk Olje og Gass	§6: Endringsforslag: Kan det engelske ordet «offshore /offshorevirksomhet» erstattes av begrepet «petroleumsvirksomhet til havs»?	Sdir har i forskriftsarbeidet lagt oss på linjen offshorevirksomhet, jf. utkast til ny byggeforskrift. Offshorevirksomhet er et norsk ord. Regelen gjelder selv om det ikke er tale om petroleumsvirksomhet.

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

§ 9	Norsk Olje og Gass	<p>§9: Generelt: Det refereres til en lukket container.</p> <p>Endringsforslag: «Lukket container» erstattes med «Lukket lastbærer». Dette er i samsvar med vanlig terminologi. Subsidiært kan man erstatte det engelske ordet «container» med det norske tilsvarende ordet «konteiner».</p>	Meningen er å regulere mer enn en container i snever forstand. Endres i tråd med forslaget.
§ 9	Norsk Olje og Gass	<p>§9 Generelt Dokumentasjon for at kravene er oppfylt skal følge kravene i IMDG-transportdokumentasjon eller ADR-Transportdokumentasjon. Kommentar: Hvorfor velger man å referere til ADR når det er IMDG som er gjeldende for skip (sjøtransport)? Vi vil også be om at man vurderer å referere til Multimodal Dangerous goods form, for på den måten å bygge bro mot ADR regelverket. Det er flere årsaker til at vi mener det ikke bør gjøres referanse til ADR regelverk, slik som: I henhold til IMDG-kodens kapittel 5.4.1.6.1 skal det foreligge en signert erklæring fra avsender. Dette er ikke et krav i henhold til ADR, før farlig gods i en lastbærer skjer før eller etter sjøtransport. Vi vil unngå at leverandører bare kommer med ADR dokumentasjon uten at de har med seg «Containerstuingssertifikat» som stillers i henhold til IMDG-koden. (SOLAS kapittel VII del a, regel 4 punkt 3). §9 Endringsforslag: Bokstav a), b) og c) slettes. Ny tekst; Skipet skal stue og atskille last og lastbærere i samsvar med IMDG kodens kapittel 7 og «Code of safe Practice for Cargo Stowage and Securing» (og da kan vel strengt tatt hele avsnittet om stuasje slettes?) Er det hensiktsmessig at man i denne forskrift §9 lempet på kravene i IMDG koden?</p>	<p>Utkastet § 9 er etter høringen omredigert og utformet tett opp til den utgående forskriftens § 17 annet ledd, som den avløser. Se rundskrivets kommentar til bestemmelsen.</p> <p>Henvvisning til MDG-skjemaet vil være et norsk særkrav og endring av gjeldende rett, og skjemaet er bare et eksempel på en utforming.</p> <p>ADR-henvisningen er videreføring av gjeldende rett. Kravet om erklæring etter IMDG 5.4.1.6.1 står fast, jf. direktiv 2002/59 art. 12.</p>
§ 9	DGM	§9 Generelt	

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		<p>Det refereres til en lukket container. Og hva om sendingen går i åpne enheter (typisk er åpne basket og rass rack)</p> <p>Endringsforslag: «Lukket container» erstattes med «lastbærer»</p>	Tatt til følge
§ 9	DGM	<p>§9 Generelt Hva er egentlige hensikt med å unnlate å følge kravene i §8 når man følger kravene i IMDGkoden? Endringsforslag: Med tanke på at ny forskrift kommer med ny struktur og forenklet språkdrakt – Klargjør hensikten!!</p>	Bestemmelsen viderefører § 17 i forskriften fra 2009 om farlig last, men har blitt vanskeligere å forstå. Vi velger å utforme endelig forskrift med en tekst som ligger tettere opp mot § 17 i forskriften fra 2009. Se nærmere omtale i rundskrivet.
§ 9	DGM	<p>§9 Generelt Dokumentasjon for at kravene er oppfylt skal følge kravene i IMDG-transportdokumentasjon eller ADR-Transportdokumentasjon. For å oppfylle kravene til dokumentasjon skal «Multimodal Dangerous Goods Form» benyttes i samsvar med IMDG-koden eller ADR. (dokumentasjonsformularet er anbefalt av både ADR og IMDG kodens kapittel 5.4.5, som også oppfyller kravene i SOLAS 74, kapittel VII, reg. 4 og MARPOL 73/78 Annex III, reg. 4) Er det nødvendig å tillate ADR ved sjøtransport? Hva med signering på dokumentasjonen? I henhold til IMDG-kodens kapittel 5.4.1.6.1 skal det foreligge en signert erklæring fra avsender. Dette er ikke et krav i henhold til ADR. Kan denne signerte erklæring følgelig utelates? På hvilken bakgrunn kan SD sette mindre strenge krav til stuasje? Er det foretatt en risikovurdering av dette? I tråd med NOG retningslinje nr. 116 går bransjen andre vei og stiller strengere krav til stuasje og samlast i transportenheter. Vi stiller også spørsmål til hensikten med stuasjekravene, da spesielt til a) som sier at man i samme container kan ha last som etter IMDG koden skal stues «Away from» under forutsetning av at lasten - ikke kan gi uønskede reaksjoner</p>	<p>Bestemmelsen omredigeres. Se vurdering av merknad fra DGM til samme bestemmelse ovenfor.</p> <p>ADR er praktisk ved ferjetransport, i det minste, fordi det er å anse som fortsatt vegtransport.</p> <p>Vi stiller ikke krav om et særskilt formular, og MDGF er heller ikke spesifikt angitt som eneste gyldige formular.</p> <p>Forskriften inneholder minstekrav; det er rom for at rederiene praktiserer strengere regler seg imellom.</p> <p>Vi viderefører gjeldende rett, og går derfor ikke inn i grunnlagsmaterialet for det eksisterende regelverket uten at dette er åpenbart påkrevd.</p>

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		<p>OG - lasten IKKE er av forskjellig fareklasse? Finnes det egentlig relevante eksempler på dette?</p> <p>Endringsforslag: Bokstav a), b) og c) slettes. ”eller ADR-transportdokumentasjon” slettes. Ny tekst; Man skal benytte IMDG-kodens anbefalinger om bruk ”Multimodal Dangerous Goods Form” Ved transport av pakket farlig last skal det medfølge container stuings sertifikat i samsvar med kapittel 5.4.2 ADR/IMDG. Skipet skal stue og atskille last og lastbærere i samsvar med IMDG kodens kapittel 7 og «Code of safe Practice for Cargo Stowage and Securing» (og da kan vel strengt tatt hele avsnittet om stuasje slettes?)</p>	
§ 10	DGM	<p>§10 Hvem skal holde oppsyn? Mannskap om bord på skipet eller sjåfør av ADR-transportenheten? Endringsforslag: Klargjør hvem som er ansvarlig for oppsynet med ADR-transportenheten.</p>	<p>Vi regulerer skipets besetning, ikke sjåfør. Skipsføreren plikter å sørge for at skipet er forsvarlig lastet, jf. skipssikkerhetsloven § 19 jf. § 12. Regelen er klargjort i vakholdsforskriften § 6 nr. 2.4. Dette var klart uttalt i gammel forskrift § 12.</p>
§ 10	DSB	<p>Dersom det oppstår eller er umiddelbar fare for en ulykke på ett ro-ro skip som frakter ADR-transportenheter med farlig gods, kan det være kritisk for ferjemannskapet å komme i hurtig kontakt med sjåførene på ADR-transportenhetene. Vi foreslår derfor at det etableres en spesiell ordning for de skip og ADR-transportenheter som omfattes av § 10 som er gjennomførbar og praktisk formålstjenlig, samtidig som den ivaretar Norges forpliktelser til å implementere direktiv 2002/59 som endret. En mulig løsning er at sjåføren av ADR-transportenheten anses som avskiper av farlig last når disse transportenhetene benytter ro-ro skipene som fungerer som en del av det nasjonale veinettet.. På disse bilferjestrekningene er det jo faktisk sjåførene som tilbyr kjøretøyer med farlig last for transport med skipet. Kravet i artikkel 12, bokstav c i direktiv 2002/59 som endret, kan således innfris ved at sjåføren</p>	<p>Forskriftsutkastet har ikke til hensikt å endre gjeldende rett, og Sdir innfører på dette stadiet ikke nye krav.</p>

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		<p>oppgir sitt mobiltelefonnummer i papirene som overleveres til skipsfører. Dersom ferjestrekningen ikke har fullstendig mobiltelefondekning må man finne alternative metoder for at fergemannskapet skal kunne komme i hurtig kontakt med sjåfør på ADR-transportenhet. Som nevnt så krever bestemmelsene for landtransport av farlig gods at sjåførene er opplært i, og besitter informasjon om, tiltak ved ulykker.</p>	
§ 10	DSB	<p>§ 10 Transport av pakket farlig last på ro-ro-skip i innenriksfart</p> <p>1. ledd: DSB mener at henvisningen til ADR/RID i 1. ledd av denne paragrafen er unøyaktig. Bestemmelsen gjelder kun for veg, derfor bør henvisningen kun gjelde ADR og ikke RID. Veitransport av farlig gods er underlagt forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods. Forskriften inneholder en norsk oversettelse av vedleggene til den europeiske avtalen om internasjonal vegtransport av farlig gods (ADR). ADR revideres hvert oddetallsår slik at det ikke er hensiktsmessig å referere til en bestemt utgave. Henvisningen kan være enten direkte til det internasjonale regelverket eller til implementeringen av dette i nasjonal rett. Dersom man referer til den nasjonale implementeringen, så får man med de nasjonale tilpasningene og unntakene som gjelder. Bestemmelsen om at transportdokumentet kan være på norsk finnes for eksempel bare i nasjonal forskrift. For å fremme integrasjon mellom de ulike transportmåtene er det derfor mest hensiktsmessig at det henvises til landtransportforskriften. Utenlandske transportører som oppfyller bestemmelsene i ADR oppfyller landtransportforskriftens krav. Vi foreslår således at følgende endring gjøres i 1. ledd:</p> <p>Seiler et ro-ro-skip en strekning som en del av veinettet i Norge og transporterer en motorvogn med eller uten tilkoplede henger (ADR-transportenhet) som inneholder pakket farlig last kan skipet unnlate å følge kravene i § 8 dersom lasten er klassifisert, emballert, merket, dokumentert og lastet i samsvar med forskrift om landtransport av farlig gods.</p>	Forslaget om endring i henvisningen tas til følge.
§ 10	DSB	<p>§ 10, 6. ledd: Dette leddet regulerer tomme, ikke rengjorte omslutninger for farlig gods. Tom. Ikke rengjort, er imidlertid detaljregulert i både ADR og IMDG. Det er tilstrekkelig at forskriften krever at transporten er i henhold til ADR eller IMDG for å ivareta sikkerheten også på dette området. Det</p>	Tas til følge: Kravene er gjennomført i forskriften om landbasert transport av farlig gods, som det er henvist til i § 10 første ledd. Ellers blir

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		planlegges dessuten å innføre minst ett spesielt UN-nummer som skal tilordnes tom, ikke rengjort, emballasje i ADR 2015. Denne endringen kommer fra FNs regelverksmal for transport av farlig gods og vil derfor 'entelig bli innført også i IMDG. Det foreslåtte 6. ledd vil således komme i konflikt med utviklingen av regelverket både på vei og sjø. Vi foreslår derfor at dette leddet slettes. Eventuelt kan man velge å beholde bestemmelsen om dokumentasjon. Denne endringen bør ikke få noen konsekvenser, da kun tomme emballasjer, tanker etc, hvor enhver fare er eliminert kan unntas i henhold til ADR/IMDG.	kravet dobbeltregulert.
§ 10	NHO Logistikk og Transport	§ 10 femte pkt. Det bør kanskje opplyses om HVEM som skal holde oppsyn med ADR-transportenheten underveis (fører, mannskap el.l)?	Se vurdering av DGMs merknad til samme bestemmelse ovenfor. Regulert i vakholdsforskriften § 6 pkt. 2.4.
§ 10	NHO Logistikk og Transport	§ 10 siste pkt Anmoder om at relevante UN-nummer/klassifiseringer spesifiseres, og varebetegnelsene oversettes til norsk, da det er vanskelig å finne ut via «norsk» ADR/RID hvilke typer farlig gods dette er.	Disse dataene må kunne søkes opp av den som er involvert i slik transport. Det er uansett ikke en del av Sdirs forskriftsarbeid.
§ 11 b)	Harald Monsø	§ 11 b) Hva menes med "på en betryggende måte"? Er det hver enkelt førers vurdering, rederiets, eller skal vi følge IMDG?	Tilligger det enkelte rederi å vurdere dette.
§ 12	NHO Sjøfart	For fartøy uten godkjent fastmontertskumslukkeanlegg er det foreslått en innskjerpelse, da slike transporter ikke lenger er tillatt, ref forslaget § 12 og vedlegg 2 B. I stuingsplan for fartøy uten godkjent fastmontert skumslukkeanlegg er ikke brannfarlige gasser under bokstav A og O tillatt. Det transporteres en betydelig mengde av disse stoffene i dag. En slik innskjerping vil ha betydelige samfunnsmessige og økonomiske konsekvenser og må vurderes endret i forskriften. Vi kan ikke se at et fastmontert skumslukkeanlegg skal ha noen vesentlig betydning for hvorvidt disse stoffene skal transporteres da det ikke vil være særlig konsekvensreduserende dersom et uhell/utslipp skulle oppstå. Også for å unngå mange søknader om dispensasjon, bør forskriftsutkastet vurderes endret.	Konsekvens av at skumslukkingsanlegg er regulert. Ivaretas gjennom dispensasjonsadgangen. Se for øvrig rundskrivets omtale av skip med og uten skumslukkeanlegg.
§ 13	DSB	§ 13 Transport av begrensede mengder av pakket farlig last på roro-skip	

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		<p>Utkastet er ikke en videreføring av § 8 (2) i gjeldende forskrift. Forslaget fjerner muligheten for at små mengder farlig gods som ikke overstiger mengdene som angis i ADR 1.1.3.6.3 unntas fra begrensningen som gis i § 12 og § 13. Forslaget innfører dessuten krav om at gods som transporteres i henhold til ADR kapittel 3.4 eller 3.5 skal dokumenteres bevisst feil. Siden disse endringene ikke er omtalt i høringsdokumentet så antar vi at dette ikke har vært hensikten.</p> <p>For å harmonisere med kravene til landtransport samt å videreføre de unntakene som gis i eksisterende forskrift behøver man kun å gjøre en liten endring av ordlyden:</p> <p><i>Kravene i § 11 bokstav a og d og § 12 bokstav b, e og f gjelder likevel ikke når skipet frakter pakket farlig last etter ADR kapittel 3.4 og eller når skipsføreren eller rederiet ved levering av transportdokumentet får opplyst at transporten tilfredsstillende kravene i ADR 1.1.3.6.</i></p>	Forslaget tas til følge.
§ 13	Harald Monsø	<p>§ 13 RIDADR har ikke krav til transportdokument hverken for kap.3.4 eller 3.5, det har derimot IMDG. For ADR 1.1.3.6 er det krav til transportdokument, men 1.1.3.6 er en ren ADR sak som vel ikke kan blandes med 3.4 eller 3.5, meg bekjent.</p>	Bestemmelsen er utformet på ny, og skillett går nå frem av § 12, jf. ovenfor.
§ 13	NHO Logistikk og Transport	<p>§ 13 Foreslår at hele paragrafen utgår, evt. omarbeides, grunnet at § 10 sier at ADR-reglene (kan) følges, dvs:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Transport av farlig gods iht ADR/RID kap. 3.4 og 3.5 har ingen krav om transportdokumenter for farlig gods. Det vil da være feil å ha krav om transportdokument for farlig gods på innenriksfergestrekningene, når det er fritatt for slike dokumenter i ADR. Dessuten er henvisning til ADR 1.1.3.6 feil, jf. pkt. 2. 2. ADR-transportenhet iht 1.1.3.6 Unntak i henhold til mengder transportert pr transportenhet. For slike sendinger og transporter er det 	Jf. ovenfor.

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		krav om transportdokument for farlig gods iht ADR 5.4.1.1. Men se ADR 5.4.1.1.1. ANM f): Når 1.1.3.6 bevisst blir anvendt oppgis at transporten foregår etter disse reglene. For samlastere er det ikke alltid mulig å bevisst anvende disse fritakene i 1.1.3.6, og derfor er det heller ikke krav om at henvisningen må stå i ADR-transportdokumentet for farlig gods. Derfor kan det heller ikke være krav i disse «fergereglene».	
§ 15	Norsk Olje og Gass	§15 Her benytter man begrep dispensasjon og unntak, mens Sjøfartsdirektoratet tidligere har benyttet begrepet fravik. Bør dette synkroniseres?	Ingen nye forskrifter bruker uttrykket fravik; uttrykket er under utfasing fra Sjøfartsdirektoratets terminologi.
§ 15	Sjømannsorganisasjonen i Norge	I § 15 er det fastsatt regler om unntak dersom det "godtgjøres" etc. Her vil vi foretrekke at ordet "dokumenteres" tas inn enten som erstatning for "godtgjøres" eller som et kumulativt vilkår til "godtgjøres": Etter vårt syn er det viktig med sporbarhet og dokumentasjon og over hvilke vurderinger og tiltak som gjøres dersom det skal gis unntak.	Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at «godtgjøre» innebærer krav til nødvendig dokumentasjon.
§ 15	Vegdirektoratet	I høringsbrevet fremgår at det ble vurdert å forskriftsfeste at de som har fraktet farlig gods tidligere etter dispensasjon fortsatt skulle kunne frakte slikt gods. Denne løsningen ble ikke valgt, og det åpnes derfor for dispensasjon etter søknad. Det kan bli svært kostbart hvis det innføres nye og strengere krav for fartøy som er i løpende kontrakt. For at fartøy skal kunne gå som tidligere utgjeldende kontraktsperioder, legger Vegdirektoratet til grunn at slik dispensasjon vil kunne påregnes.	Det er lagt til grunn ved utformingen av reglene at det ikke skal være behov for oppgradering for operatører innenfor gjeldende konsesjoner.
§ 15	NHO Sjøfart	Hørings brevet pkt 2.1 og forskriften § 15 omhandler dispensasjonsbestemmelse. Spesielt alternativ a) "det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at unntaket anses sikkerhetsmessig forsvarlig" vil være gjenstand for skjønnsmessig vurdering, og kan medføre misforståelser.	Spørsmålet om å gi dispensasjon vil alltid måtte være en skjønnsmessig avgjørelse. Ellers ville en kunne gitt regler med de aktuelle unntakene direkte i forskriften. Siden det er her tale om en dispensasjonsadgang etter søknad, kan ikke unntakene gjennomføres før de er godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
Vedlegg	Statens strålevern	Henvisningen til lov om atomenergivirksomhet i hva angår radioaktivt stoff i tabellen for stuingsplaner er for upresis, idet det bare er transporter av	Det er grunn til å lytte til fagmyndigheten på området. Samtidig setter atomenergiloven

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		«atomsustans» - uran og plutonium i ferskt kjernebrensel og INF-klasset materiale som faller inn under loven.	gjennom sine definisjoner og bestemmelser for alle praktiske formål selv grensene sin egen rekkevidde, og henvisningen er ikke avgjørende for dette. Vi velger derfor å ta henvisningen bort.
Vedlegg	NHO Logistikk og Transport	Til stuingsstabellene: Ser at det henvises til IMDG-kodens stuingsregler i kap. 7.7, men det må være feil. IMDG-koden Amdt 36-12 finnes regler for general stowage i kap. 7.1, og stowage and segregation on RO-RO ships står i kap. 7.5.	Korrigert til kapittel 7.5
Vedlegg 1	DSB	Vedlegg I. B Stuingsplaner for ADR-transportenheter med pakket farlig last i klassene 2 til 9 etter IMDG og ADR/RID (ikke eksplosive stoffer og gjenstander) for roro-skip med fastmonterte skumsløkkeanlegg. Referansen til RID bør fiernes fra overskriften. I en rekke celler er det oppgitt når slingskravene i IMDG-kodens kapittel 7.7 er oppfylt, i tillegg til kravene i ADR". Her tror vi at det er begått en feil. IMDG kodens kapittel 7.7 omhandlet fram til IMDG 2012, bestemmelser for temperaturkontroll. I stuingsplanen er henvisningen til kapittel 7.7 tilordnet nettopp de fareklassene som inneholder enkelte stoffer som krever temperaturkontroll. I IMDG 2012 er imidlertid bestemmelsene om temperaturkontroll flyttet fra 7.7 til 7.3.7. Henvisningen i tabellen er derfor ikke korrekt. Bestemmelsene gjelder i IMDG 2012 spesifikt for "cargo transport Dette kan være en tank, en container eller ett kjøretøy. DSB har oversatt "cargo transport unit" med "lasteenhet" i norsk ADR. For å unngå at endringer i IMDG fører til slike feil i fremtiden bør man muligens unngå å referere til de spesifikke paragrafene og heller sette inn en generell referanse til de bestemmelsene det gjelder. For eksempel kan de omtalte cellene få følgende ordlyd: For [cargo transport units] som i henhold til IMDG-koden krever temperaturkontroll, skal IMDG-kodens bestemmelser om temperaturkontroll gjelde i tillegg til kravene i ADR.	Oppdaterer henvisningen i tråd med innspillet.
Vedlegg 1B	DGM	Vedlegg 1B Klasse 4.1	Sdir viderefører gjeldende rett. Ikke grunnlag for å gjøre en slik endring nå.

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

		Hva er bakgrunnen for at UN1944 behandles spesielt? Hvorfor ikke dele denne opp i f.eks emballasjegruppene som for klasse 3? Endringsforslag Vilkår som for klasse 3	
Vedlegg 1B	DGM	Vedlegg 1B Klasse 6.2 Hvorfor behandles denne så strengt? I følge IMDG-koden har den stuasje krav som: "Stowage: As approved by the competent authority of the country of origin" Endringsforslag: Vilkår som for klasse 6.1, emballasjegruppe I eller II.	Se vurderingen ovenfor til klasse 4.1.
Vedlegg 1B	DGM	Vedlegg 1B Klasse 7 Er det nødvendig med en henvisning til lov om atomenergivirksomhet? Her gjelder vel andre forskrifter i like stor grad (som f.eks strålevernforskriften FOR-2010-10-29-1380) uten at disse nevnes spesielt. Det forutsettes vel at andre lover og forskrifter skalfølges uansett? Endringsforslag: Henvisning til lov slettes.	Tas til følge. Generelt: Vi prøver å unngå henvisninger pga vedlikeholdsbehovet. I følge Statens strålevern er henvisningen også bare gyldig for noen av de aktuelle stoffene.
Vedlegg 2	Fjord1	Ny stuingsplan betydelig innskjerpet for ferger uten godkjent skumanlegg som frakter ikke brannfarlige gasser under A og O, f.eks. Oksygen 1073 og Nitrogen 1977. Disse gassene er i dag tillatt transportert uten passasjerbegrensning, mens det etter forslaget kun tillates inntil 25 passasjerer. En reduksjon til en transportenhet av gasser under A og O, uten passasjerbegrensning, vil anbefales endret i stuingsplan.	Konsekvens av at skumslokkingsanlegg er regulert. Ivaretas gjennom dispensasjonsadgangen.
	Kystverket	Ingen merknader	
	Toll- og avgiftsdirektor	Ingen merknader	

Utkast til ny forskrift om farlig last - oversikt over høringsinnspill

	atet		
	Justis- departementet	Ingen merknader	
	Petroleums- tilsynet	Ingen merknader	
	Arbeidstilsynet	Ingen merknader	
	Landsorganisa- sjonen (LO)	Ingen merknader	