



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Fiskeri- og havministeren

Stortingets næringskomité
Stortinget
0026 Oslo

Deres ref

Vår ref

Dato

23/1453-

27. februar 2023

Dokument 8:133 S (2022-2023) representantforslag om ein ny gjennomgang av regelverket for transport av farleg last på ferjer

Eg viser til brev frå næringskomiteen av 20. februar 2023 med representantforslag 8:133 S (2022-2023) frå Liv Kari Eskeland, Ove Trellevik, Helge Orten, Olve Grotle og Bård Ludvig Thorheim om ein ny gjennomgang av regelverket for transport av farleg last på ferjer. Saka er overført til meg frå næringsministeren.

Forskrift om farlig last på skip er fastsett av Sjøfartsdirektoratet. For å vurdere representantforslaget har eg difor innhenta ei vurdering frå Sjøfartsdirektoratet.

Innleiingsvis vil eg presisera at grensa på 12 passasjerar gjeld ved transport av dei fleste typar *eksplosivar*, men ikkje for transport av andre fareklassar. Det er difor upresist når representantane skriv at det i dag er sett ei øvre grense på at berre 12 passasjerar kan vere med ferjer der det også vert frakta farleg last.

Dei fleste typar farleg gods kan transporterast utan reduksjon i passasjertal. Av omsyn til tryggleiken om bord er det nokre unntak, og avgrensingane er ulike avhengig av om ferja har ope eller lukka bildekk, og om ferja har godkjent fastmontert skumsløkkeanlegg. Til dømes er det ei grense på 25 passasjerar ved transport av enkelte giftige stoff, også når slik last blir transportert på ope bildekk.

Forskrifta som kom i 2014 vart utarbeidd i samarbeid med næringa og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), og var ei lemping samanlikna med tidlegare forskrift om farleg last. Ei av dei viktige endringane samanlikna med tidlegare forskrift var at skip med fastmontert skumsløkkeanlegg skulle få lempelegare krav. I denne samanheng skreiv

Sjøfartsdirektoratet i rundskriv RSR 10-2014 om farleg last på norske skip at dei legg til grunn at ansvarlege myndigheiter som gjennomfører anbod på konsesjonar på strekningar der det er behov for å frakte farleg last, syter for at naudsynte krav, som til dømes krav til fastmontert skumsløkkeanlegg vert tatt inn i anboda, slik at sambanda ikkje vert omfatta av dei avgrensingane i tal på passasjerar som gjeld for skip utan slike skumsløkkingsanlegg. Dette har i stor grad blitt gjort, og det er difor mange ferjer som no har godkjent skumsløkkeanlegg om bord. For eksempel har ferjene på riksvegnettet i stor grad imøtekomme kravet. Det er truleg meir variasjon mellom enkelte fylkesvegsamband.

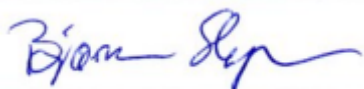
Eg vil òg leggje til at skumsløkkingsanlegg ikkje har nokon risikoreducerande effekt ved frakt av eksplosivar, og difor er det framleis ei grense på 12 passasjerar ved transport av slik last.

Vidare skriv representantane at noko av bakgrunnen for at dei meiner det er grunnlag for ein ny vurdering av forskrifta er at køyretøya vert tryggare og ferjene får betre tryggleikssystem. Med unntak av innføringa av skumsløkkeanlegg er det ikkje kome nye krav frå Sjøfartsdirektoratet etter 2014 som effektivt reduserer risiko ved transport av farleg last. Eg har fått opplyst at Sjøfartsdirektoratet heller ikkje er kjent med eventuelle endringar i krava til køyretøy.

Transport av farleg last verkar ikkje å vere ei stor utfordring på det jamne, men eg ser at det kan medføre uheldige konsekvensar i enkelte samband, særleg i periodar med anleggsarbeid og liknande. Varslingsteneste eller transport av eksplosivar i trafikksvake tider av døgnet kan vere alternative løysingar på slike utfordringar, og kan vurderast før ein vurderer å endre på tryggleiksregelverket.

Etter mitt syn inneheld likevel gjeldande reglar ein god balanse mellom tryggleik og ivaretaking av næringa sine behov. Eg har fått opplyst at det er få dispensasjonssøknadar, bekymringsmeldingar og hendingar som blir rapporterte inn knytt til farleg last. Reiarlaga og innkjøparane av transporttenester står dessutan fritt til å utvikle innovative løysingar som effektivt og målretta reduserer dei faktiske risikoane knytt til farleg last. Dersom det er godtgjort at desse er likeverdige med krava i forskrifta, opnar forskrifta for at slike nye løysingar kan bli godkjende. Eg viser også til Samferdselsdepartementet si forskrift 26. mars 2003 nr. 403 om transport med ferje der det følgjer av § 3 om fortrinnsrett at køyretøy i utgangspunktet skal takast med i den rekkjefølgja dei kjem til ferjekaia, men at ferjefører eller den denne gir myndigheit, har høve til å gjere unntak for motorvogn med farleg last i enkelttilfelle, når dette fører til betydelege ulemper for mange andre som skal med ferje.

Med helsing



Bjørnar Selnes Skjæran

