



STORTINGET

Innst. 295 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra næringskomiteen

Dokument 8:133 S (2022–2023)

Innstilling fra næringskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantane 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

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa vurdere om det er grunnlag for å ta ein ny gjennomgang av forskrift om farlig last på norske skip, for å sjå om avgrensing i passasjertal for å føre farleg last på ferjer i ordinære ferjesamband er korrekt sett i forhold til tryggleiksnivå.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karianne B. Bråthen, Per Vidar Kjølmoen, Sverre Myrli og Solveig Vitanza, fra Høyre, Olve Grotle, Linda Hofstad Helleland og Henning Wold, fra Senterpartiet, Hans Gunnar Holand, Jenny Klinge og Per Olav Tyldum, fra Fremskrittspartiet, Sivert Bjørnstad og Bengt Rune Strifeldt, fra Sosialistisk Venstreparti, fung. leder

Torgeir Knag Fylkesnes, fra Rødt, Geir Jørgensen, fra Venstre, Alfred Jens Bjørlo, og fra Miljøpartiet De Grønne, Rasmus Hansson, viser til Dokument 8:133 S (2022–2023) om en ny gjennomgang av regelverket for transport av farlig last på ferjer. Komiteen viser videre til fiskeri- og havministerens brev av 27. februar 2023 med statsrådens vurdering av representantforslaget. Brevet er vedlagt innstillingen. Komiteen viser til at forslagsstillerne i representantforslaget vil be regjeringen vurdere en ny gjennomgang av forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip, i lys av utviklingen i sikkerheten både på ferjer og på kjøretøy.

Komiteen merker seg at statsråden i ovennevnte brev til komiteen presiserer at begrensninger i passasjerantallet til 12 passasjerer gjelder frakt av eksplosiver, og at det gjelder en begrensning på 25 passasjerer ved frakt av enkelte giftige stoff, mens de fleste andre typer farlig gods kan transporteres uten reduksjon i passasjertallet. Komiteen merker seg også at statsråden i nevnte brev viser til at skip med fastmontert skumslukkeanlegg har mer lempelige krav, og videre at det ikke er fastsatt andre krav som tilsier at risiko ved transport av farlig last er redusert. Komiteen viser til at hensikten med representantforslaget er å redusere forsinkelse for private bilister og næringstransport på strekninger der man er avhengig av ferje, og mener at hensynet til folk og bedrifter er viktig i utforming av forskriften.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at trygge fergeoverfarter er et allment anerkjent mål. I et land med mange fergestrekninger vil det være behov for å transportere farlig last på ferger som også benyttes av passasjerer. For disse medlemmer er det et mål at

samtidig transport av farlig last og passasjerer gjøres på en måte som er trygg, effektiv og forutsigbar.

Disse medlemmer viser til statsrådets brev til komiteen og at statsråden presiserer at flere typer farlig last kan fraktes på norske ferger uten at det medfører et krav om reduksjon i passasjertallet med bakgrunn i sikkerhet.

Disse medlemmer viser videre til at forskriften som representantforslaget søker å revidere, kom i 2014 og bygger på faglige råd fra Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap og i samarbeid med næringen. Det er et selvsagt mål at kravene skal være så strenge som nødvendig, men så lite rigide som mulig. Det mener disse medlemmer at dagens forskrift legger til rette for.

Disse medlemmer viser avslutningsvis til at det per i dag er få dispensasjonssøknader, bekymringsmeldinger og hendelser som blir rapportert inn i forbindelse med frakt av farlig last. Det mener disse medlemmer tyder på at dagens forskrift fungerer godt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Miljøpartiet De Grønne merker seg at statsråden i ovennevnte svarbrev viser til forskriften som kom i 2014, og at denne hadde en lemping sammenlignet med den foregående forskriften. Det er viktig at det pågår et kontinuerlig arbeid på dette området for at legitimiteten til kollektivtilbudet til de reisende langs kysten skal bestå.

Disse medlemmer er opptatt av at regelverket er så relevant og tilpasset realitetene som mulig, slik at næringsliv og privatpersoner ikke unødig blir hindret i daglig ferdsel langs kysten.

Disse medlemmer merker seg at enkelte riksvegsamband, eksempelvis på E39, har 1–10 avganger per uke som er heftet med reduksjon i kapasitet grunnet farlig last. I den sammenheng er det derfor viktig at man oppasser nivået til restriksjoner som er reelle.

Disse medlemmer merker seg at statsråden i sitt svarbrev ikke problematiserer nivået på personbegrensning ved farlig last, men viser til at det snart er 10 år siden forskriften ble utarbeidet og at en ikke ser behovet for revidering, selv om det heller ikke kan vises til hvorfor det nivået man har lagt seg på, er det rette.

Disse medlemmer mener at regjeringen kontinuerlig må søke å finne de beste løsningene for kollektivtransporten og med det finne det korrekte nivået for de restriksjoner som legges på transporten, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa vurdere om det er grunnlag for å ta ein ny gjennomgang av forskrift om farlig last på norske skip, for å sjå om avgrensing i passasjertal for å føre farleg last på ferjer i ordinære ferjesamband er korrekt sett i forhold til tryggleiksnivå.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt viser til svar fra statsråden om at begrensninger i passasjertallet til 12 passasjerer på ferger kun gjelder ved frakt av eksplosiver. Videre viser disse medlemmer til at med unntak av innføringen av skumslokkeanlegg på ferger er det etter 2014 ikke kommet nye krav fra Sjøfartsdirektoratet som effektivt reduserer risiko ved transport av farlig last.

Disse medlemmer mener at hensikten i forslaget, om å redusere forsinkelse for private bilister og næringstransport på strekninger der man er avhengig av ferge, er godt, men mener at dette bør la seg gjøre uten å lempe på krav til sikkerhet ved frakting av eksplosiver.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringa vurdere en forskriftsendring for å sikre at eksplosiver som skal transporteres med ferge, som hovedregel transporteres ved trafikksvake tider.»

Komiteens medlemmer fra Høyre merker seg Rødts forslag og vilje til å imøtekomme næringsliv og bilister med en alternativ løsning, som går på å legge farlig last til tider på døgnet med liten trafikk. Disse tider er i hovedsak sen kveldstid/natt. Ettersom dette er trafikksvake tider på døgnet, betyr det også at det er færre avganger, gjerne hver andre eller hver fjerde time. For kystboere som er avhengig av ferje for å komme til flyplasser, regionsenter med kulturaktiviteter etc., er disse avgangene svært verdifulle for å komme hjem. Alternativet kan være overnatting til neste dag. Ved sent innkomne fly er det derfor problematisk dersom en risikerer å bli stående på ferjeleiet og vente på grunn av en ferje som er reservert til farlig last. Eksempelvis kan nevnes at ferje mellom Halhjem og Sandvikvåg (Bjørnefjorden) normalt kan ta 545 passasjerer. Om natten er det bare to ferjer i sambandet, som da bruker 55 min. på overfarten. Å måtte stå over en ferje på nattetid oppleves lite ønskelig.

Disse medlemmer vil understreke at dette vil bli langt bedre når Hordfast er på plass, da kryssing av Bjørnefjorden kun vil ta 3–4 minutt.

Disse medlemmer viser videre til at enkelte ferjeselskap praktiserer muligheten en har både for varsling og å styre transport av farlig last til trafikksvake tider, med de utfordringer dette likevel gir for de øvrige reisende samt for det næringsliv som trenger den omtalte lasten. Varslingstjenestene gir ofte ikke godt nok slingringsmonn for de øvrige reisende til å omdisponere sin tid for å ta en tidligere ferje, ettersom det er relativt lange transportetapper før en når ferjeleiet.

Disse medlemmer mener at krav til sikkerhet er overordnet og må komme i første rekke, men at det li-

kevel må være mulig å vurdere om kravene og begrensningene som er satt i forskriften, gjenspeiler et korrekt nivå. Dette gjelder både med tanke på antall passasjerer som ferjen kan frakte med slik last, og gradering av farlig last sett i lys av eventuelle hendelser og utvikling av sikkerhetsutstyr de 9 årene denne forskriften har fått virke.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre, Venstre og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa vurdere om det er grunnlag for å ta ein ny gjennomgang av forskrift om farleg last på norske skip, for å sjå om avgrensing i passasjertal for å føre farleg last på ferjer i ordinære ferjesamband er korrekt sett i forhold til tryggleiksnivå.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Rødt:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa vurdere en forskriftsendring for å sikre at eksplosiver som skal transportere

med ferge, som hovedregel transporteres ved trafikksvake tider.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument 8:133 S (2022–2023) – Representantforslag frå stortingsrepresentantane 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 – vedtas ikke.

Oslo, i næringskomiteen, den 25. april 2023

Torgeir Knag Fylkesnes

fung. leder

Bengt Rune Strifeldt

ordfører



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

