

**ENDRINGER I SLEPEFORSKRIFTEN, BEMANNINGSFORSKRIFTEN OG RISIKOANALYSEFORSKRIFTEN  
FOR FLYTTBARE INNRETNINGER  
- OVERSIKT OVER HØRINGSINNSPILL**

<b>Forskrift</b>	<b>Bestemmelse</b>	<b>Høringsinstans</b>	<b>Merknad</b>	<b>Kommentar</b>
<b>Slepe- forskriften</b>				
	§ 7 andre ledd	KCA Deutag	Vi oppfatter dette som en ren tekstendring, og er enig i dette.	Notert.
	§ 7 fjerde ledd	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at Sjøfartsdirektoratet presiserer at det ikke bare skal være sertifisert, men også være egnet til dette bruk. Er enig i dette, men synes fortsatt ikke dette er en fullgod presisering. Foreslår at teksten endres til: <i>«alt løst utstyr som skal inngå i slepearrangementet må være designet, fabrikkert, testet og dokumentert egnet for slepeoperasjon»</i>	Vi synes dette forslaget er bra, og ønsker å ta det med i forbindelse med neste endring av forskriften, siden en slik endring må på høring.
	§ 8 tredje ledd	KCA Deutag	Vi oppfatter dette til å være en ren tekstendring, med samme betydning. Enig i dette.	Notert.
	§ 8 fjerde ledd	KCA Deutag	Vi oppfatter dette til å være en ren tekstendring,	Notert.

			med samme betydning. Enig i dette.	
	§ 8 femte ledd	KCA Deutag	Vi oppfatter dette til å være en ren tekstendring, med samme betydning. Enig i dette.	Notert.
	§ 8 sjettede ledd	KCA Deutag	Vi oppfatter dette til å være en ren tekstendring, med samme betydning. Enig i dette.	Notert.
	§ 8 åttende ledd	KCA Deutag	Vi oppfatter dette til å være en ren tekstendring, med samme betydning. Enig i dette.	Notert.
<b>Bemanningsforskriften</b>				
	Generelt	Sjømannsorganisasjonenes fellessekretariat	I forskriften er det en rekke steder lagt opp til at verneombud skal uttale seg. Vi har ikke noe imot at verneombudet uttaler seg, men det er ikke tilstrekkelig til å sikre en forsvarlig saksbehandling. Vi mener også tillitsvalgt må uttale seg, slik ordningen er etter den ordinære bemanningsforskriften for skip. Det er ingen rasjonelle	Tas ikke til følge. Sjøfartsdirektoratet er ikke enig i kommentaren. Vi ser ikke at en uttalelse fra tillitsvalgt er det som skal «sikre forsvarlig saksbehandling». Vi har valgt å legge til verneombud i denne omgang fordi verneombudet har en rolle ift. sikkerheten om bord. Tillitsvalgte sin rolle er å ivareta medlemmenes

			grunner til å ha ulike regler på dette. Det må derfor tilføyes at tillitsvalgt skal uttale seg i følgende bestemmelser: § 5 (2) § 8 nr. 1 § 10 nr. 1 § 11 nr. 1	og foreningens interesser. På flyttbare innretninger vil det alltid være et tilstrekkelig stort mannskap til at verneombud kreves, dette er ikke tilfelle på skip og er en medvirkende årsak til at det der er blitt valgt å kreve tillitsvalgt uttalelse.
	§ 1 nr. 3	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at nr. 3 slettes, men vi ser ingen negativ effekt av at virkeområdet også spesifiseres i blant annet § 1.3. Anbefaler at § 1.3 forblir uendret.	Tas ikke til følge. Se begrunnelse i høringsbrevet.
	§ 2	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at § 2 slettes, og er ikke enig i dette. Det er alltid greit å ha definisjonsbestemmelsene samlet i en innledende paragraf selv om definisjonene også gjentas i aktuelle paragrafer.	Vi har valgt å ikke videreføre en egen definisjonsbestemmelse på bakgrunn av at det ikke er behov for å ha definisjonene.
	§ 3	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at § 3 slettes, og er enig i dette.	Notert.

	§ 3	Sjømanns-organisasjonenes fellessekretariat	<p>Bestemmelsen foreslås opphevet. Det er vist til at det ikke har vært møter på over 8 år. Vi minner i den forbindelse om at det har vært drøftet saker som angår ETO/ETR hvor også SAFE og IE har vært til stede. Dersom paragrafen oppheves i sin helhet foreligger ingen uttrykkelig hjemmel for å drøfte spørsmål av prinsipiell betydning. Etter vårt syn bør det være en slik hjemmel. Vi mener videre at Rådet for maritime sertifikater og bemanning må være riktig forum for slike saker. Vi foreslår derfor følgende ordlyd i § 3:</p> <p><i>"Sjøfartsdirektoratet kan bestemme at saker av prinsipiell betydning blir forelagt Rådet for maritime sertifikater og bemanning."</i></p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mener at hvilke oppgaver vi kan utføre ikke har noe i forskrift å gjøre. Vi ser ikke behov for å ha egen tekst i forskriften for at næringen skal kunne ta opp problemstillinger med oss. Et bestemt forum er nødvendigvis heller ikke beste løsning.</p>
	§ 5	KCA Deutag	Vi oppfatter teksten i § 5 som svært	Vi har valgt å bruke begrepet «dispensasjon» for tilfeller hvor

			<p>uklar, og er enig i endringen. Paragrafer som omhandler identiske tema (for eksempel «Fravik») i forskjellige forskrifter bør være identiske. Anbefaler forøvrig at Sjøfartsdirektoratet benytter begrepet «Unntak» i stedet for «Fravik». Dermed blir begrepsbruken i Petroleumsdirektoratet og Sjøfartsdirektoratet identisk.</p> <p>-Reder identifiserer et avvik fra et krav. -Redere søker om myndighetenes / kraveiers aksept for avviket – unntakssøknad -Myndighetene / kraveier innvilger ett unntak fra kravet.</p>	<p>man får innvilget søknad. «Unntak» brukes gjerne om tilfeller som ikke krever søknad. Dette gjennomføres konsekvent i Sjøfartsdirektoratet og en endring i et sett av forskriftene vil se inkonsekvent ut. Vi er klar over hvordan Ptil bruker unntaksbegrepet, men er ikke nødvendigvis enig.</p> <p>Fraviks-begrepet er for øvrig foreldet og vil etter hvert bli erstattet i alle forskrifter.</p>
	§ 5 andre ledd	Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat	Tilføyelse: <i>OG TILLITSVALGT</i>	Se vårt svar under «Generelt».
	§ 6 nr. 1.3	KCA Deutag	Vi oppfatter at endringene i § 6 er i henhold til gjeldende praksis, og er i utgangspunktet enig i endringen. Men	Endringen i overskriften i kapittel III tas til følge.

			overskrift til kapittel III bør lyde: « <i>Bemanning under ved operasjon, forflytning og arbeidskonflikt</i> » og § 6.1.3 bør lyde: « <i>Begrunnet forslag til sikkerhetsbemanning ved drift, forflytning og arbeidskonflikt.</i> »	
	§ 7 nr. 2	KCA Deutag	Vi oppfatter dette som gjeldende for rigger med sertifikater fra før 1996, dette ville også blitt feil i forbindelse med oppdateringen. Enig i endringen.	Notert.
	§ 8 nr. 1	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at Sjøfart vil inkludere vernetjenesten, samt forenkle teksten. Enig i endringen.	Notert.
	§ 8 nr. 1	Sjømannsorganisasjonenes fellessekretariat	Tilføyelse: <i>OG TILLITSVALGT</i>	Se vårt svar under « <i>Generelt</i> ».
	§ 8 nr. 2	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at Sjøfart vil ta bort « <i>Fremdriftsmas kineriets effekt</i> » Enig i dette.	Notert.
	§ 8 nr. 2	Sjømannsorganisasjonenes fellessekretariat	Begrepet « <i>fremdriftsmas kineriets effekt</i> » Må stå da dette er viktig for bla.	Tas ikke til følge. « <i>Fremdriftsmas kineriets effekt</i> » har på flyttbare

			Sertifikatopptjening.	innretninger ingen innvirkning på fartstidsopptjening til sertifikat. Det har heller ingen innvirkning på hvilke type sertifikater som kreves.
	§ 8 nr. 3	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at man i Risikoanalyseforskriften definerer bedre det som skal analyseres, og man i bemanningsforskriften refererer til denne. Enig i dette.	Notert.
	§ 8 nr. 6	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at § 2, definisjoner slettes og at det derfor er nødvendig å opprette et nytt punkt som beskriver Plattformsjefens myndighet. Enig i dette.	Notert.
	§ 9	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at krav til «Layout» på organisasjonskart slettes. Enig i dette, da dette styres av blant annet forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk.	Notert.
	§ 10 nr. 1	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at Sjøfartsdirektoratet ønsker å	Notert.

			inkludere vernetjenesten, enig i dette.	
	§ 10 nr. 1	Sjømanns-organisasjonenes fellessekretariat	Tilføyelse: <i>OG</i> <i>TILLITSVALGT</i>	Se vårt svar under « <i>Generelt</i> ».
	§ 11 nr. 1	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at Sjøfartdirektoratet ønsker å inkludere vernetjenesten, enig i dette.	Notert.
	§ 11 nr. 1	Sjømanns-organisasjonenes fellessekretariat	Tilføyelse: <i>OG</i> <i>TILLITSVALGT</i>	Se vårt svar under « <i>Generelt</i> ».
<b>Risikoanalyseforskriften</b>				
	§ 4	KCA Deutag	Vi oppfatter at dette er en formuleringsendring. Formuleringen i § 4.1.a) er uheldig, da den indikerer at forskriftene kan inneholde krav som er uvesentlige. Vi oppfatter også det slik at man ønsker å ta med vernetjenesten. Enig i dette, men det bør være tilstrekkelig med en tilsluttende signatur i stede for uttalelse.	At kravet ikke er vesentlig vil si at det aktuelle kravet anses å være mindre vesentlig vurdert opp mot de ekstraordinære grunnene som danner grunnlaget for en dispensasjon. 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. En uttalelse kan innebære mer/annet enn en tilslutning. Derfor velger vi å beholde ordlyden.

	§ 4 andre ledd	Sjømanns-organisasjonenes fellessekretariat	Tilføyelse: OG TILLITSVALGT	Se vårt svar under «Generelt».
	§ 23 nr. 2 andre punktum	KCA Deutag	Enig i endringen.	Notert.
	§ 25 nr. 1	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at man nå også skal ha en sårbarhetsanalyse for helikopterdekk og drikkevannsanlegg. Er enig i dette, men det bør fremkomme klart og tydelig i forskriftsteksten at opplistingen i § 25.1 ikke er uttømmende.	Ordlyden « <i>blant annet</i> » i nr. 1 viser til at listen ikke er uttømmende. Direktoratet mener dette er klart nok.
	§ 25 nr. 2	KCA Deutag	Vi oppfatter det slik at Sjøfart definerer alt kommunikasjon utstyr / systemer som kritiske og skal analysere og er ikke enig i dette. Det er mange deler av Kommunikasjonssystemet som ikke har noe med sikring og/eller bekjempelse å gjøre.	Ordlyden skal forstås slik at det er de kommunikasjonssystemene som brukes i forbindelse med sikring og bekjempelse.
		Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknader.	
		Norges Rederiforbund	Ingen merknader.	
		Petroleumstilsynet	Ingen merknader.	