

Høringsinstans	Paragraf	Merknad	Vår kommentar
Aker BP	Generelt	AkerBP støtter harmonisering av regelverket for norsk kontinentalsokkel, men de anbefaler å referere til NORSOK R-003, 2017-versjonen.	Sjøfartsdirektoratet har hatt en foreløpig gjennomgang av de kapitlene som det vises til i NORSOK R-003. Vi kan ikke umiddelbart se om ulikhetene er store eller ikke, og derfor åpner vi for at enten versjonene fra 2004 eller 2017 kan benyttes.
Island Offshore	Generelt	Island Offshore anser det som positivt å samle alle krav om kran og løfteutstyr i samme forskrift.	Notert.
Vindertec	Generelt	Vindertec er svært positive til at krav til kran og løft for flyttbare innretninger samles i én forskrift, men kommenterer også at det bør gis krav til sikkerhetsnivå for flere typer løftinnretninger. «Standaren bør derfor inneholde en referanse for sikkerhetsnivå for flere typer av løfteinnretninger. Eks Bro og traverskran, Fast montert kran, wincher, osv . Henvisng til relvante std (EN ISO, klasse bør vurderes, Gjerne direkte henvising til Nosok R002 for hvert enkelt Krantype»	Slik situasjonen er i dag er det rederiet selv som er ansvarlig for andre typer løfteinnretninger enn de som reguleres i forskriften. Vi kan ikke innføre denne typen krav uten ny høring, og vi vil senere vurdere om dette er noe vi skal regulere.
Urdal Services AS	Generelt	«Der det tidligere kun var mulig å bli godkjent som sakkyndig person i tilknytning til sakkyndig verksted eller klasseselskap – ble dette endret til at man kunne være sakkyndig person som enkeltmannsforetak. Vi mener det er hensiktsmessig å belyse de positive og negative sidene rundt dette, når det nå er forslag om å ta bort A-1 godkjennelse for enkeltpersoner.»	Etter direktoratets vurdering så ble den nye ordningen om sakkyndig virksomhet type A-1 godt belyst i høringsbrevet. Ordningen vil kun gjeldende for flyttbare innretninger, og en allerede godkjente A-1 personer vil fortsatt kunne utføre kontroll på skip per i dag, men hvordan dette vil bli videre er imidlertid ikke avklart.
Urdal Services AS	Generelt	«Dersom forskriften i større grad skal vise til flere standarder, er det viktig å la alle sakkyndige virksomheter godkjenne etter disse standardene. Dersom det gjelder standarder fra f.eks et MOU-klasseselskap, bør det ikke være slik at kun dette selskapet kan godkjenne i henhold til sin standard.»	Det er en forutsetning at bruk av klassestandard også innebærer bruk av tilhørende tilsynsregime. Det er valgfritt å bygge etter klassen sine regler.
Industri Energi	Generelt	«Alle ord i standarden bør skrives på norsk, eventuelt i tillegg på norsk dersom originalen er på engelsk.	Der hvor engelske ordet ikke har en god norsk oversettelse, har direktoratet valgt å bruke det engelske ordet som benyttes og er kjent i næringen.

		<p>Alle henvisninger til «NORSOK R-003» må oppdateres til å være «NORSOK R-003N 2017 versjonen».</p> <p>Det har kommet en oppdatering i 2013 av EN-13852. Det er den det må vises til».</p>	<p>Når det gjelder henvisning til EN-13852:2004 så er denne henvisningen endret til 2013-versjonen. Vi har sammenlignet de to versjonene og funnet at de endringene som er gjort har ingen betydning.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har hatt en foreløpig gjennomgang av de kapitlene som det vises til i NORSOK R-003. Vi kan ikke umiddelbart se om ulikhetene er store eller ikke, og derfor åpner vi for at enten versjonene fra 2004 eller 2017 kan benyttes.</p>
ABS	Generelt	<p>«We request clarification if the A-1 listing is actually mandatory or if it is sufficient to be a recognized MOU Society».</p>	<p>I henhold til forskriften så er det godkjent sakkyndige virksomheten type A-1/ sakkyndig person type B-1 som fører kontroll etter EN-standarden. En MOU kan også søke om godkjenning som sakkyndig virksomhet type A-1.</p> <p>Ved kontroll og sertifisering etter klassestandard er det klaseselskap som eier standarden som kan føre kontroll og sertifisering, ikke den sakkyndige virksomheten eller personen.</p>
Norges Rederiforbund	Generelt	<p>«Norges Rederiforbund støtter Sjøfartsdirektoratets arbeid med å forenkle regelverket for kran og løft. Vi vil imidlertid fortsatt advare mot for stor grad av «særnorske» referanser.</p> <p>Det uttales under «bakgrunn for forslaget»: Flere av standardene vi nå foreslår å vise til er standarder som allerede benyttes på norsk kontinentalsokkel, og økt samsvar med sokkelregelverket er noe næringen har etterlyst.</p> <p>Det at man ønsker større samsvar mellom det maritime regelverket og det norske sokkelregelverket tas her til inntekt for at man ønsker særnorske regler også på det maritime området. Fra Forbundets side vil vi presisere at næringen i størst mulig grad ønsker at man refererer til anerkjente internasjonale standarder. NORSOK R-002 har historisk vært en av de mest problematiske standardene for flyttbare innretninger.</p>	<p>Der hvor det for tekniske krav henvises til NORSOK-standarder har Sjøfartsdirektoratet tilføyd en ordlyd som åpner opp for å bruke tilsvarende standard med samme omfang og sikkerhetsnivå.</p>

		Standarden har ikke vært tilpasset flyttbare innretninger. R-002 har vært, og vil også i fremtiden være av de standardene som fremstår som «særnorske» selv om den siste revisjonen av R-002 har hatt en positiv utvikling».	
Petroleumstilsynet	Generelt	<p>«Hovedkommentar: I høringsbrevet under bakgrunnen for forslaget står det blant annet: «økt samsvar med sokkelregelverket er noe næringen har etterlyst.»</p> <p>Petroleumsnæringen, inklusive den maritime næringen har over mange år utviklet gode normer for denne typen kraner. Vi mener at en samlet næring vil ha stor nytte av størst mulig harmonisering av krav. Denne harmoniseringen oppnås ikke med det foreliggende høringsutkastet.</p> <p>Sokkelregelverket har i hovedsak funksjonelle krav, og viser til anbefalte normer for detaljer. Hvor det ikke finnes internasjonale standarder som fullt ut tilfredsstillende særlige forhold i norsk petroleumsindustri, så utvikler næringen i et trepartssamarbeid de tilleggskrav som næringen finner nødvendig. For løfteutstyr, herunder kraner, løfteredskaper og løst løfteutstyr er dette gjort i NORSOK R-002».</p>	<p>Notert.</p> <p>Norge som flaggstat har flere internasjonale forpliktelser og kan ikke harmonisere seg mot ett sokkelregelverk alene. Vi må orientere oss globalt.</p>
Petroleumstilsynet	Generelt	<p>«I høringsbrevet under administrative og økonomiske konsekvenser står det blant annet: «Vi vil få et mer brukervennlig regelverk, og det vil være besparende for næringen å i større grad kunne kjøpe kran- og løfteutstyr som «hyllevarer» istedenfor å måtte tilpasse utstyret til særregler eller søke om dispensasjoner.»</p> <p>Dette høringsutkastet vil medføre det motsatte, samt at det åpner for en senkning av sikkerhetsnivået for løfteutstyr. For offshorekraner åpnes det opp for bruk av diverse klasseregler, og for dekkskraner åpnes det opp for mange ulike standarder.</p>	<p>Direktoratet viser her til kommentaren fra Norges Rederiforbund om at næringen ikke ønsker særnorske krav/regler.</p> <p>Direktoratet har ingen erfaringsdata som tilsier at klassereglene har et uakseptabelt sikkerhetsnivå.</p> <p>Når det gjelder spørsmål rundt spesielle sikkerhetanordninger (F.eks AOPS/MOPS) etter påstand om lavere sikkerhetsnivå har direktoratet vært i kontakt med DNVGL. Vi har fått dette tilbakevist av DNV GL da dette er lokasjonsbestemt. Dette ble også viderefremidlet til Ptil før høringen.</p>

		<p>Det er standardisering som kan legge til rette for «hylleware», og bedre sikkerhet, ikke bruk av flest mulig standarder.»</p> <p>«Det er kun vist til deler av NORSOK R-002 og R-003 i utkastet som foreligger. Dette er uheldig. Selv om ikke hele standarden er relevant for det temaet eller utstyret som forskriftene omtaler akkurat på det spesielle punktet, så er standardenes generelle krav, og ikke minst standardenes normative referanser grunnleggende viktige for helheten.</p> <p>Eksempelvis er vedleggene i R-002 basert på kapittel 4 og 5 og en kan ikke bruke vedleggene uten å ta med kapittel 4 og 5 (General safety requirements og Common requirements).</p> <p>I høringsutkastet blir eksempelvis prinsippene og metodene for å integrere sikkerhet i design av løfteutstyr utelatt. Disse overordnede kravene finnes i NORSOK R-002 kapittel 4, og standarder for hvordan risikoanalyser i design skal utføres finnes i de normative referansene i standarden. I tillegg utelates de viktige felleskravene som er beskrevet i kapittel 5. I dette kapittelet finnes det overordnede krav som systemkrav og ytelses-/pålitelighetskrav til kontroll- og styringssystemer, og nødsystemer.</p> <p>Petroleumsregelverket sier det slik i rammeforskriftens § 24 om bruk av anerkjente normer: «Kombinasjoner av deler av normer skal unngås, hvis ikke den ansvarlige kan dokumentere at en oppnår et tilsvarende nivå for helse, miljø og sikkerhet som det forskriftens krav angir.» Ref. vår hovedkommentar».</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har valgt å ikke henvise til NORSOK R-002 kapittel 4 og 5 fordi det blir en dobbeltregulering. Dekkes av de andre standardene vi viser til.</p>
Axess AS	Generelt	<p>"Også flyttbare innretninger må forholde seg til Norsok R-003 i sin helhet pga referanse i Ptil Aktivitetsforskrift bl.a. mht installering, ferdigstilling, sakkyndig kontroll, sertifisering, bruk og vedlikehold.</p>	<p>Når det gjelder løfteoperasjonen så viser vi til utvalgte kapitler i R-003 som vi mener er relevante. Sjøfartsdirektoratet har hatt en foreløpig gjennomgang av de kapitlene som det vises til i NORSOK R-003. Vi kan ikke</p>

		Axess AS foreslår å «Harmonisere krav i forskriften opp mot NORSOK R-003»	umiddelbart se om ulikhetene er store eller ikke, og derfor åpner vi for at enten versjonene fra 2004 eller 2017 kan benyttes.
Axess AS	Generelt	<p>«En ny forskrift bør referanser til siste utgaver av regelverk, oppdatering bør vurderes.</p> <ul style="list-style-type: none"> * Dette gjelder NORSOK R-003:2004 * Dette gjelder NS-EN 13852-1:2004 * Dette gjelder NORSOK R-002 * Dette gjelder DNVGL-ST-0378 <p>Det mangler knytning til utgave på DNVGL-ST-0378 ""Standard for offshore and platform lifting appliances"". Forskriften bør også si noe om det er siste utgaver av referansestandarder som er gyldige eller de utgavene det konkret er referert til." <p>Bør endres til:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Norsok R-003: 2017 utgave 3 * NS-EN 13852-1:2013 * NORSOK R-002:2017 utgave 3 * DNVGL-ST-0378: Edition May 2016»</p>	<p>Mai 2016 er lagt til der hvor det henvises til DNVGL-ST-0387.</p> <p>Når det gjelder NORSOK viser vi til spesielle versjoner.</p> <p>Se videre kommentarer ovenfor.</p>
Urdal Services AS	§ 1	«Viser til tidligere nevnte kommentarer om at sakkyndig person kan godkjenne i henhold til gjeldende standardene - i dette tilfellet DNV GL.»	Se tidligere kommentar.
Petroleumstilsynet	§ 1	<p>«I høringsbrevet under kommentarer til § 1 står det: «Det foreslås imidlertid ikke å videreføre presisering om at kraner, andre løfteinnretninger og løft i bore- og prosessområdet ikke omfattes av forskriften. Forslaget innebærer en utvidelse av virkeområdet sammenlignet med gjeldende kranforskrift». Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at for flyttbare innretninger som skal delta i petroleumsvirksomhet på norsk sokkel, vil det ikke være anledning til å velge maritim standard for dette løfteutstyret. Dette fremgår av innretningsforskriften § 1 om virkeområde og er i tråd med næringens forståelse av petroleumregelverket som beskrevet i «SUT-håndboken».</p>	<p>Notert.</p> <p>Norge som flaggstat har flere internasjonale forpliktelser og kan ikke harmonisere seg mot ett sokkelregelverk alene. Vi må orientere oss globalt og vi ser det derfor som hensiktsmessig å utvide virkeområdet.</p>

		Endringen vil kunne skape unødige misforståelser».	
Axess AS	§ 1	<p>Axess stiller spørsmål ved hva som er kravet for å være en norsk flyttbar innretning og foreslår at det defineres i § 2.</p> <p>«Grensesnitt mellom maritime områder og boretekniske områder bør avklares.</p> <p>Foreslår å innføre punkt (3) Forskriften gjelder ikke i boretekniske områder, se Forskrift 4. september 1987 nr. 856 Bygging av flyttbare innretninger § 22.»</p> <p>«Forskriften er uklar med hensyn til vinsjer (eksempelvis for råvannspumper på jack-up'er og vinsjer for håndtering av slepegearutstyr (løfting av bridle's)), beamer/ monorailer, motoriserte taljer».</p> <p>Dette gjelder tekniske spesifikasjoner så vel som sertifiseringskrav</p> <p>Foreslår:</p> <p>Begrepet "dekkskraner" bør erstattes med "Andre løfteinnretninger" slik at det dekker alt annet løfteutstyr om bord. Dette kan være kraner, vinsjer, bjelker, løftepunkter osv. Begrepet "" Andre løfteinnretninger" forklares i § 2 Definisjoner»</p>	<p>Forskriften gjelder for flyttbare innretninger som er registrert i norsk skipsregister.</p> <p>SUT er ikke en ordning under Sjøfartsdirektoratets myndighetsområde.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at det er behov for å definere «norske flyttbare innretninger». Dersom det senere skulle vise seg å være et slikt behov vil direktoratet definere dette.</p> <p>På norsk sokkel er det klart at kran og løft i boretekniske områder er underlagt sokkelregelverket, men det er ikke sikkert dette gjelder for andre sokler.</p> <p>Slik situasjonen er i dag er det rederiet selv som er ansvarlig for andre typer løfteinnretninger en de som reguleres i forskriften. Vi kan ikke innføre denne typen krav uten ny høring, og vi vil vurdere senere om dette skal reguleres.</p>
Petroleumstilsynet	§ 1	<p>«For å bidra til at sikkerhetsnivået for løfteutstyr som blir benyttet i norsk petroleumsvirksomhet ikke senkes, og å bidra til standardisering og forenkling av det samlede regelverket i norsk petroleumsvirksomhet, foreslår vi at forskriftens § 1 om virkeområde, punkt (1) endres til:</p> <p>«Forskriften gjelder for norskregistrerte flyttbare innretninger som ikke skal benyttes i petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. For innretninger som skal benyttes i petroleumsvirksomhet på norsk sokkel vil petroleumregelverket gjelde.»</p> <p>Vi viser også her til møte mellom Sdir og Ptil 18.6.2015.</p>	<p>Tas ikke til følge. Dette er det en grunnleggende forståelse om, og det er ikke behov å presisere det i virkeområdet til denne forskriften.</p>
Vindertec	§ 2	<p>Vindertec foreslår at løfteinnretninger defineres som</p>	<p>Traverskran er ikke spesielt regulert i forskriften.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet vil senere</p>

		<p>«maskiner som løfter last/personer vertikalt».</p> <p>«Løfte innretninger av andre typer som er omtalt i standarden faller utenfor krav til kontroll i §16-17.18»</p> <p>Bransjen vil da ikke utføre sakkyndig kontroll på Heiser, personløftere og andre løfteinnretninger som ikke kalles offshorekraner eller dekkskraner. En travers kran oppfattes ikke som noen av delene til eksempel»</p>	<p>vurdere om dette er noe som skal reguleres.</p> <p>Beklageligvis ble ordet «kontroll» ikke tatt med i § 11 som var på høring. Vi viser her til høringsbrevet, og det var ikke intensjonen med forslaget å endre på gjeldende rett. Vi har derfor tatt inn at også kontroll skal utføres på vare- og personheiser.</p>
Westcon Løfteteknikk AS	§ 2 bokstav b	<p>Peker på at det ikke henvises til forskrift 13. januar 1986 nr. 31 om kraner som brukes til lasting og lossing på skip i åpent farvann.</p> <p>«Ref Sjøfartsdirektoratets Rundskriv RSR 13-2013. Der er det angitt følgende virkeområde:</p> <p>Forskriften gjelder dekkskraner med tilhørende løst utstyr som anvendes til å laste og losse på skip i åpent farvann.</p> <p>Definisjonen i §2, b) "Dekkskraner" blir da misvisende når man leser forskriftene samlet sett».</p>	<p>Begrepsbruken i forskrift 13. januar 1986 nr. 31 om kraner som brukes til lasting og lossing på skip i åpent farvann stemmer etter vårt syn ikke med hvordan dette begrepet brukes av næringen om bord på flyttbare innretninger, og begrepsendringen i forskriften er i henhold til praksis.</p>
ABS	§ 2 bokstav d	<p>«"MOU classification society": perform design reviews and surveys, not just the latter.</p> <p>Competent company type A-1 and competent person type B-1 should also be included in the definitions».</p>	<p>Direktoratet endrer på den engelske oversettelsen.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at det er behov for å definere sakkyndig virksomhet type A-1 og sakkyndig person type B-1. Dersom det senere viser seg å være et behov vil vi vurdere å definere dette.</p>
Axess AS	§ 2	<p>«I standardens videre tekst refereres det flere steder til kraner, ber om at begrepet spesifiseres i definisjoner. Dette bør inn i et felles begrep»</p> <p>Foreslår:</p> <p>Begrepet "løfteinnretninger" settes inn som erstatning for dekkskraner.</p> <p>Begrepet "løst løfteutstyr" settes inn.</p> <p>«Der det er spesifikke krav til Offshorekran så endres det fra kran til Offshorekran i forskriften».</p>	<p>Vi kan ikke innføre nye krav uten høring, og vi vil senere vurdere om dette skal reguleres.</p>
Vindertec	§ 3 første ledd bokstav d, og andre ledd bokstav c	<p>Vindertec foreslår å tilføye og <i>Løfteinnretninger</i> etter kraner.</p> <p>«Sakkyndig virksomhet / person må ha sjekk lister for alle typer</p>	<p>Slik situasjonen er i dag er det rederiet selv som er ansvarlig for andre typer løfteinnretninger en de som reguleres i forskriften.</p>

		av kraner og løfteinnretninger de skal utføre kontroll på. Ikke bare kraner som nevnt i teksten»	Vi kan ikke innføre denne typen krav uten høring, og vi vil senere vurdere om dette skal reguleres. Sjøfartsdirektoratet setter kun krav til sakkyndig kontroll når dette fremgår av forskriften.
Kolos	§ 3	<p>«Slik § 3 framstår no, ang. Sakkunnig Verksemd type A-1, kan det verke som om at det er rom for at verksemder utan konkret krankompetanse kan verte sakkunnige verksemder typeA-1. Eg er heilt einig i at Sakkunnig Verksemd type A-1 er vegen å gå, men eg er ikkje einig i at det lurt å avvikle ordninga med sakkunnig person type A-1. I staden bør det for einkvar Sakkunig Verksemd type A-1 vere fast ansatt ein sakkunnig person type A-1 (tilsvarande S-1 for landbasert utstyr). Slik sikrar ein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riktig kompetanse i botnen av verksemda • Kompatibilitet med FOR-1986-01-13-31 (så lenge denne er gjeldande) • Færre endringar av den eksisterande ordninga. <p>Enklare overgang til sakkunnige verksemder type A-1 for skip (når den tid kjem)»</p>	Direktoratet har presisert at kravet i første ledd bokstav a om tilstrekkelig kompetanse er knyttet til kran slik at det ikke skal være noe tvil om hva som er innholdet i kravet.
Urdal Services AS	§ 3	<p>«Den sakkyndige virksomheten bør ha kompetansepersoner med personlig godkjennelse i henhold til ILO 152 konvensjonen. Vi kan ikke helt se forskjellen på sakkyndig virksomhet type A-1 og sakkyndig person B-1. Dersom en slik ordning skal tas i bruk, bør det samme være gjeldende for A-1 og B-1. Det er i utgangspunktet produsenten av kranen som bygger opp underlaget for kraner, der deler av denne jobben blir besiktiget av tredjepart – i henhold til de standardene som er valgt for design og produksjon av kranen. FAT er det som regel MOU-klasseinstitusjon som har ansvaret for, men vi har så godt som aldri opplevd at klasseinstitusjonens A-1 kompetanseperson er til stede under disse testene. Disse klasseinstitusjonene burde</p>	<p>ILO 152 gjelder ikke for flyttbare innretninger.</p> <p>Klasseregimet er ikke underlagt direktoratet.</p> <p>Kranene som benyttes på flyttbare innretninger i dag er som regel svært avanserte, og etter vår vurdering er det lite sannsynlig at en person dekker alle aktuelle fagfelt knyttet til kranen slik som hydraulikk, styrke og struktur, automasjon og elektronikk på en tilfredsstillende måte, sett i sammenheng med den kontrollen som skal utføres av kranen.</p>

		<p>således kunne akseptere A-1 personer å utføre slike oppdrag på vegne av institusjonene - så lenge samme prosedyre blir fulgt.</p> <p>Certificate of compliance, som er endelig slutt test utført om bord, blir gjerne bevitnet av klassens representant – og svært skjeldent av A-1 sakkyndig person.</p> <p>Problematikken rundt kompetanse innen de forskjellige fagfeltene som inngår i avanserte krav:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Når det gjelder tredjepartskontroller, er det kun i designet at alle fagfeltene er dekket av personer med spesialkompetanse inne hvert fagfelt. Således burde det være krav til sakkyndig person A-1 innen hvert av fagfeltene (hydraulikk, elektro, struktur, design og dokumentasjon) ved godkjenning av design ved nyproduksjon. Ordningen som er foreslått vil bli et stort hinder for enkelte bedrifter med særdeles høy kompetanse innenfor enkelte av fagfeltene. • En kan se for seg en klasse A – for personer med bredere erfaringsgrunnlag, som kan gjøre utprøving av kranen, for å danne et mer helhetlig bilde. <p>Vil da opprettholde klasse B - for sakkyndig virksomhet med godkjent kvalitetssystem, på samme måte som for sakkyndig virksomhet på land»</p>	
Odfjell Drilling	§ 3	<p>«Innføringen av begrepet sakkyndig virksomhet A-1 gir liten mening. Gitt krav i § 16 (3) vil kranleverandøren aldri gi fra seg tilstrekkelig informasjon/teknisk underlag til at sakkyndig virksomhet kan utføre tilstrekkelig kontroll. Videre er det ikke beskrevet hvilken form for kontroll av beregninger, hydraulikk, automasjon og styresystemer som skal gjennomføres før eventuell godkjenning gis».</p>	<p>På norsflaggede innretninger har A1 personer gjort førstegangs kontroll av kraner, disse personene har som oftest ikke hatt relasjon til produsent.</p> <p>Vi forutsetter at rederiet får den nødvendige tekniske informasjonen fra produsenten når de får kranen levert.</p>

Industri Energi	§ 3	«Dette virker for oss som dobbel bokføring, de bør følge de norske reglene for sakkyndig virksomhet, uten dobbelføring i Sdir. Det har bestandig vært sjøfart som har godkjent sakkyndig person for kontroll av dekkskraner og andre løfteinnretninger ombord på skip og MODU, at de nå vil gå vekk fra person til virksomhet er positivt».	Virksomheter som er godkjente etter Arbeidstilsynets ordning har ikke samme kompetanse som kreves på offshorekraner, ettersom Arbeidstilsynet ikke har en ordning som dekker offshorekran.
Sakkyndig person A-1	§ 3	Hva menes med virksomhet i dette tilfellet?	Direktoratet viser til rundskrivet
Sakkyndig person A-1	§ 3	Mener det er betenkelig at vi foreslår å ta godkjenning fra de som allerede er godkjente/ har vist sin kompetanse.	Direktoratet viser til rundskrivet
Sakkyndig person A-1	§ 3	Skal vi fortsette med sakkyndig A/A-1 på skip?	Forskriften retter seg mot flyttbare innretninger ikke skip.
Urdal Services AS	§ 4	«Dersom en ser tilbake på tidligere ordninger, var vi pålagt å sende rapport til Sjøfartsdirektoratet når sakkyndig kontroll var utført på utstyr på rigg. Denne ordningen ble avvirket, da Sjøfartsdirektoratet ikke så denne som nyttig.»	Notert.
ABS	§§ 4 og 16	«The NMA has written as if only a competent company type A-1 can be involved with design reviews but competent company type A-1 or an MOU can be involved with surveys. Section 4 should be re-written in a similar manner as Section 16 to include MOU's and competent companies for the main reason that MOU's cover both. Or include MOU as equivalent to competent company A-1 in the definitions».	Paragraf 4 gjelder kun gyldigheten av godkjenningen for A-1 og B-1. Kravene for å bli sakkyndig virksomhet A-1 og sakkyndig person følger av § 3.
Axess AS	§ 5	«Det bør spesifiseres i klartekst at/om aktiviteter pga "§20 Kontroll etter overbelastning av eller skade på kraner" skal inn i kontrollboken (ILO-Formular nr. 1)» Foreslår å legge til tekst: (1) Førstegangskontroll, årlig kontroll, femårlig kontroll og alle prøver og undersøkelser som gjøres etter overbelastning, skader, reparasjoner eller forandringer av kranen eller løfteutstyret»	Sjøfartsdirektoratet er enig med kommentaren fra Axess AS, men første ledd er en videreføring av dagens § 15 niende ledd og dette er ikke et krav per i dag. Vi kan derfor ikke endre ordlyden uten en høring. Vi vil derfor vurdere om vi skal foreslå en slik endring senere.
Vindertec	§ 5 første ledd	Vindertec foreslår å tilføye <i>løfteinnretninger</i> etter kranen.	Slik situasjonen er i dag er det rederiet selv som er ansvarlig for

		«Alle løfteinnretninger skal ha dokumentasjon på utførte kontroller, reparasjoner etc. Ikke bare kraner og løfteutstyr»	andre typer løfteinnretninger en de som reguleres i forskriften. Vi kan ikke innføre denne typen krav uten høring, og vi vil senere vurdere om dette skal reguleres.
Industri Energi	§ 5	«Dokumentasjon. Skal være tilgjengelig på norsk. Men spør om det kan påvirkes siden dette er regelverk for ett internasjonalt skipsregister».	Tas ikke til følge. Hvilket språk dokumentasjonen er på kommer an på hvilket arbeidsspråk som brukes om bord.
Vindertec	§ 6	Vindertec foreslår denne overskriften: <i>Manualer for kraner og løfteinnretninger</i> . «Alle typer løfte innretninger skal ha manual, man kan lett oppfatte at det er kun dekkskran og offshore kran som skal ha manual. Det bør også vurderes om det skal stilles krav til Norsk bruksanvisning i tillegg til leverandørens originale språk.(Engelsk)»	Paragrafen gjelder kun for kran. Slik situasjonen er i dag er det rederiet selv som er ansvarlig for andre typer løfteinnretninger en de som reguleres i forskriften. Vi kan ikke innføre denne typen krav uten høring, og vi vil senere vurdere om dette skal reguleres. Hvilket språk som brukes i manualen kommer an på hvilket arbeidsspråk som brukes om bord.
Industri Energi	§ 6	«Kranmanual. Skal være tilgjengelig på norsk».	Se kommentaren ovenfor.
Axess AS	§ 6	Foreslår: Punkt e) modifikasjon og Demontering av utstyr og systemer Punkt v) beregningstemperatur designntemperatur, og Punkt l) NDT-omfang, og Legge til: Produkterklæring eller samsvarserklæring fra produsent Test rapporter»	Vi kan ikke innføre denne typen krav uten høring, og vi vil senere vurdere om dette skal reguleres spesielt.
Vindertec	§ 7	Vindertec foreslår å legge til løfteinnretninger. «Alle løfteinnretninger skal ha ett ILO Form sertifikat»	Vi kan ikke innføre denne typen krav uten høring, og vi vil senere vurdere om dette skal reguleres.
Urdal Services AS	§ 7	«Forslaget må være basert på en misforståelse slik vi ser det. Kravene til vedlikehold blir gitt av produsent av kranen i en vedlikeholdmanual – dette blir så videreført inn i innretningens vedlikeholdssystem og vedlikeholdsarbeid blir loggført der. Slik vi ser det, er det helt nødvendig at en slik manual er tilgjengelig for å kvalitetssikre at vedlikeholdssystemet og vedlikeholdsarbeidet er gjort i henhold til produsentens krav.»	Krav om at kranen skal ha en kranmanual følger av § 6, og informasjon om vedlikehold fremgår av bokstav c. Etter vår vurdering er § 6 dekkende i dette tilfellet.
Westcon Løfteteknikk AS	§ 7	«ILO-formual nr. 1 (Gul-bok) som er for Laste og lossinnretnigner på skip bør nevnes at det formularet ikke benyttes for Offshore kraner (og evt om det kan benyttes noen steder her), men at Sertifikat på	ILO-formular nr. 1 nevnes ikke i § 7. Ordningen med at ILO-formular skal benyttes på flyttbare innretninger er en videreføring av gjeldende rett og fremgår av § 5 og § 7.

		ILO-formular nr. 2 er korrekt formular for Offshore kran».	
Axess AS	§ 7	<p>«Overskrift- Endre omfang til å dekke alt løfteutstyr Foreslår: Endre overskrift til: Sertifikater for offshorekran, løfteinnretninger og løst løfteutstyr» Første og andre ledd "Forskriften er uklar med hensyn til vinsjer (eksempelvis for råvannspumper på jack-up'er og vinsjer for håndtering av slepegearutstyr (løfting av bridle's)), beamer/ monorailer, motoriserte taljer, løftebord. Dette gjelder tekniske spesifikasjoner så vel som sertifiseringskrav"» Foreslår: Begrepet "dekkskraner" bør erstattes med "løfteinnretninger" slik at det dekker alt annet løfteutstyr om bord. Dette kan være kraner, vinsjer, bjelker, løftepunkter osv.</p>	Vi kan ikke innføre denne typen krav uten høring, og vi vil senere vurdere om dette skal reguleres.
Axess AS	§ 8	<p>Første ledd bokstav b «For alle andre referanser til standarder så benyttes det årstall for å bestemme utgave av standard. Det mangler knytning til utgave på DNVGL-ST-0378 ""Standard for offshore and"" platform lifting appliances. Foreslår: DNVGL-ST-0378 Edition May 2016 Det anbefales å sette inn referanse til utgave for å ha forutsigbarhet mht regelverk." Tredje ledd Forskriften bør dekke de ulike utstyrstypene en kan treffe på en flyttbar innretning. Forslag: Endres til: Løfteinnretninger skal konstrueres etter en anerkjent standard utgitt av.... Fjerde ledd Forskriften bør benytte seg av anerkjent og akseptert internasjonalt regelverk i stedet for et særskilte krav i forskrift 856. Forslag: (4) Trapper, ledere, rekkverk, adkomståpninger og ristverk på offshore- og dekkskraner skal</p>	<p>Første ledd bokstav b Direktoratet har tilføyd at det er versjonen fra mai 2016 som skal anvendes. Tredje ledd Vi kan ikke innføre denne typen krav uten høring, og vi vil vurdere senere om dette skal reguleres. Fjerde ledd De krav som gjelder for den flyttbare innretningen må også gjelde for kranen. Må ses i sammenheng med endring i byggeforskriften § 14 nr. 3.4.</p>

		følge kravene i forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger § 14 eventuelt annet anerkjent regelverk.»	
Island Offshore	§ 8	Island Offshore anser det som positivt at klassen sitt regelverk kan brukes som alternativ til NORSOK.	Notert
Urdal Services AS	§ 8	«Som nevnt tidligere i teksten; Dersom forskriften i større grad skal vise til flere standarder, er det viktig å la alle sakkyndige virksomheter godkjenne etter disse standardene. Dersom det gjelder standard fra f.eks et MOU-klasseselskap, bør det ikke være slik at kun dette selskapet godkjenne i henhold til disse standardene.»	Det er en forutsetning at bruk av klassestandard også innebærer bruk av tilhørende tilsynsregime. Det er valgfritt å bygge etter klassen sine regler.
KIS Offshore AS	§ 8 fjerde ledd	«Vi kan ikke se at dette er et punkt som vil gi økt sikkerhet, men heller et fravik fra standard produkter. Vi er kjent med at det er et syn på at ledere med kant opp er tiltenkt å gi bedre feste, men kranene er produsert iht. internasjonale standarder og produsentens vurdering av sikkerheten med dette bør kunne vektlegges slik at vi kan oppnå mest mulig standardisering. Dette er ikke et krav på faste installasjoner som i stor grad vil ha identiske kraner og ikke sett på som et problem.»	Dette blir ivaretatt gjennom endring i byggeforskriften § 14 nr. 3.4.
Odfjell Drilling	§ 8 andre ledd	«Referanse til særnorske krav bør unngås. Kravene i EN-13852-1:2013 er langt på vei harmonisert med «Forskrift om maskiner» og sikkerhetsnivået her bør anses som tilstrekkelig».	Sammenlignet med høringen henviser vi ikke til NORSOK, men har i istedenfor tatt kravet om ett minutt inn i ordlyden.
Norges Rederiforbund	§ 8	Se kommentar fra Odfjell Drilling	Se kommentaren ovenfor
Petroleumstilsynet	§ 8	«Slik vi forstår det åpnes det her opp for bruk av klasseregler, ABS, DNV-GL og LR, ref § 2 d), for konstruksjon av offshorekraner. (Dersom dette ikke er intensjonen, så bør utkastet endres og tydeliggjøre dette.) Dette kan medføre at en får offshorekraner uten vitale sikkerhetsfunksjoner som krav om sammenbruddrekkefølge (at kranhytten ikke skal gå over bord ved sammenbrudd av kran), manuell overlast	Se kommentaren ovenfor

		<p>beskyttelse (MOPS) og automatisk overlastbeskyttelse (AOPS). Dette var krav som OD innførte etter at flere kraner ble revet av pidedall og falt i havet med kranfører på 70 tallet. OD kravet ble videreført i EN 13852-1. Siden har disse sikkerhetsfunksjonene forhindret at flere offshorekraner er blitt revet over bord på norsk sokkel. Slike ulykker har derimot skjedd flere andre steder i verden i denne perioden. For dekkskraner ser det ut til at en åpner opp for mange ulike normer for å designe kraner; MOU klasseregler/NS/EN/BS/API/DIN/NFPA/ISO/CEN/IEC etc. Derved vil en kunne få dekkskraner som ikke er underlagt krav om integrering av sikkerhet i design i henhold til krav om hvordan dette skal gjøres gjennom gjentagende risikoanalyser. Dekkskraner kan være kraner med stort farepotensial, for eksempel store knekkboms kraner for rørhåndtering».</p>	
Odfjell Drilling	§ 9	<p>«Referanser til særnorske regler må utelates da de vil gjøre det vanskelig å føre norsk flagg utenfor norsk farvann. Utstyr som nevnes her er forbruksmateriell og ikke nødvendigvis tilgjengelig utenfor Norge. Referanse til anerkjent klasseinstitusjon eller annen standard bør benyttes».</p>	Direktoratet har tilføyd at en standard med samme omfang og sikkerhetsnivå kan brukes.
Norges Rederiforbund	§ 9	Se kommentar til Odfjell Drilling	Se kommentaren ovenfor.
Axess AS	§ 10 første ledd bokstav a	<p>«"For alle andre referanser til standarder så benyttes det årstall for å bestemme utgave av standard. Det mangler knytning til utgave på DNVGL-ST-0378 ""Standard for offshore and platform lifting appliances"". Forslag: DNVGL-ST-0378 Edition May 2016»</p>	Direktoratet er enig i innspillet og har tilføyd at det er versjonen fra mai 2016 som skal brukes.
Axess AS	§ 11 første ledd	<p>«"Forskriften bør skille på eksisterende flyttbare innretninger og nybygg. Forslag:</p>	Direktoratet har ikke tatt med forslaget i andre ledd som var på høring. Paragrafen viderefører

		Ledd (1) bør gjelde eksisterende bygg Ledd (2) bør gjelde nybygg»	byggeforskriften § 23, med noen språklige endringer.
Vindertec	§ 11 første ledd	«Vare og personheiser skal ha sikkerhetsnivå iht Norsok R002, vedlegg E, og i tillegg krav gitt i ISO 8383» «ISO 8383 gir ikke ett helhetlig sikkerhetsnivå for heis, ISO 8383 behandler bare tileggskriteriene som må være på plass for at heisen skal fungere på ett skip. Norsok Viser til EN 81-20 osv. Norsok R002 sier også i E.4.2 at ISO8383 er tillegg til EN std.»	Direktoratet er enige i kommentaren, men vi kan ikke innføre denne typen krav uten høring. Vi vil senere vurdere om dette skal reguleres.
Vindertec	§ 11 andre ledd	Vindertec foreslår å fjerne andre ledd. «Dekkes i punkt 1. Hvilke typen heiser dere har tenkt på her lurert vi litt på»	Tas til følge. Se kommentaren ovenfor.
Odfjell Drilling	§ 11	«Kravet i (1) bør også vise til anerkjent klasseinstitusjon. Kravet i (2) bør fjernes da dette i praksis betyr at «heisforskriften» gjøres gjeldende for flyttbare enheter. Det er også uklart hvilke heiser underpunkt (2) skulle gjelde. Utstyr dekket av (2) bør inkluderes i (1)».	Se kommentaren ovenfor.
Norges Rederiforbund	§ 11	Se kommentar fra Odfjell Drilling	Se kommentaren ovenfor.
Axess AS	§ 12 tredje ledd	«Høyder på fotlister/ karmer bør følge referanse gitt i §8 Ledd (4) gitt til forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger § 14 eventuelt benytte seg av anerkjent og akseptert internasjonalt regelverk i stedet for et særskilte krav i forskrift 856. Forslag: Referere til §8 Ledd (4) eller til forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger § 14 eventuelt annet anerkjent regelverk.»	Paragraf 12 er en videreføring av VMS-forskrift § 10, og direktoratet mener at det er fornuftig å videreføre gjeldende rett på området. Byggeforskriften § 14 omtaler ikke slike krav. Vi er enig i kommentaren og har tatt kravet inn i byggeforskriften § 14 nytt nr. 2.10, med henvisning til dette i § 12 tredje ledd.
Arbeidstilsynet	§ 13	«Arbeidstilsynet har ingen bemerkninger til kravet om kompetansebevis G5 i første ledd, da vi oppfatter dette å være et dokumentasjonskrav for et opplæringsprogram som er forankret i et regelverk som Arbeidstilsynet ikke forvalter, jf. ordlyden i någjeldende kvalifikasjonsforskrift § 73 om at opplæringen skal være «i	Sammenlignet med forslaget har vi lempet på kravet til kompetansebevis for fører av dekkskran. Forskriften fastsettes med krav om kompetansebevis G20 eller tilsvarende for fører av dekkskran. Dersom en har kompetansebevis G5 så dekkes dette også G20. I tredje ledd har vi tilføyd at fører av trucker og andre mobile

		<p>samsvar med gjeldende fagplan for krankjøring offshore godkjent av offentlig myndighet».</p> <p>Den foreslåtte bestemmelsen i § 13 andre ledd stiller på sin side krav om at «[f]ører av trucker og andre mobile løfteinnretninger skal ha kompetansebevis som er utstedt med bakgrunn i en fagplan som er godkjent av Arbeidstilsynet». Arbeidstilsynet oppfatter det slik at det siktes til kompetansebevis etter forskrift om administrative ordninger § 8-2, jf. forskrift om utførelse av arbeid § 10-3, jf. § 10-2.</p> <p>Vårt innspill til dette er for det første at Arbeidstilsynets ordning knyttet til utforming og fastsetting av fagplanene som ligger til grunn for den opplæringen som gis etter forskrift om utførelse av arbeid § 10-3, jf. § 10-2, ikke er forskriftsfestet i en slik grad som forslaget synes å være bygget på. De enkelte fagplanene inngår i et sett med normative dokumenter som opprinnelig ble utformet av en samarbeidsgruppe bestående av tariffpartene i arbeidslivet og Arbeidstilsynet (Samordningsrådet). Samordningsrådet ble nedlagt i 2005, og det er nå Arbeidstilsynet som forvalter og reviderer de normative dokumentene. Ettersom de spesifikke kravene til fagplanene ikke følger direkte av lov eller forskrift, mener vi det vil være en innviklet regelteknisk løsning å vise til «fagplan godkjent av Arbeidstilsynet» i forskrift om kran og løft på flyttbare innretninger.</p> <p>Vi kan for oversiktens del tilføye at Arbeidstilsynets primære rolle knyttet til ordningen med det som i forskrift om utførelse av arbeid § 10-3 omtales som «sertifisert sikkerhetsopplæring», består i å utpeke sertifiseringsorgan på bakgrunn av kravene i forskrift om administrative ordninger § 7</p>	<p>løfteinnretninger skal ha relevant kompetansebevis.</p>
--	--	--	--

		<p>1. Sertifiseringsorganene vil i sin tur sertifisere opplæringsvirksomheter som ønsker å drive sikkerhetsopplæring i bruk av arbeidsutstyr, med bakgrunn i kravene i forskrift om administrative ordninger § 8-1 med henvisninger samt de krav som ligger i de ovennevnte normdokumentene.</p> <p>De overordnede kravene til innholdet i opplæringen følger av forskrift om utførelse av arbeid § 10 2 første ledd, som sier at den som opplæres «skal ha praktisk og teoretisk opplæring som gir kunnskaper om oppbygging, betjening, brukeregenskaper og bruksområde, samt vedlikehold og kontroll», jf. første punktum. Det følger videre av andre punktum at «[o]pplæringen skal gi kunnskaper om de krav som stilles til sikker bruk og betjening i forskrifter og i bruksanvisning».</p> <p>Arbeidstilsynet er usikre på om opplæringen som dokumenteres med kompetansebevis (opplæring etter forskrift om utførelse av arbeid § 10-2, jf. § 10-3) alene vil være tilstrekkelig for å håndtere denne typen utstyr ombord på flyttbare innretninger. Slik opplæring er ikke tilstrekkelig for å kunne håndtere denne typen arbeidsutstyr etter regelverket som arbeidstilsynet forvalter, da det i tillegg kreves utstyrsspesifikk opplæring etter forskrift om utførelse av arbeid § 10-4. I tillegg følger det av forskrift om utførelse av arbeid § 11-4 at arbeidsgiver plikter å utforme trafikkregler og iverksette andre tiltak der slik utstyr skal brukes, for å forhindre at arbeidstakere blir skadet av mobilt arbeidsutstyr. Vi vil i lys av dette oppfordrer Sjøfartsdirektoratet om å vurdere hvorvidt eventuelle faremomenter ved bruk av slikt utstyr på «gyngende dekk» mv. gjør det nødvendig å stille andre krav til grunnopplæringen enn de som følger av forskrift om</p>	
--	--	--	--

		utførelse av arbeid § 10-2, og videre om det bør stilles ytterligere krav til utstyrsspesifikk og plass-spesifikk opplæring. Dersom Sjøfartstilsynet på bakgrunn av en slik vurdering likevel finner det hensiktsmessig å henvise til opplæringsprogrammet for kompetansebevis for truck mv., vil Arbeidstilsynet foreslå at forskriftsteksten heller viser til «opplæring etter forskrift om utførelse av arbeid § 10-3» eller «kompetansebevis etter forskrift om administrative ordninger § 8-2».	
Vindertec	§ 13 første ledd	Vindertec foreslår følgende ordlyd i første ledd: «Offshorekranfører skal ha kompetansebevis G5.» «Hvis det er vurdert at G5 kompetansen skal gjelde for alle typer av kraner om bord, bør dette komme klart frem, ellers så brukes pkt 2 med henvisning til AT for andre kraner og løfteinnretninger»	Sjøfartsdirektoratet er enig i kommentaren fra Vindertec og har endret ordlyden i første ledd.
Vindertec	§ 13 andre ledd	Vindertec foreslår dette i andre ledd «Fører av Dekkskraner, løfteinnretninger og trucker skal ha.. osv»	Sjøfartsdirektoratet er delvis enig i kommentaren fra Vindertec og har presisert at fører av dekkskran skal ha G20.
Westcon Løfteteknikk AS	§ 13	«Eller tilsvarende kompetanse / dokumentert opplæring / kranførersertifikat (Sparrows / Opito Stage 1-2-3 o.l. for krantypen og virkeområde)».	Direktoratet er enig i kommentaren til Westcon Løfteteknikk AS og har endret ordlyden i første ledd slik at det åpnes for at tilsvarende kompetansebevis som G5.
Odfjell Drilling	§ 13	«Kompetansekravet viser til særnorske regler. For enheter som opererer utenfor Norske farvann vil personell ikke ha kompetansebevis som angitt. Krav til kompetansebevis må vise til internasjonale standarder. For enheter som opererer i Norske farvann vil sokkelkrav / Ptil aktivitetsforskriftens krav dekke behov for kompetansebevis».	Se kommentarene ovenfor.
Kongsberg Maritime AS	§ 13	«Kranfører skal til enhver tid ha kvalifikasjon som er tilstrekkelig / relevant for å føre den krana han skal betjene. Dette med referanse til kranas sertifikat / det krana er sertifisert som. (For eksempel kan en Offshore Kran som vanligvis er sertifisert	Se kommentarene ovenfor.

		<p>som en G5 kran kan være ned sertifisert til noe annet.) Vi foreslår følgende ordlyd (eller mening) til §13.</p> <p>Kompetansebevis for fører av kraner, trucker og andre mobile løfteinnretninger.</p> <p>(1) Kranfører skal ha deltatt i og bestått opplæring og sertifisering i et av industrien akseptert trening og sertifiserings løp.</p> <p>Dette løpet skal inkludere både teoretisk og praktisk eksaminering og være godkjent av Sjøfartdirektoratet».</p>	
Norges Rederiforbund	§ 13	Se kommentar fra Odfjell Drilling	Se kommentarene ovenfor:
Axess AS	§ 13 første ledd	<p>«"Operatør av offshorekraner skal ha G5</p> <p>Operatører av dekkskraner eller andre løfteinnretninger bør ha kompetansebevis iht type utstyr, anbefaler en Norsok R-003 Vedlegg B Tabell 2 som en veiledning.</p> <p>Forslag:</p> <p>(1) Offshore kranfører skal ha kompetansebevis G5.</p> <p>(2) Fører av trucker og løfteinnretninger skal ha kompetansebevis som er utstedt med bakgrunn i en fagplan som er godkjent av Arbeidstilsynet».</p>	<p>Se kommentarene ovenfor.</p> <p>Innspillet til andre ledd tas ikke til følge. Fører av trucker og andre mobile løfteinnretninger skal ha relevant kompetansebevis.</p>
Urdal Services AS	§ 14	«Vi mener at sakkyndig virksomhet som er godkjent innenfor kompetanseområdet også skal kunne godkjenne fundament. Ellers vil den nye ordningen favorisere deler av næringen.»	Det følger av klasseavtalen at skog og struktur er noe som er delegert til klassen, slik at dette er ikke noe den sakkyndige skal føre kontroll med. Paragrafen er en videreføring av gjeldende rett.
Axess AS	§ 15 første ledd	<p>«Det bør settes et krav til bruk av kalibrert ekstern lastcelle eller sertifiserte lodd</p> <p>Forslag:</p> <p>(1) Førstegangskontrollen skal omfatte en prøvebelastning med løse vekter eller vannvekte. Prøvevekt skal være verifisert. Når vannvekte brukes, skal vannets tetthet verifiseres».</p>	Direktoratet er enig i kommentaren fra Axess AS og har omskrevet andre punktum.
Sakkyndig person A-1	§ 15	«Bruk av lodd, vann-sekk, fjærvekt, hydraulisk jekk etc. ved lastprøving. Dette må den sakkyndige få avgjøre i hvert enkelt tilfelle.»	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>For første ledd se kommentaren ovenfor.</p> <p>I andre ledd er tabellen fjernet. Prøvebelastning av offshore- og dekkskraner skal følge den standarden kranen er konstruert etter.</p>

DNV GL	§ 15, tabell 1	«I flere tilfeller er offshorekraner konstruert for en høy dynamisk faktor, høyere enn 1.3. I slike tilfeller bør prøvebelastning baseres på «referanse SWL» som angitt i DNVGLs kranstandard ST-0378 (May 2016), Tabell 14-1»	Direktoratet er enige i kommentaren. Vi har derfor fjernet tabellen i andre ledd. Prøvebelastning av offshore- og dekkskraner skal følge den standarden kranen er konstruert etter.
KIS Offshore AS	§ 15 første ledd	«Ikke egnet. Vannbagger måles med kalibrert lastcelle. Måling av vannets tetthet vil være tidkrevende og avviket er så lite at avvik i annet utstyr under last mest sannsynlig vil kunne ha større avvik.»	Se kommentar ovenfor.
Westcon Løfteteknikk AS	§ 15 første ledd	«Vekter eller vannvekter må veies individuelt og på forhånd med kalibrert veiecelle dersom det ikke blir benyttet kalibrert loadcelle / veiecelle i krankroken ved test. (Vannets tetthet eller temperatur har ingen funksjon/ hensikt om man ikke har et kalibrert flowmeter ved fylling for å kjenne nøyaktig mengde, og i tillegg har eksakt egenvekt på vannbag / beholder. Bruk av kalibrert lastcelle må med i beskrivelsen her for å får verifisert korrekte belastninger». «Prøven skal utføres med alle faste kroker og konfigurasjoner / skjæring. Løst løfteutstyr som er spesiell-designet (f.eks løfteåk o.l.) og som kun skal benyttes på kranen det tilhører kan prøvebelastes individuelt eller sammen med kranen, og iht tabell 1.»	So kommentar ovenfor. Slik situasjonen er i dag er det rederiet selv som er ansvarlig for andre typer løfteinnretninger en de som reguleres i forskriften. Vi kan ikke innføre denne typen krav uten ny høring, og vi vil vurdere om dette skal reguleres spesielt senere.
Axess AS	§ 16	«Kravet til hvem som skal kontrollere kraner og løfteutstyr vil ikke være avhengig av hvilken standard som er benyttet under konstruksjon av kraner og løfteutstyr. Både Sakkyndig virksomhet og MOU-klasse kan kontrollere og godkjenne utstyr i henhold til alle alternativene i §8. Bruk av ulike designstandard må ikke forveksles med utvidet klassegodkjenninger som til eksempel notasjon på kraner, som er en frivillig tilleggsleveranse fra MOU selskaper. Referanse til § 8 første ledd bokstav a og b vil hindre reders valg av utførende,	Det er en forutsetning at bruk av klassestandard også innebærer bruk av tilhørende tilsynsregime. Det er valgfritt å bygge etter klassen sine regler.

		<p>vil hindre MOU selskap om det er bruk av EN standard og vil hindre Sakkyndig om det er benyttet klassestandard. NORSOK R-003 åpner for bruk av begge alternativene i sin beskrivelse.</p> <p>Forslag: Henvvisning til § 8 første ledd bokstav a og b bør fjernes slik at både sakkyndig og MOU-klasse kan benyttes uavhengig av designstandard. Ref. NORSOK R-003».</p>	
Vindertec	§ 16	<p>Vindertec foreslår å tilføye <i>og løfteinnretninger</i> til slutt i overskriften.</p> <p>«Alle permanent monterte løfteinnretninger bør ha førstegang kontroll før førstegangs bruk».</p> <p>Teksten bør justeres slik at dette ikke bare gjelder Offshore kraner og Dekkskraner»</p>	<p>Slik situasjonen er i dag er det rederiet selv som er ansvarlig for andre typer løfteinnretninger en de som reguleres i forskriften. Vi kan ikke innføre denne typen krav uten ny høring, og vi vil senere vurdere om dette skal reguleres spesielt.</p>
Urdal Services AS	§ 16	<p>«Det er per i dag fritt valg av standard ved produksjon av kran. I den sammenheng er det viktig at valget av standard, og standardene i seg selv ikke «låser» kranen til å godkjennes av classeselskapet. Vi går ut fra at godkjente sakkyndige virksomheter kan godkjenne kraner på bakgrunn av de valgte standardene, uavhengig av hvem som har utarbeidet standarden.</p> <p>Gjeldende kranforskrift § 15</p> <ul style="list-style-type: none"> • Historisk erfaring tilsier at testmetoder og rutiner har vist at testmetoder utviklet i standard ikke alltid er egnet for bruk. Vi anser det som en bedre løsning at produsenten utvikler testmetode, og at dette igjen kontrolleres av tredjepart under utvikling av krandesign. <p>For eksempel testes fibertau i dag på land, mens det i realiteten brukes mye under vann, noe som kan bidra til å gjøre testingen irrelevant i forhold til tiltenkt bruk.»</p>	<p>Det er en forutsetning at bruk av klassestandard også innebærer bruk av tilhørende tilsynsregime. Det er valgfritt å bygge etter klassen sine regler.</p>
Vindertec	§ 17	<p>Vindertec foreslår denne overskriften til paragrafen: Årlig kontroll av offshorekraner, dekkskraner og løfteinnretninger</p>	<p>Slik situasjonen er i dag er det rederiet selv som er ansvarlig for andre typer løfteinnretninger en de som reguleres i forskriften.</p>

		«Alle permanent monterte løfte innretninger bør ha årlig kontroll, ikke bare offshorekran og dekkskraner»	Vi kan ikke innføre denne typen krav uten ny høring, og vi vil vurdere om dette skal reguleres spesielt senere.
Vindertec	§§ 18 og 19	«Femårlig kontroll må sees i sammenheng med klassing av Rigger. Bør dette omfatte alle løfteinnretninger eller begrenses til Offshorekran og Bro og traves kraner. (Komplekse løfteinnretninger). Enklere løfteinnretninger bør ikke ha en omfattende 5 års klassing, der bør årlig kontroll være dekkende. (Kraner som ikke har Crane Notation fra Klaseselskap untaes for kravet)»	Slik situasjonen er i dag er det rederiet selv som er ansvarlig for andre typer løfteinnretninger en de som reguleres i forskriften. Vi kan ikke innføre denne typen krav uten ny høring, og vi vil vurdere om dette skal reguleres spesielt senere.
Axess AS	§ 18	«"Krav om fullstendig nedrigging og demontering virker strengt og åpner ikke for alternative inspeksjonsmetoder (ny teknologi). Forslag: Omfang av nedrigging og demontering bør vurderes av sakkyndig virksomhet eller MOU-klasse sett i mot utstyrets alder, bruk, levetidsberegninger, erfaringshistorikk fra tilsvarende utstyr samt bruk av tilstandsovervåkning».	Enig. I stedet for at nedrigging og demontering alltid skal måtte gjennomføres har vi sammenlignet med forslaget åpnet opp for at dette vil bero på om det er hensiktsmessig å gjøre det.
KIS Offshore AS	§ 18 b	«Begrepet «fullstendig nedrigging og demontering av alle innretninger og redskap» høres voldsomt ut og bør defineres bedre. Slik vi kan velge å tolke dette skal hele kranen og tilhørende utstyr fullstendig demonteres. Vi er enig med å sette krav til demontering, men i et omfang som er forsvarlig og nok til å opprettholde sikkerhetsnivået. DNVGL har satt en del kriterier i sitt regelverk. Sakkyndig virksomheters prosedyrer i tillegg til leverandørens anvisninger burde være nok, men i kostnads-tider er det bra med hjemmel for dette i forskriften slik at demontering ikke kan unnvikes.»	Se kommentar ovenfor
Odfjell Drilling	§ 18	«Krav i § 18 b) vil medføre store ekstra kostnader ved femårlig kontroll da «fullstendig nedrigging og demontering» er et svært vidt begrep som eksempelvis kan omfatte	Se kommentar over

		svingkrans og gir. Feil ved demontering / remontering vil da kunne utgjøre en fare i seg selv».	
Norges Rederiforbund	§ 18	Se kommentar fra Odfjell Drilling	Se kommentaren ovenfor.
Axess AS	§ 19	«Kravet til hvem som skal kontrollere kraner og løfteutstyr vil ikke være avhengig av hvilken standard som er benyttet under konstruksjon av kraner og løfteutstyr. Både Sakkyndig virksomhet og MOU-klasse kan kontrollere og godkjenne utstyr i henhold til alle alternativene i §8. Bruk av ulike designstandard må ikke forveksles med utvidet klassegodkjenninger som til eksempel notasjon på kraner, som er en frivillig tilleggsleveranse fra MOU selskaper. Referanse til § 8 første ledd bokstav a og b vil hindre reders valg av utførende, vil hindre MOU selskap om det er bruk av EN standard og vil hindre Sakkyndig om det er benyttet klassestandard. NORSOK R-003 åpner for bruk av begge alternativene i sin beskrivelse. Forslag: Henvi­sing til § 8 første ledd bokstav a og b bør fjernes slik at både sakkyndig og MOU-klasse kan benyttes uavhengig av designstandard. Ref. NORSOK R-003».	Det er en forutsetning at bruk av klassestandard også innebærer bruk av tilhørende tilsynsregime. Det er valgfritt å bygge etter klassen sine regler.
Urdal Services AS	§ 19	Se kommentar under generelt og til § 8 og § 16.	Se kommentarene ovenfor.
Odfjell Drilling	§ 20	«Begrepet «overbelastning» må defineres. Definisjonen må samsvare med krav til lastovervåking i EN-13852-1:2013 og skille mellom overskridelse av «rated capacity (Rn)» og «rated capacity for onboard lift» R0».	Direktoratet har definert «overbelastning» i § 20 første ledd.
Axess AS	§ 20	«Kravet til hvem som skal kontrollere kraner og løfteutstyr vil ikke være avhengig av hvilken standard som er benyttet under konstruksjon av kraner og løfteutstyr. Både Sakkyndig virksomhet og MOU-klasse kan kontrollere og godkjenne utstyr i henhold til alle alternativene i §8. Bruk av ulike designstandard må ikke	Det er en forutsetning at bruk av klassestandard også innebærer bruk av tilhørende tilsynsregime. Det er valgfritt å bygge etter klassen sine regler.

		<p>forveksels med utvidet klassegodkjenninger som til eksempel notasjon på kraner, som er en frivillig tilleggsleveranse fra MOU selskaper. Referanse til § 8 første ledd bokstav a og b vil hindre reders valg av utførende, vil hindre MOU selskap om det er bruk av EN standard og vil hindre Sakkyndig om det er benyttet klassestandard. NORSOK R-003 åpner for bruk av begge alternativene i sin beskrivelse.</p> <p>Forslag: Henvi­sing til § 8 første ledd bokstav a og b bør fjernes slik at både sakkyndig og MOU-klasse kan benyttes uavhengig av designstandard. Ref. NORSOK R-003».</p>	
Norges Rederiforbund	§ 20	Se kommentar fra Odfjell Drilling	Se kommentaren ovenfor.
Arbeidstilsynet	§ 21	<p>«Når det gjelder forslaget til § 21 om kontroll og sertifisering av løst løfteutstyr, vil Arbeidstilsynet først påpeke at et kompetansebevis G11, som det vises til i forslaget, kun dokumenterer opplæring i bruk, vedlikehold, daglig kontroll og kasseringsregler for ulike løfteredskap. Opplæringen er således rettet mot brukere av slikt utstyr, og ikke personer som har som særskilt oppgave å kontrollere utstyret.</p> <p>Arbeidstilsynet er derfor usikker på om Sjøfartsdirektoratet har vurdert hvorvidt dette vil være tilstrekkelig opplæring for å kunne utføre en god faglig kontroll forut for utstedelsen av sertifikat for slikt utstyr.</p> <p>Arbeidstilsynet vil videre bemerke at fagplanene for kompetansebevis G11 inngår i de normative dokumentene som er nevnt over, og at det av den grunn også vil være regelteknisk ukurant å benytte passusen «i henhold til fagplan fra Arbeidstilsynet» i forskriftsteksten.</p> <p>Dersom Sjøfartsdirektoratet ønsker å henvide til arbeidsmiljøregelverket når det i forskriften § 21 angis</p>	Vi har gitt en presisering om at det er fagplan for G11K eller tilsvarende.

		<p>kompetansekrav til de som skal utstede sertifikat etter § 7, vil vi tro at det vil være en bedre løsning å vise til forskrift om administrative ordninger § 8-6. Denne bestemmelsen stiller opp de overordnede kravene for sakkyndige virksomheter som skal kontrollere arbeidsutstyr, og bestemmelsens femte ledd som stiller videre opp overordnede kompetansekrav for personell som skal utføre slik kontroll.</p> <p>Arbeidstilsynet foreslår på denne bakgrunn at det isteden for å benytte passusen «i henhold til fagplan fra Arbeidstilsynet», stilles mer konkrete krav eller at det eventuelt vises til kravene i forskrift om administrative ordninger § 8-6».</p>	
KIS Offshore AS	§ 21 andre ledd	<p>«Ståltau skal testes med bruddlast før bruk. Dette bør omformuleres til å stemme med praksis. Spesielt løfteredskap av ståltau kan være vanskelig å bruke etter test til bruddlast?? Batchen av ståltau skal testes, R-002».</p>	<p>Se kommentaren ovenfor</p> <p>Direktoratet er enige i kommentaren. Vi vil vurdere ved neste endring om vi skal ha en henvisning til NORSOK R-002:2017 C.7.1.</p>
Axess AS	§ 21	<p>«Krav til kompetanse bør endres da det i dag er sakkyndig virksomhet som har ansvaret til å påse at kontrollør har tilstrekkelig kompetanse. Dette kan gjøre ved intern opplæring og det er ikke et krav å ha kompetansebevis G11 i henhold til Arbeidstilsynets regler.</p> <p>Forslag: Bør endres til: Kompetansen skal som minimum dokumenteres tilsvarende som G11 kontrollør for løfteredskap i henhold til fagplan fra Arbeidstilsynet».</p>	<p>Tas ikke til følge. Dette er rederiet sitt ansvar. Se kommentaren ovenfor.</p>
Odfjell Drilling	§ 21	<p>«Krav gitt i (1) er vanskelig å møte da det kreves et særnorsk kompetansebevis. Dette vil i praksis ekskludere utstyr produsert utenfor Norge med mindre rederi tar ekstrakostnad med re- sertifisering».</p>	<p>Har tatt inn henvisning til at tilsvarende kan benyttes.</p>
Norges Rederiforbund	§ 21	<p>Se kommentar fra Odfjell Drilling</p>	<p>Se kommentaren ovenfor.</p>
Axess AS	§ 22	<p>«Paragrafen sier ingenting om krav til utforming og bruk av material, verifikasjon av beregninger eller om det skal</p>	<p>Forslaget innebærer at andre konstruksjoner vil bli regulert, og dette vil direktoratet vurdere senere.</p>

		<p>utstedes sertifikater etter førstegangskontroll</p> <p>Forslag:</p> <p>Overskrift bør endres til "faste løftepunkter", i teksten kan både løfteører og løftebjelker ha samme krav. Det bør henvises til § 7 for sertifisering og dokumentasjon eller ha eget punkt om sertifisering i paragrafen.</p> <p>Anbefaler å benytte retningslinjer gitt i NORSOK R-002 annex H og J».</p>	
AkerBP	§ 22	<p>«Anbefaler at det vises til NORSOK R-002:2017 Annex H og J som krav i stedet for tabell 3. (Kravene i Annex H og J sikrer at løfteører og tilhørende løfteutstyr fysisk passer sammen og et enhetlig design med tanke på sikkerhetsfaktorer for løfteutstyr som henges opp i løfteørene med tanke på fornuftig</p> <p>«sammenbruddsrekkefølge».</p> <p>«Overlast test-faktorene for løfteører i tabell 4 bør samsvare med NORSOK R-002 og Maskinforskriften for manuell kjetting-taljer for å harmonisere regelverkene.» (Alternativt NORSOK R-002 oppdateres hvis det er noe som ikke stemmer med dagens praksis ?)</p>	Se kommentaren ovenfor
Petroleumstilsynet	§ 22	<p>«Denne bestemmelsen inneholder krav som avviker vesentlig fra kravene for løfteører som er i anbefalt norm for sokkelregelverket, NORSOK R-002. Dette vil bidra til å ytterligere øke forskjellene til sokkelregelverket;</p> <p>NORSOK R-002 er harmonisert mot EU regelverket og løfteørene er dimensjonert for å passe til sertifisert løfteutstyr som sjakler etc. som er standardisert handelsvare i EU. Sdirs forslag inneholder ikke anbefalinger om dimensjonering i forhold til sjakkel.</p> <p>Sdirs forslag spesifiserer høyere lastfaktorer, men tar ikke hensyn til horisontallaster. Sdirs forslag spesifiserer lavere testlaster».</p>	Bestemmelsen viderefører gjeldende rett. Direktoratet vil imidlertid vurdere dette ved neste endring.

Vindertec	§ 22	Vindertec foreslår å tilføye denne ordlyd i § 22«Alle løfteører skal ha ett ILO form sertifikat etter førstgangs prøving.» «Løfteører bør også ha ett sertifikat, bør kanskje defineres i §7»	Tas ikke til følge. Dette vil bli for omfattende. Det vanlige er et sertifikat som lister opp grupper med løfteører.
Urdal Services AS	§ 22	«Retningslinjene det er foreslått å bruke her er fra januar 1978, og er nok best egnet for skip i norsk og internasjonalt farvann. Avstanden til kvalitetsnivået som er brukt innenfor oljenæringen er for stor, det bør derfor henvises til et mer oppdatert sett med retningslinjer.»	Se tidligere kommentar.
Westcon Løfteteknikk AS	§ 22 første ledd	Er sikkerhetsfaktor mot flytgrense eller bruddgrense?	Det konservative er å si at det er mot flyt.
Westcon Løfteteknikk AS	§ 22 tredje ledd	«Betegnelsen "Kontrollerer" kan lett misforstås i denne sammenheng, og spesielt når det i NORSOK R-002 og R-003 kreves et Sertifikat før løfteører tas i bruk første gang. I §22 er det ikke nevnt ordet Sertifikat, og dette må tas med for å unngå fremtidige forviklinger og unngå utallige formater på kontrollrapporter, dokumenter, samt avgrense bruken av begrepet SWL og de tillatte belastningsretninger. Anbefaler derfor at dette utføres som en "Sertifisering", og anføres på ILO-format 2, og at objektet blir sertifisert som Fundament / fast opphengspunkt. Denne §22 kan da om ønskelig benyttes for fastmonterte / strukturelle Løfteører, Enskinnebaner, Skive-/Blokk-fundamenter og Winch-fundamenter med definert tiltenkt bruk».	Se tidligere kommentar.
Westcon Løfteteknikk AS	§ 22 femte ledd	«Stikkprøvebasert bør angis med et prosentvis antall. Normalt benytter vi 10 -25% spot-sjekk avhengig av tilstand, tilgjengelighet, konfigurasjon og utnyttelse i bergninger. Dersom feil eller funn utvides dette antallet evt. helt opp til 100% og med reparasjon av evt. Mangler».	Dette er det rederiet og kontrollør som må gjøre/ passe på.
Odfjell Drilling	§ 22	«Krav til løfteører er omfattende, samtidig som krav til dokumentasjon er svak. Det	Viderefører gjeldende rett. Direktoratet vil vurdere dette når forskriften skal endres neste gang.

		er også uklart hvordan løfteører på eksisterende innretninger skal behandles». «Krav til kontroll, oppfølging og dokumentasjon bør skille mellom løfteører som er i daglig bruk og løfteører som er til vedlikehold av utstyr. Det bør også beskrives krav til oppheng for skinner til løpekatt etc. (monorails)».	
Norges Rederiforbund	§ 22	Se kommentar fra Odfjell Drilling	Se kommentaren ovenfor.
Odfjell Drilling	§ 23	«For å kunne møte krav i NORSOK R-002 Vedlegg B må man legge standarden til grunn ved bygging av fartøy. Det vil ikke være praktisk mulig å møte krav for eksisterende enheter. Følgelig må permanent unntak lik det som er gitt i § 8 gjelde også for denne paragrafen».	Omfang i forhold til behov skal vurderes av rederiet.
Norges Rederiforbund	§ 23	«For å kunne møte krav i NORSOK R-002 Vedlegg B må man legge standarden til grunn ved bygging av fartøy. Det vil ikke være praktisk mulig å møte krav for eksisterende enheter. Følgelig må permanent unntak lik det som er gitt i § 8 gjelde også for denne paragrafen dersom man skal vise til særnorsk standard. Utgangspunktet til NR er uansett at man bør unngå særnorske krav».	Se kommentaren ovenfor
Axess AS	§ 23	«"Rederiet bør synliggjøre det utstyret som ikke kan håndteres iht krav i Norsok R-002 Vedlegg B. Rederiet må ha en plan for alternative aksjoner for dette utstyret." Forslag: Rederiet skal vurdere omfanget av materialhåndteringsplanen i forhold til behovet, vurderingen skal dokumenteres».	Tas til følge. Presisering. Underforstått i dagens ordlyd.
Odfjell Drilling	§ 24	«(1) ISO 4309 angir ikke krav til ståltau, og følgelig kan det ikke samsvare med standarden. Tekst bør endres til «bruk, ettersyn og utskifting av ståltau...» Kravet i (2) bør endres – for enheter som opererer på norsk sokkel vil krav i aktivitetsforskriften vise til NORSOK R-003:2017. For enheter som opererer	Enig. Har endret ordlyden i samsvar med innspillet. Viser nå tydeligere til hva som er innholdet i standarden. Har satt inn at tilsvarende standard med samme omfang og sikkerhetsnivå kan benyttes.

		internasjonalt vil andre standarder som eksempelvis LOLER:1998 (på UK sektor) benyttes».	
Norges Rederiforbund	§ 24	Se kommentar fra Odfjell Drilling	Se kommentaren ovenfor.
Island Offshore	§§ 24 og 25	«Siste versjon av NORSOK R-003: Sikker bruk av løfteutstyr er Rev. 3, Juni 2017.»	Se kommentaren ovenfor
KIS Offshore AS	§ 25 tredje ledd bokstav c	Henvvisning til gammel 13852-1:2004. er dette riktig?	Har endret til 2013-versjonen.
Westcon Løfteteknikk AS	§ 25 første ledd	NORSOK R-003 Revisjon 2017	Se kommentaren ovenfor.
Westcon Løfteteknikk AS	§ 25 tredje ledd	NS-EN 13852-1: 2013	Se kommentaren ovenfor.
Odfjell Drilling	§ 25	«Kravet i (2) bør endres – for enheter som opererer vil krav i aktivitetsforskriften vise til NORSOK R-003:2017. For enheter som opererer internasjonalt vil andre standarder benyttes. Forslag til tekst: Bruk av kraner og løfteinnretninger skal være i henhold til krav fra sokkelstaten hvor riggen opererer. Sikkerhetsnivået skal minst tilfredsstillende IMCA M187:2007».	Har endret første ledd sammenlignet med høringsutkastet. Gitt et alternativ om at på utenlandsk sokkel kan sokkelmyndighetenes krav til bruk av kraner og andre løfteinnretninger følges dersom disse kravene har tilsvarende omfang.
Industri Energi	§ 25, pkt 3 b	«Ordet «verneombud» byttes med ordet «vernetjenesten»».	Sjøfartsdirektoratet har på bakgrunn av innspillet endret begrepet «verneombud» til «vernetjeneste» i § 25 tredje ledd bokstav b, og § 26 andre ledd.
Norges Rederiforbund	§ 25	Se kommentar fra Odfjell Drilling	Se kommentaren ovenfor.
Island Offshore	Vedlegg 10, punkt 10 c	«Er denne paragrafen gjeldende kun for plattformer og boreskip, eller også for våre flyttbare innretninger med skrog av skipstype. Dette spm er relevant ifht skip-skip løfteoperasjoner, og vert ansett som strenge krav i så henseende.»	Vedlegg I er krav fra kranforskriften fra 2007 som nå oppheves. Ingen endringer er gjort.
Industri Energi	I pkt 10 og 11 i vedlegget	«brukes ordene «store kraner». Sdir må definere hva som ligger i begrepet «store kraner»».	Se kommentaren ovenfor.
Justis- og beredskapsdepartementet		Ingen merknader	
Sjømannsorganisasjonene i Norge		Ingen merknader	