

I henhold til liste

Høring - forslag til ny forskrift om kran og løft på flyttbare innretninger, og endring i byggeforskriften, redningsforskriften og VMS-forskriften

Innledning

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag til ny forskrift om kran og løft på norske flyttbare innretninger på høring. Høringen omfatter også forslag om endringer i

- redningsforskriften¹
- byggeforskriften²
- VMS-forskriften³

Høringsuttalelser sendes Sjøfartsdirektoratet **innen 4. oktober 2017** til post@sdir.no

Høringen vil også bli lagt ut på vår hjemmeside www.sdir.no

For spørsmål om høringen ta kontakt på e-post til:

Åse Waage awa@sdir.no

Karl Magnus Fredriksen kmf@sdir.no

Leiv Andreas Austreid laa@sdir.no

Nina Hanssen Åse nha@sdir.no

Bakgrunn for forslaget

Regler om kran på norske flyttbare innretninger finnes i dag hovedsakelig i forskrift 4. juli 2007 nr. 854 om dekkskranner mv. på flyttbare innretninger (kranforskriften)⁴, som igjen viser til forskrift om laste- og losseinretninger på skip⁵ og VMS-forskriften.

Sjøfartsdirektoratet foreslår å samle alle kravene til kran og løft på norske flyttbare innretninger i én forskrift, slik at regelverket bli mer oversiktlig og lettere å finne frem i.

Dagens regelverk for kran på norske flyttbare innretninger er til en viss grad utdatert, og det er derfor behov for å oppdatere regelverket med relevante krav. Vi foreslår derfor å henvise i større grad til kjente standarder og fjerne unødvendige særkrav. Flere av standardene vi nå foreslår å vise til er

¹ Forskrift 2. februar 2016 nr. 90 om evakuerings- og redningsredskaper på flyttbare innretninger.

² Forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger.

³ Forskrift 4. september 1987 nr. 859 om verne-, miljø- og sikkerhetstiltak på flyttbare innretninger.

⁴ Omtalt i høringsbrevet som gjeldende kranforskrift.

⁵ Forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinretninger på skip.



standarder som allerede benyttes på norsk kontinentalsokkel, og økt samsvar med sokkelregelverket er noe næringen har etterlyst.

Forslag til ny forskrift om kran og løft medfører også et behov for å gjøre endringer i byggeforskriften, redningsforskriften og VMS-forskriften, som alle gjelder for flyttbare innretninger.

Nærmere om innholdet i forslaget

Forslaget viderefører til dels gjeldende rett slik den følger av gjeldende kranforskrift, men inneholder også materielle endringer og språklige forenklinger.

I forskriftsforslaget vises det i større grad til standarder for konstruksjon av kraner og løst løfteutstyr, i stedet for å ta inn krav i forskriftsteksten. Dette gjelder både NORSOK-standarder og standarder fra MOU-klaseselskap.

Videre foreslår vi å avvikle ordningen med sakkyndige personer type A-1 og erstatter dette med sakkyndig virksomhet type A-1. Vi legger her opp til en overgangsperiode på to år før ordningen med sakkyndig person type A-1 avvikles.

I § 22 foreslår vi å ta inn krav til løfteører, hvor innholdet er hentet fra NIS Circ. 1-2006, Certification of lifting pad eyes (Lifting Brackets).

Videre foreslår vi at kontrollbok og sertifikatene alternativt kan lagres i et elektronisk system, slik vi har praktisert siden 2008 gjennom rundskriv om elektronisk oppbevaring av sertifikater og annen dokumentasjon for kraner og løst løfteutstyr (RSV 6-2013).

Forskriftsspeil

Forslag til ny kranforskrift	Gjeldende kranforskrift	Forslag til endringer i byggeforskriften, redningsforskriften og VMS-forskriften	Nye krav i forslag til ny kranforskrift	Kommentar
§ 1 Virkeområde	§ 2			
§ 2 Definisjoner	§ 3			Forslaget inneholder færre definisjoner enn i gjeldende kranforskrift. Endring i begrepsbruk (<i>offshorekraner og dekkskraner</i>).
§ 3 Sakkyndig virksomhet type A-1 og sakkyndig person type B-1	§ 8		Vi foreslår en ny ordning hvor sakkyndig person type A-1 erstattes med sakkyndig virksomhet type A-1. Fjerde og femte ledd.	

§ 4 Gyldighet av godkjenning som sakkyndig virksomhet type A-1 og sakkyndig person type B-1			Nye krav	
§ 5 Dokumentasjon	§ 15 niende ledd		Andre til femte ledd.	
§ 6 Kranmanual	§ 7 andre ledd			
§ 7 Sertifikater for kran og løst løfteutstyr	§ 15 tredje, syvende og niende ledd			
§ 8 Konstruksjon av kraner	§ 7 § 10 § 11 § 12		Vi foreslår i første ledd bokstav b og tredje ledd bokstav a at klassen sitt regelverk kan brukes som et alternativ. Andre ledd.	Paragraf 7 første ledd blir videreført i § 8 første ledd bokstav a. Paragraf 10 niende ledd bokstav c og d videreføres i § 8 fjerde ledd. Sammenlignet med dagens ordlyd foreslår vi en uttømmende liste. Henvisningen til forskrift 4. september 1987 nr. 859 om verne-, miljø- og sikkerhetstiltak på flyttbare innretninger er ikke tatt med. Krav i § 12 er tatt inn i § 8 hvor det vises til standard.
§ 9 Løst løfteutstyr	§ 12		Henvisning til NORSOK R-002.	
§ 10 Fibertau			Hele bestemmelsen er ny	
§ 11 Heiser		Kravet i første ledd er flyttet fra byggeforskriften § 23. Andre ledd er en presisering av VMS-forskriften § 9 punkt 3.1.		
§ 12 Trucker og andre mobile løfteinnretninger		Noe krav flyttes fra VMS-forskriften § 10, mens andre ikke videreføres.		
§ 13 Kompetansebevis for fører av trucker og andre mobile løfteinnretninger		VMS-forskriften § 10 nr. 2.	Hele bestemmelsen er ny og erstatter	

			dagens krav i VMS-forskriften § 10 nr.2.	
§ 14 Kranfundament	§ 13 tredje ledd			
§ 15 Omfanget av førstegangskontroll av kraner	§ 15 første ledd bokstav a og c			Tabellen i § 15 første ledd bokstav a videreføres i femte ledd.
§ 16 Gjennomføring av førstegangskontroll av kraner	§ 15 første ledd bokstav b, andre og åttende ledd		Første ledd bokstav b og andre ledd bokstav b. Tredje og femteledd.	
§ 17 omfanget av årlig kontroll av kraner	§ 15 åttende ledd		Bokstav a.	
§ 18 Omfanget av femårlig kontroll av kraner	§ 15 første og andre ledd		Bokstav a.	
§ 19 Gjennomføring av årlig og femårlig kontroll av kraner	§ 15 tiende ledd		Første ledd bokstav b og andre ledd bokstav b. Tredje ledd.	
§ 20 Kontroll etter overbelastning av eller skade på kraner	§ 15 fjerde ledd		Første og tredje ledd.	
§ 21 Kontroll og sertifisering av løst løfteutstyr	§ 15 femte ledd		Første ledd.	Tabellen i § 15 femte ledd videreføres i andre ledd.
§ 22 Løfteører			Hele bestemmelsen er ny.	
§ 23 Materialhåndtering	§ 17 andre ledd		Nye krav.	
§ 24 Bruk av ståtau og løst løfteutstyr			Nye krav.	
§ 25 Bruk av kraner og andre løfteinnretninger	§ 18		Første ledd.	
§ 26 Dispensasjon	§ 19			
§ 27 Overgangsbestemmelse	§ 2 andre ledd			I tillegg kommer overgangsbestemmelse for sakkyndig person type A-1.
§ 28 ikrafttredelse	§ 20			

Kommentarer til de enkelte bestemmelsene i forslag til ny forskrift om kran og løft på flyttbare innretninger

Til § 1 Virkeområde

Virkeområdet i forskriften er i hovedsak det samme som i gjeldende kranforskrift. 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, men dette vil etter vår vurdering ikke ha noen praktisk betydning fordi etter det vi er kjent med benyttes DNV GL-standarder for løfteinnretninger i bore- og prosessområde.

Ettersom forslaget går ut på å samle alle kravene til kran og løft på norske flyttbare innretninger i én forskrift foreslås det ikke å videreføre henvisning til forskrift om laste- og losseinnretninger på skip og VMS-forskriften.

Avgrensningen av virkeområdet som foreslås i andre ledd er i tråd med virkeområdet til gjeldende kranforskrift. Det er imidlertid blitt stilt spørsmål om daviter som brukes til evakuerings- og redningsutstyr omfattes av gjeldende kranforskrift. Det er derfor behov for å presisere denne avgrensningen i virkeområdet til den nye forskriften om kran og løft.

Til § 2 Definisjoner

Begrepet *offshorekraner* som brukes i forskriftsforslaget er det som i gjeldende kranforskrift omtales som *dekkskraner*. *Dekkskraner* i forskriftsforslaget er kraner som kun brukes til internløft. Endringen i begrepsbruk samsvarer med hvordan disse to begrepene brukes av næringen og i andre standarder, og vi ser det som hensiktsmessig at myndighet og næring bruker samme begrep.

Definisjonen av *anerkjent klasseinstitusjon* og *MOU-klasseinstitusjon* i gjeldende kranforskrift § 3 bokstav a og f videreføres i bokstav c og d, men hvor *klasseinstitusjon* foreslås erstattet med *klaseselskap*.

Til § 3 Sakkyndig virksomhet type A-1 og sakkyndig person type B-1

Gjeldende kranforskrift § 8 foreslås videreført i § 3, men med unntak av kravene til sakkyndig person type A-1.

Sjøfartsdirektoratet foreslår å fjerne ordningen med sakkyndig person type A-1, for i stedet å innføre en godkjenningsordning for sakkyndig virksomhet type A-1. Forslaget innebærer at det er virksomheten som godkjennes av Sjøfartsdirektoratet, ikke enkeltpersoner slik godkjenningsordningen er i dag.

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.

Ved å endre fra sakkyndig person type A-1 til sakkyndig virksomhet type A-1 vil de personene som ikke er tilknyttet en virksomhet etter tidspunktet for overgangsbestemmelsen ikke kunne føre kontroll etter forskriften. Etter hva Sjøfartsdirektoratet er kjent med har det vært mellom én og tre førstegangssertifiseringer på norskflaggede innretninger pr. år hvor det har vært en sakkyndig person type A-1 som har ført kontroll. På direktoratets liste står det oppført syv A-1 personer som ikke er tilknyttet et firma. Vi er ikke kjent med at noen av disse har gjennomført en førstegangssertifisering på en norsk flyttbar innretning.

De som i dag er godkjent som sakkyndig person type A-1 vil kunne få godkjenning som B-1 dersom de søker om det, og dermed vil disse personene fortsatt kunne gjøre årlig og femårlig kontroll av kraner.

Vi foreslår en overgangsordning om at godkjente sakkyndige personer type A-1 kan utføre førstegangs-kontroll inntil to år etter at forskriften er trådt i kraft. Sjøfartsdirektoratet vil ikke godkjenne flere personer som sakkyndig person type A-1 etter at forskriften er trådt i kraft.

I første ledd foreslår vi at sakkyndig virksomhet type A-1 skal ha personer med samlet tilstrekkelig kompetanse innen hydraulikk, styrke og struktur, automasjon og elektronikk. Sertifiseringsprosessen vil være ulik. Sjøfartsdirektoratet vil i godkjenningsprosessen vurdere bedriftenes styringssystem og totalkompetanse.

Kravet i andre ledd for sakkyndig person type B-1 viderefører gjeldende kranforskrift § 8 andre ledd bokstav b, med noen språklige endringer.

Alle som ønsker å bli godkjent virksomhet type A-1 må søke om dette, jf. tredje ledd. Dette gjelder også for de som søker om godkjenning som sakkyndig person type B-1.

I fjerde ledd foreslår vi et nytt krav om at den som skal godkjennes som sakkyndig person type B-1 skal utføre en årlig og femårlig kontroll av en offshorekran eller en dekkskran, og at dette skal bevitnes av en av våre inspektører. Endelig godkjenning som sakkyndig person blir gitt etter bestått prøve. Kravet bygger på Sjøfartsdirektoratet forvaltningspraksis. Det er personen som skal gjennomgå den praktiske prøven som må skaffe relevant kran til prøven.

Til § 4 Gyldigheten av godkjenninger som sakkyndig virksomhet type A-1 og sakkyndig person type B-1
Kravene som foreslås er nye. Sjøfartsdirektoratet ønsker ved dette å få bedre oversikt over hvilke sakkyndige personer og virksomheter som til enhver tid er aktive.

Slik ordningen er i dag, er Sjøfartsdirektoratet avhengige av beskjed fra den sakkyndige personen eller pårørende om at han/hun skal tas av listen og ikke lengre er tilgjengelig for oppdrag. Dette bli naturlig nok sjelden gjort, noe som kan resultere i uheldige situasjoner.

I tillegg ønsker Sjøfartsdirektoratet jevnlig å ha muligheten til å kontrollere om de sakkyndige blant annet er oppdatert på regelverket. De sakkyndige må derfor sørge for at Sjøfartsdirektoratet til enhver tid har korrekt kontaktinformasjon. Dersom de sakkyndige ikke sørger for dette vil konsekvens etter en tid være at de ikke lengre står på oversikten over de som har gyldig godkjenning.

Til § 5 Dokumentasjon

Første ledd viderefører § 15 niende ledd med språklige endringer.

Andre til femte ledd bygger på innholdet i RSV 6-2013, men det er gjort visse tilpasninger og forenklinger sammenlignet med veiledningsrundskrivet. Kontrollboken og sertifikatene kan enten lagres i et elektronisk system eller et papirbasert system. Det er ikke tilstrekkelig å ha et delt system, og ett av alternativene må derfor velges fullt ut.

Til § 6 Kranmanual

Paragrafen viderefører gjeldende kranforskrift § 7 andre ledd med språklige endringer, og vi foreslår at kravene også vil gjelde for dekkskraner, ikke kun offshorekraner slik det følger av § 7 andre ledd.

Vi har ikke tatt med i forslaget kravene fra gjeldende kranforskrift § 7 andre ledd om vedlikehold i egen manual, ettersom dette ligger i vedlikeholdssystemet om bord på innretningen.

Til § 7 Sertifikater for kran og løst løfteutstyr

Paragrafen er en videreføring av gjeldende kranforskrift § 15 tredje, syvende og niende ledd, med noen språklige endringer.

Til § 8 Konstruksjon av kraner

Gjeldende kranforskrift § 7 første ledd videreføres i første ledd bokstav a, med en oppdatert henvisning til EN 13852-1:2013.

I første ledd bokstav b foreslår vi at DNVGL-ST-0378 eller en standard med tilsvarende sikkerhetsnivå kan benyttes som alternativ til standarden i bokstav a. Forslaget åpner opp for at også andre standarder enn EN-standardene kan benyttes. Det gir dermed en større fleksibilitet hva gjelder kontrollregimet ved at et MOU-klassemessig selskap sine regler kan også brukes, og dermed også klassemessig kontrollregime som alternativ til sakkyndige personer/virksomhet godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Kravet i andre ledd om nødkjøringsfunksjon på offshorekraner som er godkjent til personell-løft, er et nytt krav som foreslås for å bedre sikkerheten ved personell-løft. Kravet innebærer at nødkjøringsfunksjonen skal være tilgjengelig i løpet av ett minutt sammenlignet med gjeldende krav i EN 13852-1:2004 om 30 minutter. 2013-versjonen av EN-standardene er imidlertid også endret, der ordlyden nå er «without undue delay». Denne teksten er for øvrig upresis og lite kontrollerbar, og vi ønsker derfor heller å vise til NORSOK. Vi foreslår et unntak for offshorekraner som har inngått leveringskontrakt før tidspunktet for ikrafttredelse av forskriften siden det ville gitt uforholdsmessig store konsekvenser for å oppgradere eksisterende kraner.

I tredje ledd foreslås også et nytt krav, men etter hva vi er kjent med vil dette forslaget være i samsvar med hvordan dekkskraner blir bygget i dag.

Kravet i fjerde ledd viderefører gjeldene kranforskrift § 10 niende ledd bokstav a og c, men uten henvisning til VMS-forskriften.

Til § 9 Løst løfteutstyr

Paragrafen viderefører gjeldende kranforskrift § 12, men i stedet for å ha spesielle krav direkte i forskriften foreslår vi å henvisne til NORSOK R-002, da det er vanlig å bruke NORSOK-standardene.

Til § 10 Fibertau

Forslaget om krav til fibertau er nytt. Fibertau brukes både i kranen og som løst løfteutstyr til kranen, og dette har vi ikke regulert tidligere. Det er ikke alltid kranen er tilpasset bruk av fibertau, derfor gis det i bokstav b krav om at bruk av fibertau må samsvare med kranleverandørens anbefaling og spesifisering. Dette for å sikre oss om at fibertau ikke monteres i kraner uten at kranleverandøren har akseptert dette som en mulighet.

Til § 11 Heiser

Første ledd viderefører byggeforskriften § 23, med noen språklige endringer.

Kravet i andre ledd gir en presisering av VMS-forskriften § 9 punkt 3.1, men kravet om at denne typen løfteinnretninger skal godkjennes av sakkyndig person, jf. forskrift om laste- og losseinnretninger på skip foreslås ikke videreført for flyttbare innretninger i ny forskrift om kran og løft.

Til § 12 Trucker og andre mobile redskaper

Paragrafen er i stor grad en videreføring av VMS-forskriften § 10, med språklige forenklinger.

Til § 13 Kompetansebevis for fører av kraner, trucker og andre mobile løfteinnretninger

Kvalifikasjonskrav for kranfører finner en i dag i kvalifikasjonsforskriften § 73 første ledd⁶. Det har vært behov for å gi en presisering av kravet sammenlignet med det som følger av forskriften i dag. Vi foreslår derfor et krav om at kranfører skal ha kompetansebevis G5. Etter hva vi er kjent med er det dette kompetansebeviset alle kranførere på norskflaggede innretninger har i dag.

Kravet som foreslås i andre ledd er nytt og erstatter dagens krav i VMS-forskriften § 10 nr. 2.

⁶ Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

Forslaget viser til grunnleggende opplæring som, etter hva vi er kjent med, de fleste allerede har.

Til § 14 Kranfundament

Paragrafen er videreføring av gjeldende kranforskrift § 13 tredje ledd. Første og andre ledd i § 13 videreføres ikke.

Til § 15 Omfanget av førstegangskontroll av kraner

Første ledd er en videreføring av gjeldende kranforskrift § 15 første ledd bokstav c, med en presisering om at ved bruk av vannvekter skal vannets tetthet verifiseres.

Andre ledd er en videreføring av skjema i gjeldende kranforskrift § 15 første ledd bokstav a.

Til § 16 Gjennomføring av førstegangskontroll av kraner

Første ledd bokstav a og andre ledd er til dels en videreføring av gjeldende kranforskrift § 15 andre og åttende ledd, med språklige endringer.

I første ledd bokstav b og andre ledd bokstav b foreslår vi nye krav som gir en større fleksibilitet sammenlignet med kontrollregimet i gjeldende kranforskrift. Det vil med dette forslaget bli mulig å velge om kranen skal kontrolleres av ett MOU-klasseselskap, eller førstegangskontrolleres av sakkyndig virksomhet type A-1 sett i sammenheng med hvilken standard kranen er konstruert etter, jf. § 8.

Forslaget i tredje ledd er også nytt. Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering bør ikke den som har produsert kranen være den samme som utfører kontrollen for å sikre at det er et uavhengighetsforhold mellom aktørene.

Fjerde ledd viderefører gjeldende kranforskrift § 15 første ledd bokstav b, med noen språklige endringer.

Kravet i femte ledd er nytt. Det er rederiet som må forsikre seg om at den sakkyndige virksomheten eller personen som skal gjennomføre førstegangskontrollen står oppført på vår oversikt over virksomheter og personer som er godkjent.

Gjeldende kranforskrift § 15 første ledd bokstav d om bruk av fjærvekt eller en hydraulisk jekk som alternativ til løse vekter foreslås ikke videreført. Hvis dette likevel er krav næringen ser på som hensiktsmessig å ta med videre, ber vi om at dette begrunnes særskilt i høringssvaret.

Til § 17 Omfanget av årlig kontroll av kraner

Kravet i § 13 bokstav a er nytt. For å sikre at kontrollen er tilstrekkelig så må en se på kranleverandørens retningslinjer.

Kravet i bokstav b er en videreføring av gjeldende kranforskrift § 15 åttende ledd bokstav b, men med språklig endring.

Til § 18 Omfanget av femårlig kontroll av kraner

Kravet i § 14 bokstav a er nytt. For å sikre at kontrollen er tilstrekkelig så må en se på kranleverandørens retningslinjer.

Det materielle innholdet i bokstav b er hentet fra forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 18 andre ledd første punktum.

Til § 19 Gjennomføring av årlig og femårlig kontroll av kraner

Kravene som foreslås i paragrafen er nye, men fremgangsmåten som beskrives er lik som i gjeldende kranforskrift § 15. Paragrafen må sees i sammenheng med § 8 i forslaget.

Bokstav b i første ledd og bokstav b i andre ledd gir en større fleksibilitet sammenlignet med kontrollregimet i gjeldende kranforskrift. Det vil med dette forslaget være forskjell på om kranen skal kontrolleres av ett MOU-klasseselskap eller at kontrollen skal utføres av sakkyndig virksomhet type A-1 sett i sammenheng med hvilken standard kranen er konstruert etter, jf. § 8.

Kravet i tredje ledd er nytt. Det er rederiet som må forsikre seg om at den sakkyndige virksomheten eller personen som skal gjennomføre årlig og femårlig kontroll står oppført på vår oversikt over virksomheter og personer som er godkjent.

Til § 20 Kontroll etter overbelastning eller skade på kraner

Paragrafen viderefører til dels gjeldende kranforskrift § 15 fjerde ledd, men med nye krav om at kranleverandørens retningslinjer også må følges for å få en god nok kontroll. Det gjøres i tillegg en endring sammenlignet med kontrollregime i gjeldende kranforskrift ved at en med forslaget kan være sakkyndig virksomhet type A-1 eller MOU-klasseselskap sett i sammenheng med § 8 i forslaget.

Kravet i fjerde ledd er nytt. Det er rederiet som må forsikre seg om at den sakkyndige virksomheten eller personen som skal gjennomføre kontrollen står oppført på vår oversikt over virksomheter og personer som er godkjent.

Til § 21 Kontroll og sertifisering av løst løfteutstyr

Kravet som foreslås i første ledd er til dels nytt. Det blir opp til rederiet å sikre seg at de som leies inn har tilstrekkelig kompetanse, og denne vurderingen legges til rederiet. I gjeldende regler for kran har det vært uklart om hvem som skal eller kan sertifisere løst løfteutstyr. Det har også vært til dels forskjellige krav i VMS-forskriften, forskrift om laste- og losseinnretninger på skip og gjeldende kranforskrift. Forskriftsutkastet har konkret krav til minimumskompetanse.

I andre ledd viderefører gjeldende kranforskrift § 15 femte ledd. For ståltau skal en prøve tas av hver lengde og dimensjon som produseres. Hvis det ikke er mulig å prøve et helt stykke, kan tråder eller kordeler prøves til brudd, og styrken beregnes.

Til § 22 Løfteører

Paragrafen er ny. Det materielle innholdet bygger på NIS Circ 1-2006, Certification of lifting pad eyes (Lifting Brackets). Sirkulæret brukes av næringen, så dette er de godt kjent med.

Om det vil være nødvendig å utføre stikkprøvebasert NDT, jf. fjerde ledd bokstav b, vil bero på om løfteøret etter den visuelle sjekken gir mistanke om svekket struktur eller innfesting. Er en her i tvil om løfteørets tilstand, skal stikkprøvebasert NDT utføres.

Til § 23 Materialhåndtering

Materialhåndtering kommer, slik Sjøfartsdirektoratet forstår det, inn under Petroleumsstilsynet sine krav til arbeidsmiljø. Slik sett vil kravet til materialhåndteringsplan allerede være dekket i det norske sokkelregelverket og noe næringen hovedsakelig allerede er kjent med. Dette er imidlertid noe som det må tas hensyn til ved design av innretningen, og det vil gjerne være for sent eller kostbart hvis innretningen skal vurderes etter sokkelregelverket på et senere tidspunkt.

Det er rederiet som skal vurdere materialhåndteringsplanen i forholdet til det aktuelle behovet om bord. Det ligger allerede i ordlyden at for eksisterende innretninger vil gjerne behovet være lavere. For eksisterende innretninger vil det oftest være for sent å gjøre strukturelle design basert på materialhåndteringsbehov. Derfor vil omfanget av planen bli mindre for eksisterende innretninger.

Til § 24 Bruk av ståltau og løst løfteutstyr

Kravene som foreslås er nye. Vi mangler i dag krav til oppbevaring, inspeksjon og kassering av ståltau og løst løfteutstyr, og ettersom det er naturlig at det settes spesifikke krav om dette foreslår vi ordlyden i § 24.

Til § 25 Bruk av kraner og andre løfteinnretninger

Forslaget i første og andre ledd er nytt.

I første ledd reguleres selve løfteoperasjonen. Dette regulerer vi i liten grad i dag. Ofte er hendelser knyttet til kran og løft basert på manglende kompetanse og manglende/dårlig kommunikasjon. Dette ser vi ut i fra vår ulykkesdatabase. Derfor er operasjonelle krav tatt med i forslag til ny forskrift.

Andre ledd er i tråd med praksis på området, og for at det ikke skal foreligge tvil ser vi det som hensiktsmessig å presisere dette i forskriften.

Tredje ledd er i hovedsak en videreføring av gjeldende kranforskrift § 18, med språklige endringer og henvisning til hele kapittel 5 ikke bare til 5.3 i NORSOK R-003. Overføring av personell skal primært gjøres med helikopter, men av ulike årsaker er ikke dette alltid mulig. Derfor kan det foreligge spesielle grunner, jf. tredje ledd bokstav a, som gjør slik overføring nødvendig.

Til § 26 Dispensasjon

Rederiene som søker om dispensasjon har ikke et krav på å få dette innvilget, selv om vilkårene i dispensasjonsbestemmelsen er oppfylt. Utgangspunktet er at kravene i forskriften skal oppfylles. Kun i ekstraordinære tilfeller, der gode grunner tilsier det og rederiet godtgjør at det er sikkerhetsmessig forsvarlig, vil det være åpning for å treffe et dispensasjonsvedtak. Sjøfartsdirektoratet vil følge en dispensasjonspraksis i tråd med den praksisen vi har i dag.

Etter andre ledd skal uttalelse fra verneombud legges ved rederiets dispensasjonssøknad. Dersom verneombud ikke finnes, f.eks. i byggefasen hvor det ennå ikke er ansatt et verneombud for den spesifikke innretningen, vil ikke kravet være aktuelt. Det vil da være ønskelig at uttalelser fra hovedverneombud vedlegges dersom det finnes slik i rederiet.

Til § 27 Overgangsbestemmelse

Vi foreslår en overgangsregel i § 27 første ledd om at innretninger som omfattes av paragrafen kan velge å følge kravene i vedlegg I fram til neste sertifikatfornyelse istedenfor å følge §§ 6 til 24 unntatt § 13 i forskriften. Vedlegg I består av de materielle kravene i gjeldende kranforskrift. Denne systematikken vil etter vår vurdering gjøre regelverket mer oversiktlig og praktisk for både næringen og for oss. Etter sertifikatfornyelse kan vedlegg I ikke benyttes.

Gjeldende kranforskrift vil etter § 28 bli opphevet samtidig med at ny forskrift trer i kraft, slik at en bare har én kranforskrift å forholde seg til.

Overgangsbestemmelsen i andre ledd gir sakkyndig person type A-1 mulighet til å utføre kontroll frem til 1. januar 2020, hvor ordningen da vil bli avvirket.

Til § 28 Ikrafttredelse

Vi foreslår at forskriften trer i kraft 1. januar 2018. Samtidig med ikrafttredelsen av ny forskrift vil gjeldende kranforskrift bli opphevet.

Forslag om endring i byggeforskriften, redningsforskriften og VMS-forskriften

Til byggeforskriften

Ettersom § 23 om person- og vareheiser videreføres i forslag til ny forskrift om kran og løft § 11 første ledd, foreslår vi å oppheve § 23 i byggeforskriften.

Til redningsforskriften

For at det skal være sammenheng mellom begrepsbruken som foreslås i ny forskrift og redningsforskriften foreslår vi at begrepet *dekkskraner* som er brukt i redningsforskriften § 3 andre ledd, § 12 første ledd og § 33 sjette og syvende ledd endres til *offshorekraner*. I tillegg foreslår vi en henvisning til den nye forskriften i § 12 første ledd.

Vi foreslår også å oppheve § 33 femte ledd ettersom dette er krav som blir dekket i det nye forslaget. Når det gjelder § 33 femte ledd bokstav c så har flere kranleverandører en annen løsning som er vurdert som likeverdig.

Til VMS-forskriften

Vi foreslår å oppheve §§ 9 og 10 om løfte- og heiseinnretninger og om trucker og andre mobile redskaper. De relevante kravene fra disse paragrafene er tatt inn i forslag til ny forskrift § 11 andre ledd, § 12 og § 13.

Administrative og økonomiske konsekvenser

Etter vår vurdering vil forslag til ny forskrift om kran og løft ikke medføre administrative konsekvenser av betydning. 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.

Til § 3

Forslaget i § 3 innebærer at sakkyndige personer type A-1 som ikke er tilknyttet en virksomhet ikke vil kunne føre kontroll etter 1. januar 2020, jf. § 27. Personer som i dag er godkjent som sakkyndig person type A-1 vil kunne få B-1 dersom de søker om det, og dermed vil disse personene fortsatt kunne gjøre årlig og femårlig kontroll av kranen. Alle som ønsker å bli godkjent som sakkyndig virksomhet vil måtte søke om dette. Denne ordningen vil bli foreslått gebyrbelagt i løpet av 2018, men dette endringsforslaget vil bli sendt på en egen høring. Vi kjenner til at syv personer som står oppført på Sjøfartsdirektoratets liste over godkjente personer type A-1 pr. i dag ikke er tilknyttet et firma. Vi er imidlertid ikke kjent med at noen av disse har gjennomført en førstegangssertifisering på en norsk flyttbare innretning, og konkluderer derfor med lave eller ingen konsekvenser for næringen.

Til § 5

Kravene i andre til femte ledd anses ikke å ha særlige økonomiske konsekvenser.

Til § 8

Forslaget i andre ledd vil kunne gi ekstrakostnader for flyttbare innretninger som skal installere nye offshorekraner eller dersom allerede leverte/installerte kraner skal bygges om slik at nødkjøringsfunksjonen skal være tilgjengelig i løpet av ett minutt (for personell-løft). Kostnaden vil variere fra kran til kran. Vi foreslår imidlertid et unntak fra kravet for eksisterende offshorekraner som det er inngått leveringskontrakt på tidligere enn 1. januar 2018.

Til § 10

Dette nye kravet vil ikke gi nevneverdige økonomiske konsekvenser for næringen.

Til § 13

Etter hva vi er kjent med har alle kranførere på norske flyttbare innretninger kompetansebevis G5 i dag. Kravet vil derfor ikke gi andre konsekvenser enn i dag.

Et kompetansebevis for fører av trucker og andre mobile løfteinnretninger, jf. andre ledd koster ca. 2000 kr. Men etter hva vi er kjent med har førere av trucker og andre mobile løfteinnretninger om bord på norske flyttbare innretninger denne type kompetansebevis i dag.

Til §§ 16, 19 og 20

Forslaget i disse paragrafene vil ikke innebære noen negative økonomiske konsekvenser. For enkelte norske innretninger vil det i stedet være en besparelse ved at kontroll kun utføres av enten et MOU-klasseselskap eller en sakkyndig virksomhet type A-1 (ikke både og).

Til § 21

Vi antar at de som utsteder sertifikater i dag allerede har slik kompetanse, og at dette kravet ikke vil gi andre kostnader for rederiet enn de har i dag.

Til § 22

Kravene til løfteører anses ikke å ha særlige økonomiske konsekvenser. Dette er en videreføring av dagens praksis.

Til § 23

Vår forståelse er at dette allerede i dag er et krav som følger av sokkelregelverket på norsk sokkel, og vil derfor etter vår vurdering medføre minimale eller ingen negative konsekvenser.

Til §§ 24 og 25

Kravene anses å gi små eller ingen konsekvenser.

Med hilsen

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Haakon Storhaug
fung. avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg: Utkast til forskrift om kran og løft på flyttbare innretninger
Forslag til endringer i byggeforskriften, redningsforskriften og VMS-forskriften
Liste over høringsinstanser

Kopi til: Nærings- og fiskeridepartementet