

### Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

**Nr.:** **RSR 17-2017**

**Dato:** 21. desember 2017

**Saksnr.:** 2015/31735 NHA

**Opphever:** Forskrift 4. juli 2007 nr. 854 om dekkskraner mv. på flyttbare innretninger (kranforskriften).

**Referanse til:** Ny forskrift om kran og løft på flyttbare innretninger

*Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.*

## Ny forskrift om kran og løft på flyttbare innretninger

### Innledning

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsatt ny forskrift om kran og løft på flyttbare innretninger<sup>1</sup> som trer i kraft 1. januar 2018. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 4. juli 2007 nr. 854 om dekkskraner mv. på flyttbare innretninger (kranforskriften)<sup>2</sup>.

Forslaget var på høring i perioden 29. juni til 4. oktober 2017. Sjøfartsdirektoratet har fått tilbakemelding fra 18 instanser, hvorav 16 kommenterte utkastet.

### Nærmere om den nye forskriften

Sjøfartsdirektoratet har i den nye kranforskriften samlet alle kravene til kran og løft på norske flyttbare innretninger i én forskrift, slik at regelverket blir mer oversiktlig og lettere å finne frem i. Den nye kranforskriften viderefører til dels gjeldende rett slik den fulgte av gjeldende kranforskrift, men inneholder også materielle endringer og språklige forenklinger.

I den nye kranforskriften henviser vi i større grad til standarder for konstruksjon av kraner og løst løfteutstyr, i stedet for å ta inn krav i forskriftsteksten. I tillegg er unødvendige særkrav fjernet. Når det gjelder ordningen med sakkyndige personer type A-1 skal denne avvikles med en overgangsperiode på to år, og erstattes med sakkyndig virksomhet type A-1.

### Forskriftsspeil

Den nye kranforskriften	Gjeldende kranforskrift	Nye krav	Kommentar
§ 1 Virkeområde	§ 2		
§ 2 Definisjoner	§ 3		Færre definisjoner enn i gjeldende kranforskrift.

<sup>1</sup> Omtalt i rundskrivet som den nye kranforskriften.

<sup>2</sup> Omtalt i rundskrivet som gjeldende kranforskrift.

			Endring i begrepsbruk (offshorekraner og dekkskraner).
§ 3 Sakkyndig virksomhet type A-1 og sakkyndig person type B-1	§ 8		Sakkyndig person type A-1 erstattes med sakkyndig virksomhet type A-1.
§ 4 Gyldighet av godkjenninger som sakkyndig virksomhet type A-1 og sakkyndig person type B-1		Alle krav er nye	
§ 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	Andre ledd.	Klassen sitt regelverk kan brukes som et alternativ.
§ 9 Løst løfteutstyr	§ 12	Henvisning til standard.	
§ 10 Fibertau		Hele bestemmelsen er ny	
§ 11 Heiser			Kravet er flyttet fra byggeforskriften § 23.
§ 12 Trucker og andre mobile løfteinnretninger			Noe krav er flyttet fra VMS-forskriften <sup>3</sup> § 10, mens andre ikke videreføres. Henvisning til byggeforskriften <sup>4</sup> § 14 nr. 2.10.
§ 13 Kompetansebevis for fører av kraner, trucker og andre mobile løfteinnretninger		Hele bestemmelsen er ny.	
§ 14 Kranfundament	§ 13 tredje ledd		

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

<sup>4</sup> Forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger.

§ 15 Omfanget av førstegangskontroll av kraner	§ 15 første ledd bokstav a og c	Prøvebelastningen skal følge den standarden kranen er konstruert etter.	
§ 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		
§ 28 ikrafttredelse	§ 20		

### Kommentarer til de enkelte bestemmelsene

#### *Til § 1 Virkeområde*

Presiseringen om at kraner, andre løfteinnretninger og løft i bore- og prosessområdet ikke omfattes av forskriften videreføres ikke. Dette 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 eller standarder med tilsvarende sikkerhetsnivå for løfteinnretninger i bore- og prosessområde.

Vi har tidligere fått spørsmål om daviter som brukes til evakuerings- og redningsutstyr omfattes av gjeldende kranforskrift. På bakgrunn av dette har vi sett behov for å presisere denne avgrensningen i virkeområdet til den nye kranforskriften.

#### *Til § 2 Definisjoner*

Begrepet offshorekraner ble i gjeldende kranforskrift omtalt som dekkskraner. I den nye kranforskriften brukes dekkskraner om kraner som kun brukes til internløft, og denne begrepsbruken er i tråd med slik næringen bruker begrepene.

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

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

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

Kranene som benyttes på flyttbare innretninger i dag er som regel svært avanserte, og etter vår vurdering er det lite sannsynlig at én 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. Det innføres dermed en godkjenningsordning for sakkyndig virksomhet type A-1 i stedet for sakkyndig person type A-1. Det er etter dette virksomheten som godkjennes av Sjøfartsdirektoratet, ikke enkeltpersoner slik godkjenningsordningen er i dag.

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.

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.

Sjøfartsdirektoratet vil ikke godkjenne flere personer som sakkyndig person type A-1 etter at forskriften er trådt i kraft.

Etter innspill i høringen har vi gitt en presisering i første ledd bokstav a at kompetansen må være om kran. Hva dette omfatter følger av kravet. I godkjenningsprosessen vil Sjøfartsdirektoratet vurdere bedriftenes styringssystem og totalkompetanse.

Kravet i andre ledd 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.

Den praktiske prøven som kreves i fjerde ledd skal bevitnes av en av våre inspektører, og 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*

Disse kravene skal gi Sjøfartsdirektoratet en bedre oversikt over hvilke sakkyndige personer og virksomheter som til enhver tid er aktive. 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. Sammenlignet med høringsutkastet er det kun gjort en språklig endring i første ledd.

#### *Til § 5 Dokumentasjon*

Første ledd viderefører gjeldende kranforskrift § 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 gjelder også for dekkskraner.

Direktoratet har ikke tatt inn 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 henvises det til DNVGL-ST-0378 eller en standard med tilsvarende sikkerhetsnivå fra et annet MOU-klaseselskap kan brukes som alternativ til standarden i bokstav a. Kravet gir en større fleksibilitet hva gjelder kontrollregimet ved at et MOU-klaseselskap sine regler også kan brukes, og dermed også klaseselskapets kontrollregime som alternativ til sakkyndige personer/virksomhet godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Sammenlignet med høringsutkastet har vi etter innspill tatt med at det er mai 2016-versjonen av DNVGL-standard det henvises til.

Kravet i andre ledd er nytt og skal bidra til å bedre sikkerheten ved personell-løft.

Nødkjøringsfunksjonen skal være tilgjengelig i løpet av ett minutt sammenlignet med gjeldende krav i EN 13852-1:2004 om 30 minutter. Etter innspill til høringen har vi i stedet for å vise til NORSOK standarden kapittel 5.15.3 kun tatt inn kravet om at nødkjøringsfunksjonen skal være tilgjengelig innen ett minutt.

I tredje ledd er det gitt unntak for offshorekraner som det er inngått leveringsavtale for før 1. januar 2018 ettersom det ville gitt uforholdsmessig store konsekvenser for å oppgradere eksisterende kraner. Sammenlignet med høringen har vi imidlertid tatt inn et dokumentasjonskrav som må ses i sammenheng med risikoanalyseforskriften<sup>5</sup> § 22 angående krav til utstyr ved mulige enkeltfeil som kan føre til kritiske hendelser. Vi anser det som hensiktsmessig å presisere at rederiet må dokumentere at personellsikkerheten er ivaretatt for de offshorekranene som er unntatt kravet i første ledd.

---

<sup>5</sup> Forskrift 22. desember 1993 nr. 1239 om risikoanalyse for flyttbare innretninger.

Kravet i fjerde ledd er også et nytt krav, men etter hva vi er kjent med er dette i samsvar med hvordan dekkskraner blir bygget i dag.

I femte ledd videreføres 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 henvises det til NORSOK R-002 eller en standard med samme omfang og sikkerhetsnivå.

#### *Til § 10 Fibertau*

Krav til fibertau er nytt. 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*

Paragrafen viderefører byggeforskriften § 23, med noen språklige endringer. På høringen foreslo vi å regulere andre flyttbare, elektriske hydrauliske heiser enn vare- og personheiser. Direktoratet fikk imidlertid flere innspill på at det var uklart hvilke heiser vi her mente å regulere. Vi har derfor ikke tatt med krav til dette i denne omgang, men vil vurdere senere om dette er noe vi skal regulere.

#### *Til § 12 Trucker og andre mobile løfteinnretninger*

Paragrafen er i stor grad en videreføring av VMS-forskriften § 10, med språklige forenklinger. Sammenlignet med høringen er krav til størrelse på *karmer eller andre like effektive arrangementer rundt åpninger i plan med dekk, kjøreramper o.l* tatt inn i byggeforskriften § 14 nr. 2.10 med en henvisning i den nye kranforskriften.

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

På høringen fikk vi flere innspill på forslag om kompetansebevis i § 13. Vi har derfor gjort noen endringer i paragrafen. Når det gjelder krav til kompetansebevis G5 så gjelder dette kravet kun for fører av offshorekraner. Tilsvarende kompetansebevis vil også være tilstrekkelig.

For fører av dekkskraner så har vi endret fra G5 til at det er tilstrekkelig med G20 eller tilsvarende kompetanse. Fører av trucker og andre mobile løfteinnretninger skal ha relevant kompetansebevis.

#### *Til § 14 Kranfundament*

Paragrafen viderefører gjeldende kranforskrift § 13 tredje ledd.

#### *Til § 15 Omfanget av førstegangskontroll av kraner*

Første ledd er en videreføring av gjeldende kranforskrift § 15 første ledd bokstav c, men etter innspill i høringen har vi gitt en presisering om at alle prøvevektene skal verifiseres, men metode er ikke angitt.

Sammenlignet med høringen er det gjort en endring i andre ledd hvor tabellen er fjernet og prøvebelastningen skal gjøres i samsvar med den standarden kranen er konstruert etter. Er kranen konstruert etter klassen sin standard så skal klassen sin utregning for prøvebelastning også, brukes. Er kranen derimot konstruert etter EN- 13852-1:2013 er det utregningen for prøvebelastning i denne standarden som skal brukes.

#### *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 gis det nye krav som gir en større fleksibilitet sammenlignet med kontrollregimet i gjeldende kranforskrift.

Tredje ledd er også nytt. Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering bør ikke den som har produsert kranen være den samme som utfører kontrollen, dette 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.

#### *Til § 17 Omfanget av årlig kontroll av kraner*

Kravet i 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*

For å sikre at kontrollen er tilstrekkelig så må en se på kranleverandørens retningslinjer, jf. første ledd.

Det materielle innholdet i andre ledd er hentet fra forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 18 andre ledd første punktum. Sammenlignet med høringen er det etter innspill åpnet opp for at det er kontrolløren som skal vurdere fullstendig nedrigging og demontering av innretninger og redskap selv om retningslinjene fra kranleverandøren ikke krever det. I tillegg er det gjort noen språklige endringer.

#### *Til § 19 Gjennomføring av årlig og femårlig kontroll av kraner*

Kravene i paragrafen er nye, men fremgangsmåten som beskrives er lik som i gjeldende kranforskrift § 15.

Bokstav b i første ledd og bokstav b i andre ledd gir en større fleksibilitet sammenlignet med kontrollregimet i gjeldende kranforskrift.

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. Sammenlignet med høringen har vi etter innspill definert begrepet overbelastning.

Kravet i fjerde ledd er nytt. Det er rederiet som må forsikre seg om at det sakkyndige virksomheten eller personen som skal gjennomføre kontrollen står oppført på vår oversikt over virksomheter og personer som er godkjent. Det vil bli opprettet en separat liste over personer og virksomheter som er godkjent for flyttbare innretninger.

#### *Til § 21 Kontroll og sertifisering av løst løfteutstyr*

Kravet 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. Forskriftsutkastet har konkret krav til minimumskompetanse, og sammenlignet med høringen har vi presisert at det er kompetansebevis G11K.

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).

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*

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. Etter innspill i høringen har vi presisert at den vurderingen som rederiet skal gjøre skal dokumenteres.

#### *Til § 24 Bruk av ståltau og løst løfteutstyr*

Kravene er nye. Vi mangler i dag krav til oppbevaring, inspeksjon og kassering av ståltau og løst løfteutstyr, og dette gis det derfor spesifikke krav om i § 24.

Sammenlignet med høringen har vi gjort en språklig endring i første ledd og tilføyd at en annen standard med samme sikkerhetsnivå og omfang kan brukes.

Videre fikk vi mange innspill på at det burde henvises til den nyeste versjonen av NORSOK R-003, revisjon 3, juni 2017. Direktoratet har gjort en foreløpig sammenligning av NORSOK R-003, revisjon 2, juli 2004, kapittel 7 med NORSOK R-003, revisjon 3, juni 2017, kapittel 7 og vi kan ikke uten videre fastslå at endringene er så små at vi uten ny høring kan erstatte henvisningen til 2004-versjonen med 2017-versjonen. På bakgrunn av dette har vi valgt å henvise til begge versjonene. I tillegg åpnes det for at en annen standard med samme omfang og sikkerhetsnivå kan brukes.

#### *Til § 25 Bruk av kraner og andre løfteinnretninger*

I første ledd reguleres selve løfteoperasjonen. Vi fikk mange innspill i høringen på at det burde henvises til den nyeste versjonen av NORSOK R-003, revisjon 3, juni 2017. Direktoratet har gjort en foreløpig sammenligning av NORSOK R-003, revisjon 2, juli 2004, kapittel 6 med NORSOK R-003, revisjon 3, juni 2017 og vi kan ikke uten videre fastslå at endringene er så små at vi uten ny høring kan erstatte henvisningen til 2004-versjonen med 2017-versjonen. På bakgrunn av dette har vi valgt å henvise til begge versjonene. Det samme gjelder i tredje ledd hvor det henvises til både NORSOK R-003, revisjon 3, juni 2017 kapittel 5 og revisjon 2, juli 2004, kapittel 5.

Sammenlignet med høringen har vi også etter innspill åpnet for at når en flyttbar innretning er på utenlandsk sokkel så kan sokkelmyndighetens krav til bruk av kraner og andre løfteinnretninger som alternativ til NORSOK R-003 brukes, dersom sokkelmyndighetens krav har tilsvarende omfang som fremgår av NORSOK R-003.



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. I høringen ble det i tredje ledd bokstav c henvist til at NS-EN 13852-1:2004, punkt 7.2.5 skal følges. Vi fikk innspill på at det burde henvises til 2013-versjonen av standarden. Sjøfartsdirektoratet har sammenlignet de to versjonene og etter vår vurdering har de endringene som er gjort ingen betydning, slik at vi har endret henvisningen til 2013-versjonen. Etter innspill har direktoratet også endret begrepet «verneombud» i tredje ledd til «vernetjenesten».

#### *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 innspill har direktoratet også endret begrepet «verneombud» i andre ledd til «vernetjenesten». Uttalelse fra vernetjenesten skal legges ved rederiets dispensasjonssøknad. Dersom vernetjeneste ikke finnes, f.eks. i byggefasen, vil ikke kravet være aktuelt. Det vil da være ønskelig at uttalelser fra hovedverneombud vedlegges dersom det finnes slik i rederiet.

#### *Til § 27 Overgangsbestemmelse*

Etter overgangsregelen i § 27 første ledd så kan kravene i vedlegg I følges frem til neste sertifikatfornyelse istedenfor å følge §§ 6 til 24 unntatt § 13 i forskriften. Vedlegg I består av de materielle kravene i gjeldende kranforskrift. Etter sertifikatfornyelse kan vedlegg I ikke benyttes.

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*

Forskriften trer i kraft 1. januar 2018. Samtidig med ikrafttredelsen av ny forskrift vil gjeldende kranforskrift bli opphevet.

### **Administrative og økonomiske konsekvenser**

Etter vår vurdering får vi med den nye kranforskriften 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.

Kravene 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. 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 de siste ti årene på en norsk flyttbare innretning, og konkluderer derfor med lave eller ingen konsekvenser for næringen.

Kravene i § 5 andre til femte ledd anses ikke å ha særlige økonomiske konsekvenser.

Kravet i § 8 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.

Til § 10

Kravene i § 10 vil ikke gi nevneverdige økonomiske konsekvenser for næringen.

Til § 13

Kravene vil ikke gi nevneverdige økonomiske konsekvenser for næringen.

Til §§ 16, 19 og 20

Kravene 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-klassemesselskap 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.

Lars Alvestad  
fungerende sjøfartsdirektør

Linda Bruås  
fungerende avdelingsdirektør

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

Vedlegg:

Forskrift om kran og løft på flyttbare innretninger.  
Høringsmatrise.