

**HØRINGSMATRISE**  
**FORSKRIFT OM SLEPEARRANGEMENT OG FORFLYTNING AV FLYTTBARE**  
**INNRETNINGER** (Henvisningene til paragrafer er basert på høringsforslaget datert 25. juni 2015).

Forskrifts- bestemmelse	Høringsinstans	Merknad	Kommentar
Generelt	Statoil	<p>(Referansene er til forskrift 17. desember 1986 nr. 2319 om forflytning og sleping av flyttbare innretninger samt slepearrangement og fortøyning av forsyningskip på slike innretninger)</p> <p>1. §6 - 1 Ikke krav til varsling ved flytting. Er dette ikke lenger nødvendig, eller er dette omtalt i annen forskrift?</p> <p>2. §6 – 6 Det er ikke lenger nødvendig å innhente spesiell tillatelse for flyttinger med mer enn 12 timer mellom mulige oppjekkingsposisjoner. Stemmer dette?</p>	<p>1. Kravet i § 6 nr. 1 om å underrette Sjøfartsdirektoratet ang. slep eller forflytning på forhånd, har direktoratet ikke sett behov for å videreføre.</p> <p>2. Dette stemmer.</p>
Generelt	Statoil	<p>Slepeforskriften må beskrive samhandling mellom slepefartøy og rigg. Riggene må ha en prosedyre som beskriver dette forhold. Dialog mellom OIM og kaptein AHTS er nøkkel til sikker slepe operasjon i dårlig vær.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har tatt innspillet til følge, og har presisert i § 13 bokstav a at prosedyren skal inkludere samhandlingen mellom innretningen og slepefartøyet.</p>
Generelt	Statoil	<p>Riggene må ha prosedyrer på håndtere en dårlig vær situasjon ved lange slep og uforutsatte vær situasjoner. Hvilke tiltak må iverksettes i grensnitt med fartøy. Heading, lengde på sleper, valg av slepefartøy osv må være en del av denne prosedyre.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har tatt innspillet til følge, og har tilføyd et eksempel på tiltak i §13 første ledd bokstav n for å redusere tolkningstvil.</p>
Generelt	Norges Rederiforbund	<p>Norges Rederiforbund registrerer at forsøket med å harmonisere forskriften med klasseselskapenes krav til slep og slepeutstyr byr på problemer i enkelte paragrafer. Vi er likevel positive til at harmonisering forsøkes. Vi er også fornøyde med at de fleste av våre kommentarer gitt i forrige høringsrunde, har blitt tatt hensyn til.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet tar dette til etterretning.</p>
§ 2	Norges Rederiforbund	<p>I et designregelverk er det fornuftig å ha generelle krav for de miljøforhold slepeutstyr skal designes for. I § 2 foreslås det å benytte eksisterende miljøkondisjoner og DNV GL sine kondisjoner. Etter presisering gitt av Sjøfartsdirektoratet i mail 18. september 2015, fremstår det som uklart om, hvor og hvordan kravene i § 2 (2) vil influere designen av slepeutstyret.</p> <p>Vil denne endringen medføre at Sjøfartsdirektoratet vil kreve egen analyse utarbeidet ved hver forflytning i territorialfarvannet, eller vil en generell analyse i forbindelse med sertifikatutstedelsen være tilstrekkelig? Vi anser dagens praksis som tilstrekkelig, og en eventuell</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har mottatt flere merknader til forslag om nytt krav i § 2 andre ledd. På bakgrunn av innspillene og en ny vurdering har vi bestemt oss for ikke å ta kravet med i forskriften som fastsettes. Direktoratet vil senere vurdere om det er nødvendig å ta med et slikt krav i forskriften.</p>

		endring av praksis bør tydelig begrunnes.	
§ 2 (2)	DNV GL	Kapittel 3C omhandler bølgekondisjoner mens det i territorialfarvann ofte vil være vind og strøm som er dominerende så referansen er kanskje ikke helt treffende. Det skiller heller ikke så klart mellom vær-begrensede/ ubegrensede i denne referansen.	Se kommentaren ovenfor.
§ 2 (2)	Statoil	Ut fra teksten i andre ledd, skal man bruke designkondisjoner som beskrives i DNV GL-OS-H101, kapittel 3C eller tilsvarende. DNV GL-OS-H101, kapittel 3C omhandler kun bølger, og det kan oppfattes som om man ikke skal ha med vind og strøm. Dette må skrives slik at dette ikke kan misforstås.	Se kommentaren ovenfor.
§ 2 (2)	Kystverket	Paragraf 2(2) har en tung og krevende formulering.	Se kommentaren ovenfor.
§ 5 (2)	Statoil	Virker som om dette kravet er rettet mot rigger med egen fremdriftskraft. De nyere oppjekkbare riggene som blir bygget, krever sannsynligvis to slepebåter for å imøtekomme krav til slepekraft. Samtidig vil man normalt ha hovedslepearrangementet arrangert med bridle. Det vil da bli vanskelig å oppfylle dette kravet for rigger som blir kontrahert etter 2016.	Sjøfartsdirektoratet er enig med innspillet til Statoil, og har endret § 5. Det gis et alternativt krav i tredje ledd i forhold til kravet i andre ledd, for innretninger uten egen fremdrift.
§ 6	Kystverket	Det er uklart hva «det» i slutten av bestemmelsen viser til. Vi antar at det er «assistansefartøy» og foreslår at ordlyden endres til følgende: «Et arrangement for slep i trange farvann skal bestå av festepunkter til slepeliner som er egnet for oppkobling av assistansefartøy når <i>slikt fartøy kreves av kyststaten.</i> »	Sjøfartsdirektoratet er enig med merknaden fra Kystverket, og har gjort en språklig endring i § 6 i tråd med innspillet.
§ 7	Norges Rederiforbund	Krav om nødanker er nytt i maritimt regelverk, og det ble foreslått innført forrige gang forskriften var på høring. Krav om nødanker har vært klassekrav i en årrekke, og vi hadde følgelig ingen innvendinger i forrige høringsrunde. Det er nå foreslått ytterligere krav. Spesielt har vi merket oss forslagene om at dimensjonering av nødankerarrangementet skal minst tilsvare nødslepearrangementet, og at nødankrene skal kunne droppes kontrollert med et bremsesystem eller lignende etter tap av hoved- og nødkraft. Dette er nye krav som ikke er tilstrekkelig redegjort for i høringsbrevet og det er ikke omhandlet i avsnittet <i>Økonomiske og administrative konsekvenser</i> . Norges Rederiforbund er følgelig i tvil om hensiktsmessigheten, og ber om at forslaget utsettes i påvente av en egnet utredning.	På bakgrunn av innspillet fra Norges Rederiforbund gjennomføres i denne omgang ikke noen av de foreslåtte kravene til nødankerarrangementet i § 7. Direktoratet vil senere utrede om krav til nødankerarrangement på flyttbare innretninger er nødvendig, og om et slikt krav senere skal innføres.
§ 7 (1) til (3)	Statoil	Ankringsystem på oppjekkbare rigger er kun for posisjonering av riggen før man jekker opp, som et supplement til taubåtene. De er ikke	Se kommentaren ovenfor.

		designet for krefter som det her kreves. Vi tror ikke at det er noen oppjekkbar rigg i Nordsjøen som klarer å tilfredsstille dette kravet. Ved flytting av jack-up, er det store krav til tauekraft og antall båter. Det bør lages en åpning hvor man kan kompensere for dette med for eksempel at en har en ekstra båt i beredskap ved flytting.	
§ 9	Norges Rederiforbund	Vi merker oss at «det svake ledd» er beholdt (som vi anbefalte), og det er bra. Imidlertid opprettholdes «det svake ledd» ved å øke kravet til bruddlast for resten av slepeutstyret med minst 30 % mer enn bruddlasten for «det svake ledd», eller lavere dersom bruddlasten til «det svake ledd» er nøyaktig definert. Det betyr i praksis at kravene gitt av Sjøfartsdirektoratet og av DNVGL likevel ikke er harmonisert, og at Sjøfartsdirektoratet sine krav vil være strengere. For nye innretninger der spesifikasjon av slepeutstyr utføres i planleggingsfasen, er forslaget i forskriftsutkastet likevel akseptabelt. For eksisterende innretninger derimot, der de nye kravene vil medføre utskifting av slepeutstyr og forsterking av innfestninger, stiller vi oss negative til forslaget. Vi kan ikke se at det de økonomiske konsekvensene er utredet, ei heller at høringsbrevet viser faglig grunn for forslaget. Norges Rederiforbund foreslår derfor at dette kravet kun innføres for innretninger bygget etter forskriftens ikrafttredelsesdato.	Sjøfartsdirektoratet er enige med Norges Rederiforbund, og har gitt en unntaksbestemmelse i femte ledd.
§ 10 (2)	Statoil	Litt merkelig formulering. Er det tenkt å nevne noe om vær / sjø?	Direktoratet legger til grunn at bestemmelsen viderefører gjeldende rett, og velger derfor å fastsette bestemmelsen tilsvarende den som var på høring.
§ 10 (3)	Statoil	Betydelig skjerping. Innhalingsarrangement skulle etter gammel forskrift kunne hale inn riggens arrangement + (150 meter slepewire x ca. 34 kg = ca. 5 tonn) Nå sies det riggens arrangement + hele lengden av slepe wire. Med tanke på at vi normalt sleper med rundt 800 meter wire (90 mm) vil dette bli en betydelig skjerping. (800 meter slepewire x ca. 34 kg = 27 tonn). Dette vil føre til at det må gjøres store strukturelle forsterkninger, samt bytting av wincher. Med tanke på at det konkrete krav til svakt ledd, bør man baserer beregningene på at det er det svake ledd som bryter og at man må kunne hale inn fra det svake ledd.	Direktoratet har valgt å endret forslaget som var på høring i tråd med innspillet slik at bestemmelsen blir en videreføring av kravet i gjeldende rett.
§ 11	Statoil	§11 er gjerne litt akademisk skrevet og kan bli utfordrende ved lange slep. Det er etablert bransjestandard på værvindu 1,5 x operasjonstid for	Direktoratet har lagt til en tegning.

		<p>ankringsoperasjon. Riggens operasjonsmanual skal si noe om max værbegrensing for slep, men denne ser vi aldri når vi etterspør.</p> <p>Formelen <math>TR = TPOP + TC</math>. Vi har gode værmeldinger for hele slepet. Bør gjerne være krav om værmeldinger på waypunkter på planlagt seilas. Er litt bekymret for at dette kan bli brukt feil dersom denne blir slik, da den kan være vanskelig å tolke.</p>	
§ 11 (1)	Kystverket	<p>Vi stiller spørsmål til om § 11 (1) er nødvendig, da innholdet i denne ligger tett opp til de generelle sjøveisreglene. Vi er av den oppfatning at regelverket bør være så kort og presist som mulig.</p>	<p>På bakgrunn av erfaring er Sjøfartsdirektoratet av den oppfatning at det er hensiktsmessig å presisere dette i forskriften, og velger derfor å fastsette en bestemmelse tilsvarende den som var på høring.</p>
§ 12 (2) bokstav a	Statoil	<p>§ 12 (2) a kan gi en utfordring dersom en skal slepe en rigg fra feks Fensfjorden til Gullfaks.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet er kjent med at kravet kan gi utfordringer noen steder. Direktoratet legger imidlertid til grunn at bestemmelsen viderefører gjeldende rett, og at tilfeller som eksemplifiseres skjer så sjelden at en kan vurdere disse enkelttilfellene ift. dispensasjon, og velger derfor å fastsette en bestemmelse tilsvarende den som var på høring.</p>
§ 12 (3)	Statoil	<p>Anser det som nødvendig å ha personell ombord under enhver slepeoperasjon.</p> <p>Tekst i eksisterende forskrift er mer hensiktsmessig.</p> <p><i>«Kun nødvendig personell skal være om bord på oppjekkable innretninger under slep. Alle nødvendige sikkerhetsforanstaltninger skal tas.»</i></p>	<p>Kommentaren tas ikke til følge. Bestemmelsen er ment å bidra til at sikkerheten om bord bedres under kritiske operasjoner. Det vil være opp til rederiet selv å vurdere når det under slepeoperasjonen er nødvendig å ha personell om bord.</p>
§ 13	Statoil	<p>§13 Ser ut som om denne ikke eksisterer.</p>	<p>Ved en inkurie er det ikke noe § 13 i forskriften som var på høring. Dette er følgelig korrigert i forskriften som fastsettes.</p>
§ 14 (1) bokstav g	Statoil	<p>Skjønner ikke denne? I hvilken sammenheng er det snakk om å bruke støtabsorberende utstyr. Om det snakk om fending, bør dette komme frem, da det også kan forstås som for eksempel støtabsorberende utstyr i slepelinen.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet er enig i innspillet fra Statoil, og har endret ordlyden i bestemmelsen for å redusere tolkningstvil, formålet med bestemmelsen er samtidig ivarettatt.</p>
	Sjømannsorganisasjonen i Norge	Ingen merknader	
	Petroleumstilsynet	Ingen merknader	
	DSB	Ingen merknader	
	Industri energi	Ingen merknader	
	Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknader	