

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F.
I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

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 10-2015**

Dato: 4. desember 2015

Saksnr: 2014/12763 NHA

Opphever: Forskrift 17. desember 1986 nr. 2319 om forflytning og sleping av flyttbare innretninger samt slepearrangement og fortøyning av forsyningskip på slike innretninger.

Referanse til: Forskrift 4. desember 2015 om slepearrangement og forflytning av flyttbare innretninger (slepeforskriften)

Forskrift om slepearrangement og forflytning av flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet fastsetter med dette forskrift 4. desember 2015 om slepearrangement og forflytning av flyttbare innretninger. **Forskriften trer i kraft 1. januar 2016.**

Høring

Forslag til forskrift om slepearrangement og forflytning av flyttbare innretninger har vært på høring to ganger, først fra 30. april til 17. august 2014 deretter fra 26. juni til 26. september 2015. Noen mindre endringer er gjort sammenlignet med siste høring. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at disse endringene ikke krever ny offentlig høring. Vurderingen baseres på endringenes omfang, at endringene nesten utelukkende medfører mindre strenge krav, og at endringene er skjedd i dialog med, eller etter innspill fra næringen.

Merknadene fra siste høringsrunde og Sjøfartsdirektoratets kommentarer til disse følger vedlagt i en høringsmatrise.

Forskriftsspeil

Forskrift 17. desember 1986 nr. 2319 om forflytning og sleping av flyttbare innretninger samt slepearangement og fortøyning av forsyningsskip på slike innretninger	Forskrift 4. desember 2015 om slepearangement og forflytning av flyttbare innretninger
§ 1 Definisjoner	§ § 4 og 10, men ingen egen definisjonsbestemmelse.
§ 2 Virkeområde	§ 1
§ 3 Plikter	Ikke videreført. Følger av skipssikkerhetsloven § 6.
§ 4 Dokumentasjon	Ikke videreført. Følger av skipssikkerhetsloven § 45.
§ 5 opphevet	-
§ 5 A Gjensidig aksept	Ikke videreført.
§ 6 Sleding og forflytning	
1.	Ikke videreført.
2.	§ 10 (1), delvis videreført.
3.	§ 11 (3), bare for ubegrenset slep.
4.	§§ 11 og 12, oppjekking er ikke lengre inkludert i 12-timers perioden.
5.	§ 10 (4) og § 12
6.	Ikke videreført.
7.	§ 12 og § 13
§ 7 Krav til slepearangement	
1.	§ 3
2.	§ 2
3.	§ 2
4.	Ikke videreført.
5.	§ 5
6.	§ 6
7.	§ 13 (1) k
8.	§ 9 (2) og § 13, delvis videreført. Kravet er nå kun til hovedslep.
9.	§ 8 (1), men siste punktum er ikke videreført.
10.1.	§ 4 (1)
10.2.	§ 8 (8)
10.3.	§ 4 (1) bokstav a og (3)
10.4.	§ 7 (3)
10.5.	§ 7 (1)
10.6.	§ 8 (4), men siste del er ikke videreført.
10.7.	§ 7 (2)
10.8.	§ 4 (3) og § 8 (6)
10.9.	§ 8 (7)
10.10.	§ 4 (1) bokstav c, § 7 (5) og § 8 (3)
10.11.	§ 9 (3)
10.12.	§ 4 (2)
11.	§ 7 (4)
12.	Ikke videreført.
§ 8 Fortøynings og forsyningsskip	Ikke videreført.
§ 9 Fravik	§ 14
§ 10 Ikrafttredelse m.v.	§ 16

Nærmere om innholdet i forskriften

Forskriften er til dels en videreføring av gjeldende rett slik den fulgte av forskrift 17. desember 1986 nr. 2319 om forflytning og sleping av flyttbare innretninger samt slepearrangement og fortøyning av forsyningskip på slike innretninger (forskrift 2319/86), men med enkelte presiseringer fra tidligere, og noen nye krav. Sammenlignet med forskrift 2319/86 er forskriften som fastsettes ved rundskrivet her gitt ny struktur, slik at det skal bli lettere å finne frem, og det er gjort språklige endringer og enkelte presiseringer i forhold til tidligere.

Selv om dette er en kort forskrift med få bestemmelser, har Sjøfartsdirektoratet valgt å dele forskriften inn i kapitler. Dette fordi direktoratet mener en inndeling i kapitler bidrar til å lage en bedre oversikt som hjelper brukerne i å finne fram i regelverket.

I høringsutkastet var det forslag til krav om nødanker i § 7. Etter innspill fra næringen har Sjøfartsdirektoratet bestemt at disse kravene ikke tas med i forskriften som fastsettes. Direktoratet vil senere gjøre en grundigere vurdering med sikte på å fastslå om det er behov for krav om nødanker.

Til § 1 Virkeområde

Forskriften gjelder for norske flyttbare innretninger og omfatter både flyttbare innretninger som er registrert og som skal registreres i et norsk skipsregister.

Permanent oppankrede innretninger som faller inn under Ankringsforskriften 09¹ § 14 fjerde ledd bokstav c unntas fra forskriften, jf. § 1 andre ledd. Nevnte innretninger har ikke behov for permanent slepearrangement.

Til § 2 Nødvendige krefter ved forflytning

Paragrafen viderefører i stor grad gjeldende rett, jf. forskrift 2319/86 § 7 nr. 2, men med endring i vilkårene for nødvendig slepekraft som funksjon av strøm og bølgehøyde, og et nytt krav til nulloppkrysningsperiode (T_z).

Faktorene som inngår i vurderingen av kreftene som kreves ved forflytning, er miljøforhold på 20 m/s vind målt 10 meter over havnivå, 1 m/s strøm, 5 m/s signifikant bølgehøyde og nulloppkrysningsperiode (T_z) mellom 6 og 9 sekunder.

Endringer fastsatt i § 2 harmoniserer kravene med utgangskrav i DNV GL sine regler, da det i dag er minimale forskjeller på dette grunnleggende dimensjoneringskravet. Ref. hovedklassekrav for halvt nedsenkbare innretninger i DNVGL-RU-OU-0101² Ch. 2 Sec. 1 (7), jf. DNVGL-OS-E301³ Ch. 2 Sec. 4 (16.3.2).

I første høringsutkast foreslo vi et nytt krav i § 2 andre ledd om forflytning i territorialfarvannet, som igjen ble foreslått endret i siste høringsutkast. Direktoratet har mottatt flere innspill på dette kravet. Sammenlignet med høringsutkastet har direktoratet bestemt at et slikt krav ikke skal tas

¹ Forskrift 10.juli 2009 nr. 998 om posisjonerings- og ankringssystemer på flyttbare innretninger (Ankringsforskriften 09)

² Juli 2015

³ Juli 2015

inn i forskriften som fastsettes. Senere vil direktoratet foreta en vurdering av om det er behov for å ha et slikt krav i forskriften.

Til § 3 Slepearrangementstyper

Første ledd viderefører gjeldende rett, jf. forskrift 2319/86 § 7 nr.1, og gir en opprømsing av de ulike slepearrangementstypene som er påkrevd om bord en flyttbar innretning.

Et arrangement for slep i trange farvann, jf. § 3 første ledd bokstav c, kan arrangeres ved bruk av egnede pullerter eller andre egnede fester. Arrangementet skal være dimensjonert for slik bruk innenfor relevante værbegrensninger.

Andre ledd har vilkår som må oppfylles for at det ikke kreves et hovedslepearrangement.

Til § 4 Hovedslepearrangement

Paragrafens første og andre ledd viderefører i stor grad gjeldende rett, jf. forskrift 2319/86 § 7 nr.10.1, nr.10.3 og til dels nr.10.12, men med omformulering av ordlyd, og nye eller endrede krav.

Minstekravene til hva et hovedslepearrangementet skal bestå av er samlet i første ledd bokstav a til d. Rederiet må selv foreta en vurdering på bakgrunn av innretningens utforming, størrelse og hva som anses å være sikkerhetsmessig forsvarlig i forhold til antall slepebåter.

Hovedslepearrangementet må tilpasses deretter.

Kravet i første ledd bokstav c om kjetting i enden av svakt ledd er nytt. Kravet er fastsatt etter innspill fra næringen. Kravet skal sikre at slepeoperasjonen blir enklere og tryggere, og det skal bli lettere for slepebåten å koble opp slepeforbindelsen. Definisjonen av «svakt ledd» er plassert i bestemmelsen hvor begrepet brukes første gang, og følger dermed metodikken i forskriften.

I andre ledd bokstav a og b er det krav til reservemateriell som skal være om bord under selve slepeoperasjonen. Kravet til reservemateriell gjelder alle planlagte slepeoperasjoner.

Tredje ledd presiserer gjeldende rett, jf. forskrift 2319/86 § 7 nr.10.3 og krever at øverste vinkel i hanefoten skal være mellom 45° og 60°. Kravet gir rom for tilpassinger, samtidig som det er mer presist uttrykt sammenlignet med forskrift 2319/86 § 7 nr.10.3. Hanefotvinkelen er illustrert ved en figur.

Til § 5 Nødslepearrangement

Paragraf 5 viderefører i stor grad gjeldende rett, jf. forskrift 2319/86 § 7 nr.5, men inneholder også nye krav.

Innspillet fra næringen om kjetting i enden av slepeforbindelsen er også tatt inn for nødslep, jf. bokstav c.

I andre ledd er det tatt inn et nytt krav om at nødslepearrangementet skal kunne arrangeres for kun én slepebåt. Begrunnelsen for kravet er at det i en nødsituasjon kan være problematisk å få tak i to slepebåter, og da skal arrangementet være hensiktsmessig for en slepebåt.

Til forskjell fra siste høringsutkast er det tatt inn en alternativ regel i tredje ledd. Dette skal gi en mulighet for innretninger uten egen fremdrift hvor det vil være problematisk å arrangere for én slepebåt. Disse innretningene vil uansett være slept av et antall slepebåter og vil derfor ikke ha samme utfordring med å skaffe slepebåter til nødslep.

I § 5 fjerde ledd er det gitt en unntaksbestemmelse fra kravet i andre ledd for innretninger som er sertifisert, eller hvor byggekontrakt er inngått, før forskriftens ikrafttredelse.

I femte ledd er det krav om at under forflytning skal nødslepeforbindelsen kunne kobles opp ved tap av hoved- og nødkraft. Merk at kravet gjelder kun ved forflytning. Hvorvidt det skal være etablert mulighet for nødslep når innretningen er oppankret/i DP-operasjon på feltet mener direktoratet feltoperatør må regulere, da behov vil variere mellom ulike felt.

Se byggeforskriften⁴ § 11 for hva direktoratet mener med nødkraft.

Til § 6 Arrangement for slep i trange farvann

Bestemmelsen skal tydeliggjøre at et arrangement for slep i trange farvann er et eget arrangement/supplement i tillegg til hovedslepearrangement og nødslepearrangement. Når en kyststat krever det, skal arrangementet gi støtte til framdriften eller slepearrangementet som finnes på innretningen.

Arrangementet for slep i trange farvann kan f.eks. bestå av pullerter eller andre fester og skal være egnet og dimensjonert for denne bruken innenfor relevante værbegrensninger.

Kravet er fastsatt for å sikre god manøvrerbarhet i spesielle eller trange farvann, for eksempel i havneområder.

Til § 7 Utforming av slepearrangementet

Paragrafen viderefører i hovedsak gjeldende rett, men med enkelte presiseringer.

I andre ledd åpnes for andre løsninger enn kun kauser, jf. forskrift 2319/86 § 7 nr. 10.7. Begrunnelsen for endringen er at ettersom det er flere muligheter med samme sikkerhetsnivå, så ønsker ikke direktoratet å bare begrense kravet til kauser.

I femte ledd gis en presisering av gjeldende rett, jf. forskrift 2319/86 § 7 nr. 10.10. Bestemmelsen har krav om at lengden av innretningens slepeforbindelse skal gjøre det mulig å koble opp slepeforbindelsen når avstanden mellom innretningen og slepebåten er 40 meter. Bestemmelsen krever *ikke* at oppkobling *må skje* når avstanden er minimum 40 meter, jf. § 12 første ledd bokstav h.

Til § 8 Dimensjonering av slepearrangementet

Paragraf 8 er i hovedsak en videreføring av gjeldende rett, men også med nye og endrede krav.

Etter direktoratets vurdering er det mest hensiktsmessig å samle dimensjoneringskravene i en paragraf.

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

Dimensjonerende last defineres i første ledd hvor det vises tilbake til vurderingen som gjøres for å finne nødvendige krefter for slepeoperasjonen i § 2.

I andre ledd er det tatt inn et nytt vilkår om at det ikke skal tas hensyn til framdrift i dimensjoneringen av nødslepearrangementet. Begrunnelsen for kravet er at nødslepearrangementet skal være en barriere ved dødt skip.

I tredje og fjerde ledd er kravene endret sammenlignet med forskrift 2319/86. Kravene i forskrift 2319/86 har skapt konflikt i forhold til DNV GLs minimumskrav til bruddstyrke på slepeforbindelsen, ettersom svakt ledd ikke defineres i disse kravene. Forskrift 2319/86 har i § 7 nr. 10.10 krevd svakt ledd med bruddstyrke under minimumskravene til DNV GL.

Sjøfartsdirektoratet har derfor vært i dialog med næringen på dette punktet. Næringen har konkludert med at det ville være uklokt å fjerne kravet til svakt ledd. Uten et svakt ledd vil det være fare for at det ikke er mulig å reetablere en brutt slepeforbindelse, siden brudd da kan oppstå hvor som helst i en slepeforbindelse. Fare for å skade innretningen vil også øke hvis krav om svakt ledd i slepeforbindelsen fjernes. Direktoratet har derfor på bakgrunn av dette videreført kravet om svakt ledd, men har måttet endre kravene til bruddstyrke for at det ikke lenger skal være konflikt mellom de to regelsettene.

Dette betyr at slepearrangementet i stor grad må forsterkes sammenlignet med f.eks. DNV GL sine krav og krav i forskrift 2319/86.

Ettersom kravene i tredje og fjerde ledd endrer gjeldende rett, har vi etter innspill fra næringen og til forskjell fra det siste høringsutkastet, fastsatt alternative bestemmelser i femte ledd som gjelder for eksisterende innretninger eller hvor byggekontrakt er inngått før 1. januar 2016. De alternative bestemmelsene har til hensikt å videreføre gjeldende rett.

I sjette ledd er det et nytt krav om at dimensjoneringen på trekantplaten skal være slik at flytgrensen ikke overskrides ved belastning lik bruddlasten til slepelinen.

Paragrafens syvende ledd er en videreføring av gjeldende rett, men presiserer at dimensjoneringen skal foretas i forhold til innretningens del av slepeforbindelsen. Styrke på festene i innretningen ser en bort i fra.

I åttende ledd er kravet endret i forhold til gjeldende rett for å samsvare med DNV GLs krav. Etter direktoratets vurdering vil kravet sett i sin helhet ikke innebære endringer av betydning for dimensjoneringen av festene, ettersom dimensjonerende last (FD) for slepearrangementet også vil bli redusert. I tillegg blir innfestninger kontrollert av klaseselskaper som allerede har tilsvarende krav.

Til § 9 Tilleggskrav for hovedslepearrangementet

Paragraf 9 viderefører i hovedsak gjeldende rett, med en presisering i første og tredje ledd.

Til forskjell fra det siste forskriftsutkastet som var på høring, er kravet i tredje ledd endret. Det er igjen fastsatt et krav om tyngden av 150 meter slepewire slik det følger av forskrift 2319/86 § 7 nr. 10.11. Kravet i tredje ledd skal sikre at innhalingsarrangementet klarer å dra opp slepeforbindelse dersom bruddet oppstår i svakt ledd, med en sikkerhetsmargin for også å kunne

hale inn igjen slepeforbindelsen i tilfeller der bruddet oppstår noe lengre ute i slepeforbindelsen (slepebåtens utstyr). Endringen medfører en lettelse i forhold til forslaget der sikkerhetsmarginen var langt større. Endringen er gjort etter innspill fra næringen som mener det må tas hensyn til at det er krav om svakt ledd og at det er påregnelig at brudd oppstår i denne delen av slepeforbindelse.

Til § 10 krav til forflytning

Paragrafen viderefører til dels gjeldende rett, men inneholder også nye krav.

Det er næringens vurdering at det ikke er hensiktsmessig å endre dagens praksis med å kunne bruke ankerkjettinger ved korte forflytninger på feltet (feltslep). Når det gjelder bruk av ankerkjetting, ba Sjøfartsdirektoratet Norges Rederiforbund om lage en utredning om hvorvidt ankerkjetting kan brukes ved feltslep. Direktoratet ba særlig om tilbakemelding på dagens praksis med bruk av ankerkjetting ved feltslep og om slik bruk fører til særlige belastninger eller skade på arrangementet og evt. andre deler av innretningen. Tilbakemeldingen fra Norges Rederiforbund er at det kan se ut som om næringen foretrekker å anvende ankerkjettingen ved feltslep. Videre at bruk av ankerkjetting ved feltslep er en sikker og hensiktsmessig måte som ikke skader utstyret.

Direktoratet har også blitt informert om at typisk belastning under slep vil være fra 20-30 tonn opp mot 90, mens belastning er på mellom 120 og 170 tonn under oppankring. Enkelte fairleads kan være sårbare for feil vinkel ved slep, men så lenge dette tas hensyn til under planlegging og slepebåt blir informert på oppstartsmøte, samt at det er inkludert i prosedyrene, så ser ikke direktoratet behov for å regulere dette.

Andre ledd er en videreføring av gjeldende rett, men bruker begrepene «værbegrenset» og «ubegrenset» operasjon.

Etter innspill fra næringen til siste høringsutkast har vi tatt inn en illustrasjon på definisjonen av værbegrenset og ubegrenset operasjon.

Fjerde ledd bokstav a er en videreføring av gjeldende rett, jf. forskrift 2319/86 § 6.5, men bruker begrepet værbegrenset operasjon, jf. andre ledd.

I fjerde ledd bokstav b er det krav som endrer gjeldende rett. I dag finnes mer pålitelige værmeldinger enn tidligere, kontinuerlige oppdateringer er tilgjengelig, og værvinduet må ses i forhold til varigheten av operasjonen. Bestemmelsen åpner også opp for en risikobasert tilnærming til beregning av værvinduet.

I femte ledd inntas et nytt krav hvor ekstremstatistikk defineres. Definisjonen er tilsvarende definisjonen av ekstremstatistikk i DNV-OS-H101⁵ Table 3-1, section 3 B-200.

I enkelte områder er det erfaringsmessig tilgang på svært pålitelige værmeldinger. Sjøfartsdirektoratet ønsker at rederiene skal benytte disse ressursene for å redusere sannsynligheten for å havne i ekstremvær. I denne forbindelse åpnes det for at rederiet får

⁵ Oktober 2011

muligheten til å redusere miljøkriteriene dersom en kommer fram til at sikkerhetsnivået opprettholdes, for eksempel på bakgrunn av tilstrekkelig hastighet ved forflytningen eller ved å unngå ekstremvær gjennom ruteplanlegging. Næringen har ved siste høring stilt spørsmål om den nedre grensen for miljøkriteriene som kan bestemmes etter femte ledd. Ordlyden i femte ledd er formulert slik at det ikke gis noen nedre grense eller andre vilkår for når miljøkriteriene kan reduseres. Sjøfartsdirektoratet har derfor fastsatt at dersom miljøkriteriene skal reduseres, så skal rederiet kontakte direktoratet slik at en eventuell reduksjon gjøres i samråd med oss.

Etter det nye kravet i sjette ledd skal det ikke igangsettes ubegrensede operasjoner når det er varslet miljøforhold som kan medføre at operasjonen utgjør fare for liv, miljø og materielle verdier.

Til § 11 Tilleggskrav for oppjekkbare innretninger ved forflytning

Paragrafen er en noe endret versjon av forskrift 2319/86 § 6 nr.4, og inneholder noen nye krav.

I første ledd oppstilles et nytt krav som samsvarer med praksis.

I andre ledd bokstav a er det et nytt krav som ikke begrenses til bare å gjelde det som i forskrift 2319/86 omtales som feltslep. Det avgjørende er om operasjonen omfattes av definisjonen "*værbegrensede operasjoner*". I tillegg er det gjort en lemping på seilasperioden (12 timer) som i forskrift 2319/86 § 6 nr. 4 skulle inkludere oppjekking.

I annet ledd bokstav d er det tatt inn et krav om at rederiet skal vurdere hva som kan være verste miljøtilstand innenfor værbegrensningene i operasjonen. Det skal tas høyde for at det under slike tilstander kan oppstå skade i henhold til forskrift 20. desember 1991 nr. 878 om stabilitet vanntett oppdeling og vanntette/værtette lukningsmidler på flyttbare innretninger (stabilitetsforskriften) § 21. Dekkslasten skal sikres for å tåle miljøbelastninger i kondisjoner som nevnt i stabilitetsforskriften.

I tredje ledd gis et nytt krav om at det ved ubegrensede operasjoner ikke tillates å føre dekkslast. Forslaget skal bedre sikkerheten under kritiske operasjoner. Det skal kun være personell om bord i perioder der det er nødvendig for å gjennomføre slepeoperasjonen.

Til § 12 Risikovurdering

§ 12 er ny og krever at rederiet utarbeider en risikoanalyse før hver forflytning. Kravet skal bidra til en sikker gjennomføring av operasjonen. Hva som minst skal inngå i risikovurderingen følger av første ledd bokstav a til q.

I første ledd bokstav c er det slepebåtens tilstand og spesifikasjoner som skal risikovurderes. Rederiet må forsikre seg om at slepebåten er i god stand og egnet, før en slepeoperasjon igangsettes.

I første ledd bokstav d skal en ta i betraktning slepebåtens kraftrestriksjon, som begrensninger på holdekraft på vinsj eller begrensninger av trekkraften til slepebåten (bollard pull). Kraftrestriksjonene (begrensningene) skal forhindre at feiloperasjon overbelaster slepearrangementet.

Sammenlignet med høringsutkastet er ordlyden i første ledd bokstav g endret for å redusere tolkningstvil. Endringen ivaretar formålet med bestemmelsen.

Første ledd bokstav i om stabilitet er tatt med for at alle involverte skal være bevisst på stabilitetsmessige svakheter eller begrensninger under slepeoperasjonen.

Første ledd bokstav m er tatt inn da ballastering er avgjørende for mange innretninger for å kunne gå til sikker posisjon under en forflytning. Direktoratet ønsker at rederiet er bevisst på sårbarheten til dette systemet i den aktuelle tilstanden.

Bokstav n er tatt inn for at det skal vurderes tiltak i forbindelse med økt trafikk, trangere farvann eller obstruksjoner i seilingsrute, og ekstra behov for posisjonering ved avgang og ankomst.

Direktoratet vil at rederiet skal vurdere den mengden av olje de har behov for å ta med, jf. første ledd bokstav q, spesielt på lengre slep. Det som skal risikovurderes er den mengden av olje og kjemikalier som innretningen har om bord målt opp mot hvilke konsekvenser dette vil medføre for miljøet ved eventuell utslipp. Rederiet skal ha et bevisst forhold til hva de har om bord målt i forhold til hva som er nødvendig. Det er ikke ønskelig at en innretning blir benyttet som lasteskip ved forflytninger. Risiko og miljøkonsekvenser ved å overføre last som ikke er nødvendig for forflytningen til f.eks. forsyningskip, skal også være med i totalvurderingen.

I andre ledd oppstilles tilleggskrav for oppjekkbare innretninger hvor forhold rundt oppjekking og forhåndsklarerte nødoppjekkingsposisjoner skal risikovurderes.

Til § 13 Prosedyre for planlegging og gjennomføring av forflytning

Paragrafen er i stor grad en videreføring av gjeldende rett, jf. regler om operasjonsmanual i forskrift 2319/86, men med noen presiseringer og nye krav.

Paragrafen inneholder minimumskrav om hvilke elementer som skal inngå i prosedyren, og er ment å sikre utprøvde og innarbeidede rutiner ved slepeoperasjoner før operasjonen igangsettes.

Sammenlignet med høringsutkastet har direktoratet gitt en tolkningspresisering i første ledd bokstav a for at det skal være helt klart at samhandlingen mellom innretningen og slepebåten skal inngå som en del av prosedyren. Dialog mellom plattformsjef og slepebåtkaptein er essensielt for en sikker slepeoperasjon, spesielt i dårlig vær. Videre har direktoratet gitt et eksempel på hva et tiltak kan være i første ledd bokstav n. Det ses som et svært godt hjelpemiddel ved kritiske hendelser å ha tilgang på diagrammer for dynamiske maksimalbelastninger på slepelinen under ulike miljøforhold ved forskjellige lengder på sleper.

Til § 14 Dispensasjon

Utgangspunktet er at forskriftskravene skal oppfylles. Det er kun i ekstraordinære tilfeller, der behovet tilsier det og det anses sikkerhetsmessig forsvarlig, at det er åpning for å gi dispensasjoner.

Ordlyden i § 14 gir sjøfartsdirektoratet hjemmel til å treffe vedtak om unntak fra forskriftens krav. Det er et vilkår etter første ledd at det er rederiet selv som skriftlig søker om dispensasjon. Den skriftlige søknaden skal inneholde informasjon og begrunnelser som direktoratet kan vurdere på bakgrunn av hensyn og interesser som kravene som det søkes unntak fra skal ivareta. Hvorvidt det skal treffes et vedtak som unntar rederiet fra bestemte forpliktelser, avgjøres etter en konkret vurdering. Det er med andre ord en skjønnsmessig vurdering hvorvidt Sjøfartsdirektoratet skal dispensere.

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, vil det være åpning for å treffe et dispensasjonsvedtak. Sjøfartsdirektoratet vil følge en dispensasjonspraksis i tråd med den praksisen vi har i dag.

Det er tre muligheter for å gi dispensasjon, jf. bokstavene a til c.

Etter bokstav a er kriteriene som følger:

«Det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at unntaket anses sikkerhetsmessig forsvarlig»

At kravet ikke er vesentlig vil si at det aktuelle kravet anses å være mindre vesentlig vurdert opp mot de ekstraordinære grunnene som danner grunnlaget for en dispensasjon. I saksbehandlingen av slike søknader kan det også tenkes at utfallet av samfunnsøkonomisk vurdering kan legges til grunn. En dispensasjon etter bokstav a kan kun gis hvis frafall av det aktuelle kravet likevel vil gi en løsning som totalt anses sikkerhetsmessig forsvarlig. Når det gjelder begrepet *«sikkerhetsmessig forsvarlig»* må det foretas vurderinger med hensyn til trygge liv og helse, miljø og materielle verdier.

Dersom det oppstår konflikt mellom kravene fastsatt i forskriften og kyststatens krav så vil en søknad om dispensasjon vurderes etter kriteriene i bokstav a.

Etter bokstav b er kriteriene som følger:

«"Det godtgjøres at kompensierende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften».

Begrepet *«kompenserende tiltak»* er relativt vidt og vil kunne omfatte en rekke tiltak, så lenge det vurderes å opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravene som følger av forskriften.

Etter bokstav c er kriteriene som følger:

«Det godtgjøres at kravet er til hinder for utvikling og bruk av innovative løsninger som opprettholder samme sikkerhetsnivå som i forskriften».

Kriteriene i bokstav c er ment å presisere at forskriftskravene ikke skal være til hinder for innovative løsninger såfremt samme sikkerhetsnivå som i kravene i forskriften blir opprettholdt.

Etter andre ledd skal uttalelse fra verneombud legges ved rederiets dispensasjonssøknad. Dette innebærer ikke en begrensning i om dispensasjonssøknad kan ha betydning for sikkerheten eller arbeidsmiljøet, men at uttalelser fra verneombud alltid skal vedlegges rederiets søknad. En søknad om dispensasjon vil ikke bli behandlet av direktoratet før uttalelsene fra verneombud er mottatt. Vi presiserer likevel at ordlyden i andre ledd ikke oppstiller et krav om å ha verneombud. 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 § 15 Overgangsbestemmelse

Fram til nå har det i Sjøfartsdirektoratets nye forskrifter for flyttbare innretninger vært en ordning som har gitt en valgmulighet for eksisterende innretninger om å forholde seg til nytt eller gammelt regelverk fram til neste sertifikatfornyelse. Etter denne ordninger har gammel forskrift først blitt opphevet fem år etter ny forskrift er trådt i kraft. Istedenfor denne ordningen, hvor vi da får to forskrifter samtidig i en periode, er det tatt inn en overgangsregel i § 15.

Etter ordlyden kan innretninger som omfattes av § 15 velge å følge kravene i vedlegg I fram til neste sertifikatfornyelse istedenfor å følge §§ 2 til 13. I vedlegg I til forskriften har vi tatt med kravene i forskrift 2319/86. Dette er ikke en endring i praksis, men vil etter vår vurdering gjøre regelverket mer oversiktlig og praktisk for både næringen og for oss.

Forskrift 2319/86 vil etter § 16 bli opphevet samtidig med at denne slepeforskriften trer i kraft. Legg merke til at etter sertifikatfornyelse kan vedlegg I ikke lengre benyttes.

Til § 16 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2016, samtidig som forskrift 2319/86 oppheves.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Forskrift om slepearangement og forflytning av flyttbare innretninger viderefører i stor grad gjeldende rett. De nye kravene som foreslås vil etter Sjøfartsdirektoratets vurdering medføre et minimum av kostnader for rederiene. Rederiene vil påføres noen ekstraavgifter hva angår investering, men forslaget innebærer også lempeligere krav på enkelte punkter, som vil gjøre det enklere og mindre kostbart for næringen.

I den grad rederier og andre i sine styrende dokumenter har vist til forskriften som foreslås opphevet, innebærer forskriften at rederier og flyttbare innretninger vil måtte ta kostnadene knyttet til å innarbeide og oppdatere nye henvisninger.

Etter vår vurdering vil forslag til ny slepeforskrift ikke medføre administrative konsekvenser av betydning.

Kravet i § 4 første ledd bokstav c og § 5 første ledd bokstav a om en kjettingstump i enden av det svake leddet anses ikke å ha særlig kostnad, spesielt ikke tatt i betraktning enklere og sikrere operasjon for personellet på slepebåten.

I forskrift 2319/86 er det et krav til å ha reservedeler til slepearrangementet bare for det som omtales som havslep. I § 4 andre ledd gis et krav om at reservedeler til hovedslepearrangementet skal has om bord ved alle typer slep. Direktoratet er av den oppfatning at reservedeler må en uansett ha, slik at lagersted gjerne ikke er av kostnadsmessig betydning, men sikkerheten vil være bedret.

Kravet i § 5 tredje ledd om at nødslepeforbindelsen skal kunne kobles opp til slepebåt etter tap av hoved- og nødkraft kan ha svært ulike konsekvenser, fordi en i dag har ulike arrangementstyper. Direktoratet antar at de fleste arrangement i dag oppfyller kravet, men at det i enkelttilfellet vil være behov for endringer av arrangementet som vil få økonomiske konsekvenser. Størrelsen på de økonomiske konsekvensene er vanskelig å anslå på grunn av variasjonen i arrangementet. Etter vår vurdering vil et nødslepearrangement som ikke kan benyttes ved dødt skip, ikke ha tilstrekkelig sikkerhetsmessig verdi. Nødslepearrangement ved dødt skip er blant annet beskrevet i IMO Res. MSC.35 (63), som blant annet er gjort gjeldende som klassekrav for innretninger som har skipsskrog.

Kravet i § 6 anses ikke å ha noen spesiell konsekvens for næringer, fordi slike pullerter/fester er noe som mest sannsynlig allerede er på plass på innretningen.

Etter direktoratets vurdering vil de økonomiske konsekvensene av § 8 tredje og fjerde ledd innebære at slepeutstyr og fester på innretninger må oppdimensjoneres. På fremtidige innretninger vil dette mulig medføre økte komponentkostnader på grunn av høyere krav til bruddstyrke. Men så lenge det er tatt med tidlig i planleggingen, så vil det normalt ikke bli kostnader av særlig betydning. Eksisterende innretninger er unntatt fra kravet, jf. femte ledd.

Direktoratet legger til grunn at den samlede gevinsten av ny forskrift er større enn eventuelle kostnader som utløses når forskriften trer i kraft.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

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

Vedlegg:

Forskrift 4. desember 2015 om slepearrangement og forflytning av flyttbare innretninger
Høringsmatrise