

RAMMEFORSKRIFTEN

§ 4 Arbeidsmiljølovens anvendelse i petroleumsvirksomhet til havs i henhold til arbeidsmiljøloven § 1-3 tredje ledd

Nytt andre ledd skal lyde:

Arbeidsmiljøloven og denne forskriften gjelder også for innkvartering av personell som deltar i petroleumsvirksomhet på enklere innretninger og innkvarteres på fartøy som inngår som en integrert del av utbyggingssløsningen, dersom det ikke er gitt særskilte regler.

Vår kommentar:

Det må presiseres at det gjelder fra personellet går om bord ved kai til de er tilbake ved kai. Dersom det ikke er helikoptertransport.

§ 39 Arbeidsfrie perioder

Fjerde ledd skal lyde:

Den tiden som brukes til reiser til og fra arbeidsstedet ved begynnelsen eller slutten av hver arbeids- eller oppholdsperiode, skal ikke regnes som arbeidstid. Reisetid til og fra boliginnretning kan likevel ikke medføre at kravet til 8 timers hvile i andre ledd reduseres.

Vår kommentar:

Hvilken reisetid er det her tale om? Er det reisetid med båt ut til lokasjon? Eller er det reisetid frem til kaien? Avhengig av svarene så kan det være relevant å spør om det heller skal omformuleres til «...bør ikke regnes...» eller noe annet. Ofte benyttes reisetid til klargjøring før arbeid og avslutning etter arbeid på innretningen.

Ved denne type operasjoner er værvindu også helt avgjørende. Dvs. det vil alltid være uvisst når arbeidet i praksis kna gjennomføres, som igjen kan føre til diskusjoner om når arbeidstiden starter.

Det oppstår uklarhet ift. hva som skal forstås som arbeidssted; båt, innretning eller begge deler. Det har betydning for hvordan arbeidstid vurderes.

VEILEDNING TIL RAMMEFORSKRIFTEN

Til § 4 Arbeidsmiljølovens anvendelse i petroleumsvirksomheten til havs i henhold til arbeidsmiljøloven § 1-3 tredje ledd

Nye fjerde og femte avsnitt skal lyde:

Med fartøy som nevnt i andre ledd, menes fartøy som brukes i tilknytning til og sammen med enklere innretninger. Fartøyet vil normalt kobles til den enklere innretningen ved hjelp av en W2W-gangbro og fungere som boligkvarter og verksted for arbeidstakere som deltar i petroleumsvirksomheten på de enklere innretningene. Slike fartøy kalles vanligvis støttefartøy. Fartøyet og den enklere innretningen utgjør én enhet når de to enhetene er sammenkoblet.

De arbeidstakerne som deltar i petroleumsvirksomheten på enklere innretninger og bor på og utfører bestemte arbeidsaktiviteter på støttefartøyet, jf. andre ledd, inngår i ordinær petroleumsvirksomhet og utgjør en helhetlig gruppe i reguleringsammenheng.

Vår kommentar:

Evakuering er ikke enkelt i forbindelse med boligkvarter og verksted for arbeidstakerne. Dette mener vi er en del av grunnen til at det skal være underlagt petroleumsregelverket. W2W er primær evakuering.

Arbeidsmiljøloven bør gjelde for alle som arbeider på fartøy eller innretninger som deltar i en helhetlig norsk petroleumsvirksomhet.

Syvende avsnitt, første setning skal lyde:

Tredje ledd bokstav b presiserer at arbeidsmiljøloven ikke kommer til anvendelse for fartøy som utfører konstruksjons-, rørleggings- eller vedlikeholdsaktivitet i petroleumsvirksomheten.

Vår kommentar:

Arbeidsmiljøloven bør gjelde for alle som arbeider på fartøy eller innretninger som deltar i en helhetlig norsk petroleumsvirksomhet. Skipssikkerhetsloven, som det henvises til i bl.a. Ptil sin rapport om flerbruksfartøy, dekker kun delvis disse fartøyene, uavhengig av flaggstat. Det er i praksis kun ved en havnestatskontroll at arbeidsforhold vil føres tilsyn med. Ref. SDir egne uttalelser om virkeområde for eget og internasjonalt regelverk.

Til § 39 Arbeidsfrie perioder

Sjette avsnitt skal lyde:

Reisetid som nevnt i fjerde ledd, vil også omfatte venting på transport. Slik reisetid vil ikke regnes som arbeidstid. Bestemmelsen vil innebære en begrensning i adgangen til å arbeide 16 timer i de tilfeller arbeidstaker er avhengig av skytling for å komme *til boliginnretning*.

Vår kommentar:

Dette oppleves som svært problematisk, særlig for leverandøransatte. Det vises til at dette i praksis er en HMS utfordring ved at personell ikke er uthvilt. Tredjedelsregelen blir oppfylt ved forflytning mellom installasjoner, dvs. på reise mellom flyplasser og venting på neste helikoptertur. Eller neste båttur.

INNRETNINGSFORSKRIFTEN

§ 3 Definisjoner

Andre ledd, punktene om enklere innretninger med og uten overnattingsmulighet, slås sammen og skal lyde:

Enklere innretninger: Innretninger som ikke er utstyrt med boligkvarter og som

a) er ubemannet i normal drift,

b) bare blir bemannet når personellet kan komme om bord og til enhver tid forlate innretningen på en sikker måte,

c) ikke inngår som en del av en integrert utbyggingsløsning med broforbindelse til bemannet innretning og har tilstrekkelig avstand slik at den ikke utgjør en fare for andre permanent plasserte innretninger.

Enklere innretninger kan være utstyrt med nødkvarter.

Andre ledd, nytt punkt om nødkvarter, skal lyde:

Nødkvarter:

Kvarter som gjør det mulig å overnatte på enklere innretninger kun i de unntakstilfeller hvor det oppstår en utilsiktet situasjon som gjør at personellet ikke kan forlate innretningen etter endt arbeidsdag som tiltenkt på sikker måte.

Vår kommentar:

Hva er definisjonen på en enklere innretning? Hva er nødkvarter og hva skal det inneholde? Erfaring viser at mer utstyr tilføres en installasjon over tid. Når er det tale om overgang fra enklere innretning til «fullverdig» innretning?

§ 6 Utforming av enklere innretninger uten overnattingsmulighet

Tittelen skal lyde:

Utforming av enklere *innretninger*

Tilsvarende endring gjøres i innholdsfortegnelsen.

Paragrafen skal lyde:

Enklere *innretninger* skal utformes slik at kravene til akseptabel risiko ivaretas, jf. styringsforskriften § 9. Det skal også legges til rette for et forsvarlig arbeidsmiljø og tilfredsstillende hygieniske forhold under opphold på innretningen.

Der denne forskriften beskriver spesifikke løsninger for *bemannede innretninger*, kan det for enklere innretninger velges enklere løsninger enn det som er angitt, dersom det gjennom særskilte vurderinger kan vises at dette er forsvarlig.

Tilsvarende kan det vurderes enklere løsninger enn de som er anbefalt i veiledningen til *bestemmelsene* i denne forskriften.

Innretningen skal utformes slik at behov for bemanning og antall besøk blir så lavt som mulig.

Vår kommentar:

Erfaring viser at anslått behov for besøk og vedlikeholdstimer i PUD overskrides når installasjonen kommer i drift. Forventes noe annet nå for denne type installasjoner?

§ 13 Materialhåndtering og transportveier, atkomst og evakueringsveier

Første ledd, første setning skal lyde:

Innretninger og transportveier *på og mellom innretninger og fartøy* skal utformes slik at materialhåndtering og personelltrafikk kan foregå på en effektiv og forsvarlig måte.

Begrunnelse

Fartøyene som planlegges brukt for å transportere og innkvartere nødvendig personell for utføring av virksomheten på enklere innretninger er ikke omfattet av dagens regulering. Ved å åpne opp for bruk av denne type fartøy til enkelte aktiviteter i HMS-regelverket, økes også bredden av alternative konsepter og utbyggingsløsninger.

Vår kommentar:

For Oseberg H sin del så kjenner vi til at ved brønnvedlikehold er det snakk om 17 containere (ca 100 tonn størrelser) som skal flyttes mellom skip og innretning. Dette stiller store krav til materiellhåndtering.

«Forsvarlig» bør byttes ut med «sikker».

§ 58 Boligkvarter

Fjerde ledd skal lyde:

Nødkvarter på enklere *innretninger* skal være tilpasset det største personellbehovet. Det stilles samme krav til enklere innretninger *med nødkvarter* som til boligkvarter når det gjelder sikkerhet og hygienisk standard. *En enklere komfort- og arbeidsmiljøstandard kan tillates ved utforming av*

nødkvarter enn det som gjelder for utforming av boligkvarter dersom det gjennom egne vurderinger kan vises at dette er forsvarlig basert på den tiltenkte bruken av nødkvarteret.

Begrunnelse

Innretningsforskriften må tilpasses nye driftskonsepter, her enklere innretninger som styres fra feltsentre eller land, og som er utformet for minst mulig oppholdstid om bord.

Endringene åpner for å velge enklere løsninger også i de tilfellene det installeres nødkvarter på enklere innretninger. Det gjør ikke dagens regelverk, men det har likevel vært praktisert i noen tilfeller.

Vår kommentar:

Det er absolutt nødvendig med en mer spesifikk definisjon av nødkvarter. Operatør vil alltid finne enklere løsninger som vil medføre diskusjon om hva et nødkvarter skal inneholde.

I forhold til beskriving av oppholdsbehov i PUD og senere synliggjort behov så er erfaringen at behovet alltid er større enn beskrevet.

Vedr. femte ledd: Vi forutsetter at kravet om enelugarer også gjelder på fartøyet.

AKTIVITETSFORSKRIFTEN

§ 8 Helsetjenesten

Nytt sjettede ledd skal lyde:

For lagerskip med maritim besetning gis det åpning for å organisere helsetjenesten i tråd med krav i Sjøfartsdirektoratets regelverk. Operatøren skal synliggjøre at den totale beredskapen er dimensjonert på forsvarlig måte.

Begrunnelse

Operatør kan ha mulighet til å vurdere helsemessig beredskap opp mot sin områdeberedskap, SAR-tilgang, rådgivning av sykepleier på moderplattform osv.

Grensesnittet mellom de krav petroleumsregelverket setter og det sjøfartsregelverket beskriver, gjør det nødvendig å åpne for bruk av maritim besetning på lagerskip uten å måtte pålegge reder å dimensjonere en helsetjeneste som inkluderer sykepleier.

Vår kommentar:

Svært betenkelig da det eksempelvis ved Njord B var meldt om store ekshaust og benzendamp utfordringer over tid. Vi ser heller ingen prinsipiell grunn til å skille mellom lagerskip og installasjon hva angår beredskap på helsetjenester.

En slik åpning i regelverket vil utvilsomt legge til rette for at operatør velger å sette ut lagerskip til rederi i stedet for å drifte dette selv med egne ansatte.

§ 92 Løfteoperasjoner

Andre ledd, første setning skal lyde:

Alle som deltar i løfteoperasjoner, skal ha radio til å kommunisere *med*, og radioen skal brukes så sant ikke alle involverte kan kommunisere klart med hverandre ved direkte tale.

Begrunnelse

Henvisningen til innretningsforskriften flyttes til veiledningen. Slik krysshenvisningene er utformet, kan de i dag skape uklarhet med hensyn til om henvisningene er informative eller normative. Dette er særlig aktuelt for flyttbare innretninger som legger rammeforskriften § 3 til grunn i stedet for tilsvarende krav i innretningsforskriften. Det er da en viss mulighet for at slike krysshenvisninger kan

oppfattes å «overstyre» muligheten gitt i rammeforskriften § 3 til å legge maritime tekniske krav til grunn.

Vår kommentar:

Vi ser det som betenkelig at et så viktig punkt flyttes til veiledning.

Generelle kommentarer:

Det er ikke omtalt noe om en akutt nødsituasjon der primær evakuering, W2W av ulike årsaker tas bort. Dette er viktig å få avklart. Jfr § 77 Aktivitetsforskriften der dette ikke er omtalt direkte, se også § 90 Posisjonering.

Det må etableres utvidet krav til beredskapstrening bruk av strømpe.

Krav om norsk språk mellom fartøy og innretning.

I møte mellom Ptil og Industri Energi, var det tatt opp spørsmål om hvilken forskrift som skulle gjelde for W2W. Fra Prosjekt HVO var det framsatt at en henvisning til maskinforskriften var ønskelig. Dette bør vurderes i forbindelse med denne høringen.

I dagens regelverk står det i veiledning til Rammeforskriften § 2 (virkeområde), føringer for at også virksomhet utført fra fartøy kan reguleres av norsk tilsynsmyndighet dersom det er av betydning for sikkerheten.

Gang bro (W2W) som blir bruk til denne type ubemannet enkle plattformer er det ingen tvil har en betydning for sikkerheten. Det er denne vi bruker for å komme til sikkert område (Livbåt).

Noe en savner i DNV sin norm for bygging av gangbroer, er prinsipper for risikoreduksjon noe som Maskindirektivet beskriver, den beskriver også hierarkiet på risikoreduserende tiltak (1. Design 2. Sikkerhetsutstyr 3. Prosedyrer/bruksanvisninger)

Videre stiller direktivet krav til:

-Ergonomisk utforming

-Arbeidsmiljøkrav:

Støy

Belysning

Logisk utforming av betjening

-Stoppfunksjoner:

Operasjonelle

Nødstop

-Beskyttelse mot at bevegelige deler skal føre til fare for personell:

Klemfare

Ukontrollerte, utilsiktede bevegelser

Stabilitet, velting

-Elektrisk sikkerhet, ex-sikkerhet

Det er opplagt at Maskindirektivet bør brukes som en norm for denne type personelloverføringssystemer. I dag er det unntak for å ikke komme i konflikt med maritime standarder og flaggstatens bestemmelsesområder.

Vedr. endringer som følger av tiltak etter «Flyt av flyttbare»- rapporten:

Industri Energi kan ikke stille seg bak endringer som vil/potensielt vil gi negative konsekvenser for HMS nivået på norsk sokkel. Det er ikke tilstrekkelig at endringer foreslås på bakgrunn av at praksis er unntaksdrevet. Eventuelle nye forslag til endringer anbefales å vente til etter endelig behandling av Ptils nye rapport «Utredning av tiltak identifisert i arbeidet med «Flyt av flyttbare innretninger mellom kontinentalsokler i Nordsjøbassenget».»