



Petroleumstilsynet  
[Postboks@ptil.no](mailto:Postboks@ptil.no)

Deres ref.  
16/1289

Arkiv / Saksnr.  
13/00299

Oslo  
29. september 2017

ARG

## Høring – forslag til endringer i HMS-regelverket for petroleumsvirksomheten og enkelte landanlegg

Det vises til høringsbrev av 30. juni fra Miljødirektoratet, Helsetilsynet i Rogaland, Statens strålevern og Petroleumstilsynet vedrørende forslag til endringer i rammeforskriften, styringsforskriften, innretningsforskriften, aktivitetsforskriften og teknisk og operasjonell forskrift med veiledninger.

Norges Rederiforbunds kommentarer til høringsforslagene kan oppsummeres i følgende hovedbudskap, som vil bli nærmere utdypet nedenfor:

- Forslaget om innføring av "Grandfather Clause" for flyttbare innretninger støttes. Norges Rederiforbund har i flere sammenhenger over tid tatt til orde for en slik løsning, som vil sikre større grad av likebehandling mellom faste og flyttbare innretninger, være kostnadsbesparende og øke den internasjonale mobiliteten av flyttbare innretninger.
- Forslaget om å tilpasse regelverket til enklere faste innretninger støttes. Et tilpasset regelverk for enklere innretninger vil være en forutsetning for å utvinne ressurser som ellers ikke ville være lønnsomme.
- Forbundet er derimot ikke enig i Petroleumstilsynets premiss om at fartøy som planlegges brukt for transport og innkvartering av nødvendig personell for å utføre vedlikehold mv. på enklere (normalt ubemannede) innretninger faller utenfor dagens regelverk. Disse fartøyene vil være hjelpefartøy. Forslaget til regulering av slike fartøy virker lite gjennomtenkt, er ikke konsekvensvurdert og bør ikke vedtas slik det foreligger.

### **(Gjen-)innføring av en "Grandfather Clause" for flyttbare innretninger**

Rederiforbundet er tilfreds med at Petroleumstilsynet følger opp rapporten *Flyt av flyttbare innretninger mellom kontinentalsokler i Nordsjøbassenget* (Petroleumstilsynet, juni 2015) ved å foreslå gjeninnføring av "Grandfather Clause" for disse innretningene. Forslaget vil generelt bidra til mer effektiv samtykkeprosess og enklere vedlikehold av SUT, samt redusere behovet for kostnadsdrivende modifikasjoner og krevende avvikshåndtering.



Vi ser imidlertid at forslaget som nå er sendt på høring i hvert fall på ett punkt avviker fra det som ble presentert for Regelverksforum i junimøtet, uten at justeringen er nærmere redegjort for i høringsnotatet. Det synes å være motstrid mellom veiledningstekstene til innretningsforskriften § 82 og rammeforskriften §§ 3 og 73. I den foreslåtte veiledningsteksten til innretningsforskriften § 82 sjettede ledd heter det at ikrafttredelse av nye bestemmelser vil følge valgte flaggstat på de områdene der rammeforskriften § 3 gjelder. Samme formuleringen var brukt i forslaget til veiledningstekst til rammeforskriften § 3 i utkastet som ble presentert i juni, mens det i det justerte høringsforslaget heter at ikrafttredelsen vil følge "sjøfartsdirektoratets regelverk". Vi legger til grunn at denne endringen i meningsinnhold ikke er tilsiktet da det er teksten til innretningsforskriften § 82 som vil innebære en "Grandfather Clause" tilsvarende ordningen for faste installasjoner. Eksisterende flyttbare innretninger med SUT kan legge til grunn regelverk som gjaldt ved utstedelse av SUT. Nye forskrifter utgitt av Sjøfartsdirektoratet gjøres kun gjeldende ved større ombygginger og modifikasjoner på eksisterende innretninger, på de områdene der rammeforskriften § 3 gjelder.

### **Forslag til regulering av «Walk to work»-løsninger**

Petroleumstilsynet skriver på side 3 i høringsbrevet at fartøyene som vil bli brukt for å transportere og innkvartere nødvendig personell for utføring av virksomheten på de enklere innretningene "ikke er omfattet av dagens regulering". Norges Rederiforbund er ikke enig i dette, da slike fartøy vil måtte betraktes henholdsvis som "forsynings- og hjelpefartøy" og "skipsfart" i petroleumslovens og arbeidsmiljølovens forstand. Skipsfarten er som kjent gjennomregulert gjennom internasjonalt regelverk (ILO, IMO, EU/EØS).

Skillet mellom innretninger og hjelpefartøy/skipsfart er nærmere forklart og avgrenset i forarbeidene til petroleumsloven. I Ot.prp.nr. 43 (1995-1996) side 30 presiseres at hjelpefartøy omfatter "det som i næringen kalles «offshore servicefartøy»" herunder beredskapsfartøyer, ankerhåndteringsfartøyer, konstruksjons-, ferdigstillelses-, reparasjons- og vedlikeholds-fartøyer, dykkerfartøyer, kabel- og rørledningsfartøyer, geologiske og seismiske fartøyer, andre enheter som driver geologiske undersøkelser i undersøkelsesfasen, slepefartøyer, samt luftfartøyer.

I proposisjonen heter det videre at innretninger er "enheter som påtar seg sentrale petroleumsaktiviteter eller på annen måte er i direkte kontakt med brønn- eller prosesseringsanlegg". Også "enheter som utøver en type aktivitet som det er behov for under hele eller det vesentligste av utvinningsperioden og som fremstår som en forutsetning for eller en integrert del av det å drive utvinning, f. eks. floteller, må anses som innretning". Motsatt vil enheter "som utfører mer verkstedslignende arbeid, eksempelvis ferdigstillelse, reparasjonsarbeid og vedlikeholdsarbeid på utstyrsdeler" anses som hjelpefartøy "på samme måte som kranfartøy og rørleggingsfartøy" (våre understrekninger og uthevninger).

Så lenge "Walk to work"-løsningene benyttes mot enklere innretninger som er ubemannede i normal drift, typisk i forbindelse med utføring av vedlikeholds- og verkstedslignende arbeid i begrensede deler av utvinningsperioden, har vi vanskelig for å se hva som regulatorisk sett skiller disse fartøyene fra andre hjelpefartøy. Dette synes også å ha vært myndighetenes oppfatning av gjeldende rett i forbindelse med godkjenning av PUD for



Oseberg Vestflanken 2, jf. Olje- og energidepartementets brev til Statoil av 14. juni 2016. Motsatt vil vi anta at et tilsvarende fartøy etter gjeldende rett driver innretningsvirksomhet dersom fartøyet benyttes til permanent innkvartering av personellet som arbeider på en fast bemannet innretning og således utøver en aktivitet som det er behov for under hele utvinningsperioden.

Norges Rederiforbund representerer medlemsbedrifter som eier/driver fartøy som i dag regnes som innretning og ulike typer forsynings- og hjelpefartøy (offshore servicefartøy), herunder fartøy som kan tilby «Walk to work»-konsepter. For alle bedriftene er det viktig med forutsigbare rammevilkår og klare grenser mellom innretnings- og fartøysfunksjoner. Forslaget til nytt annet ledd i rammeforskriften § 4 hviler etter vår oppfatning på sviktende premisser og reiser flere spørsmål enn svar. Forutsetningen om at personellet ikke har sin hovedarbeidsplass på fartøyet kommer heller ikke til uttrykk i den foreslåtte ordlyden, som dermed synes å favne om flere fartøystyper/-funksjoner enn det som i utgangspunktet er meningen.

Forslaget fremstår som lite gjennomarbeidet og umodent slik det foreligger. Konsekvensene for kostnader, sikkerhetsnivå og tilgjengeligheten av fartøy som vil oppfylle foreslått regelverk er ikke utredet eller vektet. Veiledningsteksten til innretningsforskriften § 58 Boligkvarter med krav om NORSOK S-002N alternativt DNV GL-RU-SHIP del 6 kapittel 8 komfortklasse 1, er eksempel på et krav som ingen fartøyer vil tilfredsstille i dag. Hvorvidt det er gjennomførbart eller regningssvarende å oppgradere eksisterende støttefartøyer fra klasse 3 til klasse 1 vurderes som usikkert. Et av våre medlemsrederier som har kommet lengst på dette område har beregnet kostnadsrammen for en slik ombygging til opp mot 25 prosent av nybyggpris, og da vil det fremdeles være usikkert om man vil lykkes med å møte de strengere støykravene. Foreløpige anslag viser at det ved eventuelle nybygg vil komme en kostnadsøkning på ca. 6 prosent dersom NORSOK S-002N, alternativt DNV GL-RU-SHIP del 6 kapittel 8 komfortklasse 1, skulle tilfredsstilles. Forbundet har merket seg at det i høringen ikke er foretatt noen vurdering av hva en eventuelt vil oppnå av økt sikkerhet mv. om et slikt krav skulle stilles. Løsningen som er foreslått vil kunne sette flere kommende utbygginger med enklere innretninger i fare.

Rederiforbundet anbefaler at forslaget trekkes tilbake for revurdering og forutsetter at et eventuelt justert forslag sendes på full ny høring ledsaget av en kost-/nyttevurdering. Dette gjelder forslagene til endringer i rammeforskriften med veiledning som berører §§ 2, 3 (med unntak av endringen som er omtalt nedenfor under øvrige generelle merknader) og 4, innretningsforskriften med veiledning som berører §§ 1, 3, 6, 13, 36 og 58, samt aktivitetsforskriften med veiledning som berører §§ 1, 17a, 33, 34, 36, 38, 39, 40, 44 og 90.

### **Øvrige generelle merknader**

Rederiforbundet er tilfreds med at Petroleumstilsynet følger opp rapporten *Flyt av flyttbare innretninger mellom kontinentalsokler i Nordsjøbassenget* (Petroleumstilsynet, juni 2015) gjennom økt bruk av kryssreferanser mellom styrings- og aktivitetsforskriften og innretningsforskriften. Dette bidrar til klargjøring av hvilke krav som faktisk gjelder for flyttbare innretninger og dermed større forutsigbarhet for hvilke krav som kan følge maritimt regelverk.



Vi støtter også helsemyndighetenes forslag til lempinger i kravene til organisering av helsetjenesten på lagerskip i petroleumsvirksomheten, som vi oppfatter å være i tråd med det bærende prinsippet bak rammeforskriften § 3.

Når det gjelder forslagene fra Miljødirektoratet og Statens strålevern vil vi vise til Norsk olje og gass sine kommentarer som vi er kjent med og kan slutte oss til.

### **Kommentarer til enkelte bestemmelser i forslaget**

#### ***Rammeforskriften***

Rederiforbundet støtter forslaget til endring i rammeforskriften § 3 som bidrar til å tydeliggjøre hvilke klasseselskap som er anerkjent i Norge.

Ordlyden i rammeforskriften § 4 knyttet til fartøy som brukes til innkvartering er uheldig. Det vises til at henvisningen til «integrrert del av utbyggingsløsningen» er bare ett av to momenter som forarbeidene viser til ved vurderingen av floteller, jf. ovenfor. For floteller er det ikke nok at de er en integrert del av utbyggingsløsningen, det må også være behov for funksjonen under hele eller det vesentligste av utvinningsperioden.

Dersom fartøy ikke kan anses som innretninger selv om de benyttes til innkvartering av personell som driver vedlikehold mv. på ubemannede/enklere innretninger, er det uheldig at § 39 benyttet ordlyden «boliginnretning» dersom meningen er å omfatte både innkvarterende skip og floteller (Det blir «følgefeil» flere steder, f. eks. innretningsforskriften § 1 (3)).

#### *Veiledning til rammeforskriften*

Til § 3:

For at endringene knyttet til «Grandfather Clause» skal få den tilsiktede virkning, må NFD/Sjøfartsdirektoratets regelverk knyttet til ordning om at alle riggeiere ved hvert sertifikatforfall (dvs. hvert femte år) må vurdere sin innretning mot de regelverkskrav som gjelder ved forfall endres.

Det foreslås at eksisterende flyttbare innretninger med SUT kan legge til grunn regelverket som gjaldt ved utstedelse av SUT. Nye forskrifter utgitt av Sjøfartsdirektoratet gjøres kun gjeldende ved større ombygginger og modifikasjoner på eksisterende innretninger, på de områdene der rammeforskriften § 3 gjelder.

Se også om dette i Petroleumstilsynets veiledning til innretningsforskriften § 82 om ikrafttredelse.

#### ***Innretningsforskriften***

Etter § 1 får innretningsforskriften anvendelse på de deler av fartøyet som er nødvendige for å innkvartere personer som deltar i petroleumsvirksomhet på enklere innretninger. Siden endringen synes å være en konsekvens av rammeforskriften § 4, vises det til ovennevnte merknader til denne bestemmelsen.



*Veiledning til innretningsforskriften*

Til § 1:

Her introduseres støttefartøy som et nytt begrep. Vi antar at det er mer hensiktsmessig å benytte de innarbeidede begrepene forsynings- og hjelpefartøy.

**Aktivitetsforskriften**

Det foreslås at § 1 skal få et nytt tredje ledd som gir forskriften anvendelse på aktivitet på eller fra fartøy «som er nødvendige for å utføre petroleumsvirksomhet på enklere innretninger», jf. rammeforskriften § 4. Formuleringen antas å ville kunne favne videre enn tilsiktet, og er således uheldig.

Det er særlig nye krav til støy og vibrasjoner som skaper utfordringer for eksisterende fartøy, også de aller nyeste «superskipene».

Norges Rederiforbund stiller gjerne i et møte med Petroleumstilsynet om det er behov for utdypning av våre innspill.

Med hilsen  
Norges Rederiforbund

Are Gauslaa