



Petroleumstilsynet  
Kun sendt pr. e-post

Deres ref.  
Hilda Kjeldstad

Oslo  
30.september 2020

ARG/EV/OEJ

## Forslag til endringer i HMS-regelverket for petroleumsvirksomheten – høringssvar

Norges Rederiforbund viser til høring av 1. juli 2020 med forslag om endringer i HMS-regelverket for petroleumsvirksomheten. Vi har følgende kommentarer til forslagene:

- Strålevernloven som hjemmelslov.

Med unntak av rammeforskriften er samtlige HMS-forskrifter fastsatt av Petroleumstilsynet. Forskriftshjemmelen i strålevernloven § 11 er imidlertid tillagt Kongen. Dersom strålevernloven gjøres til hjemmelslov for HMS-forskriftene må det derfor, slik vi forstår det, foreligge et delegasjonsvedtak fra en samlet regjering for at Petroleumstilsynet fortsatt skal kunne fastsette endringer i dette regelverket med betydning for interkontroll og internkontrollsystemer. Vi antar at dette er uproblematisk, men vil påpeke at det oppleves nytt å gjøre en lov til hjemmelslov for et allerede eksisterende forskriftsverk.

- Teknisk og operasjonell forskrift § 59a

Forslaget til ny bestemmelse begynner med uttrykket «Sviktmodi». Det er ikke klart hva dette uttrykket innebærer og søk på internett gir heller ikke umiddelbart svar. Bruken av faguttrykk i lov- og forskriftstekst bør generelt unngås, jf. justisdepartementets veileder i lovteknikk og lovforberedelse side 89: «*Man bør [...] være forsiktig med faguttrykk. Selv i lover som vesentlig retter seg mot fagfolk, kan det være grunn til å erstatte slike betegnelser med uttrykk som er mer alminnelig kjent og forstått.*»

I begrunnelsen for forslaget, samt i begrunnelsen for forslaget til ny § 59b og 59 c, fremkommer det at det er naturlig å ha med kravene blant annet «*[u]t frå gjeldende regelverksfilosofi...*» Kravet gjelder ikke for våre medlemmer, men vi vil allikevel påpeke at det ikke er klart hva som i denne sammenheng menes med «*gjeldende regelverksfilosofi*»

- Innretningsforskriften § 31

Det foreslås å stryke «*vender mot prosess eller boreområde*» slik at kravet til brannklasse H-60 gjøres gjeldene for alle yttervegger. I begrunnelsen fremkommer det at presiseringen gjelder uavhengig av hvilken vei ytterveggene vender og det anslås ingen økonomiske eller



administrative konsekvenser. Etter sin ordlyd innebærer endringen en innskjerping av gjeldende forskriftskrav og vi savner en beregning av økonomiske og administrative konsekvenser i tråd med utredningsinstruksen og sektorleder som samfunnsøkonomisk analyse i petroleumsvirksomheten.

- Innretningsforskriften § 78

I forslaget gjøres deler av kravene i forskrift om utstyr og sikkerhetssystemer til bruk i eksplosjonsfarlig område (ATEX-forskriften) gjeldende som del av innretningsforskriften. Slik vi forstår det retter ATEX-forskriften seg mot produsenter, importører og distributører og i henhold til § 2 gjelder forskriften for petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel, men ikke for «*sjøgående skip og flyttbare innretninger samt utstyr om bord på slike skip eller innretninger*» jf. forskriftens § 3 bokstav e. På denne bakgrunn og som påpekt i pre-høringen fremstår dette forskriftsforslaget uklart for oss og det trenger nærmere redegjørelse.

- Veiledning til innretningsforskriften § 13

I veiledningen angis det at standarden DNVGL-ST-0358 for utforming av gangbroer mellom fartøy og enklere innretninger også bør benyttes for utforming av gangbro mellom flyttbare og permanent plasserte innretninger. I begrunnelsen vises det til at den aktuelle standarden er egnet til slik bruk og at endringen ikke har økonomiske eller administrative konsekvenser. Som påpekt i forbindelse med pre-høringen av dette forslaget har Rederiforbundet fått tilbakemelding om at dagens gangbroer på dagens flyttbare boliginnretninger ikke er tilpasset/ sertifisert etter DNVGL-ST-0358. Det vurderes ikke som realistisk å få disse gangbroene sertifisert etter standarden ettersom den i stor grad regulerer design og konstruksjon. Standarden er spesialtilpasset walk to work-løsninger hvilket følger direkte av standardens punkt 1.4 Application:

#### 1.4.1

*This standard is applicable for certification of offshore gangways for vessels with class notation **Walk2work** or **Offshore service vessel (Windfarm maintenance)**. This standard may also be applied on a voluntary basis for verification or certification of offshore gangways temporary/permanently installed on a supporting vessel and intended to be used offshore*

Forslaget bygger med andre ord på feilaktige premisser og vi savner både en redegjørelse for hvordan standarden påvirker sikkerheten positivt og en kostnadsberegning av forslaget i tråd med utredningsinstruksen og sektorleder som samfunnsøkonomisk analyse for petroleumsvirksomheten.

- Veiledning til innretningsforskriften § 58

Ved innføringen av det funksjonsbaserte petroleumregelverket ble det gitt anledning til å legge rammeforskriften § 3 til grunn for en rekke regelverkskrav som gjaldt maritime forhold. Forut for at petroleumregelverket ble funksjonsbasert var allerede SUT-ordningen etablert som en prøveordning, og den ble gjort obligatorisk fra januar 2004. SUT-håndboken har i



sitt vedlegg D en matrise som viser hvilket regelverk som gjelder for hvilke områder. Her har det alltid vært vist til at det maritime regelverket kan brukes som alternativ til innretningsforskriften § 58 i boligkvarteret for følgende områder: §§ 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17 og 18.

Vi erfarer nå at Petroleumstilsynet på dette området har en ny tolkning enn den aktørene har lagt til grunn over tid. Som påpekt i Regelverksforum 3. juni mener vi således at begrunnelsen i høringsdokumentet er mangelfull og misvisende. Slik vi forstår det, innebærer endringen en innskjerping av adgangen til å benytte maritime tekniske krav etter rammeforskriften § 3, jf. innretningsforskriften § 1 fjerde ledd, og en parallell utvidelse av virkeområde for «*arbeidsmiljøet for øvrig*» i innretningsforskriften § 1 bokstav a siste strekpunkt. Med forslaget gjøres denne grensedragningen mer klar og innebærer derfor slik vi ser det at selskapene kan måtte anvende kombinasjoner av normer i strid med prinsippet i rammeforskriften § 24.

Prinsippet om at maritimt regelverk med tilhørende klasseregler skal kunne følges for maritime forhold på flyttbare innretninger har vært et grunnleggende prinsipp og selve overbyggingen for SUT-ordningen siden Lenning-utvalget. Den foreslåtte endringen strider mot dette grunnleggende prinsippet og er samtidig stikk i strid med det som har vært senere tids politiske signaler om å redusere kostnadsnivået i næringen, noe som særlig har fått styrket aktualitet pga. koronasituasjonen og fallende oljepris. Vi viser i den forbindelse også til oppfølgingen av Petroleumstilsynets riggflytrappert hvor sentrale oppfølgingspunkter blant annet har vært klargjøring av grensen for når maritimt regelverk kan anvendes og eventuell utvidelse av rammeforskriften § 3 til også omfatte fysisk arbeidsmiljø.

Vi savner også en kost/nytte-analyse av endringen i tråd med utredningsinstruksen og sektorleder som samfunnsøkonomisk analyse i petroleumsvirksomheten.

- Veiledning til aktivitetsforskriften § 21

Endringene i tredje avsnitt, bokstav c, mangler en tyngre begrunnelse av hva de faktiske kostnadene ved forslaget blir. Det vises til at det er *marginale eller mindre* kostnader ved forslaget uten at det grunnlegges tilstrekkelig. Det vises til at enkelte selskaper allerede har innført endringen som selskapsinterne krav, noe som imidlertid er uten betydning for selskaper som har valgt å løse dette på andre måter, og således må innføre hele innholdet i IOGP retningslinje 476.

- Veiledning til aktivitetsforskriften § 72

I veiledningen fremkommer det at «*Miljødirektoratet vil føre en streng praksis ved behandling av søknader om etterlevelse av avfall og annet materiale...*» Vi er usikre på om det er riktig å fastsette hvordan etater skal håndheve bestemmelser i forskriftsveiledning. Vi antar at etatenes håndhevingspraksis både er underlagt departementenes instruksjonsmyndighet og vil kunne variere over tid avhengig av prioriteringsbehov, ulike hensyn og den til enhver tid sittende regjering.



Norges  
Rederiforbund  
Norwegian  
Shipowners'  
Association

4

Med hilsen  
Norges Rederiforbund

Erlend Vasshus  
(sign)