

Høringsinstanser

## Høring – forslag til ny forskrift om løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på skip

### I. Generelt om forslaget

#### 1. Høringsfrist og kontaktinformasjon

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring forslag til ny forskrift om løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på norske skip.

Høringsfrist er satt til **28. august 2026**, og eventuelle innspill sendes til [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no).

Høringen er tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside [www.sdir.no](http://www.sdir.no). Spørsmål om høringen kan rettes til Veronica Rage på e-post til [vera@sdir.no](mailto:vera@sdir.no).

Forslag til ny forskrift om løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på skip blir også sendt på EØS-høring i samsvar med lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler m.m. (EØS-høringsloven) § 4, jf. § 3.

#### 2. Om forslaget

##### Generelt

Forslag til ny forskrift om løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på norske skip skal erstatte disse to forskriftene, som blir opphevet når den nye forskriften trer i kraft:

- forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip (forskrift om laste- og losseinnretninger på skip)
- forskrift 13. januar 1986 nr. 31 om kraner som brukes til lasting og lossing på skip i åpent farvann (forskrift om kraner i åpent farvann).

Forskrift om laste- og losseinnretninger på skip gjelder for løfteinnretninger om bord i skip uansett størrelse som brukes ved lasting eller lossing ved kai, i havn eller annet sted i helt innelukket farvann, jf. § 1. I denne forskriften brukes begrepet «laste- og losseinnretning», og § 2 bokstav d definerer begrepet som kran og lister opp alle komponenter som omfattes. I forskriftsforslaget har Sjøfartsdirektoratet gått bort fra å bruke begrepet «laste- og losseinnretning» og foreslår ulike bestemmelser for de ulike løfteinnretningene.



Forskrift om kraner i åpent farvann gjelder for «dekkskraner med tilhørende løst utstyr som anvendes til å laste og losse på alle skip i åpent farvann», jf. § 2. Begrepet «åpent farvann» viser til fartsområde 3 eller større fartsområde, jf. forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder § 9.

Begge forskriftene inneholder en rekke detaljerte konstruksjonskrav, og det er behov for å oppdatere kravene som følge av mer avanserte løfteinnretninger med ny teknologi og mer moderne utstyr. Sjøfartsdirektoratet har vurdert regelverket for løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på skip. Sjøfartsdirektoratet mener det er hensiktsmessig å henvise til anerkjente konstruksjonsstandarder i regelverket for de ulike løfteinnretningene og løst utstyr.

I forskriftsforslaget videreføres gjeldende rett i flere av bestemmelsene, men forslaget inneholder også endringer, oppdateringer og nye krav. Blant annet sikter vi mot mer funksjonsbaserte krav som for dette området virker mer hensiktsmessig blant annet basert på tilbakemeldinger fra næringen og Sjøfartsdirektoratets egen erfaring med dette regelverket.

### SOLAS regel II-1/3-13

IMOs Maritime Safety Committee (MSC) har vedtatt endringer i SOLAS kapittel II-1 med virkning fra 1. januar 2026 gjennom resolusjonen MSC.532(107). SOLAS konsolidert utgave 2024 kapittel II-1, som endret ved MSC.532(107), er allerede gjort gjeldende ved inkorporasjon i § 3 første ledd i forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip (forskrift om bygging av skip) for lasteskip i utenriksfart med bruttotonnasje 500 eller mer og passasjerskip i utenriksfart.

Kravene som følger av SOLAS regel II-1/3-13, samt de tilhørende retningslinjer som følger av MSC.1/Circ.1663 Guidelines for lifting appliances, er blant annet knyttet til tekniske design- og konstruksjonskrav, operasjonelle krav og kontrollordning. Retningslinjene utdyper kravene som følger av SOLAS regel II-1/3-13, blant annet relatert til overlasttest, inngående undersøkelse, merking med SWL, vedlikehold, inspeksjon og operasjonell testing. Sjøfartsdirektoratet har sammenlignet med gjeldende forskrifter og funnet at de vedtatte endringene i SOLAS regel II-1/3-13 og retningslinjene i hovedsak allerede er innarbeidede regler som en i dag finner i forskrift om laste- og losseinnretninger på skip og forskrift om kraner i åpent farvann, og de vil dermed også være dekket i det nye forskriftsforslaget. Alle norske skip, uavhengig av størrelse og type, er i dag omfattet av de nasjonale reglene. Dette inkluderer også skip som har sikkerhets sertifikat for passasjerskip eller lasteskip (SOLAS-skip). Forskrift om laste- og losseinnretninger på skip og forskrift om kraner i åpent farvann inneholder flere krav som har vært gjeldende rett for norske skip helt siden disse forskriftene trådte i kraft. Forskriftsforslaget viderefører enkelte krav fra gjeldende rett som ikke eksplisitt følger av SOLAS regel II-1/3-13. Sjøfartsdirektoratet vurderer imidlertid at denne videreføringen ikke vil medføre ytterligere krav for skip enn hva som følger av gjeldende rett.

SOLAS regel II-1/3-13 gjelder ikke for løfteinnretninger brukt på offshorokonstruksjonsskip, som rør-, kabelleggings- eller reparasjonsfartøy eller offshoreinstallasjonsfartøy, inkludert skip for avviklingsarbeid som oppfyller standarder som aksepteres av administrasjonen og integrert mekanisk lukking for åpning og lukking av lukedekslar. Sjøfartsdirektoratet foreslår at disse skipene og integrert mekanisk utstyr ikke unntas i det nye forskriftsforslaget, ettersom gjeldende rett ikke har avgrensning opp mot disse skipene eller utstyret i dag.

SOLAS regel II-1/3-13 nr. 1.3 gir administrasjonen muligheten til å bestemme om kravene i SOLAS regel II-1/3-13 nr. 2.1 og 2.4 skal gjelde for løfteinnretninger med sikker arbeidsbelastning (SWL) under 1000 kilo. Slik Sjøfartsdirektoratet vurderer det, gjelder dette løfteinnretninger som er konstruert i samsvar med en anerkjent standard eller klasseregelverk som også ivaretar kontrollomfanget. Disse løfteinnretningene er ikke unntatt fra gjeldende forskrifter. Ettersom de har farepotensial, anser Sjøfartsdirektoratet det som nødvendig å videreføre reguleringen av disse løfteinnretningene. Forskriftsforslaget inneholder derfor ikke unntak for denne typen løfteinnretninger.

### Anerkjent standard

En av utfordringene med dagens regelverk er at det ikke i tilstrekkelig grad viser til anerkjente standarder, men inneholder veldig detaljerte tekniske krav. Dagens løfteinnretninger konstrueres etter anerkjente standarder, og Sjøfartsdirektoratet ser ikke behov for å opprettholde egne konstruksjonskrav i forskriften. I forskriftsutkastet foreslås det derfor at løfteinnretninger og løst løfteutstyr skal konstrueres i samsvar med en anerkjent standard, og de konkrete konstruksjonskravene i dagens forskrifter videreføres dermed ikke i gjeldende form. Hensikten med forslaget er å ivareta sikkerhetsnivået uten å videreføre detaljerte konstruksjonskrav. Det er også presisert i enkelte av bestemmelsene i den nye forskriften at standarden som kranen eller løfteutstyret er konstruert i samsvar med, skal være tilpasset maritim bruk. Basert på dette vurderer Sjøfartsdirektoratets at regelverket nå både forenkles og harmoniseres med hvordan løfteinnretninger konstrueres i dag.

#### Forslag om nye tekniske krav

Sjøfartsdirektoratet foreslår nye krav for løftearrangement for ROV i § 9 og nye krav for hivkompenserende gangbro i § 10.

Sjøfartsdirektoratet har mottatt mange henvendelser fra næringen med spørsmål om hvorvidt løftearrangement som brukes til å sette ut en ROV, skal anses som kraner eller andre løfteinnretninger, og om slike arrangement i så fall er regulert i gjeldende rett. Slike løftearrangement kan være både store og komplekse og kan ha betydelig løftekapasitet. I takt med økende antall ROV-er med tilhørende løftearrangement om bord på skip, ser Sjøfartsdirektoratet derfor behov for å regulere konstruksjonskrav og stille krav om førstegangskontroll i samsvar med den valgte standarden og produsentens anbefaling. Dette vil også omfatte et kontrollregime.

En hivkompensert gangbro er en større løfteinnretning som både brukes til overflytting av personell, og som også kan brukes til ulike løfteoperasjoner hvis innretningen er konstruert for dette. I samråd med næringen har Sjøfartsdirektoratet erfart at bruken av en hivkompensert gangbro kan være forbundet med en rekke faremomenter. I takt med økende antall fartøy med gangbro i næringen, såkalte SOV-fartøy, ser Sjøfartsdirektoratet behov for å regulere konstruksjonskrav og stille krav om førstegangskontroll i samsvar med den valgte standarden og produsentens anbefalinger. Dette vil også omfatte et kontrollregime.

#### Endring av dagens kontrollordning for førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll

Den nye forskriften inneholder forslag som innebærer endringer i dagens kontrollordning. Det foreslås blant annet at løfteinnretninger skal kontrolleres av sakkyndig virksomhet, og ikke lenger av sakkyndige personer type A, B, A-1 og B-1. Sjøfartsdirektoratet viser til at løfteinnretninger er blitt mer komplekse. Det vurderes som lite sannsynlig at én enkeltperson kan inneha tilstrekkelig kompetanse innen alle relevante fagområder, som hydraulikk, styrke og struktur, automasjon og elektronikk, vurdert opp mot de kontrollene som skal gjøres. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor å innføre en godkjenningsordning for sakkyndig virksomhet type 1 og type 2. På den måten vil viktig kompetansen samles i et fagmiljø. Som et resultat av dette forslaget vil ordningen med sakkyndig person avvikles. Det vil etter dette være virksomheten som godkjennes av Sjøfartsdirektoratet, ikke enkeltpersoner slik ordningen er i dag. Virksomheter som ønsker godkjenning, må søke til Sjøfartsdirektoratet om dette.

Det er i § 45 foreslått en overgangsordning for sakkyndige personer som allerede er godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Disse kan utføre sakkyndige kontroller, som etter forskriftsforslaget skal utføres av sakkyndig virksomhet, frem til 31. desember 2030. De materielle kravene til kontrollene disse personene kan foreta følger av bestemmelsene i forskriftsforslaget. Etersom denne ordningen avvikles, tar Sjøfartsdirektoratet ikke inn nye personer i ordningen med sakkyndig person. Dersom sakkyndig person ikke er tilknyttet en sakkyndig virksomhet etter utløpet av overgangsordningen, vil denne personen ikke lenger kunne føre kontroll etter den nye forskriften.

#### Krav til kompetansebevis for fører av ulike løfteinnretninger

Kvalifikasjonskrav for kranfører finner en i dag i forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 24 andre ledd. Denne bestemmelsen krever ikke noe annet enn at kranfører må være over 18 år. Sjøfartsdirektoratet viser til

at både dekkskraner, offshorekraner og andre løfteinnretninger utsettes for hard bruk under krevende forhold. For å øke kompetansen, og på denne måten redusere risiko knyttet til føring og bruk av løfteinnretninger, vurderer Sjøfartsdirektoratet at innstramming av kompetansekrav er nødvendig og hensiktsmessig. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor å innføre den samme ordningen med dokumentert, sertifisert og utstyrsspesifikk opplæring som benyttes for landbasert industri og på norsk kontinentalsokkel.

Når det gjelder SOLAS-skip, foreslår Sjøfartsdirektoratet at kravene om kompetansebevis i §§ 27 og 32 ikke gjøres gjeldende, se her forslag i § 39.

For de nye kravene til kompetansebevis til kranførere på offshorekraner og kranførere av hivkompensert gangbro i § 28 og § 30 andre ledd, er det ikke foreslått et lignende unntak for SOLAS-skip. Sjøfartsdirektoratet begrunner dette med at det i hovedsak kun er SOLAS-skip som SOLAS regel 3-13 ikke gjelder for, typisk offshore konstruksjonsskip, som har om bord offshorekraner eller som bruker hivkompensert gangbro. Våre undersøkelser tilsier at førere om bord på SOLAS-skipene i all hovedsak allerede oppfyller de foreslåtte nye krav til kompetansebevis. I de øvrige kompetansekravene i § 29, § 30 første ledd, § 31 og § 33 er det kun foreslått krav om dokumentert opplæring, og dette er likt som det er i dag.

#### Skip som allerede har installert løfteinnretninger og løst løfteutstyr

Sjøfartsdirektoratet forutsetter at løfteinnretninger og løst løfteutstyr som allerede er installert om bord før den nye forskriften trer i kraft, oppfyller kravene i forskrift om laste- og losseinnretninger på skip eller forskrift om kraner i åpent farvann. Det samme gjelder dersom det er inngått kjøpskontrakt knyttet til løfteinnretninger og løst løfteutstyr som skal installeres om bord før den nye forskriften trer i kraft.

Aktuelt regelverk med tilhørende kontrollomfang skal følge løfteinnretninger og løst løfteutstyr i utstyrets levetid.

#### Overgangsregler i § 45

Det foreslås en overgangsordning i § 45 første ledd for sakkyndige personer frem til 31. desember 2030, ordningen avvikles deretter. Mannskap som anses kompetent av rederiet, vil kunne utføre årlig kontroll av løfteinnretningene om bord på eksisterende skip frem til førstegangskontroll eller første 5-årige fornyelse etter 1. januar 2026, jf. § 45 andre ledd. Datoen 1. januar 2026 må ses i sammenheng med overgangsordningen som fremgår av SOLAS regel 3-13.2.4. Sjøfartsdirektoratet foreslår likevel en felles overgangsordning for å gi den øvrige delen av flåten samme mulighet til å innrette seg og komme i samsvar med det nye regelverket.

I tredje ledd er det foreslått en overgangsordning for kranførere på eksisterende skip. Ordningen innebærer at kranførere kan fortsette å operere løfteinnretninger om bord, forutsatt at de har relevante kompetansebevis og har gjennomført utstyrs- og fartøysspesifikk opplæring senest tre år etter ikrafttredelsen av den nye forskriften.

ILO-formularene må også oppdateres i samsvar med den nye forskriften. Det er derfor foreslått en overgangsordning for dette i fjerde ledd.

#### Veiledningsrundskriv

Deler av innholdet i RSV 12-2023 om «Avklaring rundt krav til laste- og losseinnretninger innen havbruk» tas inn i § 40, og rundskrivet blir opphevet når den nye forskriften trer i kraft. Deler av innholdet i RSV 13-2020 om «Sertifisering av løfteører på skip» foreslås som forskriftskrav i § 13, og veiledningsrundskrivet vil dermed ikke bli fornyet. Det samme gjelder for RSV 17-2020 om elektronisk oppbevaring av sertifikater og annen dokumentasjon for kraner og løst løfteutstyr, hvor innholdet foreslås i en forenklet form i § 36.

### **3. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt**

#### *Hjemmel*

Den nye forskriften vil bli gitt med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

### *Virkeområde*

Forskriften gjelder for løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på norske skip. Med norske skip menes i forskriften passasjerskip, lasteskip, lektere og fiskefartøy.

### *Pliktsubjekt*

Forskriften retter seg mot rederiet. Av skipssikkerhetsloven § 6 første ledd går det frem at rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket. I tillegg krever forskriften at kranførere skal ha sertifisert opplæring for å operere løfteinnretninger og utføre løfteoperasjoner om bord på skip. Av sertifisert kompetansebevis kreves enten G20-kurs eller høyere.

## **II. Kommentarer til enkelte bestemmelser**

### **Kapittel 1 om innledende bestemmelser**

#### *Til § 1 om virkeområde*

Daviter er regulert i forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip § 2, jf. SOLAS regel III/20.11.5, jf. resolusjon MSC.402(96) nr. 7.4.3, og er derfor foreslått unntatt fra den nye forskriften. Forskriften gjelder heller ikke for hengedekk. Kravene til hengedekk følger av forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip, §§ 3 og 4, og er ivaretatt gjennom klasseregelverket. Capstan og nokk er dekksutstyr som benyttes til innhaling, hvor det nevnte utstyret ikke er tillatt for løft, jf. bokstav b. Kraftblokkarrangement anses som løfteinnretninger når de henges opp i en kran eller i et bomarrangement. I tilfeller hvor kraftblokk er fastmontert på skutesiden, anses den ikke som en løfteinnretning, men som innhalingsutstyr, jf. bokstav c. Det er videre foreslått i bokstav d at forskriften ikke skal gjelde for snurpearrangement, snurrevadarrangement eller trållarrangement fordi dette anses som innhalingsutstyr om bord på fiskefartøy.

Kravene til trål-, snurpe-, kraftblokk- og snurrevadarrangement er angitt i forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 2-20 og forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiskefartøy med største lengde under 15 meter § 5a.

#### *Til § 2 om definisjoner*

Forskrift om kraner i åpent farvann gjelder for «dekkskraner med tilhørende løst utstyr som anvendes til å laste og losse på skip i åpent farvann». Løfteinnretninger som brukes til løft i åpent farvann er imidlertid ikke lenger definert som dekkskraner i det nye forskriftsforslaget, men som offshorekraner. Avgrensningen for bruk av dekkskraner gjenspeiler gjeldende rett etter forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 1 (2) som angir at forskriften gjelder for «laste- og losseinnretninger om bord i skip uansett størrelse, som benyttes ved lasting eller lossing ved kai, i havn eller i helt innelukket farvann». Farvannet det her vises til, er nærmere definert i forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder § 7. For å unngå uklarheter vil Sjøfartsdirektoratet presisere at dekkskraner som definert i § 2 (1) bokstav b som hovedregel kun kan brukes til interne løft på skipet eller løft i helt innelukket farvann (fartsområde 1). Dersom kranen skal brukes til både interne løft på skipet og løft utover skipets side, må en offshorekran som utgangspunkt brukes. «Offshorekran» er definert i bokstav c. Men Sjøfartsdirektoratet foreslår visse unntak fra dette i § 40 for lasteskip i havbruksnæringen og i § 41 for fiskefartøy. Disse særbestemmelsene innebærer at dekkskran i enkelte tilfeller kan brukes istedenfor en offshorekran, og kranen trenger da ikke oppfylle krav til konstruksjon og sertifisering som offshorekran.

Løst løfteutstyr, slik dette er definert i bokstav e, kan for eksempel være blokker, sjakler, kjetting, stropper, fibertau osv.

### **Kapittel 2 om konstruksjon av løfteinnretninger og løst løfteutstyr**

#### *Til § 3 om fundament til løfteinnretning*

Etter forskrift om laste- og losseinnetninger på skip § 2 bokstav d regnes fundamentet som en del av laste- og losseinnetningen, og sakkyndig person skal kontrollere fundamentet til løfteinnetningen. Da ordningen med sakkyndig person foreslås avvirket, har Sjøfartsdirektoratet som en konsekvens av dette foreslått at fundamentet for løfteinnetninger skal kontrolleres av et anerkjent klasseselskap på klassede fartøy og av sakkyndig virksomhet på uklassede fartøy.

#### *Til § 4 om konstruksjon av dekkskraner*

Mens forskrift om laste- og losseinnetninger på skip kapittel II inneholder svært detaljerte konstruksjonskrav, foreslår Sjøfartsdirektoratet å endre regelverket slik at dekkskraner skal være konstruert enten i samsvar med en standard fra et anerkjent klasseselskap eller i henhold til annen anerkjent nasjonal eller internasjonal standard. Denne tilnærmingen er valgt etter dialog med næringen og skal bidra til å sikre et nødvendig sikkerhetsnivå, økt valgfrihet og et dynamisk regelverk. Forslaget kan også bidra til at konstruksjonskravene blir oppdatert i større grad enn hva som er tilfellet etter gjeldende regelverk. Dekkskranen skal konstrueres i samsvar med bruksområdet, og konstruksjonskravene vil gjelde for nyinstallasjoner av dekkskraner om bord. Hensikten er at konstruksjonskravene skal være tilstrekkelig tilpasset den faktiske bruken, samt å minimere risikoen for at utilsiktet bruk skaper en sikkerhetsrisiko. Bruksområdet skal være beskrevet i brukermanualen, jf. § 35 syvende ledd.

#### *Til § 5 om konstruksjon av offshorekraner*

Sjøfartsdirektoratet foreslår at offshorekraner skal konstrueres i samsvar med anerkjente standarder. Dette innebærer en endring sammenlignet med forskrift om lasting og lossing på skip i åpent farvann § 4, som i dag inneholder svært detaljerte konstruksjonskrav. Samtidig harmonerer bokstav a til c etter Sjøfartsdirektoratets erfaring med valgte konstruksjonsstandarder i dag. I likhet med dekkskraner skal offshorekraner også være konstruert i samsvar med bruksområdet. De nye konstruksjonskravene for offshorekraner foreslås å gjelde for nyinstallasjoner om bord.

#### *Til § 6 om konstruksjon av traverskraner*

Sjøfartsdirektoratet foreslår konstruksjonskrav for traverskraner basert på tolkningen av gjeldende regelverk og forvaltningspraksis. I forskrift om laste- og losseinnetninger på skip § 2 er kun maskinromtraverskran nevnt. De nye konstruksjonskravene for traverskraner skal gjelde for nyinstallasjoner om bord.

#### *Til § 7 om konstruksjon av løst løfteutstyr*

Sjøfartsdirektoratet foreslår at løst løfteutstyr skal være konstruert i samsvar med standard fra et anerkjent klasseselskap eller annen anerkjent standard, fremfor å være underlagt detaljkravene etter gjeldende rett. Dette sikrer harmoni mellom norsk og internasjonalt regelverk. Forslaget innebærer også at løst løfteutstyr som brukes sammen med for eksempel dekk- og offshorekraner, skal ha et sikkerhetsnivå i konstruksjonen som tilsvarer nivået som gjelder for selve kranen.

#### *Til § 8 om heiser*

Kravene til vare- og personheis følger i dag av forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 § 10 tredje ledd, jf. § 1 og forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 2-21.

#### *Til § 9 om løftearrangement for ROV*

Her foreslår Sjøfartsdirektoratet et nytt krav. Begrunnelsen for det nye kravet er beskrevet innledningsvis under punkt 2.

#### *Til § 10 om hivkompensert gangbro*

##### *Første ledd*

I første ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet nytt krav som Sjøfartsdirektoratet mener må være oppfylt for at den hivkompenserte gangbroen skal kunne brukes. Bestemmelsen oppstiller kun generelle krav til byggestandard og selve forbindelsen mellom gangbro og andre innetninger. Det er ikke tatt høyde for eventuelle sikkerhetsrisikoer knyttet til de konstruksjoner og innetninger som den hivkompenserte gangbroen skal kobles på, verken i § 10 eller forskriften for øvrig.

#### *Andre ledd*

I andre ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet at dersom en hivkompensert gangbro skal brukes i eksplosjonsfarlig område, vil dette kunne stille særlige krav til konstruksjon og sertifisering for å sikre at den hivkompenserte gangbroen er egnet for slik bruk.

#### *Tredje ledd*

Kontrollregimet som foreslås i tredje ledd, oppstiller to alternativer for å sikre at eventuelle særlige forhold som følger av enten spesifikke krav til førstegangskontroll fra klasseselskap eller produsentens anbefaling med sikkerhet, blir fanget opp. Dersom ingen av disse alternativene foreligger, skal det gjennomføres sakkyndig førstegangskontroll.

#### *Fjerde ledd*

I fjerde ledd foreslås et krav om at operatøren skal ha tilstrekkelig sikt over operasjonsområdet. Sjøfartsdirektoratet har valgt å presisere dette fordi eventuell nedsatt sikt, blindsoner eller tilsvarende vil kunne medføre en uakseptabel ulykkesrisiko.

#### *Femte ledd*

Sjøfartsdirektoratet foreslår i femte ledd særlige krav dersom det brukes kameraløsning. Kombinasjonen av tekniske og operasjonelle krav er ansett som nødvendige minimumsspesifikasjoner som kreves for at kamera helt eller delvis skal kunne kompensere for nedsatt eller manglende sikt.

#### *Til § 11 om gravemaskin på selvlossere*

Sjøfartsdirektoratet foreslår konstruksjonskrav for gravemaskin basert på tolkning av gjeldende regelverk og forvaltningspraksis. Det foreslås konkrete og spesifikke krav tilpasset de ulike behovene. Bestemmelsen presiserer at produsentens anbefalinger skal legges til grunn for sertifisering og vedlikehold av gravemaskin. Kravspesifikasjonen kan variere mellom ulike produsenter, men ved at kontrollregimet knyttes til produsentens anbefalinger, sikres det at eventuelle særlige forhold med sikkerhet blir fanget opp, i samsvar med produsentens anbefalinger.

#### *Til § 12 om trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger*

Her foreslår Sjøfartsdirektoratet konkrete, spesifikke krav som vi vurderer som nødvendige for å sikre trygg bruk av trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger.

#### *Andre ledd*

I andre ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet, i likhet med hivkompenserte gangbroer, at trucker og andre mobile løfteinnretninger som skal brukes i eksplosjonsfarlig område må være konstruert og sertifisert for slik bruk. Dette innebærer at eventuelle tilleggskrav som fremgår av konstruksjonsstandarden og er satt som følge av slik bruk, må være oppfylt.

#### *Tredje ledd*

Hensikten med kravet i tredje ledd er at begrensningene skal være tydelige og tilgjengelige for å minimere risikoen for ulykker.

#### *Til § 13 om løfteører og H-bjelker designet for løft*

Veiledning for sertifisering av løfteører på skip fremgår i dag av RSV 13-2020. Dette veiledningsrundskrivet bygger på det tidligere NIS/NOR Sirkulær Nr. 1/2006 Certification of lifting pad eyes (Lifting Brackets). Innholdet i rundskrivet med tabellene er nå foreslått tatt inn i § 13 for løfteører. De samme kravene fra RSV 13-2020 foreslås for H-bjelker. At det er tilstrekkelig med mistanke om svekket struktur eller innfesting, jf. forslaget i tredje ledd, tilsier at det skal være svært lav terskel for å foreta ny kontroll av løfteører i slike tilfeller. Hensikten er å avdekke eventuelle skader eller svakheter som kan medføre sikkerhetsrisiko, og dette kan oppstå både ved plutselige hendelser og normal bruk.

#### *Til § 14 om andre løfteinnretninger enn de som omfattes av §§ 4 til 13*

For definisjon av begrepet «andre løfteinnretninger» vises det til § 2 bokstav d. Bestemmelsen gjelder kun for løfteinnretninger som ikke er omfattet av §§ 4 til 13 i forskriften. Kravene til konstruksjon og sertifisering av andre løfteinnretninger følger samme overordnede regime som en rekke av de øvrige løfteinnretningene, og viser til anerkjent standard eller et anerkjent klasseselskaps regler for det bruksområdet utstyret skal dekke.

### **Kapittel 3 om bruk av ståltau eller fibertau**

#### *Til § 15 om bruk av ståltau*

Sjøfartsdirektoratet foreslår å videreføre innholdet i forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 7 femte ledd i denne bestemmelsen, men det henvises nå til en konkret standard. Når NS-ISO 4309:2017 viser til at «kompetent person» skal brukes, skal dette forstås som at det er den sakkyndige virksomheten godkjent av Sjøfartsdirektoratet, som skal brukes. Hvis den sakkyndige virksomheten leier inn noen for å utføre deler av en kontroll, må den sakkyndige virksomheten likevel kunne vurdere resultatene fra undersøkelsen. Forslaget må ses i sammenheng med at det er sakkyndig virksomheter som skal utføre kontroller og sertifiseringer av løfteinnretninger etter den nye forskriften, og det er de som dermed er ansvarlige for utførelsen av hele jobben.

#### *Til § 16 om bruk av fibertau*

Her foreslår Sjøfartsdirektoratet et nytt krav. Bestemmelsen angir konstruksjonskrav for fibertau som benyttes i dekkskraner og offshorekraner. Bestemmelsen nevner DNV-ST-0377 og DNV-ST-0378, og disse anerkjente standardene dekker de nye kravene som følger av SOLAS regel II-1/3-13 med tilhørende retningslinjer i MSC.1/Circ.1663 Guidelines for lifting appliances. Annen anerkjent standard med samme omfang og sikkerhetsnivå kan også velges.

#### *Tredje og fjerde ledd*

Ordlyden i tredje og fjerde ledd innebærer et betydelig ansvar for rederiet, som må påse at både produsenten av løfteinnretningen og produsenten av fibertauet ivaretar sikkerhetsaspektet ved å erstatte ståltau med fibertau. Dersom produsenten ikke har særskilte anbefalinger for kassering, må rederiet selv ivareta dette sikkerhetsaspektet. At de to kumulative vilkårene i tredje ledd er oppfylt, må kunne dokumenteres, for eksempel i skipets sikkerhetsstyringssystem.

#### *Femte ledd*

Forslaget i femte ledd innebærer at sakkyndig virksomhet må påse at den valgte standarden ivaretar bruk av fibertauet som skal erstatte ståltauet. Sjøfartsdirektoratet foreslår her at sakkyndig virksomhet skal gjennomføre en førstegangskontroll av løfteinnretningen med fibertau for å ivareta eventuelle øvrige modifiseringer av løfteinnretningen.

### **Kapittel 4 om sakkyndig kontroll**

#### *Til §§ 17 og 18 om krav til sakkyndig virksomhet type 1 og type 2*

Etter forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 5 er en sakkyndig person godkjent til å utføre konstruksjon, beregning, kontroll, prøving og sertifisering av laste- og losseinnretninger eller begrensede deler av dette. Etter gjeldende ordning er sakkyndig person type A godkjent for førstegangssertifisering av laste- og losseinnretninger, mens sakkyndig person type B er godkjent for periodisk sertifisering og sertifisering etter mindre reparasjoner av eksisterende laste- og losseinnretninger. Sjøfartsdirektoratet foreslår som nevnt innledningsvis å gå bort fra ordningen med sakkyndig person og over til en ordning med sakkyndig virksomhet.

Sjøfartsdirektoratet mener at de ansatte til sammen med fordel bør dekke samtlige relevante fagfelt som kreves for å utføre kontroller som sakkyndig virksomhet type 1. At det kreves omfattende erfaring er ment å gjenspeile at teoretisk bakgrunn ikke alene er tilstrekkelig for å kvalifisere som sakkyndig virksomhet type 1, men at minst to ansatte må ha utstrakt erfaring fra kontroll av kraner «ute i felt». Sjøfartsdirektoratet foreslår her ett sett med kriterier som vil være avgjørende for om godkjenning som sakkyndig virksomhet kan gis. Denne typen prosess vil være krevende, og de som søker må ha gjort et forarbeid. Saksbehandling, og andre

vurderinger av søknader om å bli godkjente virksomheter, vil kunne ha ventetid utover vanlig saksbehandlingstid.

At sakkyndig virksomhet type 1 må ha tilstrekkelig kompetanse innen dekkskraner, offshorekraner og andre løfteinnretninger, omfatter både krav til teoretisk og praktisk kompetanse som anses nødvendig for å utføre kontroller som sakkyndig virksomhet type 1. Kravet til ISO-sertifisering i bokstav f foreslås for å bidra til kvaliteten på tjenestene. Forslaget i bokstav g tar ikke høyde for softwarekrav til selve programvaren, GDPR og øvrige krav som følger av annet regelverk. Sjekklistene det henvises til i bokstav h, utarbeides av sakkyndig virksomhet.

Der forskriften stiller krav om kontrollørkurs for offshorekran (G5K), er fagplanen tilgjengelig, men det finnes per i dag ingen kurstilbydere. Inntil det finnes kurstilbydere, må virksomheter som søker om godkjenning som sakkyndig virksomhet dokumentere at fagplanen er fulgt så langt det lar seg gjøre, eller at de ansatte har personlig godkjenning som sakkyndig person type A-1 eller B-1.

Sakkyndig virksomhet type 2 kan utføre kontroll av alle løfteinnretninger og løst løfteutstyr som ikke er underlagt kontroll av sakkyndig virksomhet type 1.

#### *Til § 19 om førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll*

Sjøfartsdirektoratet ønsker å videreføre kravet til førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll som følger av dagens regelverk. Bestemmelsen regulerer hvilke løfteinnretninger som skal kontrolleres, og hvem som kan utføre de ulike kontrollene.

#### *Første ledd og tredje ledd*

Forskrift om laste- og losseinretninger på skip åpner for at årlig kontroll kan utføres av mannskapet. Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å videreføre denne adgangen for andre fartøygrupper enn fiskefartøy med største lengde under 15 meter. Sjøfartsdirektoratet foreslår at sakkyndig virksomhet skal utføre den årlige kontrollen. Bakgrunnen for dette er at vi har krav om at årlig kontroll skal utføres av sakkyndig person i havbruksnæringen, samt krav om at årlig kontroll skal utføres av sakkyndig person («competent person») gjennom SOLAS regel II-1/ 3-13. Videre anser Sjøfartsdirektoratet at kompetansen er essensiell for utførelse av årlig kontroll, og ønsker å ha et regime for alle norske skip, også når det gjelder årlig kontroll. Det ønskes derfor at det skal foreligge et enhetlig kontrollregime hvor de årlige kontrollene utføres av en kompetent tredjepart, heller enn mannskapet. Sakkyndig virksomhet type 1 skal kontrollere dekkskraner som angitt i § 19 første ledd, og øvrige dekkskraner kan kontrolleres av enten sakkyndig virksomhet type 1 eller type 2.

Når det gjelder kravene til førstegangskontroll og 5-årlig kontroll, videreføres ordningen med at disse kontrollene skal gjøres av sakkyndig. Men ettersom Sjøfartsdirektoratet foreslår at ordningen med sakkyndig person skal opphøre, er det foreslått at kontrollene må gjennomføres av sakkyndig virksomhet.

#### *Andre ledd*

I andre ledd videreføres gjeldende rett i sin helhet med tanke på kontrollomfanget og hvem som kan utføre sertifiseringen, jf. forskrift om kraner i åpent farvann.

#### *Fjerde ledd*

I fjerde ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet krav om førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll av løftearrangement for ROV og hivkompensert gangbro, som er et nytt krav som ikke følger av gjeldende rett. Sjøfartsdirektoratet foreslår et alternativt kontrollregime hvor kontroller kan utføres av anerkjent classeselskap eller produsent.

#### *Til § 20 om rederiets ansvar knyttet til sakkyndige kontroller*

Bestemmelsen angir at det er rederiets ansvar som oppdragsgiver å forsikre seg om at den sakkyndige virksomheten eller sakkyndige personen som utfører kontroller, er oppført i Sjøfartsdirektoratets oversikt. For sakkyndige personer må bestemmelsen ses i sammenheng med overgangsordningen som foreslås i § 45, som

innebærer at sakkyndig person kun kan utføre kontroller frem til overgangsordningen utløper 31. desember 2030.

*Til § 21 om omfang av førstegangskontroll av løfteinnretninger*

Første ledd viderefører i all hovedsak gjeldende rett som fremgår av forskrift om kraner i åpent farvann § 11 punkt 1.1.3. Andre ledd tar inn samme tabell som forskrift om kraner i åpent farvann § 11 punkt 1.1.1.

*Til § 22 om omfang av årlig kontroll av løfteinnretninger*

Sjøfartsdirektoratet foreslår et nytt krav i første ledd om at den årlige kontrollen skal dekke kravene i den valgte anerkjente standarden og produsentens anbefaling. Uavhengig av dette stilles det minimumskrav i andre ledd til hva den årlige kontrollen skal omfatte, og disse minimumskravene viderefører forskrift om laste- og losseinnretninger § 17 andre ledd og forskrift om kraner i åpent farvann § 11 punkt 3.2

*Til § 23 om omfang av 5-årlig kontroll av løfteinnretninger*

Sjøfartsdirektoratet foreslår et nytt krav i første ledd om at den 5-årlige kontrollen skal dekke kravene i den valgte anerkjente standarden og produsentens anbefaling. Uavhengig av dette stilles det i andre ledd minimumskrav til hva den 5-årlige kontrollen skal omfatte, og disse minimumskravene viderefører deler av kravet som følger av forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 18 andre ledd, og deler av kravet i forskrift om kraner i åpent farvann § 11 punkt 5.1.

*Til § 24. Kontroll av løst løfteutstyr*

*Første ledd*

Første ledd første punktum viderefører deler av kravet i forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 14 første ledd. Sjøfartsdirektoratet foreslår imidlertid å gå bort fra de detaljerte kravene og inntar heller krav om at prøvevektene som brukes skal være i samsvar med den anerkjente standarden utstyret er sertifisert etter, og i samsvar med produsentens anbefaling.

*Andre ledd*

Andre ledd viderefører forskrift om laste- og losseinnretninger på skip §§ 14 og 15, men kontrollen etter § 14 utføres av sakkyndig person i dag. Ettersom ordningen med sakkyndig person skal avvikles, foreslår Sjøfartsdirektoratet at kontrollen i stedet skal utføres av person med kontrollørbeviset G11K.

*Fjerde ledd*

I fjerde ledd videreføres forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 17, men kontrollen etter § 17 utføres av sakkyndig person i dag. Ettersom ordningen med sakkyndig person skal avvikles, foreslår Sjøfartsdirektoratet at kontrollen i stedet skal utføres av person med kontrollørbeviset G11K.

*Til § 25 om kontroll av løfteinnretninger etter skader eller overbelastning*

Sjøfartsdirektoratet foreslår å videreføre deler av kravet i forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 15 åttende ledd og deler av kravet i forskrift om kraner i åpent farvann § 11 punkt 4. Prinsippet om at en løfteinnretning skal ha ny førstegangskontroll etter skade eller overbelastning, foreslås dermed videreført.

*Til § 26 om sakkyndig kontroll etter modifisering av løfteinnretninger*

I denne bestemmelsen foreslår Sjøfartsdirektoratet å videreføre deler av kravet i forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 20 og deler av kravet i forskrift om kraner i åpent farvann § 11 punkt 4. Sjøfartsdirektoratet viderefører dermed prinsippet om at en løfteinnretning skal ha ny førstegangskontroll etter modifisering.

## **Kapittel 5 om kompetansekrav til fører og sikker bruk av løfteinnretninger**

*Til § 27 om krav til fører av dekkskran*

I første ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet krav om kompetansebevis G20 for fører av dekkskraner. Det helsemessige kravet som følger av forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 24, anses ikke tilstrekkelig når kraners kompleksitet og potensielle faremomenter tas i betraktning. Videre bidrar forslaget til økt

rettsharmoni sammenlignet med kravene i forskrift 21. desember 2017 nr. 2381 om kran og løft på flyttbare innretninger § 13 andre ledd og kravene til kranfører fastsatt av Arbeidstilsynet for kraner som brukes i landbasert virksomhet.

#### *Til § 28 om krav til fører av offshorekran*

I første ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet at fører av offshorekran skal ha kompetansebevis G5 eller tilsvarende. Forslaget skaper større rettsharmoni sammenlignet med kravene i forskrift 21. desember 2017 nr. 2381 om kran og løft på flyttbare innretninger § 13 første ledd og kravene på norsk kontinentalsokkel.

#### *Til § 29 om krav til fører av løftearrangement for ROV*

Dekksutstyr har allerede etter gjeldende rett krav til utstyrsspesifikk, dokumenterbar opplæring. Denne bestemmelsen gjør kravet gjeldende for fører av løftearrangement for ROV.

#### *Til § 30 om krav til fører av hivkompensert gangbro*

##### *Første ledd*

I første ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet at opplæringen også skal omfatte eventuelt samspill mellom gangbro og utstyr for løft eller lastforflytning for å sikre at fører har fått nødvendig opplæring blant annet med hensyn til håndtering og risikovurdering av slike operasjoner. Når det kreves at opplæringen skal ha læreplan med utsjekk, forutsettes det at denne læreplanen oppdateres i samsvar med den teknologiske utviklingen på området.

##### *Andre ledd*

Dersom den hivkompenserte gangbroen blir brukt som en løfteinnretning med hengende last, anses den hivkompenserte gangbroen som en offshorekran. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor i andre ledd at kompetansekravene i slike tilfeller harmoniseres med de kompetansekravene som foreslås for fører av offshorekraner.

#### *Til § 31 om krav til fører av selvlossere med gravemaskin*

Dekksutstyr har allerede etter gjeldende rett krav til utstyrsspesifikk, dokumenterbar opplæring. Denne bestemmelsen gjør kravet gjeldende for fører av gravemaskin.

#### *Til § 32 om krav til fører av trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger*

Her foreslår Sjøfartsdirektoratet et nytt krav til fører av trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger, ettersom dagens krav kun er utstyrsspesifikk opplæring. Bestemmelsen harmoniserer med kompetansekravene til fører av trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger som følger av Arbeidstilsynet sitt regelverk, og følger samme læreplaner. For de aktørene som bruker truck, sakselift og andre mobile løfteinnretninger, både om bord og på kaien, vil harmonisert kompetansekrav være positivt.

#### *Til § 33 om utstyrsspesifikk og fartøysspesifikk opplæring*

##### *Første ledd*

Formålet med forslaget i første ledd er å gi nødvendig og hensiktsmessig sikkerhetsfamiliarisering med en praktisk og konkret tilnærming om bord på det enkelte fartøyet. Bestemmelsen angir minimumskrav til innholdet i den utstyrsspesifikke og fartøysspesifikke opplæringen, og det er rederiets ansvar at opplæringen om nødvendig blir tilpasset den enkelte utover minimumskravene.

##### *Andre ledd*

Det er rederiets ansvar at opplæringen som er gitt, er dokumentert og etterprøvbart i skipets sikkerhetsstyringssystem, jf. forslaget i andre ledd. Krav om sikkerhetsstyringssystem er hjemlet i forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger og forskrift 16. desember 2016 nr. 1770 om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.

#### *Til § 34. Sikker bruk av løfteinnretninger*

##### *Første ledd*

I første ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet et operasjonelt krav som slår fast at det ikke er tillatt å oppholde seg under hengende last. Bestemmelsen er rettet både mot rederiet og de som har sitt arbeid om bord. Hensikten med bestemmelsen er å redusere risikoen for svært alvorlige ulykker. Bestemmelsen kommer i tillegg til eventuelle risikovurderinger som kreves etter annet regelverk enn denne forskriften.

#### *Tredje ledd*

I tredje ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet krav om at ekstra risikoreduserende tiltak vurderes ved særlig risikofylte løfteoperasjoner. Eksemplene som er konkretisert i bestemmelsen, kan ikke anses uttømmende, da det avgjørende er om løfteoperasjonen innebærer særlig risiko. I slike tilfeller har rederiet, eventuelt i samråd med de som har sitt arbeid om bord, ansvar for å vurdere behovet for ekstra risikoreduserende tiltak. Dersom det er mulig å sperre av områder som kan bli eksponert for fallende gjenstander, skal dette gjøres. Om mulig bør det opprettes en sikker sone hvor involvert personell kan oppholde seg for å redusere risikoen knyttet til hengende last og fallende gjenstander.

#### *Fjerde ledd*

Sjøfartsdirektoratet foreslår dette kravet i fjerde ledd ettersom personelløft anses som en særlig risikofylt operasjon som krever særskilt sikkerhetsfokus.

#### *Femte ledd*

I femte ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet å videreføre kravet i forskrift om laste- og losseinnretninger § 7 sjette ledd.

## **Kapittel 6 om dokumentasjon og sertifikater**

### *Til § 35 om krav til dokumentasjon*

#### *Første ledd*

Det foreslås i første ledd at det skal kontrolleres at løfteinnretninger leveres med nødvendig dokumentasjon, da denne dokumentasjonen blant annet inneholder kravspesifikasjoner som kan være relevante for riktig bruk, fremtidige kontroller og tilsvarende forhold.

#### *Andre ledd*

Andre ledd angir hvilke kontroller av løfteinnretninger og løst løfteutstyr som skal dokumenteres i kontrollboken (ILO-formular nr. 1).

#### *Fjerde og femte ledd*

I fjerde ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet å videreføre § 19 tredje ledd i forskrift om laste- og losseinnretninger på skip, og i femte ledd videreføres kravene i forskrift om laste- og losseinnretninger på skip §§ 19 tredje og fjerde ledd for løfteinnretninger og 27 første og fjerde ledd for løst løfteutstyr.

#### *Syvende ledd*

Forslaget i syvende ledd gjelder for alle løfteinnretninger og oppstiller hvilken informasjon den medfølgende brukermanualen som minimum skal inneholde. Det forutsettes at innholdet i brukermanualen gjøres kjent for å bidra til korrekt og sikker bruk av løfteinnretningen. Informasjon om at bruksområdet skal inngå i brukermanualen, presisert blant annet for å redusere risikoen for feil bruk.

### *Til § 36 om elektronisk dokumentasjon*

Innholdet i § 36 bygger på RSV 17-2020 om «Elektronisk oppbevaring av sertifikater og annen dokumentasjon for kraner og løst løfteutstyr», men det foreslås visse tilpasninger og forenklinger sammenlignet med veiledningsrundskrivet. Annet regelverk utover denne bestemmelsen, blant annet arkivlovgivning og GDPR, kan også få betydning for oppbevaring av elektronisk dokumentasjon. Rundskrivet vil ikke bli videreført ettersom innholdet nå foreslås tatt inn her. Det skal ikke være mulig å gjøre etterfølgende endringer i elektronisk dokumentasjon, verken automatisk ved for eksempel systemoppdatering, eller ved eventuell manuell overskriving. Dersom det elektroniske systemet er avhengig av for eksempel tilgang til internettilgang, nettbaserte tjenester eller tilsvarende, kan dette ikke være til hinder for at dokumentasjonen til enhver tid skal

være tilgjengelig og kunne fremvises ved for eksempel et uanmeldt tilsyn om bord. Tredje ledd regulerer ikke risikovurderinger knyttet til for eksempel cybertrusler, og vi vurderer at slike risikovurderinger må håndteres gjennom rederiets sikkerhetsstyringsystem.

Sjøfartsdirektoratet sine maler (ILO-formularer) er tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratet sine hjemmesider: [www.sdir.no/kran](http://www.sdir.no/kran)

*Til § 37 om sertifikater for løfteinnretninger og løst løfteutstyr*

I denne bestemmelsen foreslår Sjøfartsdirektoratet i all hovedsak å videreføre gjeldende rett og tidligere ordning. Malene ligger til nedlastning på Sjøfartsdirektoratet sine hjemmesider: [Sertifikater – Sjøfartsdirektoratet](#).

*Til § 38 om gyldigheten av sertifikater og datoer for kontroll av løfteinnretninger*

I denne bestemmelsen foreslår Sjøfartsdirektoratet i all hovedsak å videreføre gjeldende rett og tidligere ordning. Men for 5-årige kontroller er det laget en lempeligere ordning for hvilken dato som skal stå på nytt sertifikat, og for årlige kontroller er det spesifisert en mer lempelig ordning for når årlige kontroller skal utføres.

## **Kapittel 7 om alternative krav for lasteskip i havbruksnæringen og fiskefartøy**

*Til § 39 om alternative krav for skip med sikkerhets sertifikat for passasjerskip eller lasteskip.*

Her foreslår Sjøfartsdirektoratet å unnta SOLAS-skip fra kravene i §§ 24 fjerde ledd, 27 og 32. Når det gjelder krav til kompetansebevis i §§ 27 og 32 vil Sjøfartsdirektoratet avvente et eventuelt fremtidig internasjonalt regelverk for disse skipene.

*Til § 40 om lasteskip i havbruksnæringen*

Sjøfartsdirektoratet har i RSV 12-2023 veiledet om krav som gjelder for løfteinnretninger installert på skip som blant annet brukes til laste- og losseoperasjoner innen havbruk. Som nevnt innledningsvis vil dette rundskrivet bli opphevet når ny forskrift trer i kraft.

I § 40 foreslår Sjøfartsdirektoratet å videreføre muligheten for lasteskip i havbruksnæringen fra RSV 12-2023 å bruke dekkskran på utsiden av skutesiden istedenfor kraner som i den nye forskriften er definert som offshorekraner. Bestemmelsen gjelder for alle lasteskip i havbruksnæringen, uavhengig av størrelse. Brønnfartøy, bløggfartøy og ensilasjefartøy anses også som lasteskip i havbruksnæringen. Vilråene som foreslås i første ledd bokstav a til c følger ikke av RSV 12-2023 i dag, men Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet disse i samarbeid med næringen. Hensikten med disse vilråene er å sikre at kranen oppfyller visse minimumskrav for trygg og forsvarlig maritim bruk. Bakgrunnen for en slik tilpasning for havbruksnæringen er basert på dagens plassering av merder og kjente løfteoperasjoner. I § 40 er derimot ikke havbruk til havs hensyntatt. Dersom denne næringen i fremtiden blir den nye normen vil det være Sjøfartsdirektoratets posisjon at de ikke skal være omfattet av § 40.

*Til § 41 om løft av fiskepumpe utover skutesiden på fiskefartøy*

Bestemmelsen åpner for at dekkskraner kan brukes til løft av fiskepumpe utover skutesiden om bord på fiskefartøy, forutsatt at vilråene som følger av bestemmelsen, er oppfylt. Sjøfartsdirektoratet foreslår en slik løsning, ettersom kranen i disse tilfellene kun brukes til løft av fiskepumpe utover skutesiden, slik at bruken er begrenset. Videre anses operasjonen som relativt enkel sammenlignet med løfteoperasjoner som krever bruk av offshorekran, og at bruksmønsteret vurderes som forutsigbart. Det legges derfor til grunn at den potensielle risikoen knyttet til bruk, samt identifisering av særlig utsatte slidedeler, vil være enklere å kartlegge enn for en offshorekran som brukes hyppigere og til flere ulike operasjoner. Dersom kranen både brukes til løft av fiskepumpe utover skutesiden og til andre løfteoperasjoner, må den sertifiseres som offshorekran. Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet kravspesifikasjonene som følger av bestemmelsen i samarbeid med næringen.

*Til § 42 om alternative krav for fiskefartøy med største lengde under 15 meter*

Fiskefartøy med største lengde under 15 meter er underlagt hovedreglene i denne forskriften, med mindre § 42 åpner for andre alternative løsninger. I tilfeller hvor § 42 åpner for andre alternative løsninger, kan redere for fiskefartøy med største lengde under 15 meter velge mellom løsningen som følger av hovedregelen, og den alternative løsningen som følger av § 42.

#### *Første ledd*

I første ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet at skipsfører kan utføre den årlige kontrollen av løfteinnretninger om bord på fiskefartøy med største lengde under 15 meter, forutsatt at rederiet anser skipsfører som kompetent til å utføre den årlige kontrollen. Kontrollomfanget skal uansett være i samsvar med § 22, selv om den årlige kontrollen ikke utføres av sakkyndig virksomhet.

#### *Annet ledd*

I motsetning til fiskefartøy med største lengde inntil 10,67 meter har fiskefartøy med største lengde 10,67 til 15 meter krav om at sakkyndig virksomhet utfører den andre eller tredje årlige kontrollen dersom skipsfører har utført den årlige kontrollen av løfteinnretninger etter første ledd. Med god planlegging kan sakkyndig kontroll av løfteinnretningen gjennomføres samtidig med den periodiske kontrollen av fiskefartøyet.

#### *Tredje ledd*

I tredje ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet at skipsfører kan utføre den årlige kontrollen av løst løfteutstyr om bord på fiskefartøy med største lengde under 15 meter, forutsatt at rederiet anser skipsfører som kompetent til å utføre den årlige kontrollen. Kontrollomfanget skal uansett være i samsvar med § 24, selv om den årlige kontrollen ikke utføres av sakkyndig virksomhet.

#### *Fjerde ledd*

I motsetning til fiskefartøy med største lengde inntil 10,67 meter har fiskefartøy med største lengde 10,67 til 15 meter krav om at en person med kontrollørbeviset G11K utfører den andre eller tredje årlige kontrollen dersom skipsfører har utført den årlige kontrollen av løst løfteutstyr etter tredje ledd. Dersom reder har G11K, kan reder selv utføre kontroll av løst løfteutstyr etter fjerde ledd.

#### *Femte ledd*

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at løfteinnretninger med løftekapasitet inntil 500 kilo og to tonnmeter ofte er enklere, slik at tilstrekkelig opplæring vil kunne gis uten at det stilles krav til kompetansebevis. Det kreves imidlertid også i slike tilfelle at kranfører får tilstrekkelig opplæring, og det skal finnes rutiner om opplæring i skipets sikkerhetsstyringssystem for å sikre forsvarlig operasjon av løfteinnretningen.

#### *Sjette ledd*

Dersom rederiet velger å følge de alternative kravene etter § 42, må de sørge for at det foreligger en sjekklister etter alle kontroller som er utført av skipsfører, hvor det kommer frem hva som er utført. Formålet med slike sjekklister er at sakkyndig virksomhet skal kunne se hen til disse sjekklisterne når de gjennomfører 5-årlig kontroll av løfteinnretninger og løst løfteutstyr om bord.

### **Kapittel 8 om avsluttende bestemmelser**

#### *Til § 43. Dispensasjon*

##### *Første ledd*

Rederiet må sende skriftlig søknad dersom de ønsker at Sjøfartsdirektoratet skal vurdere å godkjenne en annen løsning enn de som kreves etter forskriften. Rederiet må vedlegge dokumentasjon som viser at løsningene er likeverdige med forskriftskravene. Det er rederiet som har bevisbyrden for at deres foreslåtte løsning kan anses som likeverdig sammenlignet med forskriftens krav. Beviskravet er sannsynlighetsovervekt. Etter ordlyden er bestemmelsen en «kan»-regel som åpner for en skjønnsmessig vurdering. Selv om rederiet kan sannsynliggjøre at den foreslåtte løsningen er likeverdig med forskriftens krav, har de ikke krav på at Sjøfartsdirektoratet godkjenner løsningen.

#### *Annet ledd*

Det klare utgangspunktet er at forskriftskravene skal oppfylles. Denne bestemmelsen gir imidlertid Sjøfartdirektoratet hjemmelsgrunnlag for å vurdere søknader om dispensasjon fra forskriftens krav. Rederiet må sende skriftlig søknad dersom de ønsker at Sjøfartsdirektoratet skal vurdere en søknad om dispensasjon fra forskriftskravene. Rederiet har bevisbyrden for at vilkårene for dispensasjon er oppfylt. Dette innebærer at rederiet i tilstrekkelig grad må sannsynliggjøre at vilkårene for dispensasjon kan anses som oppfylt. Begrunnelsen bør blant annet baseres på hensyn og interesser som de aktuelle kravene er ment å ivareta. Etter ordlyden er bestemmelsen en «kan»-regel som åpner for en skjønnsmessig vurdering. Selv om rederiet kan sannsynliggjøre at vilkårene for dispensasjon er oppfylt, har de ikke krav på å få innvilget dispensasjon.

Begrepet «særlige grunner» i § 43 andre ledd bokstav a er et innarbeidet rettslig begrep som tilsier at det er høy terskel for å anse at ett eller flere krav har mindre betydning for det aktuelle skipet. Dersom særlige grunner foreligger, må det uansett være sikkerhetsmessig forsvarlig å gi dispensasjon.

Etter § 43 andre ledd bokstav b kan dispensasjon gis dersom kompensierende tiltak sikrer at sikkerhetsnivået opprettholdes. Dersom rederiet søker om dispensasjon på dette grunnlaget, bør vedlagt dokumentasjon vise blant annet hvilke kompensierende tiltak som er valgt, og hvordan de skal opprettholde samme sikkerhetsnivå som forskriftskravene krever.

#### *Til § 44. Ikrafttredelse*

Forskriften vil tre i kraft straks etter fastsettelse. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinretninger på skip og forskrift 13. januar 1986 nr. 31 om kraner som brukes til lasting og lossing på skip i åpent farvann.

#### *Til § 45. Overgangsregler*

##### *Første ledd*

Bestemmelsen gir sakkyndige personer som allerede er godkjent av Sjøfartsdirektoratet, adgang til å gjennomføre kontroll av løfteinnretninger i tilfellene der forskriften krever sakkyndig kontroll utført av sakkyndig virksomhet. Kontrollene må utføres i samsvar med vilkårene som følger av bestemmelsen og forskriften for øvrig. Adgangen gjelder frem til 31. desember 2030, da ordningen blir avviklet.

Første ledd bokstav a til d angir hvilke kontroller som kan utføres av henholdsvis sakkyndige personer type A-1, sakkyndige personer type A, sakkyndige personer type B-1 og sakkyndige personer type B på ovenfor nevnte vilkår.

##### *Andre ledd*

Bestemmelsen fastsetter en overgangsordning som innebærer at mannskap som etter tidligere ordninger var ansett av rederiet som kompetent til å utføre årlige kontroller, fremdeles kan utføre årlig kontroll av løfteinnretningene om bord frem til førstegangs kontroll eller 5-årlig fornyelse etter 1. januar 2026.

##### *Tredje ledd*

Bestemmelsen angir at fører av løfteinnretning både skal ha relevante kompetansebevis og ha gjennomført utstys- og fartøysspesifikk opplæring innen ikrafttredelsen av den nye forskriften + 3 år. Bestemmelsen er tatt inn for å gi både rederiene og de som har sitt arbeid om bord, tilstrekkelig tid og anledning til å skaffe nødvendige kompetansebevis og gjennomføre utstys- og fartøysspesifikk opplæring i samsvar med denne forskriften.

##### *Fjerde ledd*

Bestemmelsen slår fast at oppdaterte sertifikater i samsvar med denne forskriften skal utstedes ved første førstegangs kontroll eller 5-årlige fornyelse etter 1. januar 2026. Det vises til § 17 med tilhørende merknader.

#### *Til § 46 om endringer i andre forskrifter*

*1. Forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjerskip, lasteskip og lektere*

Henvisningen til forskriften om laste og losseinnretninger på skip i § 7 andre ledd anses ikke lenger som nødvendig i denne forskriften. Derfor foreslås andre ledd opphevet, og nåværende § 7 tredje ledd blir andre ledd. Krav til heis foreslås tatt inn i det nye forskriftsforslaget. Henvisningen i § 9 åttende ledd vil derfor ikke lengre være relevant og foreslås opphevet. Kravet om fører av truck foreslås regulert i § 32 i det nye forskriftsforslaget, og § 19 foreslås dermed opphevet.

*2. Forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip*

Krav til heis foreslås tatt inn i det nye forskriftsforslaget, og det vil derfor ikke lenger være behov for å regulere dette i § 10.

*3. Forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiskefartøy med største lengde under 15 meter*

Endringene som foreslås i § 2 bokstav i og § 4 femte og sjette ledd, er en konsekvens av at det nå foreslås ny forskrift om løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på skip. Det er derfor ikke lenger behov for en definisjon av «løfteutstyr» i § 2 bokstav i eller for krav om løfteutstyr i § 4 femte og sjette ledd. I § 5a andre ledd og § 102 andre ledd foreslås en oppdatering av henvisningen til den nye forskriften. I vedlegg 2 foreslås en oppdatering av tittel på kontrollboken.

*4. Forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer*

I § 2-20 foreslås en henvisning til den nye forskriften. Ordlyden endres noe for å tilpasse kravene med den nye forskriftskravene som foreslås. Det foreslås å fjerne setningen om hvem som kan utføre sertifiseringen, ettersom dette vil fremgå av det nye forskriftsforslaget. Krav til heis foreslås regulert i det nye forskriftsforslaget og § 2-21, og § 6-7 fjerde ledd foreslås derfor opphevet. I vedlegg 2 foreslås det å fjerne henvisningen til personheis og kombinert vare- og personheis.

### **III. Administrative og økonomiske konsekvenser**

#### ***Konsekvenser for næringen og berørte instanser***

Sjøfartsdirektoratet har, i samråd med næringen, sett at gjeldende forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip og forskrift 13. januar 1986 nr. 31 om kraner som brukes til lasting og lossing på skip i åpent farvann må anses utdaterte. Dette skyldes særlig at nyere løfteinnretninger og løst løfteutstyr blir stadig mer teknologisk avanserte. Dersom gjeldende forskrifter ikke erstattes, vil gjeldende rett forbli utdatert uten at regelverket tar tilstrekkelig høyde for den teknologiske utviklingen. Når regelverket ikke er tilpasset den faktiske bruken av løfteinnretninger og løst løfteutstyr, vil dette kunne bidra til sikkerhetsrisikoer om bord.

Forslaget til ny forskrift om løfteinnretninger og løfteoperasjoner på skip viderefører gjeldende rett i en rekke bestemmelser, men Sjøfartsdirektoratet ser at flere endringer, oppdateringer og nye regler som foreslås, vil medføre administrative og økonomiske konsekvenser for næringen. Sjøfartsdirektoratet har blant annet vurdert ulike tiltak, særlig knyttet til konstruksjon, kontrollordning og kompetanse, som kan medføre merkostnader for rederiene. Det er derfor viktig at disse tiltakene, som ligger til grunn for forskriftsforslaget, har et formål som samtidig legitimerer å påføre rederiene økte kostnader.

Formålet med forskriftsforslaget er å redusere ulike risikoer knyttet til løfteinnretninger og løst løfteutstyr om bord. Sjøfartsdirektoratet vurderer at forskriftsforslaget vil kunne bidra til økt sjøsikkerhet, både for de som har sitt arbeid om bord, og for materielle verdier. Dette må også ses i lys av nullvisjonen, som uttrykker en målsetning om at ingen skal miste livet eller bli hardt skadd om bord. De forventede kostnadene som følge av forskriftsforslaget antas dermed å bli lavere enn den forventede sikkerhetsgevinsten.

#### **Konstruksjonskrav**

Sjøfartsdirektoratet foreslår at løfteinnretninger og løst løfteutstyr som angitt i §§ 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12 og 14 skal konstrueres i samsvar med en anerkjent standard. Konstruksjonskravene har tidligere vært offentlig

tilgjengelig via Lovdata uten at ekstra kostnad påløper. Dersom rederiet ønsker å anskaffe de anerkjente standardene, vil dette medføre en ekstra kostnad for rederiene.

Sjøfartsdirektoratet har valgt konstruksjonskrav som bygger på anerkjente standarder. Disse standardene revideres utenfor de ordinære lov- og forskriftsprosessene, og endringer i standardene vil også kunne medføre at forskriften endres. I tillegg kommer at disse anerkjente standardene ikke er allment og kostnadsfritt tilgjengelige. Sjøfartsdirektoratet har likevel valgt at henvisningen til slike krav og standarder ikke låses. Formålet er å sikre at regelverket til enhver tid er mest mulig dynamisk og faglig oppdatert, med mål om å sikre høyest mulig sikkerhet og i samsvar med næringens forventninger.

Når det gjelder løfteinnretninger og løst løfteutstyr, er det vanskelig å anslå merkostnader som følge av de foreslåtte konstruksjonskravene, sammenlignet med kostnaden som følger av dagens konstruksjonskrav. Eventuelle merkostnader vil blant annet avhenge av utstyrets kompleksitet og teknologi. Videre er de foreslåtte konstruksjonskravene basert blant annet på tilbakemeldinger fra næringen, hvor anerkjente standarder allerede i utstrakt grad benyttes. Dette kan bidra til å begrense de negative økonomiske konsekvensene for næringen.

Løfteinnretninger og løst løfteutstyr vil i større grad enn tidligere kunne bli kjøpt som «hylleware». Dette vil i mange tilfeller være mer kostnadsbesparende enn i dag, hvor utstyret må tilpasses detaljerte konstruksjonskrav.

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at kravene som foreslås i §§ 9 og 10, vil være i tråd med allerede etablert bransjepraksis for konstruksjon, sertifisering og kontroll av disse innretningene. Sjøfartsdirektoratet vurderer derfor at konsekvensene for næringen vil være begrensede når det gjelder konstruksjon og sertifiseringsregime.

#### Oppdatering av skipets styrende dokumenter, herunder sikkerhetsstyringssystemet

Dersom rederiet har vist til gjeldende regelverk i sikkerhetsstyringssystemet eller andre styrende dokumenter, må henvisningene oppdateres. Enkelte bestemmelser i forskriftsforslaget vil også, som angitt nedenfor, kreve oppdatering av rederiets sikkerhetsstyringssystem.

#### Utstyrsspesifikk, dokumentert opplæring

Det stilles krav om utstyrsspesifikk, dokumentert opplæring for fører av løftearrangement for ROV (§ 29), fører av hivkompensert gangbro (§ 30) og fører av selvlossere med gravemaskin (§ 31). Den dokumenterte opplæringen skal ha en læreplan med utsjekk. Sjøfartsdirektoratet anser at eventuell feil bruk av utstyret vil kunne medføre store konsekvenser, og formålet med opplæringen er å redusere risikoen knyttet til slike operasjoner. Kravet vil medføre at rederiet må opprette en oversikt, for eksempel som en del av sikkerhetsstyringssystemet, som viser at den påkrevde opplæring er gitt. Det forutsettes at opplæringen gis internt i virksomheten, og at de estimerte kostnadene vil tilsvare medgått arbeidstid.

#### Opplæring fra sertifisert virksomhet

Sjøfartsdirektoratet foreslår krav om kompetansebevis for førere av løfteinnretninger som et tiltak for å redusere risikoen for uønskede hendelser som følge av brukerfeil. Førere av løfteinnretninger som ikke allerede har nødvendige kompetansebevis, må gjennomføre slik sertifisert opplæring senest tre år etter ikrafttredelsen av den nye forskriften. Kompetansekravene som følger av §§ 27 og 32, er ikke foreslått å gjelde for skip med sikkerhetssertifikat for passasjerskip eller lasteskip. Sjøfartsdirektoratet foreslår dermed ikke å innføre særkrav for denne konkurranseutsatte fartøygruppen i denne omgang, men vil i stedet arbeide for at kompetansekrav innføres som et ledd i arbeidet med STCW.

Sjøfartsdirektoratet har innhentet kostnadsoverslag for ulike kompetansebevis etter § 27. Et G20-kurs med varighet på fem dager for én person koster cirka 14 000 kroner, inkludert materiell og kompetansebevis. For en person som allerede har gyldig G11, vil kurset vare i to dager og ha en kostnad på cirka 9000 kroner. For mindre grupper på inntil 15–20 deltakere vil et G20-kurs med varighet på fem dager ved et kurscenter ha en samlet

kostnad på cirka 10 000 kroner per person. Dersom kurset avholdes om bord på skip, vil det koste om lag 10 000 kroner per person. Reiseutgifter og offshoretilllegg for instruktører kommer i tillegg.

Fører av trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger skal ha relevant kompetansebevis i samsvar med Arbeidstilsynets fagplaner og regelverk. Den som ikke allerede har de nødvendige kompetansebevis, må fullføre slik sertifisert opplæring senest tre år etter ikrafttredelsen av den nye forskriften. Sjøfartsdirektoratet har innhentet kostnadsoverslag for ulike kompetansebevis etter § 32 som viser at både tilbud og priser varierer.

KURS	KLASSER	PRIS
Truck - Modul 1-2.2-3.2-4.2	T1 - T5	Cirka 7000 – 13 000 kroner
Truck over 10 tonn (Stortruck) - Modul 2.2/7 og 3.2/7	T6 - T8 (må ha T1 – T5 først)	Cirka 9500 kroner
Anleggsmaskin - Modul 1, 2.1, 3.1	M1 - M6	Cirka 7500 – 16 500 kroner
G1 Mobilkran - Modul 1, 2.3, 2.4, 3.4, 4.4	G1	Cirka 22 500 – 55 000 kroner
G4 Traverskran - Modul 2.7, 3.7, 4.7	G4 (må ha G11 stroppekurs først)	Cirka 10 500 – 23 500 kroner
G11 Stroppekurs - Modul 1, 2.3	G11	Cirka 5000 – 11 000 kroner
G11 Kontrollør løfteredskap 40 timer	G11K	Cirka 20 000 kroner

\*Kursene avholdes på mange lokasjoner i Norge, men reise og opphold vil komme i tillegg.

#### Utstys- og fartøysspesifikk opplæring

Etter § 33 skal rederiet sørge for at den som har sitt arbeid om bord, får utstyrsspesifikk og fartøysspesifikk opplæring som gir kunnskap om oppbygging, betjening, bruksområde, vedlikehold og kontroll. Det skal gis tilstrekkelig veiledning om utstyrets begrensninger og om begrensninger opp mot selve fartøyet. Sjøfartsdirektoratet vurderer at dette vil gi en praktisk sikkerhetsopplæring, hvor teoretisk kunnskap vil kunne benyttes gjennom en praktisk tilnærming. Det forutsettes at opplæringen gis internt i virksomheten, og at den estimerte kostnaden vil tilsvare medgått arbeidstid. I tillegg kommer eventuelle kostnader som påløper fordi opplæringen skal dokumenteres i skipets sikkerhetsstyringssystem, og at rederiet skal ha et system for å oppdatere og vedlikeholde kompetansen til den enkelte fører av løfteinnretninger. Totalt sett anser Sjøfartsdirektoratet at utstys- og fartøysspesifikk opplæring vil være lite kostnadskrevende, men likevel øke sikkerheten om bord.

#### Kontroll av løfteinnretninger

Kravet om sakkyndig førstegangskontroll anses som en videreføring av gjeldende rett, og eventuelle ekstra kostnader knyttet til førstegangskontroll av løfteinnretninger antas dermed å være beskjedne.

Det foreslås i § 19, jf. § 22, at dekkskraner, offshorekraner og andre løfteinnretninger skal gjennomgå årlig kontroll. Alle skip har allerede krav om årlige kontroller, men etter gjeldende rett kan den årlige kontrollen utføres av mannskapet. Forskriftsforslaget krever imidlertid at årlig kontroll skal utføres av sakkyndig virksomhet og innebærer dermed en innskjerping med hensyn til hvem som kan utføre den årlige kontrollen. Formålet med denne regelverksendringen er å løfte ansvaret for den årlige kontrollen bort fra den som har sitt arbeid om bord, og sørge for et eksternt kontrollregime som i mange tilfelle antas å øke kvaliteten på den årlige kontrollen. Fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer får samme krav til årlig kontroll av sakkyndig virksomhet som lasteskip, lektere og passasjerskip.

Kravet om 5-årlig kontroll av løfteinnretninger etter § 19, jf. § 23, anses som en videreføring av forskrift om laste- og losseinnretninger på skip § 18, og eventuelle ekstra kostnader knyttet til 5-årlige kontroller antas dermed å være beskjedne.

Sjøfartsdirektoratet har innhentet kostnadsoverslag for årlige kontroller og 5-årige kontroller. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at kostnaden vil variere ut fra løfteinnretningens størrelse og kompleksitet, samt forebyggende vedlikehold. Kostnadsestimatet omfatter ikke kostnaden for deler, arbeid, demontering av bremses, svingkransbolter, skiver og lignende. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at kostnaden for ekstra arbeid vil variere for hva de har utført i løpet av 5 år, og at dette ofte blir utført av produsent på større offshorekraner. Det må også antas at eventuelle reisekostnader kommer i tillegg til den estimerte kostnaden.

Sjøfartsdirektoratet har innhentet kostnadsoverslag som viser at årlig kontroll av mindre dekkskraner (3 til 5 tonn) har estimert kostnad fra 2000 kroner til 6500 kroner, avhengig av dekkskranens størrelse, kompleksitet og forebyggende vedlikehold. Reisetid og reisekostnad kommer i tillegg og vil variere ut fra hvor skipet ligger.

Ettersom årlig kontroll av offshorekraner videreføres fra gjeldende rett, legger Sjøfartsdirektoratet til grunn at kostnadsnivået for slik kontroll vil være på samme nivå som i dag.

#### Kontroll av løst løfteutstyr

Kravet om førstegangskontroll av løst løfteutstyr anses som en videreføring forskrift om laste- og losseinretninger på skip § 14, og eventuelle ekstra kostnader knyttet til førstegangskontroll av løst løfteutstyr antas dermed å være beskjedne.

Det foreslås videre at løst løfteutstyr skal gjennomgå årlig kontroll utført av en person med G11K-kontrollørbevis. Formålet med dette kravet er å redusere risikoen for at løst løfteutstyr har uoppdagede svakheter som følge av bruk og ytre belastninger som løfteutstyret har blitt utsatt for. Sjøfartsdirektoratet vurderer at årlig kontroll av løst løfteutstyr særlig vil bidra til tryggere arbeidsforhold for de som har sitt arbeid om bord. Kostnaden for kontrollørbeviset G11K er estimert til cirka 20 000 kroner. Sjøfartsdirektoratet regner etter dette kostnaden for årlig kontroll av løst løfteutstyr som forholdsvis beskjeden, og mulig å begrunne ut fra hensynet til økt sjøsikkerhet. For skip med sikkerhets sertifikat for passasjerskip eller lasteskip kan denne kontrollen, som alternativ til en person med kontrollørbeviset G11K, utføres av den som rederiet anser som kompetent, og som har opplæring for å utføre en slik kontroll.

Eventuelle spesifikke kompetansekrav vil bli vurdert innført som et ledd i arbeidet med STCW.

#### Avvikling av ordningen med sakkyndige personer

Etter at overgangsordningen etter § 45 utløper, er det ikke lenger mulig å opprettholde personlig godkjenning som sakkyndig person. For sakkyndige personer blir alternativet å inngå i et fagmiljø som en del av sakkyndig virksomhet når overgangsordningen utløper. Avviklingen av ordningen med sakkyndige personer vil kunne få betydelige administrative og økonomiske konsekvenser for de som per i dag har godkjenning som sakkyndige personer. Etter omstendighetene kan dette innebære at enkelte må bytte yrkesvei etter at overgangsordningen opphører. Sjøfartsdirektoratet har imidlertid vurdert at viktigheten av et fagmiljø veier såpass tungt at det kan forsvares å avvike denne ordningen etter en overgangsperiode som gir tid og rom for omstilling, både for sakkyndige personer og næringen. Sjøfartsdirektoratet har i dag 18 virksomheter som er godkjent som sakkyndig virksomhet type A-1 for flyttbare innretninger. Disse virksomhetene vil, på skip og flyttbare innretninger med norsk flagg, kunne utføre:

- årlige og femårige kontroller
- kontroll etter skade
- førstegangskontroll

#### Særlig om bruk av dekkskraner om bord på lasteskip i havbruksnæringen og fiskefartøy

For lasteskip i havbruksnæringen og fiskefartøy som tillates å bruke dekkskraner etter bestemmelsene i henholdsvis §§ 40 og 41, foreslår Sjøfartsdirektoratet at fører av dekkskranen kan ha kompetansebevis G20 for å harmonisere kravet med krav til kompetansebevis for dekkskraner etter § 27. Denne løsningen er en

videreføring av dagens forvaltningspraksis, og tas inn i den nye forskriften. Dersom offshorekran skal benyttes om bord på lasteskip i havbruksnæringen eller fiskefartøy, må fører ha kompetansebevis for offshorekran.

#### Særlig om fiskefartøy med største lengde under 15 meter

For fiskefartøy med største lengde under 15 meter bygger særreglene i § 42 på en helhetsvurdering, hvor det blant annet er tatt hensyn til at denne delen av fiskeflåten allerede har fått økt sikkerhetsnivået gjennom kravene som følger av forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiskefartøy med største lengde under 15 meter. Sikkerhetsnivået vil bli ytterligere hevet som følge av kravene i denne forskriften, herunder kontrollordningen og krav om kompetansebevis for å føre de aller fleste løfteinnretninger om bord på fiskefartøy.

Forutsatt at skipsføreren utfører årlig kontroll av løfteinnretninger og løst løfteutstyr om bord, vil den estimerte kostnaden tilsvare medgått arbeidstid.

For fiskefartøy med største lengde fra 10,67 meter til 15 meter kreves det at sakkyndig virksomhet utfører enten den andre eller tredje årlige kontrollen dersom skipsfører har utført den årlige kontrollen etter første ledd. Sjøfartsdirektoratet vurderer at slike kontroller vil være egnet og hensiktsmessige for blant annet å avdekke eventuell slitasje og slitedeler som må byttes ut. Sjøfartsdirektoratet vurderer dermed at slike kontroller vil bidra til økt sikkerhet om bord.

På fiskefartøy med største lengde under 15 meter stilles det krav om at en person med kontrollørbeviset G11K skal utføre den andre eller tredje årlige kontrollen av løst løfteutstyr dersom skipsfører har utført den årlige kontrollen etter tredje ledd. Sjøfartsdirektoratet vurderer at slike kontroller vil være egnet og hensiktsmessige for blant annet å avdekke eventuell slitasje og behov for utskifting av slitedeler. Sjøfartsdirektoratet vurderer dermed at slike kontroller vil bidra til økt sikkerhet om bord. Dersom skipsfører selv har kontrollørbeviset G11K, kan skipsfører kunne utføre kontrollen. Den økonomiske kostnaden knyttet til anskaffelse av kontrollørbeviset G11K er omtalt tidligere.

Ettersom løfteinnretninger og løst løfteutstyr om bord på fiskefartøy med største lengde under 15 meter med løftekapasitet begrenset til 500 kg og to tonnmeter vil reguleres av den nye forskriften, vil forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiskefartøy med største lengde under 15 meter § 4 femte og sjette ledd oppheves. Dette innebærer blant annet at muligheten for å benytte godkjente foretak for å kontrollere løfteinnretninger og løst løfteutstyr opphører. Sjøfartsdirektoratet anslår at dette vil kunne medføre en kostnadsøkning fordi kontroll av løfteinnretninger og løst løfteutstyr på fiskefartøy under 15 meter ikke lenger kan utføres av godkjent foretak i forbindelse med fornyelse av fartøyinstruks. Samtidig vil godkjent foretak kunne oppleve en reduksjon i oppdragsmengden, ettersom sertifisering av løfteutstyr heretter skal utføres av sakkyndig virksomhet.

Løfteutstyr med løftekapasitet inntil 500 kilo og to tonnmeter må heretter sertifiseres av sakkyndig virksomhet, da ordningen med sakkyndig person foreslås avvirket. Det kreves imidlertid ikke kompetansebevis for fører av slike løfteinnretninger om bord på fiskefartøy med største lengde under 15 meter, og dette begrunnes med at disse løfteinnretningene ofte er enklere i bruk, sammenlignet med mer komplekse løfteinnretninger.

#### **Konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet**

Som følge av nytt regelverk vil Sjøfartsdirektoratet, kunne oppleve økt ressursbruk knyttet til veiledning i en periode. Dette gjelder særlig de nye kompetansekravene og ny kontrollordning med sakkyndig virksomhet med krav til sertifisering. Ettersom forskriftsforslaget har blitt oppdatert i samsvar med dagens anerkjente standarder og krav, legger vi imidlertid til grunn at vi på sikt vil motta færre forespørsler om veiledning og søknader om dispensasjon enn tidligere. Sjøfartsdirektoratet vil fortløpende oppdatere nettsidene [www.sdir.no/kran](http://www.sdir.no/kran) med aktuelle spørsmål og svar.

Den nye ordningen med å godkjenne sakkyndige virksomheter istedenfor enkeltpersoner vil, i alle fall på sikt, være en forenkling for Sjøfartsdirektoratet. Vi vil nå få konkrete fagledere i de aktuelle virksomhetene som vi kan forholde oss til. Antallet sakkyndige virksomheter vil være betydelig lavere enn antallet sakkyndige

personer som har vært godkjent tidligere, hvor flere hundre personer er blitt godkjent over tid. I en overgangsperiode vil det medføre økt belastning knyttet til søknader for virksomheten som skal inn i ordningene for første gang.

Forskrift 21. desember 2017 nr. 2381 om kran og løft på flyttbare innretninger må også oppdateres slik at de to forskriftene blir harmoniserte om krav om sakkyndig kontroll. De som er sakkyndige virksomheter type A-1 i forskriften for flyttbare innretninger, vil være aksepterte som sakkyndige virksomheter type 1" etter det foreslåtte regelverket for skip. Her er det allerede godkjent 18 sakkyndige virksomheter.

På sikt vil det bli gjennomført periodiske revisjoner av de godkjente virksomhetene, noe som vil kreve ressurser. Sjøfartsdirektoratet vil imidlertid unngå at det finnes sakkyndige virksomheter eller sakkyndige personer i vår oversikt som har avsluttet sin virksomhet knyttet til løfteinnretninger og løst løfteutstyr. På denne måten slipper Sjøfartsdirektoratet å drive utstrakt kontaktvirksomhet for å avklare dette.

Sjøfartsdirektoratet vil fortsatt føre tilsyn som i dag, og direktoratets sjekklister og prosedyrer må oppdateres i samsvar med det nye regelverket.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim  
sjøfartsdirektør

Linda Bruås  
avdelingsdirektør  
Regelverk og Avtaler

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

C.c.  
Nærings- og fiskeridepartementet

Vedlegg:

- 1) Forslag til forskrift om løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på skip
- 2) Høringsbrev
- 3) Høringsliste

# Forslag til forskrift om løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på skip

**Hjemmel:** Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet dd.mm.2026 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 6, § 9, § 11, § 12, §13, § 16, § 17, § 19, § 20, § 21, § 22, § 41, § 43, § 45 og § 47, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

## Kapittel 1. Innledende bestemmelser

### § 1. Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på norske skip.

(2) Forskriften gjelder likevel ikke for

- a. daviter som brukes til evakuerings- og redningsutstyr
- b. capstan og nokk
- c. kraftblokkarrangement, med mindre kraftblokken inngår i en løfteinnretning
- d. vinsj med galge eller davit som kun benyttes til fiske med snurpenot, trål eller snurrevad
- e. hengedekk.

### § 2. Definisjoner

I denne forskriften betyr

- a. løfteinnretninger: ethvert utstyr som kan utføre løfteoperasjoner
- b. dekkskraner: kraner som kun brukes til interne løft på skipet eller til løft i helt innelukket farvann (fartsområde 1)
- c. offshorekraner: kraner som brukes til løft utenfor skipets side
- d. andre løfteinnretninger: ethvert utstyr som kan utføre løfteoperasjoner bortsett fra dekkskraner, offshorekraner og traverskraner
- e. løst løfteutstyr: utstyr som brukes til å feste lasten uten å være en integrert del av løfteinnretninger eller lasten
- f. anerkjent klaseselskap: klaseselskap som departementet har inngått avtale med etter skipssikkerhetsloven § 41 andre ledd.

## Kapittel 2. Konstruksjon av løfteinnretninger og løst løfteutstyr

### § 3. Fundament til løfteinnretning

(1) For skip med klasse skal fundamentet til løfteinnretningen være godkjent av et anerkjent klaseselskap.

(2) For skip uten klasse skal fundamentet til løfteinnretningen være godkjent av sakkyndig virksomhet i samsvar med regelverket som skipets skrog er bygget etter.

### § 4. Konstruksjon av dekkskraner

(1) Dekkskraner skal være konstruert for tiltenkt bruk og i samsvar med ett av følgende alternativer:

- a. standard fra et anerkjent klaseselskap
- b. annen anerkjent standard utviklet for dekkskraner med et maritimt bruksområde.

(2) Før dekkskraner tas i bruk, skal de gjennomgå sakkyndig førstegangskontroll.

### § 5. Konstruksjon av offshorekraner

(1) Offshorekraner skal være konstruert for tiltenkt bruk og i samsvar med ett av følgende alternativer:

- a. EN 13852-1
- b. EN 13852-3
- c. DNV-ST-0378
- d. annen anerkjent standard utviklet for offshorekraner med et maritimt bruksområde.

(2) Før offshorekraner tas i bruk, skal de gjennomgå sakkyndig førstegangskontroll.

#### § 6. *Konstruksjon av traverskraner*

(1) Traverskraner skal være konstruert i samsvar med ett av følgende alternativer:

- a. standard fra et anerkjent klasseselskap
- b. annen anerkjent standard med et maritimt bruksområde.

(2) Før traverskraner tas i bruk, skal de gjennomgå sakkyndig førstegangskontroll.

#### § 7. *Konstruksjon av løst løfteutstyr*

Løst løfteutstyr skal være konstruert i samsvar med ett av følgende alternativer:

- a. standard fra et anerkjent klasseselskap
- b. annen anerkjent standard med et maritimt bruksområde.

#### § 8. *Heiser*

(1) Personheiser skal være konstruert i samsvar med et anerkjent klasseselskaps regler for skipsheiser. Tilleggskrav fra ISO 8383 «Lifts on Ships – Specific Requirements» skal inkluderes.

(2) Vareheiser skal være konstruert i samsvar med kravene i første ledd eller et anerkjent klasseselskaps regler for skipsheiser.

(3) Før heisen tas i bruk, skal den kontrolleres i samsvar med produsentens anbefaling.

(4) Heisen skal driftes og vedlikeholdes i samsvar med produsentens anbefaling.

(5) Heisen skal sertifiseres av en person eller virksomhet som rederiet anser kompetent.

#### § 9. *Løftearrangement for ROV*

(1) Løftearrangement for ROV skal være konstruert i samsvar med ett av følgende alternativer:

- a. standard fra et anerkjent klasseselskap
- b. annen anerkjent standard med et maritimt bruksområde.

(2) Før løftearrangementet tas i bruk, skal det kontrolleres etter valgt standard og produsentens anbefaling. Dersom det ikke foreligger spesifikke krav til førstegangskontroll fra anerkjent klasseselskap eller produsent, skal det gjennomføres sakkyndig førstegangskontroll.

#### § 10. *Hivkompensert gangbro*

(1) En hivkompensert gangbro skal være konstruert i samsvar med ett av følgende alternativer:

- a. DNV-ST-0358
- b. annen anerkjent standard med tilsvarende omfang og sikkerhetsnivå.

(2) Gangbro som skal brukes i eksplosjonsfarlig område, skal være konstruert og sertifisert for slik bruk.

(3) Før gangbroen tas i bruk, skal den kontrolleres etter valgt standard og produsentens anbefaling. Dersom det ikke foreligger spesifikke krav til førstegangskontroll fra anerkjent klasseselskap eller produsent, skal det gjennomføres sakkyndig førstegangskontroll.

(4) Ved operasjon av gangbro skal operatøren ha tilstrekkelig sikt over operasjonsområdet.

(5) Dersom det brukes kameraløsning for å sikre tilstrekkelig sikt over operasjonsområdet, skal det dokumenteres at kameraløsningen er testet om bord, gir et godt situasjonsbilde og gir operatøren tilstrekkelig oversikt over operasjonsområdet under alle forhold. Kameraet skal være i kontinuerlig drift under hele operasjonen, skal tåle eksponering for miljøforhold som temperatur, fuktighet og vibrasjoner og skal ha nattmodus (IR) eller tilsvarende som sikrer nødvendig sikt i mørket.

#### § 11. *Gravemaskin på selvlossere*

(1) Gravemaskin skal

- a. være konstruert i samsvar med en anerkjent standard
- b. ha samsvarserklæring

c. kontrolleres årlig av produsenten eller den produsenten anbefaler.

(2) Etter montering av gravemaskinen skal det gjennomføres en førstegangskontroll, hvor travers, kranbane, kranskinne og bæreplater samt endekneplater for kranbanen kontrolleres av sakkyndig virksomhet før utstyret tas i bruk.

(3) Dersom gravemaskinen modifiseres, for eksempel ved at armen forlenges, skal hjelpemidler og lastekart oppdateres.

#### § 12. Trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger

(1) Trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger skal være konstruert i samsvar med ett av følgende alternativer:

- a. standard fra et anerkjent klasseselskap
- b. annen anerkjent standard.

(2) Trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger som skal brukes i eksplosjonsfarlig område, skal være konstruert og sertifisert for slik bruk.

(3) Dersom det finnes begrensninger for hvor trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger kan kjøre, skal informasjon om dette være oppslått i løfteinnretningen eller merkes direkte på dekk.

#### § 13. Løfteører og H-bjelker designet for løft

(1) Løfteører og H-bjelker skal være konstruert med en sikkerhetsfaktor som er relativ til angitt SWL:

SWL	Sikkerhetsfaktor
Opptil 5 tonn	2,0
Fra 5 til 20 tonn	1,75
Over 20 tonn	1,5

(2) Rederiet skal påse at den som kontrollerer løfteører og H-bjelker, har tilstrekkelig kompetanse innen struktur og NDT.

(3) Løfteører og H-bjelker skal kontrolleres før de tas i bruk første gang, og ved mistanke om svekket struktur eller innfesting.

(4) Løfteører og H-bjelker med SWL lik eller mindre enn tre tonn skal kontrolleres ved å vurdere dimensjoneringen og utføre visuell inspeksjon, struktur og innfesting.

Stikkprøvebasert NDT skal utføres når dette vurderes nødvendig.

(5) Løfteører og H-bjelker med SWL over tre tonn skal kontrolleres ved å gjennomføre ett av følgende alternativer:

- a. lasttester av alle løfteører og H-bjelker, hvor det utføres stikkprøvebasert NDT
- b. NDT av alle løfteører og H-bjelker, hvor det utføres stikkprøvebaserte lasttester.

(6) Når lasttest av løfteører og H-bjelker skal utføres, skal følgende tabell brukes:

SWL	Prøvevekter ved lasttest
Opptil 20 tonn	1,25 x SWL
Fra 20 til 50 tonn	5 tonn + SWL
Over 50 tonn	1,10 x SWL

(7) Løfteører og H-bjelker skal være individuelt merket eller gruppemerket. Merkingen skal angi SWL og kan for eksempel være skilting i områder med flere identiske utstyr eller et fargekodesystem som skiller de identiske utstyrene med forskjellig SWL i samme område.

(8) Plassering, SWL og belastningsretning av løfteørene skal være dokumentert.

(9) SWL for H-bjelker skal være dokumentert.

#### § 14. Andre løfteinnretninger enn de som omfattes av §§ 4 til 13

(1) Andre løfteinnretninger som ikke er omfattet av §§ 4 til 13, skal være konstruert i samsvar med ett av følgende alternativer:

- a. standard fra et anerkjent klasseselskap
- b. annen anerkjent standard med maritimt bruksområde som dekker tiltenkt bruk.

(2) Andre løfteinnretninger enn de som omfattes av §§ 4 til 13, skal gjennomgå sakkyndig førstegangskontroll før de tas i bruk

### **Kapittel 3. Bruk av ståltau eller fibertau**

#### **§ 15 *Bruk av ståltau***

Bruk, ettersyn og utskifting av ståltau som brukes i dekkskraner, offshorekraner, andre løfteinnretninger og løst løfteutstyr, skal samsvare med NS-ISO 4309:2017 «Kraner – Ståltau – Håndtering og vedlikehold, inspeksjon og kassasjon» eller en standard med samme omfang og sikkerhetsnivå. Når NS-ISO 4309:2017 viser til at «kompetent person» skal brukes, skal dette være sakkyndig virksomhet type 1 eller 2. Hvis tredjepart brukes til inspeksjon av ståltauet, skal sakkyndig virksomhet vurdere og godkjenne resultatene av inspeksjonen.

#### **§ 16. *Bruk av fibertau***

(1) Fibertau som brukes i dekkskraner, skal konstrueres og kontrolleres i samsvar med DNV-ST-0377 eller en anerkjent standard med samme omfang og sikkerhetsnivå.

(2) Fibertau som brukes i offshorekraner, skal konstrueres og kontrolleres i samsvar med DNV-ST-0378 eller en anerkjent standard med samme omfang og sikkerhetsnivå.

(3) Når en løfteinnretning er levert med ståltau, kan ståltauet erstattes med fibertau dersom dette er anbefalt av produsenten og fibertauet er sertifisert for det tiltenkte bruksområdet.

(4) Fibertauet skal kasseres i samsvar med produsentens anbefaling og etter kriterier som fremgår av rederiets sikkerhetsstyringssystem.

(5) Før fibertau tas i bruk, skal løfteinnretningen gjennomgå sakkyndig førstegangskontroll.

### **Kapittel 4. Sakkyndig kontroll**

#### **§ 17. *Krav til sakkyndig virksomhet type 1***

En sakkyndig virksomhet type 1 skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet. Den sakkyndige virksomheten skal oppfylle følgende krav:

a. ha et internt fagmiljø med minst tre ansatte som utfører kontroll av kraner om bord på skip, hvor minst to har omfattende erfaring med offshorekraner og har kontrollørkurs G5K

b. ha tilstrekkelig kompetanse innen dekkskraner, offshorekraner og andre løfteinnretninger

c. ha tilstrekkelig kompetanse innen hydraulikk, styrke og struktur, automasjon og elektronikk

d. sørge for at alle som kontrollerer løst løfteutstyr, har gjennomført kontrollørkurs G11K og har sjekklister for slik kontroll

e. sikre at inspektører i felt har dokumentert opplæring i kontroll av ståltau

f. ha et styringssystem som er sertifisert etter ISO 9001

g. ha tilgang til relevant programvare for styrkeberegning og strukturberegning

h. bruke oppdaterte sjekklister og prosedyrer for kontroll av dekkskraner, offshorekraner og andre løfteinnretninger.

#### **§ 18. *Krav til sakkyndig virksomhet type 2***

En sakkyndig virksomhet type 2 skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet. Den sakkyndige virksomheten skal oppfylle følgende krav:

a. ha et internt fagmiljø med minst tre ansatte som utfører kontroll av kraner om bord på skip, hvor minst to har omfattende erfaring med dekkskraner og har kontrollørkurs G20K

b. ha tilstrekkelig kompetanse innen dekkskraner og andre løfteinnretninger

c. ha tilstrekkelig kompetanse innen hydraulikk, styrke og struktur, automasjon og elektronikk

d. sørge for at alle som kontrollerer løst løfteutstyr, har gjennomført kontrollørkurs G11K og har sjekklister for slik kontroll

e. sikre at inspektører i felt har dokumentert opplæring i kontroll av ståltau

f. ha et styringssystem som er sertifisert etter ISO 9001

- g. ha tilgang til relevant programvare for styrkeberegning og strukturberegning
- h. bruke oppdaterte sjekklister og prosedyrer for kontroll av dekkskraner og andre løfteinnretninger.

#### § 19. Førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll

(1) Dekkskraner som har aktiv hivkompensasjon, AOPS, MOPS eller SWL på 300 tonn eller mer, skal gjennomgå førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll av sakkyndig virksomhet type 1. Øvrige dekkskraner skal gjennomgå førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll av sakkyndig virksomhet type 1 eller type 2.

(2) Offshorekraner skal gjennomgå førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll av sakkyndig virksomhet type 1.

(3) Traverskraner og A-rammer som har hivkompensasjon eller SWL på 300 tonn eller mer skal gjennomgå førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll av sakkyndig virksomhet type 1. Øvrige traverskraner og A-rammer skal gjennomgå førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll av sakkyndig virksomhet type 1 eller type 2.

(4) Løftearrangement for ROV og hivkompensert gangbro skal gjennomgå førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll av sakkyndig virksomhet type 1 dersom det ikke foreligger spesifikke krav til førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll fra anerkjent classeselskap eller produsent.

(5) Travers, kranbane, kranskinne og bæreplater og endekneplater for kranbanen skal gjennomgå førstegangskontroll etter at gravemaskinen er montert, og deretter årlig kontroll og 5-årlig kontroll av sakkyndig virksomhet type 1 eller type 2.

(6) Andre løfteinnretninger enn de som omfattes av §§ 4 til 13, skal gjennomgå førstegangskontroll, årlig kontroll og 5-årlig kontroll av sakkyndig virksomhet type 1 eller type 2.

#### § 20. Rederiets ansvar knyttet til sakkyndige kontroller

(1) Rederiet skal forsikre seg om at sakkyndig virksomhet type 1 og type 2 som utfører kontroller, er oppført på Sjøfartsdirektoratets oversikt over godkjente sakkyndige virksomheter.

(2) Rederiet skal forsikre seg om at sakkyndig person som utfører kontroller frem til og med 31. desember 2030, er oppført på Sjøfartsdirektoratets oversikt over godkjente sakkyndige personer.

#### § 21. Omfang av førstegangskontroll av løfteinnretninger

(1) Førstegangskontroll av løfteinnretninger skal dekke kravene i den valgte anerkjente standarden og produsentens anbefaling. Kontrollen skal omfatte en prøvebelastning med løse vekter eller vannvekter. Prøvevektene skal være verifiserte og skal heises, låses og svinges med full hastighet. Kranarmens radius skal varieres, og oppbremsing av bevegelsene skal prøves. Prøven skal omfatte alle aktuelle kranbevegelser.

(2) Løfteinnretninger skal, etter at de er ferdig montert om bord, prøvebelastes av sakkyndig virksomhet med følgende prøvelaster:

Tillatt arbeidsbelastning SWL	Prøvebelastning
Inntil 20 tonn	1,25 x SWL
Fra 20 til 50 tonn	SWL + 5 tonn
Over 50 tonn	1,1 x SWL

#### § 22. Omfang av årlig kontroll av løfteinnretninger

(1) Årlig kontroll av løfteinnretninger skal dekke kravene i den valgte anerkjente standarden og produsentens anbefaling.

(2) Kontrollen skal minst omfatte funksjonsprøve av løfteinnretningen og visuell kontroll med hensyn til strekk, slitasje, tæring og brudd- og sprekkdannelse.

#### § 23. Omfang av 5-årlig kontroll av løfteinnretninger

(1) Den 5-årige kontrollen av løfteinnretninger skal dekke kravene i den valgte anerkjente standarden og produsentens anbefaling.

(2) Den 5-årige kontrollen skal minst omfatte at alle komponenter skal kunne besiktiges for strekk, slitasje, tæring, brudd- og sprekkdannelser.

(3) Etter undersøkelse i samsvar med første og andre ledd skal løfteinnretningen prøvebelastes og kontrolleres i samsvar med § 21.

#### § 24. *Kontroll av løst løfteutstyr*

(1) Løst løfteutstyr skal prøves og undersøkes før første gangs bruk og etter enhver vesentlig endring og reparasjon som kan påvirke sikkerheten. Prøvevektene som brukes, og kontrollomfanget, skal være i samsvar med den anerkjente standarden utstyret er sertifisert etter, og i samsvar med produsentens anbefaling.

(2) Førstegangskontroll av løst løfteutstyr skal gjennomføres av person som har kontrollørbeviset G11K. Det skal kontrolleres at løst løfteutstyr leveres med nødvendig dokumentasjon.

(3) Bruk og daglig sjekk av løst løfteutstyr skal være i samsvar med produsentens anbefaling.

(4) Løst løfteutstyr skal gjennomgå årlig kontroll og 5-årlig kontroll utført av en person med kontrollørbeviset G11K. Kontrollomfanget skal være i samsvar med den anerkjente standarden utstyret er sertifisert etter, og i samsvar med produsentens anbefaling.

(5) Alle skip skal ha minst ett dedikert område for oppbevaring av løst løfteutstyr som ikke er i bruk. Utstyret skal lagres slik at det er beskyttet mot vær og annen skadelig påvirkning.

(6) Løst løfteutstyr skal kasseres i samsvar med produsentens anbefaling og etter kassasjonskriterier basert på anerkjente standarder. Kassasjonskriteriene skal fremgå av rederiets sikkerhetsstyringsssystem.

(7) Feil eller mangler ved løst løfteutstyr som ikke skal kasseres, skal føres i ILO-formular nr. 1 del II.

#### § 25. *Kontroll av løfteinnretninger etter skader eller overbelastning*

(1) Følgende løfteinnretninger skal gjennomgå ny sakkyndig kontroll etter § 21 dersom disse har blitt utsatt for skade eller overbelastning:

- a. dekkskraner
- b. offshorekraner
- c. traverskraner og A-rammer
- d. gravemaskinens travers, kranbane, kranskinne, bæreplater og endekneplater for kranbanen
- e. andre løfteinnretninger enn de som omfattes av §§ 4 til 13.

(2) Dersom løftearrangement for ROV eller hivkompensert gangbro har blitt utsatt for skade eller overbelastning og det ikke foreligger spesifikke krav til førstegangskontroll fra anerkjent klasseselskap eller produsent, skal disse gjennomgå ny sakkyndig kontroll etter § 21.

(3) Etter skade eller overbelastning skal løfteinnretninger som ikke er underlagt krav om sakkyndig kontroll gjennomgå ny kontroll i samsvar med produsentens anbefaling. Kontrollen skal utføres av en person eller virksomhet som rederiet anser kompetent.

(4) ILO-formular nr. 1 skal oppdateres dersom sakkyndig kontroll er gjennomført etter første og andre ledd.

#### § 26. *Sakkyndig kontroll etter modifisering av løfteinnretninger*

(1) Modifisering av løfteinnretninger skal være i samsvar med produsentens anbefaling.

(2) Ved enhver modifisering av løfteinnretninger skal brukermanualen oppdateres.

(3) Følgende løfteinnretninger skal gjennomgå ny kontroll etter § 21 dersom disse har blitt modifisert:

- a. dekkskraner
- b. offshorekraner
- c. traverskraner og A-rammer

d. gravemaskinens travers, kranbane, kranskinne, bæreplater og endekneplater for kranbanen

e. andre løfteinnretninger enn de som omfattes av §§ 4 til 13.

(4) Dersom løftearrangement for ROV eller hivkompensert gangbro har blitt modifisert og det ikke foreligger spesifikke krav til førstegangskontroll fra anerkjent classeselskap eller produsent, skal disse gjennomgå ny kontroll etter § 21.

(5) Etter modifisering skal løfteinnretninger som ikke er underlagt krav om sakkyndig kontroll, gjennomgå ny kontroll i samsvar med produsentens anbefaling. Kontrollen skal utføres av en person eller virksomhet som rederiet anser kompetent.

(6) ILO-formular nr. 1 skal oppdateres dersom sakkyndig kontroll er gjennomført etter tredje og fjerde ledd.

## **Kapittel 5. Kompetansekrav til fører og sikker bruk av løfteinnretninger**

### **§ 27. Krav til fører av dekkskran**

(1) Fører av dekkskran skal ha kompetansebevis G20.

(2) Fører av dekkskran utformet som bro- eller traverskran skal ha kompetansebevis G4.

### **§ 28. Krav til fører av offshorekran**

(1) Fører av offshorekran skal ha kompetansebevis G5 eller tilsvarende.

(2) Fører av offshorekran konstruert i samsvar med EN 13852-3 kan ha kompetansebevis G5L som alternativ til kompetansebevis G5 eller tilsvarende.

### **§ 29. Krav til fører av løftearrangement for ROV**

Fører av løftearrangement for ROV skal ha utstyrsspesifikk, dokumentert opplæring for løftearrangementet. Den dokumenterte opplæringen skal ha en læreplan med utsjekk.

### **§ 30. Krav til fører av hivkompensert gangbro**

(1) Fører av hivkompensert gangbro skal ha utstyrsspesifikk, dokumentert opplæring for gangbroen. Opplæringen skal også omfatte eventuelt samspill mellom gangbro og utstyr for løft eller lastforflytning. Den dokumenterte opplæringen skal ha en læreplan med utsjekk.

(2) Dersom den hivkompenserte gangbroen kan brukes som løfteinnretning med hengende last, skal fører av gangbroen ha kompetansebevis G5 eller tilsvarende. Fører av hivkompensert gangbro konstruert i samsvar med EN 13852-3 kan ha kompetansebevis G5L som alternativ til kompetansebevis G5.

### **§ 31. Krav til fører av selvlossere med gravemaskin**

Fører av selvlosser med gravemaskin skal ha utstyrsspesifikk, dokumentert opplæring. Den dokumenterte opplæringen skal ha en læreplan med utsjekk.

### **§ 32. Krav til fører av trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger**

Fører av trucker, sakselifter og andre mobile løfteinnretninger skal ha relevant kompetansebevis i samsvar med Arbeidstilsynets fagplaner og regelverk. Opplæringen skal dekke teori, praksis og utsjekk.

### **§ 33. Utstyrsspesifikk og fartøysspesifikk opplæring**

(1) I tillegg til eventuelle kompetansebevis skal rederiet sørge for at den som har sitt arbeid om bord, får utstyrsspesifikk og fartøysspesifikk opplæring som gir kunnskap om oppbygging, betjening, bruksområde, vedlikehold og kontroll. Det skal gis tilstrekkelig veiledning om utstyrets begrensninger og om begrensninger opp mot selve fartøyet.

(2) Opplæring skal dokumenteres i skipets sikkerhetsstyringsystem.

(3) Rederiet skal ha et system for å oppdatere og vedlikeholde kompetansen til alle førere av løfteinnretninger.

### **§ 34. Sikker bruk av løfteinnretninger**

- (1) Det er ikke tillatt å oppholde seg under hengende last.
- (2) Løfteoperasjoner skal planlegges. Mulige farer og utfordringer skal identifiseres, og risiko skal reduseres eller elimineres.
- (3) Ved løfteoperasjoner som innebærer særlig risiko, utfordrende værforhold eller andre krevende forhold, skal ekstra tiltak for å redusere risiko vurderes. Områder som kan bli eksponert for fallende gjenstander, skal sperres av dersom dette er mulig.
- (4) Personell-løft skal kun utføres med løfteinnretninger som er sertifisert for personell-løft.
- (5) Løfteinnretninger i stuert posisjon skal sikres forsvarlig.

## **Kapittel 6. Dokumentasjon og sertifikater**

### **§ 35. Krav til dokumentasjon**

- (1) Det skal kontrolleres at løfteinnretninger leveres med nødvendig dokumentasjon, og bruksområdet skal være beskrevet i brukermanualen.
- (2) Førstegangskontroll, årlig kontroll, 5-årlig kontroll og alle prøver og undersøkelser som gjøres etter reparasjoner eller modifisering av løfteinnretningen eller løfteutstyret, skal dokumenteres i kontrollboken (ILO-formular nr. 1).
- (3) Løst løfteutstyr skal leveres med samsvarserklæring eller sertifikat som bekrefter at de er i samsvar med en standard eller regelverk.
- (4) På skip med mange løfteinnretninger kan det føres en egen riggprotokoll i stedet for å fylle ut del I i kontrollboken (ILO-formular nr. 1). Protokollen skal ha rubrikker for den overholte eller utskiftede delens betegnelse (navn, dimensjon, merking, SWL., antall, sertifikatnummer), plass til forklarende anmerkninger, dato og underskrifter.
- (5) Tegninger og beregninger av løfteinnretninger og fundament som viser at valgte standard er oppfylt, skal kunne dokumenteres.
- (6) Sjekklisten som er benyttet i forbindelse med førstegangskontroll og årlig og 5-årlig kontroll skal vise hvilket regelverk og standard som er lagt til grunn for kontrollen.
- (7) Løfteinnretninger skal ha en brukermanual som skal inneholde informasjon om
  - a. bruksområde
  - b. sikkerhetssystemer
  - c. begrensninger
  - d. anbefalinger for sikker bruk
  - e. klargjøring for drift
  - f. vedlikehold
  - g. reparasjon.
- (8) Dokumentasjonen skal være tilgjengelig om bord.

### **§ 36. Elektronisk dokumentasjon**

- (1) Elektronisk dokumentasjon, inkludert historikk, skal være beskyttet mot overskriving, sletting og andre endringer.
- (2) Elektronisk dokumentasjon skal
  - a. klart identifisere dokumentdato og den som har utført kontroll
  - b. ha elektronisk signatur
  - c. ha sikker datalagring
  - d. ha funksjon for gjenoppretting av data.
- (3) Elektroniske sertifikater skal være utarbeidet i samsvar med Sjøfartsdirektoratets maler (ILO-formularer).

### **§ 37. Sertifikater for løfteinnretninger og løst løfteutstyr**

- (1) Løfteinnretninger og løst løfteutstyr skal ha sertifikat eller samsvarserklæring.
- (2) Sertifikat for prøving og inngående undersøkelse av dekkskraner, offshorekraner og andre løfteinnretninger som har krav om sakkyndig kontroll, skal være utstedt på ILO-formular nr. 2.
- (3) Sertifikat for prøving og inngående undersøkelse av løst løfteutstyr skal være utstedt på ILO-formular nr. 3.

(4) Sertifkat for prøving og inngående undersøkelse av ståltau som brukes som løst løfteutstyr, skal være utstedt på ILO-formular nr. 4.

### § 38. Gyldigheten av sertifikater og datoer for kontroll av løfteinnretninger

(1) En løfteinnretning som ennå ikke har gjennomgått sin første 5-årige kontroll, skal ha årlige kontroller innen tre måneder før eller etter datoen for førstegangskontrollen.

(2) En løfteinnretning som har hatt 5-årlig kontroll, skal ha årlige kontroller innenfor et tidsintervall avgrenset til tre måneder før eller etter hver årssdag på sertifikatet.

(3) 5-årlig kontroll skal utføres inntil 3 måneder før forfallsdato. Det nye 5-årige sertifikatet skal utstedes med gyldighet på 5 år regnet fra én av følgende datoer:

- a. ny utstedelsesdato
- b. utstedelsesdatoen for det forrige 5-årige sertifikatet
- c. utstedelsesdatoen for førstegangskontrollen når løfteinnretningen ikke har hatt en 5-årlig kontroll tidligere
- d. utløpsdatoen for en innvilget dispensasjon i tilfeller der 5-årlig sertifikat har fått utvidet gyldighet som følge av harmonisering med skipets hovedsertifikater.

## Kapittel 7. Alternative krav for passasjerskip, lasteskip og fiskefartøy

### § 39. Alternative krav for skip med sikkerhetssertifikat for passasjerskip eller lasteskip

(1) Som alternativ til kravene i § 24 fjerde ledd kan årlig kontroll av løst løfteutstyr på skip med sikkerhetssertifikat for passasjerskip eller lasteskip utføres av en person som rederiet anser kompetent, og som har opplæring for å utføre en slik kontroll.

(2) Som alternativ til kompetansebevis etter §§ 27 og 32, kan dokumentert opplæring på skip med sikkerhetssertifikat for passasjerskip eller lasteskip utføres av en person som rederiet anser kompetent.

### § 40. Lasteskip i havbruksnæringen

(1) På lasteskip i havbruksnæringen kan dekkskran brukes på utsiden av skutesiden dersom dekkskranen er

a. dimensjonert for å kunne benytte full arbeidskapasitet i alle posisjoner ved krenkning og trim på henholdsvis 5° og 2°. Der manuelle bomforlengere inngår i dekkskranens kontrollsystem.

b. utstyrt med lasteindikator

c. dimensjonert for alle laster i alle posisjoner. Begrensninger skal ha elektronisk overlastvern, med særlig fokus på bratt bomvinkel.

(2) Dersom lastemomentet er stort sett i relasjon til skipets deplasement, skal det kontrolleres at skipet ikke vil krenge utover det dekkskranen er beregnet for.

(3) Dekkskranen skal gjennomgå sakkyndig førstegangskontroll før den tas i bruk.

(4) Fører av dekkskraner etter første ledd skal ha kompetansebevis G20, G5L eller G5.

### § 41. Løft av fiskepumpe utover skutesiden på fiskefartøy

(1) For løft av fiskepumpe utover skutesiden på fiskefartøy kan dekkskran dimensjonert for å kunne benytte full arbeidskapasitet i alle posisjoner ved aktuell krenkning og trim brukes. Dersom fiskepumpen festes i fiskeredskap, skal vinsjen ha lastovervåking som aktiveres og kontrollert gir ut ståltau ved overlast.

(2) Dekkskranen skal gjennomgå sakkyndig førstegangskontroll før den tas i bruk.

(3) Fører av dekkskraner etter første ledd skal ha kompetansebevis G20, G5L eller G5.

### § 42. Alternative krav for fiskefartøy med største lengde under 15 meter

(1) Som alternativ til kravene i § 19 om at årlig kontroll skal utføres av sakkyndig virksomhet, kan årlig kontroll av løfteinnretninger på fiskefartøy med største lengde under 15 meter utføres av skipsfører dersom rederiet anser personen som kompetent. Kontrollomfanget skal være i samsvar med § 22.

(2) På fiskefartøy med største lengde 10,67 til 15 meter skal sakkyndig virksomhet utføre enten den andre eller den tredje årlige kontrollen dersom skipsfører har utført den årlige kontrollen etter første ledd.

(3) Som alternativ til kravet i § 24 fjerde ledd om at løst løfteutstyr skal gjennomgå årlig kontroll utført av en person med kontrollørbeviset G11K, kan årlig kontroll av løst løfteutstyr på fiskefartøy med største lengde under 15 meter utføres av skipsfører dersom rederiet anser personen som kompetent.

(4) På fiskefartøy med største lengde 10,67 til 15 meter skal person med kontrollørbeviset G11K utføre enten den andre eller den tredje årlige kontrollen av løst løfteutstyr dersom skipsfører har utført den årlige kontrollen etter tredje ledd.

(5) På fiskefartøy med største lengde under 15 meter er det ikke krav om kompetansebevis etter §§ 27 eller 28 for fører av løfteinnretninger med løftekapasitet inntil 500 kg og 2 tonnmeter.

(6) Det skal foreligge en sjekklister etter alle kontroller som er utført av skipsfører, hvor det kommer frem hva som er utført. Sjekklister skal kunne legges frem for sakkyndige virksomheter når de skal utføre kontroll.

## **Kapittel 8. Avsluttende bestemmelser**

### **§ 43. Dispensasjon**

(1) Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad godkjenne andre løsninger enn de som kreves etter forskriften, dersom det kan dokumenteres at løsningene er likeverdige med forskriftens krav.

(2) Sjøfartsdirektoratet kan gi dispensasjon fra ett eller flere krav i forskriften dersom rederiet i en skriftlig søknad viser at minst ett av følgende vilkår er oppfylt:

- a. Særlige grunner gjør at ett eller flere krav har mindre betydning for det aktuelle skipet, og det er ellers sikkerhetsmessig forsvarlig å gi dispensasjon.
- b. Kompenserende tiltak sikrer at sikkerhetsnivået opprettholdes.

### **§ 44. Ikrafttredelse**

(1) Forskriften trer i kraft straks.

(2) Fra samme tid oppheves

- a. forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip
- b. forskrift 13. januar 1986 nr. 31 om kraner som brukes til lasting og lossing på skip i åpent farvann.

### **§ 45. Overgangsregler**

(1) Sakkyndige personer som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet, kan til og med 31. desember 2030 gjennomføre kontroller av løfteinnretninger der forskriften krever sakkyndig kontroll utført av sakkyndig virksomhet type 1 og type 2. Dersom sakkyndige personer skal utføre kontroller til og med 31. desember 2030, må kontrollene utføres i samsvar med kravene i denne forskriften. Overgangsordningen gjelder kun for sakkyndige personer som har oppdaterte sjekklister og som utfører kontroll i samsvar med byggestandard og i samsvar med produsentens anbefaling. De enkelte sakkyndige personene kan utføre følgende kontroller:

- a. Sakkyndige personer type A-1 kan utføre førstegangskontroller, årlige kontroller og 5-årige kontroller der denne forskriften krever kontrollen utført av sakkyndig virksomhet type 1 eller type 2.
- b. Sakkyndige personer type A kan utføre førstegangskontroller av dekkskraner der forskriften krever kontroll utført av sakkyndig virksomhet type 2, samt årlige og 5-årige kontroller der denne forskriften krever kontroll utført av sakkyndig virksomhet type 2.
- c. Sakkyndige personer type B-1 kan utføre årlige kontroller og 5-årige kontroller der denne forskriften krever kontroll utført av sakkyndig virksomhet type 1 eller type 2.
- d. Sakkyndige personer type B kan utføre årlige kontroller og 5-årige kontroller der denne forskriften krever kontroll utført av sakkyndig virksomhet type 2.

(2) Mannskap som rederiet etter tidligere ordninger anså som kompetent til å utføre årlige kontroller, kan utføre årlig kontroll av løfteinnretningene om bord frem til første 5-årige kontroll etter 1. januar 2026.

(3) Fører av løfteinnretning skal ikke senere enn (ikrafttredelsesdato + 3 år) ha relevante kompetansebevis og ha gjennomført utstys- og fartøysspesifikk opplæring.

(4) Det skal utstedes oppdaterte ILO-formular nr. 1 til 4 i samsvar med forskriften ved første førstegangskontroll eller 5-årlig kontroll etter 1. januar 2026.

#### § 46. *Endringer i andre forskrifter*

Ved ikrafttredelse av forskriften gjøres følgende endringer i andre forskrifter:

1. I forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjerskip, lasteskip og lektere gjøres følgende endringer:

§ 7 andre ledd oppheves.

Nåværende § 7 tredje ledd blir § 7 andre ledd.

§ 9 åttende ledd oppheves.

§ 19 oppheves.

2. I forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip gjøres følgende endringer:

§ 10 skal lyde:

§ 10. *Atkomst til lasterom, tanker og dekk, skanseledning eller rekkverk på skip og lektere*

(1) På skip og lektere skal atkomsten til lasterom, tanker og til dekk med last bestå av en permanent trapp, eller hvor dette ikke er mulig, en fast leder eller stigtrinn med passende dimensjoner, tilstrekkelig styrke og egnet konstruksjon.

(2) Atkomsten skal så langt det er praktisk mulig være atskilt fra *lukeåpninger*.

(3) I stedet for krav som følger av et anerkjent klassifikasjonsselskaps regler om skanseledning og rekkverk jf. § 3 eller § 4, kan Sjøfartsdirektoratet godta at skip med største lengde under 15 meter har 750 millimeter høyde på skanseledninger eller tilsvarende faste rekkverk på alle utsatte deler av fribords- og overbyggningsdekk, når det godtgjøres at kompensierende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå.

(4) En bemannet lekter skal ha fast rekkverk på utsatte steder hvor personer ferdes.

3. I forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiskefartøy med største lengde under 15 meter gjøres følgende endringer:

§ 2 bokstav i oppheves.

§ 4 femte og sjette ledd oppheves.

§ 5a andre ledd skal lyde:

(2) *Blokker, sjakler og annet løst utstyr skal være dimensjonert i samsvar med forskrift om løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på skip.*

§ 99a oppheves.

§ 102 andre ledd bokstav c skal lyde:

c. for fartøy med største lengde 6 til 15 meter skal det bli oppbevart kontrollbok og *annen dokumentasjon om bord i samsvar med forskrift om løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på skip.*

Vedlegg 2 skal lyde:

**Vedlegg 2. Liste over dokumentasjon som skal oppbevares om bord på fartøyet**

<b>Fartøystørrelse</b>	<b>Hjemmel</b>	<b>Dokumenttype</b>	<b>Merknad</b>
Alle fartøy under 15 meter			
	§ 102	Installasjonsbevis, tilsynserklæring eller kontrollskjema for elektriske anlegg	Avhengig av fartøystørrelse og tidspunkt for første fullstendige kontroll hos godkjent foretak.
	§ 102	<i>Kontrollbok for dekkskraner, offshorekraner, andre løfteinnretninger og løst løfteutstyr på skip</i>	Dersom slikt utstyr finnes om bord
	§ 102	Installasjonsbevis for gassfyrte anlegg	Dersom slikt utstyr finnes om bord
	§ 102	Beskrivelse av brannslukkingsanlegget med instruks for bruk og vedlikehold	Dersom slikt utstyr finnes om bord
	§ 36	Plakater eller oppslag med opplysninger om plassering, behandling og bruk av redningsvestene	
	§ 102	Dokumentasjon for trykkprøving/tetthetsprøving av redningsdrakter	Dersom slikt utstyr finnes om bord
	§ 102	Samsvarserklæring for redningsflåte fra produsenten.	Dersom slikt utstyr finnes om bord
6 til 8 meter	§ 102	Byggebekreftelse	Gjelder nye fartøy og eksisterende fartøy bygget etter 1. juli 2014
6 til 15 meter	§ 102	Stabilitetsdokumentasjon	Dersom det er krav om stabilitetsberegninger i henhold til § 26
8 til 15 meter	§ 92	Gyldig fartøyinstruks	
	§ 102	Skjema for fullstendig kontroll	
9 til 10,67 meter	§ 102	Skjema for periodisk egenkontroll	

4. I forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer gjøres følgende endringer:

§ 2-20 andre ledd skal lyde:

(2) *Løst utstyr som blokker, sjakler, kjetting, ståltau mv. skal sertifiseres og kontrolleres i samsvar med forskrift om løfteinnretninger, løst løfteutstyr og løfteoperasjoner på skip. Førstegangskontroll, årlige kontroller og 5-årige kontroller skal føres inn i kontrollbok for dekkskraner, offshorekraner, andre løfteinnretninger og løst løfteutstyr på skip.*

§ 2-21 oppheves.

§ 6-7 fjerde ledd oppheves.

Vedlegg 2 skal lyde:

## Vedlegg 2

	<b>Paragraf</b>	<b>IMO-Res. og MSC/Circ.</b>	<b>Konvensjoner og koder</b>	<b>Standarder</b>
<i>Kapittel 2</i> Værtette dører Spruttette dører	§ 2-4 (2) § 2-4 (2)			ISO 6042/ NS 6090 NS 6091
Lukedeksler av tre	§ 2-5 (3)		Lastelinje- konvensjonen, 1966 regel 14 og 15	
Lysventiler og vinduer	§ 2-12 (6)			NS 6141 (ISO 1751, 1977 lysventiler) NS 6149 (ISO 3903, 1977 vinduer)
<i>Kapittel 3</i> <i>Generelt</i>	§ 3-1 (2)	Det internasjonale regelverket for intaktstabilitet 2008 (IS-koden fra 2008) fastsatt ved MSC.267(85).		
Stabilitetskriterier	§ 3-2 (1) nr. 4	Det internasjonale regelverket for intaktstabilitet 2008 (IS-koden fra 2008) fastsatt ved MSC.267(85), del B pkt. 2.4.5.2.1- 2.4.5.2.4.		

Sterk vind og rulling	§ 3-5	IMO Res. A.749 (18) pkt. 4.2.4. Fartøy bygget 1. juli 2022 eller senere skal oppfylle det internasjonale regelverket for intaktstabilitet 2008 (IS-koden fra 2008) fastsatt ved MSC.267(85), del A pkt. 2.3 og del B pkt. 2.1.4.		
Inndeling og stabilitet i skadet tilstand	§ 3-14		Torremolinos-protokollen 1993, bilag 3 anbefaling 5	
<i>Kapittel 4</i> Installasjoner for brennolje, smøreolje og andre brennbare oljer	§ 4-10 (7) nr. 1	MSC/Circ.647 og tillegg MSC/Circ.851		
Beskyttelse mot støy	§ 4-12	IMO Res. A.468 (XII)		
<i>Kapittel 5</i> Definisjoner	§ 5-2 (1) § 5-2 (2) § 5-2 (3) nr. 5 § 5-2 (4) nr. 4 § 5-2 (6) nr. 3 § 5-2 (9)		IMO FTP-koden* IMO FTP-koden IMO FTP-koden IMO FTP-koden IMO FTP-koden IMO FTP-koden IMO FTP-koden	
Konstruksjonsdetaljer	§ 5-8 (3) nr. 1		IMO FTP-koden	
Ventilasjonsystemer	§ 5-9 (1) nr. 1a		IMO FTP-koden SOLAS II-2	

	§ 5-9 (1) nr. 7d			
Materialbruk gjennomføring	§ 5-11 (2) § 5-11 (3) § 5-11 (4)		IMO FTP-koden IMO FTP-koden IMO FTP-koden	
Automatiske sprinkler, brannalarm- og brannoppdagelsessystemer	§ 5-14 (4)	IMO Res. A.800 (19)		
Fast brannsløkningsutstyr i lasterom med høy brannrisiko	§ 5-16		SOLAS, II-2	
Brannsløkningsutstyr over frityrkoker	§ 5-16a		SOLAS, II-2	
Brannsløkningsapparater	§ 5-20 (4)			NS 3910
Brannsløkningsutstyr i maskinrom	§ 5-22 (1), nr. 1a nr. 1b nr. 1c § 5-22 (5)	MSC/Circ.848 MSC/Circ.1267 MSC/Circ.1165	SOLAS, II-2 SOLAS, II-2 SOLAS, II-2	
Røykdykkerutstyr	§ 5-24 (2)		SOLAS II-2 For fartøy bygd etter 1. januar 2003 gjelder også IMO Fire Safety Systems Code	
Brann- og sikkerhetsplan	§ 5-25 (1)	IMO Res. A.1116(30), IMO Res. A.952(23)		
Materialbruk gjennomføringer	§ 5-31 (1) § 5-31 (3)		IMO FTP-koden IMO FTP-koden	
Brannsløkningsutstyr i maskinrom	§ 5-40 (1) nr. 1a. nr. 1b.	MSC/Circ.848 MSC/Circ.1267 MSC/Circ.1165	SOLAS, II-2	

	nr. 1c.		SOLAS, II-2	
Dører § 5-6, § 5-28, § 5-45 (vise til ledd) IMO FTP-koden  Overflatemateriale, rørledning	§ 5-48 (1) § 5-48 (2)		IMO FTP- koden IMO FTP- koden	
Brannslukningsutstyr i maskinrom	§ 5-57 (1) nr. 1 nr. 2 nr. 3	MSC/Circ.848 MSC/Circ.1267 MSC/Circ.1165	SOLAS, II-2 SOLAS, II-2	
<i>Kapittel 6</i> Alminnelige bestemmelser	§ 6-2 (3)		ILO-konv. nr. 152	NS 6200
Atkomstmidler for los mv.	§ 6-6 (1) (losleider)	IMO Res. A.1045(27) MSC.1/Circ.1375	SOLAS kap. V regel 23	NS 6248 ISO- standard 799
Landganger og fallrep	§ 6-7 (2)			ISO- standard 7061, 5488, NS 6249
Krav til opphengingsarrangement for fallrep mv.	§ 6-8 (1)  § 6-8 (2)  § 6-8 (5)			NS 6249 pkt. 6.1.4 NS 6249 pkt. 6.1.3 NS 6249
Merking av tanker, rom mv.	§ 6-13 (1)			NS 6033, NS 4210
Skilter og oppslag	§ 6-21 (2)			NS 6033, NS 4210
<i>Kapittel 7</i> Vurdering, prøving og godkjenning av redningsredskaper og -arrangementer	§ 7-3 (2) nr. 1 og nr. 3 § 7-3 (4)	IMO Res. A.689 (17), IMO Res. MSC.54 (66)	SOLAS kap. III, jf. Life-Saving Appliance Code	
Nødradioutstyr	§ 7-13 (4)	IMO Res. A.694 (17) IMO Res. A.762 (18)		

		I-ETS 300.225 IEC 945		
Radartranspondere	§ 7-14 (1)	IMO Res. A.530 (13), IMO Res. A.694 (17), IMO Res. A.802 (19), IMO Res. A.813 (19), ITU-R M628-5		
Lysreflekerende utstyr på redningsredskaper	§ 7-15	IMO Res. A.658 (16) IMO Res. MSC 48 (66)	SOLAS Kap. III regel 34, jf. LSA- koden, Kapittel 1, punkt 1.2.2.7	
Generelle krav til redningsbåt	§ 7-17 (8), nr. 18		SOLAS V/16	
Alminnelige bestemmelser for redningsflåten	§ 7-20 (5) nr. 1p		SOLAS V/16	
<b>Kapittel 10</b> Navigasjonsutstyr om bord på fartøy	§ 10-3 (1) nr. 6 (kompasser)	IMO Res. A.382 (X) IMO Res. A.694 (17)	SOLAS Kap. V regel 19 2.1	ISO- standard 449 ISO- standard 2269 ISO- standard 10316
	§ 10-3 (2) nr. 1c (gyro)	IMO Res. A.694 (17) IMO Res. A.424 (X) IMO Res. A.813(19)	SOLAS kap. V regel 19 2.5	ISO- standard 8728
	§ 10-3 (3) nr. 1 (radaranlegg)	IMO Res. A.477 (XII) IMO Res. A.694 (17) IMO Res. A.813 (19)	SOLAS kap. V regel 12 (g) og (h)	

	§ 10-3 (4) nr. 1 (dybdemåleranlegg)	IMO Res. A.224 (VII) IMO Res. A.694 (17) IMO Res. A.813 (19)	SOLAS kap. V regel 12 (k)	ISO-standard 9875
	§ 10-3 (5) (farts- og distansemåleanlegg)	IMO Res. A.478 (XII) IMO Res. A.694 (17) IMO Res. A.813 (19) IMO Res. A.824 (19)	SOLAS kap. V regel 12 (l)	
	§ 10-3 (8) (radiopeileapparat)	IMO Res. A.529 (13) IMO Res. A.694 (17) IMO Res. A.813 (19)	SOLAS kap. V regel 12 (p)	
	§ 10-3 (9) (autopilot)	IMO Res. A.342 (IX) IMO Res. A.694 (17) IMO Res. A.813 (19)	SOLAS V/19	ISO/TR A.674
	§ 10-3 (9) (purre- og kalleanlegg)	IMO Res. A.481 (XII) IMO Res. A.574 (14)		
Automatisk identifikasjonssystem (AIS)	§ 10-4a	Res. MSC.74 (69) IEC 61993-2 SN/Circ.227		
Ferdsskriver (VDR)	§ 10-4b	IMO Res. A.861 (20) IEC 61996		
Forenklet ferdsskriver (S-VDR)	§ 10-4b	IMO Res. MSC. 214(81) og 163(78)		
Sikt fra kommandobro	§ 10-6 (1)	IMO Res. A.708 (17) MSC/Circ.403		ISO-standard 8468

<i>Kapittel 11</i> Bygging	§ 11-3 (1) § 11-3 (5)	IMO Res. A.468 (XII)		NS 6033 og NS 6033 T
Størrelse og inventar i soverom	§ 11-9 (5) 1			NS 2761

\* International Code for Application of Fire Test Procedure.