

Deres ref.
2016/101607-2Vår ref.
17-00150Dato
27.10.2017

Uttalelse om høring av forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

Ansvarlig myndighet: Sjøfartsdirektoratet

Regelrådets vurdering: **Rødt: Forslaget er ikke tilstrekkelig utredet**

Regelrådet gransker utformingen av forslag til nytt eller endret regelverk, både lover og forskrifter, som påvirker næringslivet. Regelrådets rolle er å ta stilling til om konsekvensutredningene tilfredsstillende de kravene som utredningsinstruksen stiller, og om konsekvensene for næringslivet har blitt tilstrekkelig kartlagt. Regelrådet kan vurdere hvorvidt nytt eller endret regelverk er utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

Regelrådets konklusjon om forslaget

Regelrådet finner at forslaget ikke er tilstrekkelig utredet i henhold til utredningsinstruksen pkt. 2-1 og 2-2.

Regelrådet vil understreke at selv om forslagene delvis stammer fra innspill fra næringslivet og arbeidsgrupper der berørte aktører deltar, skal høringsnotatet gi høringsinstansene tilstrekkelig informasjon.

Det fremkommer ikke tydelig av høringsnotatet hvilke alternative tiltak som eventuelt er vurdert, og heller ikke alternative utforminger av de foreslåtte tiltakene. Det er også uklart om forslagene til endringer følger direkte av internasjonale forpliktelser. Dersom Norge ikke har handlingsrom i forbindelse med innføringen av tiltaket så burde dette være omtalt innledningsvis. Virkningen for berørt næringsliv er ikke godt nok beskrevet. Det er på bakgrunn av høringsnotatet vanskelig å vurdere om forslaget kan innføres slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

Regelrådet anbefaler at forslaget trekkes tilbake, og utredes i tråd med utredningsinstruksen før det sendes på ny høring.

1. Beskrivelse av forslaget og dets formål

Sjøfartsdirektoratet foreslår i denne forskriftsendringen å innføre to nye dekksoffiserssertifikater, klasse 6 og 7. Ifølge forslaget, blir «kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 6 sertifikatkravet for fører på fartøy med største lengde 8 meter eller mer som faller inn under virkeområdet til forskrift om bygging mv. av mindre lasteskip i § 1». Videre foreslås at kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 7 skal kreves for fører på «fartøy med største lengde under 15 meter som ikke skal slepe, maksimalt fører 1000 kg last, og som utfører løft hvor det kregende moments arm ikke overstiger 0,100 meter». Disse faller utenfor virkeområdet til forskrift om bygging mv. av mindre lasteskip.

Det foreslås også en endring i strukturen i fiskeskippersertifikat gjennom at et nytt kommer inn, og et annet går ut. I tillegg foreslås det mindre endringer i forskriftsteksten.

2. Direktoratets vurdering av konsekvensene for næringslivet

Sjøfartsdirektoratet skriver at de foreslåtte endringene om nye kompetansesertifikater for dekksoffiserer medfører sertifikatkrav for førere av lasteskip fra femten til åtte meter som tidligere ikke har hatt sertifikatkrav. For rederier og øvrige aktører som har den aktuelle fartøygruppen i drift, og som ikke har førere som har kompetansesertifikat som dekksoffiser klasse 5 eller høyere, vil endringen medføre økte kostnader. For sjøfolk som etter gjeldende regelverk heller ikke har hatt krav til grunnleggende sikkerhetskurs eller helseerklæring for sjøfolk vil utgifter til dette komme i tillegg. Ettersom kursene for kompetansesertifikat klasse 6 og 7 ikke er etablert per i dag mener direktoratet at det vil være vanskelig å anslå nøyaktig kostnad.

3. Hvorfor Regelrådet prioriterer å uttale seg i denne høringen

Forslaget påfører næringen direkte kostnader ved å pålegge ekstra krav om sertifisering og kvalifikasjoner. Regelrådet er opptatt av at virkningen for næringslivet skal være godt beskrevet og at de minst byrdefulle alternativene velges.

4. Regelrådets vurdering av om utredningen oppfyller kravene i utredningsinstruksen

4.1 Er minimumskravene til innhold i beslutningsgrunnlag oppfylt jf. utredningsinstruksen 2-1?

Punkt 2-1 i utredningsinstruksen lister opp minimumskrav til utredninger i form av seks spørsmål som skal besvares.

4.1.1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Sjøfartsdirektoratet skriver i høringsnotatet at det i dag ikke er sertifikatkrav for fører av lasteskip under femten meter, og at det er avdekket behov for et kompetansesertifikat for fiskeskipper som gir førerrettigheter opp til 3000 bruttotonn. Direktoratet mener det er naturlig at det også stilles krav til sertifikat for fører av fartøy som faller inn under virkeområdet til forskrift om bygging mv. av mindre lasteskip, og at endringen er etterspurt fra flere aktører i næringen. Direktoratet henviser også til Statens Havarikommisjon for Transport sin

anbefaling om at det må gjøres et arbeid for å sikre at besetningen på arbeidsbåter under femten meter har tilfredsstillende kompetanse relatert til de operasjoner som gjennomføres.

Regelrådet mener at problemstillingen kunne vært enda tydeligere beskrevet i høringsnotatet, og gjerne med en bedre bruk av vurderingene i Havarikommisjonens rapport.

4.1.2 *Hvilke tiltak er relevante?*

Direktoratet har ikke diskutert andre tiltak enn sertifikatkrav. De har heller ikke drøftet alternative utforminger av kravet. Hvis direktoratet mener at Norge ikke har noe handlingsrom, jf. de internasjonale kravene i STCW-konvensjonen, så burde dette fremkomme tydelig.

Regelrådet vurderer at alternative tiltak ikke er tilstrekkelig utredet.

4.1.3 *Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?*

Etter Regelrådets vurdering reiser utredningen ikke prinsipielle spørsmål av den karakter som er beskrevet i veileder til utredningsinstruksen pkt. 2.1.2.

4.1.4 *Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de og hvem blir berørt?*

Regelrådet kan ikke se at direktoratet har vurdert positive og negative konsekvenser av forslagene i tilstrekkelig grad. Direktoratet har ikke tallfestet hvor mange sjøfolk som kan trenge ny sertifisering, eller hvor mange rederier som kan bli påvirket av forslaget.

Regelrådet vurderer at positive og negative virkninger av tiltakene ikke er tilstrekkelig vurdert.

4.1.5 *Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?*

Problembeskrivelsen kunne med fordel vært tydeligere og direktoratet har ikke vurdert alternative utforminger av tiltakene. Dermed er det vanskelig å diskutere tiltak opp mot hverandre og begrunne hvilke tiltak som velges. Det fremkommer heller ikke tydelig hvilke begrensninger internasjonale forpliktelser legger for valg av tiltak.

Regelrådet vurderer at det anbefalte tiltaket ikke er tilstrekkelig begrunnet.

4.1.6 *Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?*

Direktoratet opplyser at endringene trer i kraft 1. januar 2018, men at sertifikatkravene blir gjeldende fra 1. januar 2021.

Regelrådet vurderer at forutsetningene for en vellykket gjennomføring er vurdert, men det kunne med fordel vært mer utfyllende omtale.

4.2 Er utredningens omfang og grundighet tilpasset tiltakets virkninger jf. Utredningsinstruksen 2-2?

Utredningsinstruksen gir tre aktuelle analysenivåer; minimumskrav, forenklet analyse og samfunnsøkonomisk analyse. Forslagets virkninger, og det at tiltaket trolig berører få aktører, tilsier at direktoratet burde ha utredet forslaget i henhold til de seks minimumsspørsmålene.

Utredningen har ikke tilstrekkelig svart på disse. Etter Regelrådets vurdering er utredningens omfang og grundighet ikke tilpasset tiltakets virkninger.

5 Særskilt vurdering om hensynet til små virksomheter

Regelrådet kan ikke se at hensynet til små virksomheter er vurdert. Strukturen i næringen er heller ikke beskrevet. Regelrådet antar imidlertid at denne type krav som forslaget medfører, vil kunne være ekstra tyngende å gjennomføre for de mindre virksomhetene i næringen.

6 Er det nye eller endrede regelverket utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet?

Direktoratet har ikke vurdert om tiltaket er utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet, men direktoratet har understreket at de mener endringen er nødvendig. Tatt i betraktning at forslaget medfører at en ny gruppe næringsdrivende sjøfolk må forholde seg til det aktuelle regelverket, mener Regelrådet at direktoratet burde være tydelige på både eksisterende og eventuelle nye ordninger som letter tiltakets byrder for aktører som nå blir berørt av regelverket.

7 Samlet vurdering

Regelrådet finner at forslaget er ikke tilstrekkelig utredet i henhold til utredningsinstruksen pkt. 2-1 og 2-2.

Regelrådet vil understreke at selv om forslagene delvis stammer fra innspill fra næringslivet og arbeidsgrupper der berørte aktører deltar, skal høringsnotatet gi høringsinstansene tilstrekkelig informasjon.

Det fremkommer ikke tydelig av høringsnotatet hvilke alternative tiltak som eventuelt er vurdert, og heller ikke alternative utforminger av de foreslåtte tiltakene. Det er også uklart om forslagene til endringer følger direkte av internasjonale forpliktelser. Dersom Norge ikke har handlingsrom i forbindelse med innføringen av tiltaket så burde dette være omtalt innledningsvis. Virkningen for berørt næringsliv er ikke godt nok beskrevet. Det er på bakgrunn av høringsnotatet vanskelig å vurdere om forslaget kan innføres slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

Regelrådet anbefaler at forslaget trekkes tilbake, og utredes i tråd med utredningsinstruksen før det sendes på ny høring.

Med hilsen

Sandra Riise
Leder
Regelrådet

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.