

Endring i forskrift av 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk - Høring

Det vises til høringsbrev av 21.08.17. Høringssvaret er skrevet på vegne av kommunale beredskapsaktører fra den kommunalt eide brann- og redningstjenesten, kommunalt eide havner og kystkommuner med ulike transport- og tilsynsaktiviteter i skjærgården, og sendes i felleskap av KS Bedrift og KS (Kommunesektorens organisasjon).

Kommentarer knyttet til prosess

Vi vil først gi noen kommentarer til høringsbrev, prosess og inviterte høringsparter. Mange berørte parter er ikke invitert til høringen. Dette gjelder særlig mange viktige beredskapsaktører fra brann, politi, helse, frivillig redningstjeneste, havner og ulike kommunale transport- og tilsynsaktiviteter i skjærgården. Mange av disse aktørene har derfor ikke fått muligheten til å gi uttalelse før svært sent i høringsperioden. Vi vil samtidig gjøre oppmerksom på veilederen «Statlig styring av kommuner og fylkeskommuner med retningslinjer for utforming av lover og forskrifter rettet mot kommunesektoren» hvor det heter at KS på vegne av kommunesektoren bør involveres tidlig i lov og forskriftsarbeidet som berører kommunesektoren, dvs. før ordinær høring.

En slik manglende involvering tidlig i høringsprosessen medfører at det er en risiko for at flere aktører ikke er oppmerksomme på endringene som er foreslått eller rekker å respondere slik at viktig hensyn og momenter blir tatt hensyn til i utformingen av ny forskrift. Det kan videre se ut som om Sdir kun har hatt fokus på næringsaktører i utformingen av ny forskrift, og at man derfor ikke har utredet konsekvenser for beredskapsaktører og andre båtbrukere i utviklingen av ny forskrift. Dette bærer også kategoriseringen og begrepsbruken preg av. Beredskapsaktører som brann- og redningstjenesten, RS, Politiet hører neppe hjemme i en kategori definert som lasteskip primært tenkt brukt i næringsvirksomhet. Vi opplever derfor også at forståelsen for, og konsekvensene av endringene som foreslås i høringsnotatet, er svært ulik. Det er i seg selv et problem.

Forskriften er mangelfullt utredet

På bakgrunn av manglende involvering av sentrale aktører vil vi stille spørsmålsteget ved om kravene i utredningsinstruksen er oppfylt i arbeidet med forskriftsutkastet.

I utredningsinstruksen er det etablert minimumskrav til utredning i form av seks spørsmål som skal besvares. Vi kan ikke, på bakgrunn av det utsendte materiale og mangel på involvering av relevante aktører, se at Sdir har besvart disse spørsmålene på en tilfredsstillende måte.

Vi stiller derfor spørsmålet om man kan innføre en forskrift som får så store negative konsekvenser for så mange aktører, før dette er grundig utredet og vurdert.

Kommentarer knyttet til selve forslaget til ny forskrift

Vi vil i denne høringsuttalelsen ha spesielt fokus på kravene til dekksoffiser klasse 7 for fartøy mellom 8 og 15 meter, da mange av landets brannvesen og andre kommunale brukere disponerer båter innenfor dette størrelsesspennet. For noen av fartøyene kan det virke som at de kommer inn under sertifikatkrav for den nye klasse 6, men i og med at fartøy kan ha en dekkslast på inntil 5 tonn og at

denne kan brukes til sleping, så må en opp i sertifikatklasse D5 for førere av Fartøyet. Dette må avklares i den videre prosessen.

Krav til økt kompetanse er positivt

Det er viktig å påpeke at KS og KS Bedrift i utgangspunktet støtter ønsket om at kompetansen til båtførere av ulike fartøystyper skal ha et høyt nivå. Økt kompetanse vil mest sannsynlig føre til færre ulykker, skader og tap av færre menneskeliv på sjøen.

Svakheter ved utkastet til forskrift

Det KS Bedrift og KS særlig er skeptiske til, er kravene til opptjent fartstid. Det vil med ny forskrift bli stilt krav om henholdsvis kurs på 100 timer og 18 måneders fartstid (fartøy opp til 15 meter) og 200 timer og 24 mnd. fartstid for fartøy mellom 15 til 24 meter. Brann og redning, Politiet, Redningsselskapet frivillige sjøkorps, Røde Kors blir alle direkte berørt av denne forskriftsendringen, og den treffer særlig den gruppen som i dag disponerer fartøy mellom 8 til 15 meter. I denne størrelseskategorien befinner mange av fartøyene som havner, brann og redning disponerer. I tillegg finner man mange av politibåtene der, samt de frivillige sjøredningskorpserne og Røde Kors Hjelpekorps sine fartøy. Tilbakemeldingene fra mange av beredskapsaktørene er at mange av dagens erfarne båtførere ikke vil tilfredsstille de nye kravene og at dette vil få alvorlige konsekvenser for redningstjenesten i skjærgården.

Seilingsmønstrene som mange av disse organisasjonene over har vil tilsa at krav til f.eks 18 mnd. fartstid for alle mannskapene ikke vil kunne oppnås på mange år. Konsekvensen vil da kunne være at mange av aktørene som opprettholder beredskapen i skjærgården, ikke vil kunne ha en tilstedeværelse som er nødvendig. Med 18 måneders fartstidskrav er det bl.a. fra flere brannvesen, Redningsselskapet, Røde Kors hjelpekorps og Politiet anslått at tjenesten vil ligge nede, i beste fall, i 2-3 år fram over. Med de etablerte seilingsmønstre mange av disse har, kan det også være snakk om enda lengre tid enn 3 år for å få gjennomført kravene til utdanning og fartstid.

Også havnene har i mange sammenhenger en beredskapsrolle, eksempelvis ved lokal forurensning (IUA) eller ved henting av vrakgods i leden. I tillegg brukes de eksempelvis til å vedlikeholde kaier og installasjoner. Ikke alle havner har muligheten til å opprettholde fartstiden som kreves, fordi den aktuelle båten ikke har faste seilinger hver uke eller måned, men brukes ved faktisk behov.. I denne sammenheng har førerne blitt kurset i sikkerhet, ROC/SRC-sertifikater, og et selvpålagt krav om minimum sertifikat i D5L. Spesielt når det gjelder kravet om ROC/SRC benyttes utstyret daglig for å opprettholde drift og funksjonalitet. Førerne skal med dette ha gode kunnskaper i både navigasjon og sikkerhet. Kompetansesertifikat for dekksoffiser klasse 6 og 7 krever på henholdsvis 24 og 18 måneder fartstid eller minst åtte /seks måneder i godkjent opplæringsprogram på skip med «relevant lengde» blir krevende med den aktiviteten slike båter har.

Det er alvorlig at Sdir ikke har utredet eller signalisert unntak og/eller overgangsordninger for disse aktørene. Hvis ikke dette endres vil dette få alvorlige beredskapsmessige konsekvenser i skjærgården og kystnære områder fordi mange av disse fartøyene nå må ligge til kai som følge av mangel på mannskap. KS Bedrift og KS stiller derfor spørsmålet om beredskapsperspektivet er vurdert i dette arbeidet?

Det er i tillegg heller ikke redegjort for om og i så fall hvilke økonomiske konsekvenser dette vil få for aktørene. Dette må også utredes og vurderes før en ny forskrift trer i kraft.

Oppsummering og anbefaling

På bakgrunn av dette har KS Bedrift og KS følgende anbefalinger:

1. Det bør gjøres unntak i forskriften slik at kravene til kompetanse og fartstid tilpasses den faktiske tjenesten som skal utføres. Den reelle kompetansen som innehas gjennom utdanning, opptjent erfaring og realkompetanse må kunne godkjennes helt eller delvis som en del av kravene til kompetanse og fartstid.
2. Det bør gjøres unntak i forskriften for beredskapsaktører. Det bør uansett vurderes overgangsordninger som gjør at viktige samfunnsfunksjoner, samfunnssikkerhets- og beredskapsmessige tjenester kan opprettholdes.

Øistein Gjølberg Karlsen
KS Bedrift fagsjef beredskap, brann
og redning

Kjell-Olav Gammelsæter
Direktør KS Bedrift Havn

Torild Fagerbekk
Avdelingsdirektør plan, miljø
og samferdsel