

## Høringsmatrise

## Forskrift 27. desember 2016 om skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C

	§	Høringsinstans	Merknader	Direktoratets kommentarer
1		Fiskeridirektoratet	Ingen	
2		NKom	Ingen	
3		Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat	<p>Vi vil bemerke at forskriften må følge IGF kodens bestemmelse godkjent i MSC 95/22 Add.1 19.juni 2015, Skip bygget etter IGF koden etter 19.juni 2015, bør for ordens skyld mht. kompetansekrav følge IGF koden når kjøler er strukket uavhengig om det er før og ikke etter 01.01.2017.</p> <p>Videre vil vi understreke viktigheten av at de som har opplæring etter MSC.285(86) A; B og C også kan dokumentere fartstid på skip med LFF som drivstoff før 01.01.2017, får et tilsvarende Ferdighets sertifikat på lik linje som de som har kurs etter STCW 78 A – V/3.1 og V/3.2. Dette har stor betydning når Kap. V/3.1 og V/3.2 fra 01.01.2017 og således oppdateringskurs hvert 5. år, skal gjennomføres.</p>	<p>Som vist til i <a href="#">høringsbrevet</a> på side 5, har gjeldende rett krav om at dokumenterte ferdigheter kreves av sjøfolk som har sitt arbeid om bord på skip som bruker LNG som drivstoff.</p> <p>Kravene i IGF-koden fases inn i norsk rett fra 1. januar 2017. Sjøfartsdirektoratet har lagt til grunn at skip som eventuelt er bygget etter kravene i IGF-koden, først vil være sertifisert og i drift på eller etter 1. juli 2018.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har satt 1. juli 2018 som siste frist, jf. ordlyden «ikke senere enn» i kvalifikasjonsforskriften § 69 som endret, og ny § 69a, for når sjøfolk som tjenestegjør på skip som bruker LFF må ha sertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet som bevis på gjennomført og bestått opplæring iht. til kravene som følger av STCW-konvensjonen ny regel V/3 og STCW-koden ny seksjon A-V/3.</p> <p>En skipsarbeidstaker som kan dokumentere opplæring som dekker kompetansene i STCW-koden ny seksjon A-V/3 og tilstrekkelig fartstid opptjent i perioden 1.1.2013 til 31.12.2017, gir rett til ferdighets sertifikat på lik linje med sjøfolk som har gjennomført opplæringen som kreves etter STCW-konvensjonen ny regel V/3 og STCW-koden ny seksjon A-V/3. Se kvalifikasjonsforskriften § 69 femte ledd og § 69a femte ledd.</p>

## Høringsmatrise

### Forskrift 27. desember 2016 om skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C

4	Regelrådet	<p>Dagens situasjon (nullalternativet) og hva som ønskes oppnådd burde vært bedre beskrevet. For eksempel om Sjøfartsdirektoratet vurderer at gjeldende rett har svakheter eller om det i dag er utfordringer knyttet til manglende harmonisering av regelverk og standarder internasjonalt.</p> <p>☒ Virkningene for de ulike berørte aktører burde i større grad vært tallfestet, alternativt at deres størrelsesorden ble beskrevet eller rangert på annen måte. Dette ville gitt bedre innsikt i balansen mellom kostnadene og nytten av tiltakene.</p> <p>☒ I analysen av konsekvenser for berørte aktører burde det vært konsistent hva som ble brukt som sammenlikningsgrunnlag ved vurderingen av virkninger.</p> <p>☒ Avslutningsvis i høringsnotatet burde det blitt gitt en helhetlig vurdering av om den samlede nytten av forslagene forventes å overstige kostnadene.</p> <p>☒ Det burde blitt opplyst om det er viktige fordelingsvirkninger og usikkerhet som høringsinstanser og beslutningstaker bør være oppmerksomme på.</p> <p>☒ Notatets lesbarhet burde forbedres.</p>	<p>Regelrådets rolle er å ta stilling til om konsekvensutredningene tilfredsstiller de kravene som utredningsinstruksen stiller, og om konsekvensene for næringslivet har blitt tilstrekkelig kartlagt.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har notert Regelrådets merknader og samlede vurdering knyttet til føringene og bruk av virkemidlene som følger av utredningsinstruksjon.</p> <p>Regelrådets kritikk av konsekvensutredningen knyttet til endringene i regelverket for skip som bruker LFF og sjøfolk som tjenestegjør om bord på slike skip, er gjennomgått av Sjøfartsdirektoratet. Vi vil sammenligne direktoratets styrende dokumenter for regelverksarbeid med Regelrådets merknader.</p> <p>Endringer i styrende dokumenter vil bli vurdert og eventuelt gjennomført for å forbedre prosessen rundt og resultatene av konsekvensutredninger.</p>
5	Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknader	

## Høringsmatrise

### Forskrift 27. desember 2016 om skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C

6	Samferdselsdepartementet	<p>Denne endringen vil få konsekvenser for ferger som benytter LNG som drivstoff. De kostnadmessige konsekvensene vil være at mannskap om bord på fartøyene må på kurs for oppgradering av sertifikater. Det er usikkerhet knyttet til størrelsesorden på kostnadene.</p> <p>Slik vi forstår det kan det ikke utelukkes at forslagene til ny forskrift, samt endringer i eksisterende forskrifter, vil kunne medføre økte kostnader for ferjedriften både for riksvegferjer og ferjer i fylkesvegsamband. De angjeldende forskriftsendringene vil således kunne ha betydning for offentlige budsjetter. Av hensyn til arbeidet med statsbudsjettet fremover, ber vi om at dette klargjøres før forskriftene fastsettes.</p>	<p>Som vist til i høringsbrevet på side 5, har gjeldende rett krav om at dokumenterte ferdigheter kreves av sjøfolk som har sitt arbeid om bord på skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C (LFF) som f.eks. LNG. Disse ferdighetene har vært oppnådd gjennom kursing, enten gjennomført i regi av rederier som har godkjente kursopplegg eller kjøpt fra eksterne kursleverandører som tilbyr opplæring i risikohåndtering av LFF.</p> <p>Forskjellen i kostnader for opplæring etter «nå-situasjonen (null-sitasjonen)», altså før innfasing av IGF-koden og tilhørende bestemmelser i STCW-konvensjonen og koden, og kostnadene for opplæring etter endringene i STCW konvensjonen, vil neppe være særlig store.</p> <p>Det framtidige modellkurset er planlagt med en grunnleggende del med antatt varighet 1,5 dag og en videregående del med antatt varighet 2,5 dager.</p> <p>Det vurderes i hvilket omfang simulatortrening og e-læring kan inngå i opplæringen.</p> <p>Sjøfolk som kan dokumentere opplæring som dekker kompetansene i STCW-koden ny seksjon A-V/3 og tilstrekkelig fartstid opptjent i perioden 1.1.2013 til 31.12.2017, gir rett til ferdighets-sertifikat på lik linje med sjøfolk som har gjennomført opplæringen som kreves etter STCW-konvensjonen ny regel V/3 og STCW-koden ny seksjon A-V/3. Se kvalifikasjonsforskriften § 69 femte ledd og § 69a femte ledd.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet legger følgelig til grunn at skipsarbeidstakere som kan dokumentere opplæring etter gjeldende krav i bruk og behandling av LFF og har relevant fartstid om bord på skip som bruker LFF, etter søknad kan få utstedt STCW-ferdighetssertifikat.</p> <p>STCW-ferdighetssertifikat for både grunnleggende og videregående opplæring i gassrelatert sikkerhet, drift og vedlikehold, jf. kvalifikasjonsforskriften § 69 (som endret) og ny § 69a, kan altså utstedes basert på dokumentert opplæring og fartstid i perioden 1. januar 2013 til 31. desember 2017.</p> <p>Når det gjelder kravet om ferdighetssertifikat, er dette en reell og synlig kostnad på kr. 442/person som har krav om ferdighetssertifikat etter § 69 (som endret) eller ny § 69a.</p> <p>Kravet om et ferdighetssertifikat som utstedes av Sjøfarsdirektoratet vil for den enkelte sjømann utløse kostnader. På den andre siden legger Sjøfartsdirektoratet til grunn at næringen får reduserte kostnader knyttet til både å gjennomføre og administrere opplæringen slik dette kravet følger av gjeldende rett.</p> <p>Ferdighetssertifikatene skal fornyes hvert femte år. Fornyelse kan enten skje ved å dokumentere relevant fartstid i løpet av foregående fem-årsperiode eller i mangel av slik fartstid, ved å gjennomføre et tilrettelagt oppfriskningskurs.</p>
---	--------------------------	---	--

## Høringsmatrise

Forskrift 27. desember 2016 om skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C

7		NHO Sjøfart	Slik NHO Sjøfart betrakter endringene, vil dette kunne medføre økte kostnader for rederiene, avhengig hva slags drivstoff de vil benytte. For de som driver med LFF vil det medføre økte kostnader slik direktoratet selv beskriver, samt i form av nye opplæringskrav.	NHO Sjøfart bemerker at endrede opplæringskrav som følger av kvalifikasjonsforskriften, kan føre til en kostnadsøkning for næringen.  Det vises til Sjøfartsdirektoratets kommentarer ovenfor i tilknytning til Samferdselsdepartementets merknader.
8		Miljødirektoratet	Ingen merknader	
9		Rederiforbundet	Rederiforbundet har fulgt arbeidet med IGF-koden i IMO og har ingen kommentar til at koden trer i kraft og fases inn i norsk regelverk fra og med 1. januar 2017.	
10		Advokatforeningen	Ingen merknader	