

Høringsinnspill – forslag om endringer i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk for å sikre korrekt gjennomføring av direktiv 2008/106/EF og STCW (sak 2023/60498)

Sjøfartsdirektoratet har mottatt 10 høringsinnspill til forskriftsforslaget. Høringsinnspillene er tatt inn nedenfor, i en noe forkortet form.

Fra		Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets vurdering
1	Advokatforeningen	Advokatforeningen har ingen merknader til forslaget.	Innspillet er notert.
2	Det norske maskinistforbund (DNMF)	<p><u>Til forslaget § 19 fjerde ledd:</u>            DNMF foreslår endringer i forskriftens § 19 fjerde ledd bokstav a, b og c, som følger:            a. 12 måneders effektiv dokumentert fartstid med gyldig kompetansesertifikat i løpet av 5 års gyldighetsperioden            b. Dokumenterte funksjoner som er godkjent likeverdig fartstid i løpet av de siste fem år            c. 3 måneders effektiv dokumentert fartstid i driftsbemanning umiddelbart før fornyelsen            d. fullført og bestått godkjente nødvendige kurs.</p> <p>Til bokstav b om annen praksis («funksjoner») som kan likestilles med fartstid («likeverdig fartstid») skriver DNMF at det forutsettes at de deltar og fullfører en liste over slike kriterier så snart som mulig.</p> <p>DNMF ser også frem til at forskriften blir revidert mht. datobestemt tekst etc. som er gått ut på dato.</p>	<p><u>Til forslaget § 19 fjerde ledd:</u>            Sjøfartsdirektoratet mener at forskriftens § 19 fjerde ledd vil være i henhold til direktiv 2008/106/EF og STCW etter at forskriftsendringene som direktoratet har foreslått trer i kraft, og vil ikke foreslå ytterligere endringer på det nåværende tidspunkt.</p> <p>Direktoratet tar imidlertid med seg DNMFs innspill til endringer i det videre arbeidet med forbedringer av forskriften.</p>
3	Det norske Veritas (DNV)	DNV har ingen merknader til forslaget.	Innspillet er notert.
4	Forsvarsstaben (FST)	FST viser til oppdrag fra Forsvarsdepartementet om å vurdere høringen og ev. gi høringssvar. Forsvaret har ingen innsigelser til forslaget.	Innspillet er notert.
5	Høgskulen på Vestlandet (HVL)	<p><u>Til forslaget § 14 annet ledd:</u>            - HVL bemerker at begrepet «sensor» brukes i utdanningssystemet, og at</p>	<p><u>Til forslaget § 14 annet ledd:</u>            - Det vises til at begrepet «assessor» allerede brukes i forskriften og i relevante kvalifikasjonsbevis. Direktoratet</p>

		<p>«assessor» ikke er et innarbeidet begrep i norsk høyere utdanning.</p> <p>- Videre påpeker HVL at det fremstår underlig at oversikten over kvalifikasjoner og erfaring hos instruktører og assessorer skal inngå i kvalitetssystemet, og ikke i en prosedyre hvor dette er arkivert. Kvalitetssystemet inneholder normalt prosedyrer og sjekklister, som i sin tur gir føringer for sjekk og arkivering av dokumentasjon. Dette bør også gjelde her.</p> <p><u>Til forslaget § 14 femte ledd:</u></p> <p>- Høgskulen forutsetter at «relevant» defineres utover maritim operativ erfaring, ettersom det vil være relevant med utdanning innenfor flere områder inn mot emner som f.eks. meteorologi, ledelse, skipsteknikk, maskin, osv.</p> <p>- Det må presiseres om alle assessorer (eksaminator) må ha IMO modellkurs 6.10 eller om det er tilstrekkelig at f.eks. én av to i en sensorkommisjon har dette. Dersom det blir et krav for alle sensorer, vil det medføre at aktivt seilende kapteiner, loser el. Ikke kan brukes som sensor. Det er ikke økonomi i maritim utdanning til å kjøpe kurs til eksterne sensorer uten at det omprioriteres midler fra undervisning og opplæring til vurderingsdelen av opplæringsprogrammet, og det er ikke en ønskelig utvikling.</p>	<p>tar med seg innspillet inn i arbeidet med en helhetlig revisjon av forskriften.</p> <p>- Innspillet om hva som bør inngå i et kvalitetssystem er notert. Det er ikke foreslått andre endringer i annet ledd enn å bytte ut begrepet «eksaminatorer» med «assessorer».</p> <p><u>Til forslaget § 14 femte ledd:</u></p> <p>- Begrepet "relevant" er foreslått tatt inn foran «høyere utdanningsnivå» i § 14 femte ledd annet punktum for å presisere at dette kun gjelder fagkompetanse på høyere utdanningsnivå som er relevant for den maritime utdanningen. Forslaget til endring medfører ingen realitetsendring sammenlignet med gjeldende praksis, og f.eks. meteorologi, ledelse, skipsteknikk, maskin, osv. vil være relevant fagkompetanse i denne sammenhengen.</p> <p>- Det følger av forslaget ordlyd at alle instruktører og assessorer som underviser ved bruk av simulator, skal ha opplæring etter IMO-modellkurs «6.10 Train the simulator trainer and assessor» og tilleggsopplæring, jf. nytt fjerde og femte punktum i § 14 femte ledd. Dette er krav som følger av direktiv 2008/106/EF artikkel 17(2)(d)(iii) og artikkel 17(2)(f)(v), og som derfor ikke kan velges bort fordi direktivet er bindende for Norge.</p>
6	Justis- og beredskapsdepartementet	Departementet har ingen merknader til forslaget.	Innspillet er notert.
7	NHO Sjøfart	<p><u>Til forslaget om opphevelse av § 19 sjette ledd:</u></p> <p>NHO Sjøfart mener at muligheten til å ivareta sitt maritime sertifikat (lavere klasse) ved arbeid på land er viktig, og er kritisk til at § 19</p>	<p><u>Til forslaget om opphevelse av § 19 sjette ledd:</u></p> <p>Sjøfartsdirektoratet ønsker å legge til rette for fleksible løsninger som både er sikkerhetsmessig forsvarlige og</p>

		<p>sjette ledd oppheves. Mange rederier henter ansatte fra sjøen for å dekke stillinger som teknisk inspektør og operativ leder. Dette er med på å styrke forholdet og kompetansen mellom land og sjø. Jobbene på land er fullverdige for å vedlikeholde sin yrkeskompetanse fra sjøen, og innebærer at disse arbeidstakerne kommer styrket ut den dagen de ønsker seg tilbake til båt.</p> <p>Videre pågår det et arbeid i IMO om oppdatering av STCW, og Sjøfartsdirektoratet bør arbeide for at muligheten opprettholdes. Behovet for nye sjøfolk er stort, og det må tilrettelegges for at sjøansatte kan arbeide i perioder på land for å beholde ansatte gjennom hele yrkeslivet. Muligheten bør styrkes med tanke på rekrutteringsbehovet og overgangen til ny teknologi, hvor man blant annet ser på operasjonsrom på land (autonomi).</p> <p>Det bør også bli enklere å hente nye sjøansatte fra andre relevante landbaserte yrker.</p> <p>Videre er man avhengig av mer fleksible løsninger for å kunne rekruttere flere kvinner inn i operativt arbeid på sjøen og beholde dem.</p>	<p>innenfor rammene av internasjonalt regelverk. Etter direktoratets mening er det ikke et alternativ å beholde forskriftens § 19 sjette ledd i sin nåværende form fordi bestemmelsen er i strid med direktiv 2008/106/EF og STCW.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet vil påpeke at muligheten til å opparbeide annen praksis som kan likestilles med fartstid (heretter «likeverdig fartstid») fortsatt vil være en mulighet etter at § 19 sjette ledd er opphevet.</p> <p>Arbeid på land som innebærer at relevant yrkeskompetanse vedlikeholdes, er et alternativ etter forskriftens § 19 fjerde ledd bokstav a, der det er et alternativ for vedlikehold av yrkeskompetanse at det i løpet av de siste fem år er utført funksjoner som er likeverdig med fartstid med gyldig kompetansesertifikat.</p> <p>Se også forskriftens § 16 niende ledd, hvor det står at «annen praksis som kan likestilles med relevant fartstid, herunder sjømilitær fartstid, kan anses som fartstid».</p> <p>Det er i henhold til STCW avsnitt A-I/11.1.2 at fortsatt yrkesmessig kompetanse som påkrevd etter regel I/11, kan fastsettes ved utføring av funksjoner som betraktes å være tilsvarende den fartstiden som kreves i avsnitt A-I/11.1.1.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet er i ferd med å utarbeide en veiledning om hvordan man kan oppnå «likeverdig fartstid» etter forskriftens § 19 fjerde ledd og § 16 niende ledd. Selv om denne muligheten ikke er ny, ser</p>
--	--	--	--

			<p>direktoratet at dette er et behov i næringen.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet deltar også i arbeidet med mulige endringer i STCW med tanke på ytterligere fleksibilitet ved fornyelse av bl.a. kompetansesertifikater, og direktoratet har fokus på arbeidet med å rekruttere og beholde kvinner til sjøs.</p>
8	Norges Fiskarlag	<p><u>Til forslaget om opphevelse av § 19 sjettem ledd:</u> Norges Fiskarlag mener at forslaget om opphevelse av bestemmelsen bør vurderes nærmere mht. fiskeskippersertifikatene. Muligheten til å søke om sertifikat av lavere klasse ved mangel av nødvendig fartstid, altså at yrkeskompetanse ikke er tilstrekkelig vedlikeholdt, har vært en fin mulighet for å kvalifisere seg på nytt.</p> <p>Det fremstår som om fiskeskippersertifikatene ikke er direkte omfattet av 2008/106/EF, og sertifikatene er ikke omfattet av STCW. Med bakgrunn i dette mener Norges Fiskarlag at bestemmelsen kan og bør videreføres.</p>	<p><u>Til forslaget om opphevelse av § 19 sjettem ledd:</u> Bestemmelsen fremstår som ubegrunnet og i strid med kravene til vedlikehold av yrkeskompetanse i § 19 fjerde ledd.</p> <p>Direktoratet mener derfor at det ikke er grunnlag for å beholde § 19 sjettem ledd selv om fiskeskippersertifikatene ikke er omfattet av direktiv 2008/106/EF og STCW.</p>
9	Pelagisk Forening	Pelagisk Forening har ingen innvendinger til forslaget.	Innspillet er notert.
10	Skipskontrollens Forening (SKF)	<p><u>Til forslaget om opphevelse av § 19 sjettem ledd:</u> SKF mener at det må være en misforståelse at forskriftens § 19 sjettem ledd er i strid med direktiv 2008/106/EF, og at forslaget ikke er et tiltak for å beholde dyktige ansatte og rekruttere nye ansatte med maritime sertifikater. Etter SKFs mening praktiserer Tyskland og UK samme ordning som Sjøfartsdirektoratet har gjort i mange år, uten å bryte med direktiv 2008/106/EF og STCW,</p>	<p><u>Til forslaget om opphevelse av § 19 sjettem ledd:</u> Etter direktoratets mening er det ikke et alternativ å beholde forskriftens § 19 sjettem ledd fordi bestemmelsen er i strid med direktiv 2008/106/EF og STCW.</p> <p>Bestemmelsen gjør det mulig å omgå kravene til vedlikehold av yrkeskompetanse i § 19 fjerde ledd, og følgelig direktiv 2008/106/EF og STCW. I tillegg til at bestemmelsen er i strid med bindende</p>

		<p>og viser i den forbindelse til følgende lenker:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32008L0106">https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32008L0106</a></li> <li>- <a href="https://www.deutsche-flagge.de/en/competency/certificates/extension#re-entering">https://www.deutsche-flagge.de/en/competency/certificates/extension#re-entering</a>)</li> </ul> <p>Etter SKFs mening gjennomfører forskriftens § 19 sjette ledd den siste delen av STCW avsnitt A-I/11.1.5, hvor det står «eller med lavere offisersrang enn den som sertifikatet innehas er gyldig for, rett før vedkommende får slik rang som sertifikatet er gyldig for». Begrunnelsen er at § 19 sjette ledd i realiteten innebærer et nasjonalt endorsement/påtegning, med adgang til å tjenestegjøre i en lavere offisersrang enn den som det opprinnelige sertifikatet tilsier at dette er gyldig for, men fordi Norge har valgt å kombinere sertifikat og nasjonalt endorsement i samme dokument blir det i praksis også utstedt et nytt sertifikat.</p> <p>Basert på dette er ikke EMSAs forståelse nødvendigvis mer i tråd med direktiv 2008/106/EF artikkel 12 (1)(b), jf. STCW avsnitt A-I/11, jf. regel I/11.1. Umiddelbart kan det synes som at Norges valg om å utstede sertifikat og nasjonalt endorsement i ett og samme dokument kan ha skapt grunnlag for misforståelse hos EMSA. Uansett vil EMSAs forståelse fremstå svært merkelig om en tar høyde for de ulike muligheter som det åpnes for i STCW avsnitt A-I/11.1.2 – A-I/11.1.4, og videre vil det for første og siste del av A-I/11.1.5 fremstå som totalt overflødig og litt meningsløst når en tar i betraktning de andre alternativene som det åpnes for.</p>	<p>internasjonalt regelverk, fremstår den som ubegrunnet fordi den ikke tar hensyn til de sikkerhetsmessige aspektene ved manglende vedlikehold av kompetanse.</p> <p>Følgende bestemmelser i STCW er gjennomført, og foreslått gjennomført, i <b>forskriftens § 19 fjerde ledd:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- STCW avsnitt A-I/11.1.1.1 gjenfinnes i <b>bokstav a</b>.</li> <li>- STCW avsnitt A-I/11.1.1.2 gjenfinnes i <b>bokstav b</b>.</li> <li>STCW avsnitt A-I/11.1.2 gjenfinnes i <b>bokstav a og § 16 niende ledd</b>.</li> <li>- STCW avsnitt A-I/11.1.3 gjenfinnes i forslaget til <b>ny bokstav e</b>.</li> <li>- STCW avsnitt A-I/11.1.4 gjenfinnes i <b>bokstav d</b>.</li> <li>- STCW avsnitt A-I/11.1.5 første del om overtallig stilling gjenfinnes i <b>bokstav c</b>.</li> <li>- STCW avsnitt A-I/11.1.5 omhandler det tilfelle at man har gjennomført godkjent fartstid om bord med et gyldig sertifikat av høyere klasse enn det som offisersrangen man har tilsier, rett før man får offisersrangen som samsvarer med sertifikatet. STCW avsnitt A-I/11.1.5 annen del er ikke gjennomført i forskriften slik den står, men prinsippet om at fartstid kan gjennomføres i en lavere stilling er gjennomført i forskriften.</li> </ul> <p>Sjøfartsdirektoratet vil igjen påpeke at muligheten til å opparbeide «likeverdig fartstid» fortsatt vil være en mulighet etter at nåværende § 19 sjette ledd er opphevet. Se nærmere beskrivelse under direktoratets vurdering i svar til NHO Sjøfarts høringsinnspill ovenfor.</p>
--	--	--	---

		<p>Det må absolutt finnes grunnlag for å utfordre EMSA på denne fortolkningen, og argumentere for den norske tolkningen slik den har vært siden 1998. Det kan virke som at det er gjort et valg der det ikke har vært ønskelig å utfordre EMSA. Hva som er grunnen er vanskelig å forstå, da det er helt åpenbart at den norske fortolkningen, som har vært gjeldende siden 1998, kan forsvares opp mot bestemmelsene i direktiv 2008/106/EF artikkel 12(1)(b), jf. STCW avsnitt A-I/11, jf. regel I/11.1, som den fortolkningen som EMSA presenterer i sin rapport.</p> <p>Så må nok den norske praksisen justeres noe, slik at direktoratet utsteder et nytt dokument som gir adgang til å tjenestegjøre i en lavere offisersrang enn den vedkommende har hatt i det opprinnelige sertifikatet som ønskes fornyet. Det betyr at en person med f.eks. D1 ikke kan få utstedt sertifikat som gir direkte adgang til å være skipsfører, og en med D2 eller D3 ikke kan få utstedt et sertifikat som gir adgang til å være overstyrermann. Det samme vil også være gjeldende for innehavere av kompetansesertifikat maskinoffisersklassene.</p> <p>Å oppheve forskriftens § 19 sjettede ledd vil definitivt ikke være den eneste mulighet for å sikre at norsk regelverk er i samsvar med direktiv 2008/106/EF og STCW.</p>	
--	--	---	--