

### Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

**Nr.:** RSR 07-2016  
**Dato:** 16.06.2016  
**Saksnr.:** 2015/45168 HERO  
**Opphever:**  
**Referanse til:** Regler for

*Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.*

## Endring i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

### Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i forskrift 22. desember 2011 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (heretter kalt "kvalifikasjonsforskriften"). Forslaget var på høring fra 15. februar til 18. april i år.

Endringen innebærer at opptjening av fartstid endres fra dagens ordning fra dag til dag til å gjelde fra time til time. I tillegg er det gjort endringer i tabell A-III/2 for å få en korrekt oversettelse og sammenheng med resten av konvensjonen. Det er også gjort endringer i tabell A-III/6 og A-III/7 for å få en samlet begrepsbruk i forskriften. Ingen av disse endringene medfører materielle endringer.

Sjøfartsdirektoratet har mottatt 16 hørings svar, der 8 svar har ingen merknader til endringen av fartstid i § 16. 8 aktører har kommentert forslagene. Oversikt over høringsinstanser og innspill fremgår av vedlagt høringsmatrise.

Forskrift om endring av forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk er vedlagt.

### Endring av § 16 første ledd om beregning av fartstid

Bakgrunnen for forslaget om endringen i beregning av fartstid er at næringen i fellesskap, både arbeidsgiversiden og arbeidstakersiden, i brev 22. januar 2012 tok initiativ til å endre metoden for fartstidsberegning. Begrunnelsen for forslaget var at næringen hadde en opplevelse av skjevfordeling i opparbeidelsen av fartstid. Næringen påpekte at det kan være store forskjeller i fartstid etter forskriften mellom to arbeidstakere med likt antall arbeidstimer per år. Slik regelen er i dag med godskrivning dag for dag, kan en i prinsippet for eksempel hatt en tur med fartøyet i fire timer og få godskrevet en hel dag. Over tid kan dette medføre at den registrerte fartstiden faktisk kan være mindre enn det som er registrert. Ved innføring av timebasert fartstid, vil en i betydelig grad større grad få registrert den korrekte fartstiden.

Endringen medfører også en raskere opptjeningstid i de fleste tilfeller, med unntak av de som per i dag har kortere arbeidsvakter, f.eks. på ferger. For den enkelte arbeidstaker vil en raskere opptjening av fartstid ha økonomiske fordeler.

Fartstid er i kvalifikasjonsforskriften § 16 definert som *"tjeneste om bord som gir sjøfolk relevant kunnskap, innsikt og ferdighet for utstedelse av sertifikat eller vedlikehold av kompetanse"*.

Fartstid endres fra dagens løsning som regnes fra dag til dag til å gjelde fra time til time. Denne endringen medfører at en får gjenspeilet den aktuelle fartstiden sjøfolk faktisk har opptjent time for time. Bestemmelsen endres fra *"dag til dag"* til *"time for time"*.

*Fartstiden regnes etter følgende formel:*

$$D = \frac{x}{1867} \cdot 365$$

D= fartstidsdager, x= antall timer arbeidet, 1867= antall timer i basisårsverk basert på 8 timers dag.

Det legges til grunn at fartstid skal dokumenteres på samme måte som i dag, jf. § 16 andre ledd der *"fartstid dokumenteres ved registrering i sjøfartsbok attestert av skipsfører, alternativt ved fartsoppgave bekreftet av rederiet"*.

Timene settes inn i formelen der et basisårsverk på 1867 timer danner grunnlaget for et utgangspunkt på 8 timer pr dag. Ved bruk av denne formelen vil antall timer bli omregnet til antall dager som danner grunnlag for beregning av effektiv fartstid.

Vi legger til grunn at rederiene skal ha oppgaven med å sette antall timer inn i formelen og regne disse om til riktig antall fartstidsdager. Rederiene skal deretter rapportere antall fartstidsdager inn til Sjøfartsdirektoratet via Altinn. Dette gjør at det er rederiene som skal bære ansvaret for at antall dager som er registrert på den enkelte er riktig. Sjøfartsdirektoratet vil kontrollere opplysningene. Sjøfartsdirektoratet kan kreve innsyn i beregningene gjort at rederiet, dersom det er behov for det. Ved at rederiene rapporterer inn antall fartstidsdager, er det ikke behov for å gjøre endringer i rapporteringskjemaet eller informasjonen i Altinn.

Sjøfartsdirektoratet tar utgangspunkt i den fartstiden som ligger til grunn når beregningen gjøres etter nye regler. Dette er uavhengig av når fartstid er opptjent og vil være til gunst for kadetter.

### **Endring i tabellene**

Endringen i tabell A-III/2 er gjort for å få en korrekt oversettelse og sammenheng med resten av konvensjonen. Dette medfører ingen materielle endringer. Endringen i tabell A-III/6 og A-III/7 gjøres for å få en samlet begrepsbruk i forskriften. Dette harmonerer da med betegnelsene i § 44 og § 45. Dette medfører ingen materielle endringer.

### **Endringene i Tabell A-III/2**

Under Funksjon: Elektriske og elektroniske anlegg og kontrollinstallasjoner på ledelsesnivå er det engelske ordet *"manage"* oversatt med *"betjene"*. STCW konvensjonen har endret ordet fra *"operate"* til *"manage"*, men den norske oversettelsen har ikke blitt endret. Begrepet *"betjene"* endres til *"lede driften av"*. Her har vi fulgt innspillene fra Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat og Det norske maskinistforbund.

### **Endringene i Tabell A-III/6**

Hovedoverskriften endres fra *"elektrotekniske offiserer"* til *"skipselektrikeroffiserer"*. Tilsvarende må overskrift med uthevet tekst endres fra *"elektrikeroffiser"* til *"skipselektrikeroffiser"*, samt at tilsvarende endring må gjøres to steder i første avsnitt (1). Dette

gjør vi for å få en korrekt begrepsbruk og sammenheng med resten av forskriften. Det medfører ingen materielle endringer.

### **Endringene i Tabell A-III/7**

Hovedoverskriften endres fra "*elektroteknisk mannskap*" til "*skipselektriker*".

Tilsvarende må overskrift med uthevet tekst endres fra "*elektrikerassistent*" til "*skipselektriker*", samt at tilsvarende endring må gjøres to steder i første avsnitt (1). Dette gjør vi for å få en korrekt begrepsbruk og sammenheng med resten av forskriften. Det medfører ingen materielle endringer.

### **Administrative og økonomiske konsekvenser**

Endringen i fartstidsberegningen innebærer at sjøfolk vil få raskere opptjening av fartstid. Samtidig som endringen medfører en mer nøyaktig beregning av fartstid, er det også fordelaktig at den medfører raskere opptjeningstid i de fleste tilfeller, med unntak av de som per i dag har kortere arbeidsvakter, f.eks. på ferger. Det antas at endringen i fartstidsberegning kan gi norske aktører en konkurransefordel.

For sikkerheten antas endringen å være nøytral.

For myndighetene medfører endringen mindre kostnader, med en tilsynsaktivitet tilsvarende i dag. For rederiene medfører endringen noe mer administrasjon ved at de får ansvaret for å sette timene inn i formelen og regne disse om til riktig antall fartstidsdager. Fartstidsdager skal meldes inn til Sjøfartsdirektoratet via Altinn.

For miljøet vil endringene ikke medføre noen konsekvenser.

### **Høringsinnspill til endringsforslaget**

Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF) har følgende høringsinnspill:

*"Vi viser til direktoratets høringsbrev datert 15.2.2016 og hørings svar fra sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat datert 18.3.2016. Først og fremst vil vi gjøre det klart at vi støtter hovedprinsippene i endringsforslaget, og tankene som ligger bak denne endringen. På samme måte kan vi stille oss bak hovedpoenget i hørings svaret. Lange dager med mye aktivitet bør gi mer uttelling enn korte dager med lite aktivitet. Dette tillegget til hørings svar handler derfor bare om den foreslåtte formelen for opptjening av fartstid, vi mener at formelen bør utformes annerledes.*

*Vår innvending mot det fremlagte forslaget er at vi mener det går for langt, at det åpnes for uforsvarlig rask opptjening av fartstid. Mange arbeider tolv timer i døgnet i periodene de er om bord. En slik tolv timers dag vil med den foreslåtte formelen gi 2,35 fartstidsdager. For en kadett som trenger 360 fartstidsdager med systematisk opplæring for å løse sertifikat, betyr dette at det kreves ca. 153 dager med 12 timers arbeid om bord for å oppnå dette. Dette mener vi er for lite tid til en forsvarlig gjennomføring av den systematiske opplæringen i kadettordningen. Man kan hevde at dette er et minimumskrav, at det er anledning til å bruke lengre tid, og at kompetansen skal dokumenteres og bedømmes av assessor. Dette er selvfølgelig korrekt, men man kan ikke se bort fra signalet dette gir ut i næringen om at 153 dager i utgangspunktet skal være tilstrekkelig tid. Dette vil igjen medføre et press på mange kadetter om å gjennomføre opplæringen på minimumstiden. Spesielt i disse tider med mangel på kadettplasser og anstrengt økonomi i mange rederier vil dette kunne bli en reell problemstilling. Samtidig vil det også oppfattes som noe underlig dersom det er tilstrekkelig å jobbe 5 timer og 7 minutt en dag for å opptjene en full fartstidsdag. Det er nemlig dette den foreslåtte formelen legger opp til.*

*Vår oppfatning er at kravet til opptjening av fartstid bør baseres på følgende prinsipper:*

- \* En fartstidsdag er åtte timer.*
- \* En fartstidsmåned består av tretti fartstidsdager.*

*Basert på dette kommer man frem til følgende enkel formel for beregning av fartstid:*

$$D = \frac{x}{8}$$

*D = Fartstidsdag og x = antall timer arbeidet.*

*Med denne formelen vil en tolvtimersdag gi 1,5 fartstidsdag, og man må gjennomføre minimum 240 tolvtimers dager om bord. Dette mener NSOF kan forsvares fra et opplæringsperspektiv."*

Sjøfartsdirektoratet viser til at ved nevnte eksempel om opptjening av fartstid for førstegangsutstedelse av kompetansesertifikat er det korrekt at kadetten kan oppnå opptjent fartstid innen 153 arbeidsdager. Dette er som nevnt av NSOF en minstetid og ikke alene avgjørende for når kadetten kan løse sertifikat for første gang.

Rederiene har et stort ansvar for opplæringen av kadettene. Det er rederienes ansvar å sørge for at den ansvarlige for opplæringen og assessor for evaluering av kvalifikasjoner hos kadetten har den kompetanse som er nødvendig jf. kvalifikasjonsforskriften § 13.

Næringen er under press på grunn av kostnader, og det kan skape grobunn for et press om å få kadetter til å avslutte opplæringsløpet raskest mulig. Vi understreker derfor at opptjent fartstid bare er ett av flere vilkår for førstegangsutstedelse av sertifikat. Kadettens kvalifikasjoner og kompetanse skal evalueres uavhengig av fartstiden den har opptjent om bord. Har ikke kadetten de kvalifikasjoner og den kompetanse som forventes for å løse sertifikat, skal ikke kadetten godkjennes av assessor om bord. Her har næringen selv en overordnet rolle til å være bevisst de øvrige vilkårene for å løse sertifikat. Videre må næringen utvikle holdninger som bearbeider et press om å opptjene fartstiden raskest mulig. Rask opplæring er bra så lenge kvalifikasjonene og kompetansen tilsvarer forventet nivå. Det er en felles oppgave og i hele næringens interesse at kadettene oppnår de best mulige kvalifikasjoner og den høyeste kompetanse som mulig gjennom opplæringsopplegget. Trenger kadettene mer tid for å oppnå dette skal den enkelte gis rom for det. Dette bør næringen akseptere og legge til rette for, uavhengig av økonomi og arbeidsmarked.

Etter Sjøfartsdirektoratets formel vil arbeid i 5 timer og 7 minutter være tilstrekkelig for å opptjene en full fartstidsdag dersom man arbeider 365 dager i året. Trekker man ifra ferier og andre fridager arbeider en «vanlig arbeider» på land ca. 225 dager av de 365 dagene i året. En full fartstidsdag er da 8 timer som tilsvarer prinsippene lagt fram av NSOF og som er i tråd med STCW-konvensjonen. De andre instansene har ikke hatt innvendinger, og forslaget er utarbeidet etter innspill fra partene i næringen. Vi har derfor fastsatt endringen slik den var på høring.

### **Administrasjon av den nye ordningen**

Kystvakten har følgende innspill:

*"For Kystvaktens del vil det også være en fordel å kunne registrere time for time i og med at vi er unntatt arbeidstidsbestemmelsene og dermed kan opptjene påkrevd fartstid på kortere tid enn i dag. Men en slik ordning vil kreve en omfattende registrering og kvalitetssikring av timer og vil dermed generere ekstra administrativt arbeid. Der vi i dag lett kan hente ut data om på- og avmønstring, vil vi i fremtiden operere med timelister.*

*Konklusjon: I en tid med større og større fokus på effektivisering og nedbemanning innen det administrative ledd, vil en timebasert beregning av fartstid generere uforholdsviss mye administrasjon gjennom registrering, kvalitetssikring av både tid og aktivitet."*

Fiskebåt har følgende innspill:

*"Fiskebåt er positive til forslaget og mener det vil føre til en prinsipielt riktigere og mer rettferdig fartstidsopptjening. Fiskebåt vil samtidig understreke at endringen må gjennomføres på en slik måte at administrasjonsbyrden for rederiene øker minst mulig. Det fremgår av høringsbrevet at*

*fartstidsregistreringen skal skje på samme måte som i dag, det vil si ved registrering i sjøfartsbok attestert av skipsfører, alternativt ved fartsoppgave bekreftet av rederiet. Så lenge det dreier seg*

*om rapportering av antall dager har dette vært en relativt enkel øvelse, men når det nå skal skje på timenivå kan det bli mer arbeidskrevende å føre kontroll med opptjeningen fra rederiets side. Det vises til at faktisk tjenestetid for den enkelte kan variere i perioder. I tillegg kan det være store forskjeller mellom de ulike sertifikatpliktige stillinger. Det er viktig at rederiene kan stole på timelistene som det sertifikatpliktige personellet selv fører, og at rederiet ikke risikerer noe ansvar dersom det i enkelttilfeller skjer feil.*

**Norges Fiskarlag har følgende innspill:**

*Norges Fiskarlag er positiv til forslaget og mener dør nye modellen bedre anskueliggjør tjenestetid om bord enn det dagens modell legger opp til.*

*I høringsforslaget legges det videre opp til at fartstid skal dokumenteres på samme måte som før. Det vil si ved registrering i sjøfartsbok attestert av skipsfører, alternativt ved fartsoppgave bekreftet av rederiet. I denne sammenhengen er det viktig at Sjøfartsdirektoratet utarbeider en enkel veiledning for hvordan fartstid bør føres, slik at arbeidet blir enklere for både rederi og mannskap.*

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at fartstid skal dokumenteres på samme måte som i dag, jf. § 16 andre ledd som sier at "fartstid dokumenteres ved registrering i sjøfartsbok attestert av skipsfører, alternativt ved fartsoppgave bekreftet av rederiet". Sjøfartsdirektoratet mener at det ikke er behov for å endre informasjonen som oppgis i Altinn og rapporteringsskjemaene. Vi legger til grunn at rederiene skal ha oppgaven med å sette antall timer inn i formelen og regne disse om til riktig antall fartstidsdager. Rederiene skal deretter rapportere antall fartstidsdager inn til Sjøfartsdirektoratet. Dette gjør at det er rederiene som skal bære ansvaret for at antall dager som er registrert på den enkelte er riktig. Sjøfartsdirektoratet vil kontrollere opplysningene. Sjøfartsdirektoratet kan kreve innsyn i beregningene gjort av rederiet, dersom det er behov for det. Ved at rederiene rapporterer inn antall fartstidsdager er det ikke behov for å gjøre endringer i skjemaet for Altinn.

**Fraktestøyetenes Rederiforening har følgende innspill:**

*"Vår forening ser svært positivt på den foreslåtte endringen i beregning av fartstid. Vi mener det blir en mer korrekt beregning av fartstid, med time for time enn som tidligere dag for dag.*

*Fraktestøyetenes Rederiforening regner med at dette vil ha tilbakevirkende kraft innenfor de siste 5 år i forbindelse med sertifikatfornyelse og utstedelse av sertifikat."*

Sjøfartsdirektoratet tar utgangspunkt i den fartstiden som ligger til grunn når beregningen gjøres etter nye regler. Dette er uavhengig av når fartstid er opptjent og vil være til gunst for kadetter.

**Sjømannsorganisasjonens Fellesekretariat har følgende innspill:**

*"Sjømannsorganisasjonene i Norge har vært involvert i prosessen med direktoratet og rederinæringen om endringer av regler for å opptjene fartstid. Vi er derfor tilfreds med at Sjøfartsdirektoratet nå foreslår å endre kvalifikasjonsforskriften på dette punkt. Dette vil medføre raskere opptjening av fartstid og således være til gunst for sjøfolk. Ordningen vil være i tråd med STCW-konvensjonen.*

*I Tabell A-III/2 er det engelske ordet "manage" oversatt. "Betjene elektriske og elektroniske anlegg og kontrollsystemer" foreslås nå endret til "styre driften av elektriske anlegg ...". Denne oversettelsen blir upresis og gir en ufullstendig beskrivelse av ansvaret som følger av konvensjonen. Den store svakheten med direktoratets oversettelse er at selve ledelsesfunksjonen ikke kommer godt nok frem. Ordet "manage" er i Oxford Dictionary definert som "be in charge of". Ordet "operate" er definert som "control the functioning of (a machine, process, or system).*

*Direktoratets forslag medfører en sammenblanding av to engelske ord som er uheldig. Vi ber derfor om at ordlyden i forskriften endres til "lede driften av ...".*

Sjøfartsdirektoratet tar innspillet til følge og endrer oversettelsen av "manage" til "lede driften av".

Det norske maskinistforbund (DNMF) har følgende innspill:

*"1. "Manage" oversettes til LEDE*

*2. STCW kapittel I - Normer knyttet til allmenne bestemmelser avsnitt A-I/1 tilføyes forskriftens § 2 definisjoner.*

*3. Endring: Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for ARBEIDSTAKERE PÅ SKIP*

*Ingen av DNMF sine forslag vil medføre materielle endringer, kun mer korrekt tekst opp mot originalteksten i STCW 78 og dermed tydeliggjøre konvensjonens hensikt for at kompetanse er lik sikkerhet. Avslutningsvis anser DNMF det som mest hensiktsmessig å ikke oversette konvensjonen i norske forskrifter, men kun bruke den originale utgaven slik at all tekst og definisjoner kan leses samlet, ikke fordelt over flere forskrifter slik det er i dag, alternativt tilkjennegi at forskriftene dette gjelder er en norsk oversettelse av STCW på lik linje med forskrifter oversatt fra SOLAS (eks. forskrift om bygging av skip) - og ved tvil legges den engelske originalteksten til grunn. Evt. norske særregler som det kan gis rom for, som her foreslått mht. beregning av fartstid ref. Sub-committee on Standards of Training and Watchkeeping - 42nd session 18. October 2010, Agenda item 10, kan likevel fremkomme i protokoller, som da fremlegges til IMO iht. Artikkel I, Regel I/3."*

Sjøfartsdirektoratet følger innspillet om oversettelsen av "manage", og endrer det til "lede driften av". Det er ikke aktuelt å endre navn på forskriften nå, det kan bli aktuelt ved en senere anledning. Gjennomføringsmetoden ble vurdert i forbindelse med gjennomføringen av 2010-endringene i STCW-konvensjonen. STCW-konvensjonen egner seg ikke for inkorporasjon slik DNMF foreslår. Videre er fartstidsberegningen innenfor STCW-konvensjonen, og skal derfor ikke rapporteres til IMO.

Oslo Yrkesbåtrederes Forening har følgende innspill:

*"Av høringsbrevet fremgår: "På internasjonalt nivå kan endringen gi Norge et konkurransefortrinn" noe som synes å være i strid med internasjonale forpliktelser som STCW-konvensjonen baserer seg på. En beregning av fartstid på nasjonalt nivå vil etter vår oppfatning være åpenbart uheldig, og må unngås. OYF skal derfor be om at forslag til endring av forskrift fremmes for IMO for å sikre en eventuell fornyet internasjonal beregning av fartstid. Man bakgrunn av ovennevnte ber OYF om at herværende forslag utsettes inntil eventuell internasjonal avklaring har funnet sted."*

Sjøfartsdirektoratet fastslår at endringene er innenfor konvensjonen og vårt handlingsrom.

### **Brukervennlighet i Altinn**

Videre har Fiskebåt følgende innspill:

*Endelig viser Fiskebåt til at gjeldende system for registrering av fartstid i Altinn har en svakhet i form av at opplysningene ikke blir oppdatert og lagt inn før sertifikatsøknaden er behandlet. Det kan dermed ta lang tid, av og til opp mot flere måneder, før fartstiden oppdateres. Rederi og mannskap har i denne perioden få muligheter til å kontrollere om innmeldingen faktisk er mottatt og tatt til behandling. Fiskebåt ber om at Sjøfartsdirektoratet legger til rette for at innsendte opplysninger om fartstid blir raskere synlig for rederi og sertifikatsøker.*

Norges Fiskarlag har lignende innspill:

*"Når sjøfolk og fiskere søker om sertifikat gjennom Altinn, har Norges Fiskarlag fått tilbakemeldinger om at registrert fartstid ikke blir synlig for søkeren før Sjøfartsdirektoratet har behandlet sertifikatsøknaden. Dette gjør søknadssituasjonen lite oversiktlig for søker. Norges Fiskarlag ber derfor om at Sjøfartsdirektoratet snarest oppdaterer søknadssiden, slik at registrert fartstid vises umiddelbart."*

Sjøfartsdirektoratet viser til at vil bli en endring i forbindelse med utarbeidingen av "Min side funksjonaliteten". Målet er at all innsendt dokumentasjon vil ligge åpent synlig, også før godkjenning.

### **Fartstid under verkstedopphold**

Videre har Norges Fiskarlag følgende innspill:

*"Norges Fiskarlag har fått flere henvendelser fra medlemmer som peker på at navigatørene bør gis fartstid under verkstedopphold. Bakgrunnen for det er at arbeidsoppgaver knyttet til sikkerhet og sertifisering er svært relevant for en helhetlig dybdeforståelse av navigatørenes oppgaver. Norges Fiskarlag ber Sjøfartsdirektoratet ta opp dette nasjonalt og internasjonalt (IMO)."*

Sjøfartsdirektoratet viser til at dersom verkstedopphold er en del av den ordinære driften av skip (herunder kortere verkstedopphold), regnes det i dag med på fartstiden. Verkstedopphold av større omfang, som f.eks. ved større ombygginger når skipet ligger i dokk, oppfyller ikke kravene i § 16 for å få fartstid for en navigatør. Det står mer om dette i veiledningen til forskriften.

### **Oppsummering**

Endringen i faststidsberegningen vil gi en mer korrekt beregning av fartstid, og vil samtidig bety en raskere opptjeningstid i de fleste tilfeller. For den enkelte arbeidstaker vil en raskere opptjening av fartstid ha økonomiske fordeler. For rederiene medfører endringen noe mer administrasjon ved at de får ansvar for å sette arbeidstimene inn i formelen og finne riktig antall fartsdager. Riktig antall fartsdager meldes så inn til Sjøfartsdirektoratet på eksisterende skjema i Altinn.

Det antas at endringen i faststidsberegning kan gi norske aktører en konkurransefordel.

Totalt sett synes fordelene å veie tyngre enn ulempene.

Olav Akselsen  
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen  
avdelingsdirektør

Vedlegg: Forskrift om endring av forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

