

Høringsmatrise – endringer i kvalifikasjonsforskriften

Saksnummer 2020/19713.

Det er kommet inn totalt 23 høringssvar.

Høringssvar med merknader ble mottatt fra Arbeidstilsynet, Blått kompetansesenter nord AS, Det norske maskinistforbund, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Grenland Havn IKS, Kystrederiene, Maritime Utdanning AS, Miljødirektoratet, Mosseregionen interkommunale brann- og redning, Norske Havner, Norges Fiskarlag, Politidirektoratet, Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffisersforbund, Redningsselskapet, Samfunnsbedriftene og KS og Sjømat Norge.

Høringssvar uten merknader ble mottatt fra Fiskeridirektoratet, Forsvarsdepartementet, Helsedirektoratet, Helse- og omsorgsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Denne høringssmatrisen forsøker å oppsummere høringsinstansenes innspill til forslaget om endringer i kvalifikasjonsforskriften. Innspillene er ikke inntatt i sin helhet. For å se fullstendige innspill må det sendes henvendelse om innsyn til post@sdir.no.

§	Høringsinstans	Høringssvar	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
	Arbeidstilsynet	<p>Arbeidstilsynet er positive til at kravene til opplæring og kompetanseheving for båtførere strammes inn, og at det stilles krav til gjennomført sikkerhetskurs. Det er også positivt at det stilles strengere krav til sertifikat på båt ned til åtte meter. Arbeidstilsynet tror det vil ha betydning for sikkerheten i oppdrettsnæringen.</p> <p>Arbeidstilsynet forvalter regler om arbeidsmiljø for arbeidstakere innen akvakultur og oppdrettsnæringen i Norge. Akvakulturnæringen er en ulykkesutsatt næring og mange ulykker og helseskader i næringen skjer i forbindelse med bruk av båter, redskaper og annet teknisk utstyr. Alle som utfører arbeid om bord i arbeidsbåt trenger nødvendig kompetanse om kjøring</p>	

§ 8 (3)		<p>av båt og risikoforhold knyttet til bruk av båt og i bruk av arbeidsutstyr om bord på båten. Arbeidstilsynets erfaringer viser at kjøring av båten skjer samtidig som det arbeides i eller fra båten, og at disse to arbeidsoperasjonene til sammen kan utgjøre en tilleggsrisiko. Arbeidstilsynet mener at alle som har sitt arbeid om bord på arbeidsbåter bør ha opplæring i og kompetanse om denne tilleggsrisikoen.</p> <p>Arbeidstilsynet er skeptiske til at forslaget om det nye alternative sikkerhetskurset kommer til å bli den nye hovedregelen, fremfor å være et alternativ. Arbeidstilsynet er skeptisk til at endringen vil gå på bekostning av sikkerheten til arbeidstakere om bord på mindre arbeidsbåter.</p>	<p>Det nye sikkerhetskurset er nettopp spesielt tilpasset for mindre fartøy. Det som er tatt ut av kurset sammenlignet med grunnleggende sikkerhetskurs er innhold som ikke er relevant for denne type fartøy, f.eks. røykdykking. Vi ønsker at personer som har sitt arbeid om bord på mindre fartøy velger dette kurset. Altså mener vi at det ikke går på bekostning av sikkerhet at dette kurset blir den nye hovedregelen, snarere tvert imot.</p>
§ 23a (4)	Blått kompetansesenter nord AS	<p>Blått kompetansesenter nord AS er en sertifisert maritim opplæringstilbyder som utvikler og tilbyr godkjente nett- og samlingsbaserte opplæringsløsninger innenfor maritim og marin opplæring.</p> <p>BKS Nord påpeker at henvisningene i forslaget § 23a fjerde ledd er feil.</p> <p>BKS Nord mener at den foreslåtte overgangsordningen i forslaget § 23a sjetten ledd jf. fjerde ledd bokstav b er for lang. Slik forslaget er formulert mener BKS Nord at det er grunn til å tro at en stor del av de som vil få behov for D6-sertifikat vil ta opplæring til D5L, og så bruke dette til å løse ut D6. Det er mange aktører som tilbyr D5L og det er stort press på pris. BKS Nord påpeker at det ikke stilles like strenge krav til</p>	<p>Det er riktig at denne henvisningen var feil. Den er nå rettet.</p> <p>Overgangsperioden, og konverteringsmuligheten fra D5L, ble foreslått etter to høringsrunder og tett dialog med høringsaktørene. Vi mener at næringen trenger tre og et halvt år for å ha tilstrekkelig tid til å tilpasse seg de nye kravene, også når det gjelder konvertering fra eksisterende kompetanse. Søkere må i</p>

		<p>opplæringstilbydere av D5L. Videre er læreplanen for D5L beregnet på brukere av fritidsbåter, og den tar ikke inn over seg de spesifikke utfordringene næringsskip må forholde seg til.</p> <p>BKS Nord frykter at en utilsiktet konsekvens av overgangsordningen i forslaget vil være at det ikke er mulig å utvikle og drive opplæringstilbud som følger læreplanen for D6. Når det først innføres et nytt sertifikat bør innholdet svare best mulig på de utfordringene som er årsak til at man innfører sertifikatet. BKS Nord foreslår derfor at overgangsordningen for D5L/fisk C endres til 31. desember 2020.</p>	<p>tillegg oppfylle et av fartstidskravene beskrevet i § 23a tredje ledd bokstav e. Det betyr at søkeren må dokumentere faktisk kompetanse.</p> <p>Vi forstår innspillet, men vår dialog med utdanningsinstitusjonene tyder på at mange ønsker å tilby D6-undervisning. Vi håper at dette blir det foretrukne alternativet.</p>
	Det norske maskinistforbund	<p>Det norske maskinistforbund var i utgangspunktet positive til forslag om å heve kompetansen for den foreslåtte fartøygruppen. Dnmf mener imidlertid at det foreslåtte nivået på kravene er alt for lavt sammenlignet med behovet, og at det foreslåtte sertifikatet kan sammenlignes med båtførerprøven.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet er ikke enige i sammenligningen. Båtførerprøven er en teoretisk prøve hvor kandidaten blir testet i kunnskap en fører av fritidsbåt under 15 meter skal kunne. Emneplanen for D6 er langt mer omfattende og inneholder minimumskompetanse for skipsfører på næringsfartøy. Det stilles videre, som beskrevet i høringen, en rekke tilleggskrav for utstedelse, blant annet krav til dokumentasjon av praktisk kunnskap.</p>
§ 23a § 91	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	<p>Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap mener det er positivt at Sjøfartsdirektoratet tok bekymringene i de tidligere høringssvarene på alvor.</p> <p>DSB håper at de foreslåtte fartstidsalternativene i § 23a tredje ledd bokstav er oppnåelige for brann- og redningstjenesten eller at brann- og redningsvesen kan benytte dispensasjonsbestemmelsen i § 91.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mener at det skal være mulig å tilpasse seg endringene som fastsettes, og alternativene i kvalifikasjonsforskriften, for alle aktører, også brann- og redningsvesen.</p>

§ 23 a	<p>Grenland Havn IKS (med tilslutning fra Larvik Havn KF, Kragerø kommune og Sandefjord kommune)</p>	<p>Grenland Havn IKS viser til at det er flere havner har båter i sin tjeneste i størrelsen 8 til 14,99 meter som vil komme inn under endringen.</p> <p>Grenland Havn IKS mener at det vil være vanskelig å oppfylle fartstidskravet ettersom båtene ikke blir brukt daglig og kun til spesifikt tilsyn og oppdrag.</p> <p>Det er store forskjeller i operasjonsmønster og arbeidsoppgaver for kommersielle og ikke-kommersielle aktører. Det burde være mulig å differensiere mellom de ulike aktørene.</p> <p>Grenland Havn IKS mener at det bør komme standardiserte krav fra myndighetene. Man bør legge nivået på et familiariserings- og opplæringskrav som skal dokumenteres i sikkerhetsstyringssystemet, samt krav til redningsmidler.</p> <p>Grenland Havn mener at kostnader til kurs bør komme inn under et avgiftsgrunnlag for farvannsavgift med hjemmel i havne- og farvannsloven.</p> <p>I verste fall vil tjenester fra det offentlige falle bort da det blir for vanskelig og kostbart og opprettholde kravene i forskriften. Videre mener Grenland Havn at krav om helseerklæring ikke bør gjelde på disse fartøyene.</p>	<p>Fartstidsalternativene er utformet slik at også aktører med sjelden fartøydriфт skal kunne oppfylle kravene.</p> <p>Regelverket skiller ikke på kommersielle og ikke-kommersielle aktører, men vi mener at det skal være mulig å tilpasse seg endringene som fastsettes for alle aktører.</p> <p>Dette er allerede krav i Sjøfartsdirektoratets regelverk.</p> <p>Havne- og farvannsloven og vurderinger med hjemmel i denne ligger utenfor Sjøfartsdirektoratets myndighetsområde.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet mottok få negative kommentarer på kravet om helseerklæring i de tidligere høringsrundene. Innspillet blir derfor ikke tatt til følge på nåværende tidspunkt. Det utelukker ikke at vi på et senere tidspunkt kan gjøre en ny vurdering av om endringene som nå fastsettes er hensiktsmessige for alle i den berørte gruppen.</p>
	Kystrederiene	Kystrederiene representerer en stor og sammensatt gruppe som daglig bruker farvann langs hele Norges kystlinje. En endring av forskriften får derfor store konsekvenser for en god del av medlemmene.	

§ 23a		<p>Kystrederiene er positive til intensjonen om å ytterligere øke sikkerhet på sjøen.</p> <p>Slik forslaget om D6-sertifikat fremstår er det positivt både for Sjøfartsdirektoratet og den maritime bransjens omdømme og kompetanse.</p> <p>Kystredereiene mener at overgangsbestemmelsene som er foreslått er viktige for å sikre kompetansen som allerede er i flåten, og er tilfreds med at direktoratet har lagt opp til to parallelle løp.</p>	
§ 8 (3)		<p>Kystrederiene mener videre at det er hensiktsmessig med nytt sikkerhetskurs for at sjøfolkene skal unngå å måtte gjennomføre tidkrevende teori og opplæring de ikke har bruk for i praksis. Kystrederiene har tillitt til at direktoratet sørger for et tilfredsstillende innhold i sikkerhetskurset. Kystrederiene har også tillit til direktoratets vurderinger om hvilken radiokompetanse som er nødvendig. Videre er Kystrederiene enige i at helseerklæring skal være et krav for utstedelse av D6-sertifikat.</p> <p>Kystrederiene viser til at det er etterspurt at deler av teoretiske opplæringen kan gjennomføres på nett. Det er videre rimelig at krav til assessor er foreslått endret.</p> <p>Kystrederiene ønsker å påpeke at de nye kravene berører svært mange arbeidstakere. Det er nødvendig å få på plass en oversikt over omfang og behov, samt kapasitet i opplæringen, før tilbud for opplæring kan legges fram. På lengre sikt må det vurderes om</p>	

		<p>videregående skoler må involveres og tilby dette som utdanningsløp.</p> <p>Det er videre svært viktig at fornyelse av sertifikatene er gjort enkelt for rederiene og ansatte. Dette må tas hensyn til når Sjøfartsdirektoratet jobber med en automatisering av sertifiseringsprosessen slik at både tid og kostnader til saksbehandling av sertifikater er lav.</p> <p>Kystrederiene ser frem til at D6-sertifikatet etableres, og at de mindre fartøyene langs kysten får et kompetanseløft for å i større grad hensynta helse, miljø og sikkerhet.</p>	
	<p>Maritim Utdanning AS og opplæringskontorene i Tønsberg, Ålesund, Haugesund og Tromsø</p> <p>§ 13 (4)</p> <p>§ 23a</p>	<p>Maritim Utdanning AS viser til forslaget i § 13 fjerde ledd om krav til assessor. Maritim Utdanning AS mener at assessor bør ha minimum 12 måneder effektiv seiling i offiserstilling for å løse ut et assessorsertifikat.</p> <p>Maritim Utdanning AS stiller videre spørsmål til om 12 måneder fartstid for å løse D6-sertifikat er tilstrekkelig når det ikke defineres mer hva denne fartstiden innebærer. Maritim Utdanning AS mener at fartstidskravet for å løse D6-sertifikat bør være på relevant fartøy under 24 meter dersom de skal kunne løses på så kort tid som 12 måneder. For de som har sin fartstid fra andre fartøyer bør fartstidskravet økes til for eksempel 36 måneder.</p> <p>Praktisk prøve/assessment er i dag kravet for alle andre kompetansesertifikater. Maritim Utdanning AS reagerer på at dette faller bort for de som løser sertifikat på bakgrunn av fartstid.</p>	<p>Dette innspillet er vi enige i. Forskriftsteksten er endret på bakgrunn av innspillet.</p> <p>Vi mener 12 måneders fartstid er tilstrekkelig for denne gruppen. Kravet er satt etter høringsrunder og tett dialog med næringen.</p>

	<p>Miljødirektoratet (på vegne av Skjærgårdstjenesten og Statens Naturoppsyn)</p> <p>§ 23a</p>	<p>Miljødirektoratet mener at det er fornuftig at man nå har samlet alle fartøyer mellom 8 og 24 meter under ett felles sertifikat. Faginnhold, kompetansekrav og omfang vurderes som et hensiktsmessig nivå.</p> <p>Skipsførere i Statens Naturoppsyn oppfyller allerede krav til helseerklæring. Krav om helseerklæring for utstedelse av sertifikat kan derimot være et problem for skipsførere i Skjærgårdstjenesten. Miljødirektoratet mener at fornyelse av helseerklæring hvert andre år er for kort tidsintervall for de minste fartøyene. Hvert femte år vil være mer overkommelig. Videre peker Miljødirektoratet på at kravet om fargesyn kan medføre at personer med lang ansiennitet og dyktig utført arbeidsinnsats kan bli fratatt muligheten til å fortsette i sitt yrke/arbeidsforhold. I slike tilfeller bør det være mulig å få en begrensning i sertifikatet slik det er åpnet opp for å gjøre på fritidsskippercertifikat.</p> <p>Krav til fartstid er lite tilpasset daglig og ukentlig variabel arbeidstid. Flere enheter i både SNO og SGT har tidligere ikke hatt krav om å føre fartstid, og vil ut fra arbeidets innhold kunne få utfordringer knyttet til dette. Det er ønskelig med et alternativ som sidestiller dokumentert erfaring med fartstid.</p> <p>Forslaget om D6-sertifikat med begrensninger vurderes som en god løsning for de ansatte i Skjærgårdstjenesten som har lang arbeidserfaring.</p> <p>Kravene til fornyelse av sertifikatene vurderes overkommelige og hensiktsmessige for den type</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mottok få negative kommentarer på kravet om helseerklæring i de tidligere høringsrundene. Innspillet blir derfor ikke tatt til følge på nåværende tidspunkt. Det utelukker ikke at vi på et senere tidspunkt kan gjøre en ny vurdering av om endringene som nå fastsettes er hensiktsmessige for alle i den berørte gruppen.</p> <p>Fartstidsalternativene er utformet slik at også aktører med sjelden fartøydrift og variabel arbeidstid skal kunne oppfylle kravene.</p>
--	--	---	---

	<p>§ 59a</p> <p>§ 8</p> <p>§ 46</p> <p>§ 91</p>	<p>fartøyer. Flere alternativer for å oppfylle kravet er positivt.</p> <p>For Skjærgårdstjenesten er det positivt at krav til skipsførere på lasteskip som skal utføre løfteoperasjoner er foreslått som tilleggskrav.</p> <p>Forslaget om eget sikkerhetsopplæringskurs for sjøfolk på mindre skip vurderes som en fornuftig og tilfredsstillende løsning.</p> <p>Endringen om SRC som alternativ til ROC er positiv.</p> <p>Miljødirektoratet forutsetter at den foreslåtte dispensasjonsbestemmelsen i § 91 kan gi rom for å vurdere om enkelte rederier, dersom de vil få uforutsette problemer med å oppfylle alle krav i tilknytning til ny kvalifikasjonsforskrift, kan gis dispensasjon eller lemping av kravene.</p> <p>Både SNO og SGT opererer innenfor offentlige budsjettammer. Det er ønskelig at virksomhetene ikke belastes med større kostnader enn strengt nødvendig. Det vil knyttes en del kostnader til blant annet sertifikatutstedelse, helseundersøkelse hvert andre år og gjennomføring av praktisk prøve for enkelte skipsførere. Det vil derfor være positiv om Sjøfartsdirektoratet kan se på om det er mulig å finne noen enkle og lempelige tilpasninger for å redusere slike kostnader, eksempelvis knyttet til dette med hyppige helseundersøkelser.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mener at det skal være mulig å tilpasse seg endringene som fastsettes, og alternativene i kvalifikasjonsforskriften, for alle aktører.</p>
--	---	--	--

		<p>Med unntak av nevnte utfordringer for SNO og SGT, mener Miljødirektoratet at det er positivt at det kommer et formalisert kompetansekrav for lasteskip mellom 8 og 24 meter.</p> <p>Ved innføring og gjennomføring av nye krav og nye sertifikater vil det oppstå et stort informasjonsbehov. Det forventes at Sjøfartsdirektoratet kommer med god informasjon og rettleiding, samt bidrar til en smidig gjennomføring.</p>	
	Mosseregionen interkommunale brann- og redning	<p>Mosseregionen interkommunale brann- og redning viser til at brann- og redningsvesen naturlig støtter krav til nødvendig opplæring og kompetanse. Det påpekes at bruken av fartøy er annerledes for brann- og redningsvesen. Bruken av fartøy skjer som ledd i livreddende innsats og begrenning av skader ved miljøhendelser.</p> <p>Brann- og redningsvesen vil befinne seg mellom Sjøfartsdirektoratets krav og andre samfunnsmessige lovpålagte oppgaver.</p> <p>Mosseregionen interkommunale brann- og redning mener at dispensasjonsbestemmelsen må tilpasse de som har samfunnsviktige oppgaver for å redde liv, helse, miljø og materielle verdier.</p>	Sjøfartsdirektoratet mener at det skal være mulig å tilpasse seg endringene som fastsettes, innenfor alternativene i kvalifikasjonsforskriften, for alle aktører, også brann- og redningsvesen.
	Norges Fiskarlag § 23a	<p>Fiskarlaget er positive til høringsforslaget, men vil understreke viktigheten av den foreslåtte konverteringsmulighet fra fiskeskippersertifikat klasse C til det nye D6-sertifikatet.</p> <p>Det er ellers viktig at den omtalte overgangsordningen gjøres godt kjent blant målgruppen.</p>	

	<p>Politidirektoratet</p>	<p>Forslaget vil omfatte mange av politiets båter. Politidirektoratet opplever at forskriften primært retter seg mot andre næringer, og at det innen disse sikkert kan være behov for nye og mer omfattende regler.</p> <p>Generelt støtter politiet innføring av krav til økt sikkerhet for næringsfartøyer generelt. Samtidig mener politiet at politietatens fartøyer og tjenesteutførelse stort sett ikke faller inn under disse beskrivelsene.</p> <p>Politietaten har ikke fartøydriфт som sin primære oppgave. Eventuelt sertifikat/kompetansebevis vil kunne være aktuelt for flere hundre tjenestepersoner i politiet.</p> <p>Politiet ser det som nødvendig, dels som en følge av forskriften, men også på eget initiativ ut fra egne behov for kompetanseheving, å legge til rette for økt kompetansetilførsel for mange av politiets båtførere. Økt kompetanseheving av førere i politibåt vil også dekke politiets behov som arbeidsgiver og ansvarlig etat (reder). Slik kompetansetilførsel for flere hundre polititjenestepersoner vil imidlertid være svært kostnadskrevene og utfordrende og få til, også innenfor den relativt romslige overgangstid som er skissert i forslaget.</p> <p>Politiet mener at dispensasjonsadgangen i § 91 vil måtte kunne komme til anvendelse for politiets tjenestepersoner dersom kravene til D6-sertifikat ikke kan innfris fullt ut, da en stor del av politiets innsats inngår som en del av «Norges redningstjeneste» jf. § 91 andre ledd bokstav e. Som nødetat og ansvarlig</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet mener at det skal være mulig å tilpasse seg endringene som fastsettes, innenfor alternativene i kvalifikasjonsforskriften, for alle aktører, også politiet.</p>
--	---------------------------	---	---

		<p>gjennom lokale redningsentraler faller politiet naturlig inn under bestemmelsen.</p> <p>Under disse forutsetninger, kan Politidirektoratet gi sin tilslutning til forslaget.</p>	
	Norske Havner	<p>Norske Havner er enige med direktoratet i at en må sikre sikker ferdsel på sjøen.</p> <p>Forslaget vil innebære krav til kvalifikasjoner/sertifikater for en del have/oppsynsbåter over åtte meter. Noen av havnene har allerede interne krav tilsvarende dette, men andre har det ikke. Lengden på overgangsordningen anses som tilstrekkelig.</p> <p>Norske Havner etterlyser en opplæringsplan og mer konkret informasjon om hva kvalifikasjonene/sertifikatene innebærer og prosessen knyttet til utstedelse.</p>	Emneplaner og mer informasjon om søknadsprosessene vil bli publisert etter fastsettelse.
	Norsk Sjømannsforbund	Norsk Sjømannsforbund er enig med direktoratet at sikkerheten for de mindre fartøyene må heves, og det er fornuftig å stille kompetansekrav til førere av fartøy under 15 meter. Norsk Sjømannsforbund støtter således forslaget.	
	Norsk Sjøoffisersforbund	Norsk Sjøoffisersforbund er grunnleggende positive til at det innføres sertifikat- og kvalifikasjonskrav for mindre lasteskip, og deler direktoratets oppfatning av at dette vil være et effektivt grep for økt sikkerhet og færre ulykker. Den foreslåtte ordningen med et grunnleggende felles kompetansesertifikat, supplert av tilleggskrav/-kurs innen ankerhåndtering, løfting og sleping tror NSOF vil gi næringen den nødvendige	

	§ 23a	<p>fleksibiliteten, samtidig som behovet for økt kompetanse og bedre sikkerhet blir ivaretatt.</p> <p>NSOF er imidlertid ikke enige i forslaget om en reduksjon i kompetansekravene for førere av skip med lengde mellom 15 og 24 meter. En slik reduksjon av kompetansekravene for denne fartøygruppen er unødvendig, og vil potensielt kunne føre til svekket sikkerhet.</p> <p>I hovedsak gir NSOF sin tilslutning til forslaget. Men NSOF mener at innehavere av D6-sertifikat kun bør gis rett til å tjenestegjøre som skipsfører på skip med lengde under 15 meter, og at kravet om D5-sertifikat for skip over 15 meter beholdes.</p>	<p>Endringen skjer som følge av tett dialog næringen, og kun innenfor et snevert område hvor det tradisjonelt hovedsakelig har vært benyttet fartøy under 15 meter. Endringen vil gi mer fleksibilitet. Slik endringene ellers er utformet mener vi at endringen ikke vil svekke kompetansen til skipsfører eller ellers svekke sikkerheten om bord. Det utelukker ikke at vi på et senere tidspunkt kan gjøre en ny vurdering av om endringene som nå fastsettes fortsatt vurderes som sikkerhetsmessig forsvarlige.</p>
	Redningsselskapet	<p>Redningsselskapet ser at noen av de viktige innspillene de tidligere har gitt Sjøfartsdirektoratet er tatt til etterretning, justert og implementert i forskriftsforslaget.</p> <p>Sjøsikkerhet er noe av det aller viktigste for RS, og grunnholdningen til RS er at de støtter alle forslag og endringer som er med på å styrke og bedre sjøsikkerheten til de som ferdes på eller ved sjøen.</p> <p>Brorparten av RS sine 56 fartøyer som benyttes i operativ virksomhet er mellom 8 og 24 meters lengde og vi berøres av de foreslåtte endringene i større eller mindre grad.</p> <p>Hovedbekymringen for RS er knyttet til den store andelen av frivillige mannskaper, som vanskelig vil</p>	

		<p>kunne opptjene nødvendig fartstidskrav innenfor en rimelig tidshorison.</p> <p>Videre bør det være en grunnleggende forutsetning at regelverket utformes på en måte som gjør at viktige rednings- og beredskapsfunksjoner kan fortsette sin virksomhet innenfor regelverkets rammer, uten at det skal være påkrevet med stadige søknader om dispensasjoner.</p> <p>RS har på mange områder utviklet egne krav og opplæringsnormer for å være best mulig rustet til å redde liv og berge verdier gjennom pålitelig materiell, kompetent personell og rett øving. RS mener at denne særkompetansen må anerkjennes og innpasses i de formelle regelverksendringene.</p> <p>RS mener det er fornuftig og nødvendig at det stilles formelle kompetansekrav til dekksoffiserer av lasteskip mellom 8 – 15 meter, som ofte opererer med avansert utstyr i krevende operasjoner. Dette sett i lys av de ulike ulykker som har forekommet de senere årene med fartøyer i denne størrelsen. Det er imidlertid et åpenbart behov for en klargjøring av hvilke kompetansekrav og sertifikater direktoratet mener følger av STCW-konvensjonen, og hva som er særnorske krav og sertifikater. En slik klargjøring er en åpenbar forutsetning for det videre arbeidet med regelverket.</p> <p>RS mener videre at direktoratet bør igangsette en prosess for å utarbeide et eget regelverk for redning-</p>	<p>Fartstidsalternativene er utformet slik at også aktører med sjelden fartøydrift og variabel arbeidstid skal kunne oppfylle kravene.</p>
--	--	--	--

		<p>og beredskapsfartøy. Det er en utfordring av disse fartøyene i dag sorterer under kategorien lasteskip.</p> <p>RS har konkludert med at graden av innsats fra frivillige mannskaper vil måtte øke i fremtiden for å opprettholde dagens nivå innen redningstjenesten. Slik forslaget foreligger vil det bli flere formelle krav for RS sine 1100 operative frivillige mannskaper som bemanner 26 redningsskøyter, med hovedkonsekvens for dagens 250 båtførere.</p> <p>Forslaget om D6-sertifikat med begrensninger synes fornuftig.</p> <p>Hensikten med eget sikkerhetskurs for mindre fartøy synes god, og RS antar at man vil treffe målgruppen i større grad enn hva som er tilfelle med et generisk sikkerhetskurs.</p> <p>Krav om helseerklæring vil bety en kostnadsøkning for RS på 375 000 kroner. RS valgte å gå over til en forenklet helseerklæring for noen år siden grunnet begrenset tilgang av sjømannsleger.</p> <p>RS mener videre at det er en god vurdering at SRC foreslås som minimumskrav til radiosertifikat. Dette vil samsvare bedre med utstyret som benyttes innenfor radiodekningsområde A1. RS vil likevel påpeke viktigheten av god praktisk kjennskap til utstyr som SART og EPIRB.</p> <p>RS støtter endringen med å justere kravet for assessor.</p>	
	§ 23 a		
	§ 8		<p>Sjøfartsdirektoratet mottok få negative kommentarer på kravet om helseerklæring i de tidligere høringsrundene. Innspillet blir derfor ikke tatt til følge på nåværende tidspunkt. Det utelukker ikke at vi på et senere tidspunkt kan gjøre en ny vurdering av om endringene som nå fastsettes er hensiktsmessige for alle i den berørte gruppen.</p>
	§ 46		<p>Det anses å være god dekning av sjømannsleger i Norge.</p>
	§ 13		

	<p>§ 19</p> <p>§ 23</p> <p>§ 23a</p> <p>§ 59a</p> <p>§ 91</p>	<p>Hva som forstås som godkjent praktisk prøve i forslaget til § 19 fremstår som noe uklart. Det kan i enkelte tilfeller være utfordrende å oppnå 12 måneder fartstid for RS sine frivillige.</p> <p>Til § 23 kommenterer RS at betegnelsen kompetansesertifikat og dekksoffiser klasse x i dag benyttes på alle sertifikatklasser. RS foreslår at det må synliggjøres i sertifikatnavnet hva som er SRCW-sertifikater og hva som er nasjonale sertifikater utenfor STCW-konvensjonen.</p> <p>Til § 23a mener RS at det burde refereres til en tabell slik det gjør for de øvrige kompetansesertifikatene. Videre foreslås det å bytte ut ordlyden arbeidserfaring med tjenestetid om bord.</p> <p>Også til § 59a savnes det en referanse til emneplan. Videre mener RS at bestemmelsen også må få anvendelse for andre fartsområder slik som stor kystfart, bankfiske II m.fl.</p> <p>RS mener ellers at det er positivt at det er foreslått et bredere dispensasjonsgrunnlag. En rekke av redningsskøytene har fartsområde bankfiske II og vil dermed falle utenfor virkeområdet i dispensasjonsbestemmelsen. Det er uheldig. Det er videre uklart om dispensasjonsbestemmelsen vil gjelde for et enkelt fartøy eller for et rederi, eller begge deler.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet vil publisere mer informasjon og retningslinjer om godkjenning av praktisk prøve etter fastsettelse.</p> <p>Det finnes ingen tabell for D6-sertifikat slik som for STCW-sertifikatene.</p> <p>De nye emneplanene vil publiseres etter fastsettelse.</p> <p>Det går fram av ordlyden at rederiet må søke om å unnta fartøy fra forskriftens krav.</p>
	Samfunnsbedriftene og KS	Samfunnsbedriftene og KS representerer til sammen alle brann- og redningstjenester som blir berørte av	

	§ 91	<p>forskriftsendringene. Mange av disse disponerer båter mellom 8 og 15 meter.</p> <p>Samfunnsbedriftene og KS støtter ønsket om økt kompetanse og tror at det er sannsynlig at dette vil føre til færre ulykker, skader og tap av færre menneskeliv på sjøen.</p> <p>Samfunnsbedriftene og KS mener likevel at de må omfattes av den foreslåtte dispensasjonsadgangen for at de skal klare å kunne opprettholde beredskapen i skjærgården. Med for rigide og omfattende krav vil det være en risiko for at flere vil velge båter under 8 meter med de begrensninger det vil medføre.</p> <p>Brann- og redningstjenestens beredskap til sjøs vil bli betydelig redusert dersom de må oppfylle de formelle forskriftskravene i stedet for å benytte et internt opplæringssystem.</p>	Sjøfartsdirektoratet mener at det skal være mulig å tilpasse seg endringene som fastsettes, innenfor alternativene i kvalifikasjonsforskriften, for alle aktører, også brann- og redning.
	Sjømat Norge	<p>Sjømat Norge er positive til at det innføres et regelverk som bidrar til økt sikkerhet og forutsigbarhet for næringsaktørene. Sjømat Norge støtter at det gis formelle krav til maritim kompetanse gjennom å innføre det nye sertifikatet D6, som skal gjelde fra 8 meter.</p> <p>For Sjømat Norge sine medlemmer er det viktig at kravene som stilles er lett tilgjengelige, praktisk gjennomførbare og tilpasset målgruppen. Derfor er det positivt å registrere at det foreslås ytterligere forenklinger og tilpasninger i forhold til tidligere forskriftsutkast.</p>	

		<p>Utvidelsen av dispensasjonsadgangen i § 91 sikrer en bedre tilpasning av forskriften. Når ny sertifikatgrense nå flyttes kan Sjømat Norge se for seg at kravene treffer enkelte aktører unødvendig hardt. Dersom en dispensasjonsadgang som dette håndheves på et fornuftig nivå, kan tilfeller der kravene åpenbart har truffet utenfor målgruppen og gitt utilsiktede konsekvenser lukes bort. Det vil bidra til å øke treffsikkerheten til forskriften.</p>	
--	--	---	--