

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F.
I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

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 06-2020

Dato: 23. juni 2020

Saksnr.: 2020/19713

Opphever:

Referanse til: Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

Endringer i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Endringene trer i kraft 1. juli 2020.

Den største endringen som nå er fastsatt er at grensen for sertifikatkrav for skipsfører på lasteskip er flyttet fra 15 meter ned til største lengde åtte meter eller mer. Endringen medfører at det innføres et nytt kompetansesertifikat for dekksoffiser klasse 6 (D6). Fra 1. januar 2024 skal skipsfører på de fleste lasteskip med største lengde 8 meter eller mer ha det nye sertifikatet, eventuelt et høyere kompetansesertifikat, for dekksoffiser. I tillegg innføres det tilleggskrav for skipsfører på lasteskip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart som deltar i ankerhåndtering, utfører løfteoperasjoner eller sleper. Dette tilleggskravet skal også være oppfylt fra 1. januar 2024.

Det er i tillegg fastsatt noen mindre endringer i eksisterende bestemmelser i kvalifikasjonsforskriften. Dette gjelder blant annet krav til assessor, fornyelse av sertifikat, radiosertifikat og sikkerhetsopplæring for enkelte grupper sjøfolk mv. Det er også gjort en utvidelse av dispensasjonsadgangen i forskriftens § 91. Endringene henger i all hovedsak sammen med nytt kompetansesertifikat og nye tilleggskrav, men disse justeringene gjelder fra endringsforskriften trer i kraft den 1. juli 2020.

Sjøfartsdirektoratet utarbeider ikke selv kurs og eksamen. De nye kursene knyttet til endringene vil derfor komme på plass først etter fastsettelse av endringene og publisering av tilhørende nye emneplaner.

2. Høring og høringsinnspill

Forslaget var på høring i perioden 14. februar til 14. mai 2020. Det var 23 høringsinstanser som svarte på høringen, hvorav sju ikke hadde merknader. Oversikt over relevante høringsinstanser og innspill er tatt inn i høringsmatrisen som er vedlagt.

Vi foreslo innføring av nye sertifikat- og kvalifikasjonskrav for den samme fartøygruppen som nå blir berørt av endringene også i 2017 og 2018. Begge gangene mottok vi mange og omfattende høringsvar¹.

¹ Se høringsbrev av 14. februar 2020 for utfyllende historikk og beskrivelse av prosessen.

Vi mottok vesentlig færre hørings svar denne gangen. Hovedlinjene i hørings svarene er likevel i stor grad de samme. De fleste mener at det i utgangspunktet er positivt at kvalifikasjonskravene for lasteskip med største lengde under 15 meter blir formalisert gjennom offentlige minimumskrav. Rederiene og fartøyene som ble berørte av endringene er like fullt fortsatt en svært uensartet gruppe med ulike behov og ulike forutsetninger for å oppfylle kravene. Dette gjenspeiles i hørings svarene.

Et mindretall mener at endringene får noen usikre konsekvenser for fartøybruken i deres virksomhet. Dette gjelder i all hovedsak enkelte frivillige organisasjoner, offentlige virksomheter og aktører som deltar i Norges redningsberedskap på sjøen. Utfordringene til aktører med slik ikke-kommersiell fartøydrift er sammensatte og varierte, men noen av problemstillingene som går igjen er at fartøyene som benyttes enten sjelden er i drift og/eller benytter en stor gruppe skipsførere på sine fartøy. Dette gir utfordringer knyttet til oppfyllelse av fartstidskrav, og det blir i tillegg ekstra kostbart å utdanne mange personer. Flere av disse høringsaktørene mener at de bør være fullt ut unntatt fra forskriftskravene i egenskap av sine roller og drift, eller at de i alle fall bør omfattes av dispensasjonsbestemmelsen i kvalifikasjonsforskriften § 91.

Enkelte høringsaktører mener derimot at vi har gått for langt i å tilpasse oss aktørenes innspill og utfordringer etter hørings rundene i 2017 og 2018. Det er også formidlet motstand mot forslaget om å lempe på sertifikatkravet for skipsførere på visse fartøy mellom 15 og 24 meter.

Vi har også mottatt høringsinnspill med bekymringer om at den forholdsvis lange overgangsperioden og de ulike overgangsalternativene vil kunne misbrukes.

I denne høringsrunden ble det også formidlet motstand mot forslaget om å sette helseerklæring for arbeidstakere på skip som et av kravene for utstedelse D6-sertifikat. Dette har vi mottatt svært få motforestillinger om i tidligere høringsrunder.

Vi mottok også et innspill til den foreslåtte endringen i § 13 fjerde ledd. Høringsinnspillet gikk ut på at det i tillegg til krav om at assessor minst har eller har hatt kompetansesertifikat, også burde kreves 12 måneders relevant fartstid. Dette kravet er vurdert og tatt til følge.

Ut over sistnevnte endring er det ikke gjort materielle endringer i forskriften som er fastsatt sammenlignet med forskriften som var på høring.

3. Nærmere om forskriftsendringene

Det er nå kommet inn to helt nye bestemmelser i kvalifikasjonsforskriften. Dette er § 23a om nytt kompetansesertifikat klasse 6 og § 59a om nye tilleggskrav for skipsførere på lasteskip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart som deltar i ankerhåndtering, utfører løfteoperasjoner eller sleper. I tillegg gjøres det endringer i §§ 3, 8, 13, 19, 23, 46, 67 og 91.

Til § 3 Stillinger som krever kompetansesertifikat

Bestemmelsen angir hvilke stillinger på ulike fartøy som krever kompetansesertifikat. Metergrensen for lasteskip i bestemmelsen første ledd bokstav b endres fra 15 meter til største lengde 8 meter eller mer.

Overgangsperioden er tatt inn i nytt sjettede ledd hvor det står at nytt krav om kompetansesertifikat for skipsførere på lasteskip med største lengde 8 meter eller mer gjelder fra 1. januar 2024.

Til § 8 Krav om grunnleggende sikkerhetskurs for sjøfolk i alarminstruksen

Det er gjort en endring i tredje ledd som er et unntak fra hovedregelen om at alle som har en rolle i alarminstruksen skal ha ferdighetssertifikat grunnleggende sikkerhetskurs. Unntaket er utvidet og erstattet med et nytt sikkerhetsopplæringskurs som er spesielt tilpasset for sjøfolk på mindre skip.

Til § 13 Instruktør for opplæring om bord og assessor for evaluering av kvalifikasjoner

Tidligere krav om at assessor minst skal ha kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 2 er endret til at assessor minst skal ha eller har hatt kompetansesertifikat, og 12 måneders relevant fartstid. I tillegg er ordlyden «evaluere» endret til «bedømme».

Til § 19 Fornyelse av kompetansesertifikater og ferdighetssertifikater

Krav til vedlikehold av kompetanse i § 19 fjerde ledd er for omfattende for det nye D6-sertifikatet og det er derfor tatt inn egne vedlikeholds krav for D6 i femte ledd.

Til § 23 Felleskrav for kompetansesertifikater for dekksoffiser

Felleskravene gjelder bare for dekksoffiser klasse 5 eller høyere kompetansesertifikat og dette framgår nå av overskriften og første ledd.

Til ny § 23a Kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 6

Ny § 23a fastsetter sertifikatrettighetene og kravene for utstedelse av kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 6. Den teoretiske utdanningen må være bestått gjennom avlagt eksamen.

Det er tatt inn flere alternativer for å oppnå fartstidskravet enn for høyere kompetansesertifikater. I tillegg til ordinær fartstidsopptjening er det tatt inn alternative måter for dokumentering av praktisk kunnskap, herunder simulator og bestått praktisk prøve. Den som skal være ansvarlig for gjennomføring av praktisk prøve/utsjekk må være godkjent som assessor og ha selv ha sertifikat på minimum det nivå som skal vurderes. Innholdet i den praktiske prøven skal dekke innholdet i læreplanen for D6 og den må på forhånd være godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Det er tatt inn to overgangsbestemmelser i fjerde og femte ledd som gjør at det vil være mulig å få søke om å få utstedt D6 basert på realkompetanse eller øvrige maritime sertifikater brukt i næring.

Overgangsbestemmelsen i femte ledd gjelder for personer som søker D6-sertifikat basert på lang arbeidserfaring i stedet for utdanning. Personer som søker D6-sertifikat etter dette alternativet vil få en begrensning i sertifikatet om at det utelukkende gir rett til å tjenestegjøre som skipsfører på lasteskip med største lengde under 15 meter i liten kystfart.

Alternativet om fritidsskipper i fjerde ledd bokstav b gjelder fram til 31. desember 2023. Etter dette vil det kun være mulig å søke på bakgrunn av kompetansesertifikater for dekksoffiser eller fiskeskippersertifikater.

Krav om helseerklæring for sjøfolk, minst sikkerhetsopplæring for sjøfolk på mindre fartøy og minst radiosertifikat SRC er felleskrav for alle som søker D6-sertifikat uansett hvilket alternativ som velges for å dokumentere utdanning og fartstid.

Til § 46 Krav til radiooperatør som opererer i GMDSS-systemet

Endringen er et unntak fra hovedregelen om minimum radiosertifikat ROC (Restricted Operator's Certificate) i radiodekningsområde A1 for lasteskip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart. For å sørge for harmoni i regelverket omfatter endringen også radiooperatør på skip med største

lengde under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer og på fiskefartøy med største lengde under 15 meter.

Til ny § 59a Tilleggskrav til skipsfører på lasteskip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart som deltar i ankerhåndtering, utfører løfteoperasjoner eller sleper

Det er tatt inn nye krav om tilleggskompetanse om sleping og ankerhåndtering og løfteoperasjoner. Kravene utløses av det faktiske utstyret som finnes om bord på fartøyet. Tauing av lette gjenstander, slik som en lettboat eller en lett flytebrygge eller tilsvarende, anses ikke som sleping.

Til § 67 Sjøfolk på skip uten passasjersertifikat som kan føre 12 eller færre passasjerer

For å oppnå harmoni i regelverket for mindre fartøy, er krav om grunnleggende sikkerhetskurs for skipsfører i første ledd endret til det nye sikkerhetsopplæringskurset.

Til § 91 Dispensasjon

Dispensasjonsbestemmelsen har ny struktur, og dispensasjonsadgangen er utvidet i nytt andre ledd.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Konsekvenser for næringen

Endringene medfører sertifikatkrav for skipsførere på lasteskip med største lengde mellom 8 og 14, 99 meter. Det har til nå ikke vært sertifikatkrav for skipsfører på lasteskip av denne størrelsen.

Krav om grunnleggende sikkerhetskurs og relevant radiosertifikat har vært etablerte krav for denne gruppen skipsførere i en lengre periode, men de fleste har vært unntatt fra krav om helseerklæring for sjøfolk. Personer som allerede oppfyller eksisterende krav og har gjennomført eksisterende kurs, vil slippe å gjennomføre dette på ny. Oppdateringskurs må imidlertid gjennomføres der det er krav om dette på grunn av kompetansens alder, men dette er heller ikke en ny kostnad.

For rederier som har fartøygrupper med skipsførere som nå får krav til dekksoffisersertifikater, og for ansatte som etter arbeidsavtalen må bære kostnadene knyttet til kvalifikasjonskrav selv, vil endringen medføre kostnader til minst søknadsgebyr og helseerklæring.

Eksamensavgift bestemmes av den enkelte utdanningsinstitusjon, men vi har fått anslått fra godkjent tilbyder av privatisteksamen for kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 5 at avgiften per tidspunkt er ca. kr. 4000,-. Gebyrsatsen for utstedelse av kompetansesertifikater, som det er krav til i kvalifikasjonsforskriftens gjeldende bestemmelser, er kr. 814,-16. Satsen justeres årlig, og det må derfor regnes med en begrenset økning i gebyrsatser. Sjømannsleger tar også varierende priser for helseundersøkelse, men normalpris er kr. 1500-2500,-.

Utredningen Sjøfartsdirektoratet har gjennomført avdekket en rekke kostnader og overføringer som følge av innføring av nytt sertifikatkrav. Kostnadene treffer hovedsakelig næringen. Konklusjonen etter utredningen var like fullt iverksettelse på grunn av de ikke-prissatte konsekvensene av kompetanseheving. Næringen har selv i stor grad tatt initiativ til nye sertifikat- og kvalifikasjonskrav og de har også vært delaktige i utformingen. Dette taler for at næringen anses kostnadene som akseptable sammenlignet med de ikke-prissatte konsekvensene.

Konsekvensene for næringen anses å være ressurs- og kostnadskrevende i en forholdsvis kort overgangsperiode. Den positive konsekvensen som er færre ulykker og økt kompetanse i næringen vil derimot være en varig konsekvens.

En utilsiktet konsekvens kan være at nye sertifikat- og kvalifikasjonskrav vil føre til at fartøysdriften hos frivillige organisasjoner, offentlig og ikke – kommersielle aktører stopper opp. En økning i disse aktørenes kostnader vil kunne medføre en reduksjon i deres tilbud av tjenester, noe som igjen har potensial til å

medføre store samfunnsøkonomiske kostnader. Det er derfor viktig å finne nødvendige, og sikkerhetsmessig forsvarlige, tilpasninger for enkelte av aktørene som har store utfordringer med å oppfylle formelle og standardiserte krav.

Konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet

Skoler, kurssentre og andre som ønsker å tilby opplæring og eksamen etter kvalifikasjonsforskriften skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet. Det forventes at flere kurstilbydere vil søke Sjøfartsdirektoratet om kurs- eller eksamensgodkjenning som dekker læreplanen for dekksoffiserssertifikat klasse 6. En økning i søknader om utdanningsgodkjenninger og sertifikater vil medføre ekstra saksbehandling for Sjøfartsdirektoratet.

Det føres allerede tilsyn med de fartøyene som omfattes av de nye kravene til kompetansesertifikater. Det antas derfor at det ikke vil være nødvendig med generelt høyere tilsynsaktivitet enn det som allerede er etablert, for å kontrollere at de nye kravene blir oppfylt.

Vi mener at forslaget vil være positivt for Sjøfartsdirektoratets omdømme. Forslaget gjelder et område som i dag er uregulert og hvor man har sett en sammenheng mellom ulykker og manglende kompetanse. At vi fastsetter minimumskrav for å bedre kompetansen anses å gi økt tillit til Sjøfartsdirektoratet som tilsynsorgan.

Totalkostnader vurdert opp mot nytteeffekten

De nye sertifikatkravene vil gi økt kompetanse og sikkerhet for mannskap på fartøy hvor det tidligere har vært stilt få krav, og hvor Sjøfartsdirektoratet er kjent med at eksisterende krav i stor grad ikke har blitt etterlevd på grunn av manglende kunnskap om regelverket, manglende informasjon fra oss og manglende tilsynsaktivitet. Vi mener at endringen er nødvendig og i tråd med regelverksutviklingen for mindre fartøy.

Statens Havarikommisjon for Transport avdeling sjø, har videre anbefalt at det innføres kompetansekrav for skipsførere i denne fartøygruppen. Kompetanseøkning er også etterspurt av næringen selv.

Det anses som sannsynlig at det er en sammenheng mellom ulykker og kompetanse, og det antas derfor at kompetanseheving vil bidra til færre ulykker på personer og fartøy.

Lars Alvestad
Fungerende sjøfartsdirektør

Bjørn Egil Pedersen
avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg:

Forskrift om endring av forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk
Høringsmatrise