

Bestemmelse	Høringsinstans	Merknader	Sjøfartsdirektoratets merknad
§ 57 a og b	Egil Helle	<p>Forslaget om polarsertifikat innfører ei begrensing i dei sertifikata norske navigatører har i dag.</p> <p>Dette er ei innskrenking av rettar med tilbakeverkande kraft, som eg meiner ikkje er lovleg.</p> <p>Det vil også vere vanskelig å få opparbeida seg fartstid for å løyse ut det høgste ferdighetsbeviset. Det er ikkje lett å skaffe seg 2 månadar fartstid i polare område med is. Det vil og vere konkuransevidande då etablerte aktører, i til dømes turistfart på Svalbard, lite truleg vil hjelpe andre reiarlag sine tilsette til å opparbeide fartstid.</p> <p>Dersom internasjonale og norske myndigheiter meiner den kompetansen navigatører har er for låg, bør dei heller gjere noko med pensum i utdanninga for maritime sertifikat. Det blir ei utholing av rettigheter dersom det stadig kjem nye krav med tilbakeverkande kraft.</p>	<p>Helle anfører at endringsforslaget griper inn i etablerte rettsposisjoner ervervet igjennom kompetansebeviset som er hjemlet i kvalifikasjonsforskriften § 28 første ledd.</p> <p>Grunnloven § 97 bestemmer at ingen lov må gis tilbakevirkende kraft. Forbudet i Grl. § 97 innebærer derfor en skranke for Stortingets lovgivningsmyndighet. Tilbakevirkningsforbudet omfatter tilfeller der det knyttes nye byrder (konsekvenser) til tidligere handlinger, men omfatter også fremtidig endring i en etablert rettsposisjon (såkalt uegentlig tilbakevirkning).</p> <p>Kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 1 gir rett til å tjenestegjøre som skipsfører på skip uavhengig av bruttotonnasje og fartsområde, jf. kvalifikasjonsforskriften § 28 første ledd.</p> <p>Spørsmålet er om de nye kravene om Ferdighetssertifikat Polarkoden for skipsfører griper inn i en etablert rettsposisjon på slik måte at endringsvedtakene ikke kan anses som gyldige for skipsførere som har et gyldig kompetansesertifikat klasse 1.</p> <p>Det foreligger fast og langvarig rettspraksis som konkluderer med at uegentlig tilbakevirkning ikke er absolutt. Hvis konsekvensene av ny regulering ikke er særlig urimelig eller urettferdig, har Høyesterett konkludert med at Grl. § 97 ikke hindrer at det blir fastsatt nye rettslige standarder som griper inn i etablerte rettsposisjoner. Se for eksempel Rt.2016/389 A, Rt.2013/1345.</p> <p>Endringsforslagene som er vedtatt følger av Norges internasjonale forpliktelser. Systematikken i regelverket ellers, er basert på at det kreves spesielle kvalifikasjoner for sjøfolk som skal tjenestegjøre på skip med spesiell teknologi, jf. særlige krav til sjøfolk om bord på skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 grader, videre</p>

Høringsmatrise – forskrift om endring av forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk – polarkodeopplæring.

Ephorte: 2018/19025

			<p>særlig opplæring for tjeneste på tankskip og gasstankskip. Særlige krav til opplæring på skip som opererer i polare farvann følger derfor et mønster som er etablert for å ivareta et forsvarlig operativt sikkerhetsnivå.</p> <p>På bakgrunn av hensynene som ligger til grunn for den politiske enigheten i IMO om polarkodeopplæring, videre Høyesteretts tidligere avgjørelser om at uegentlig tilbakevirkning ikke er absolutt, er det Sjøfartsdirektoratets vurdering at resultatet av endringene ikke er særlig urimelige eller urettferdig for Helle.</p>
	Samferdselsdepartementet	Samferdselsdepartementet er positive til at ferdighetssertifikatene for polarkodeopplæring som kreves for skipsførere, overstyrer og offiserer med brovaktansvar, blir utstedt bl.a. på bakgrunn av dokumentert kunnskap om mulige miljøpåvirkninger fra skip som opererer i polare farvann.	
	Sjømannsforbundet	Ingen merknader	
	Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknader	
	Forsvarsdepartementet	<p>Forsvarsdepartementet har ingen merknader til forslaget.</p> <p>Sikkerhets sertifikater utstedes ikke på Forsvarets fartøyer. Med Forsvarets fartøyer menes de fartøyer sjef Sjøforsvaret er delegert rederansvar for i instruks fra forsvarssjefen.</p>	<p>Med henvisning til forskrift 29. juni 2017 nr. 1668 om skipssikkerhetslovens anvendelse for Forsvarsdepartementets underliggende etater § 3 andre ledd, er det Sjøfartsdirektoratets vurdering at forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften) og forskrift 23. november 2016 nr. 1363 om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann (polarkodeforskriften), gjelder for Sjøforsvarets skip med de begrensningene som følger av virkeområdebestemmelsene i de nevnte forskriftene.</p> <p>Krav om polarkodeopplæring følger av Polarkoden del I-A kapittel 12.2 følgende. Polarkoden del I-A er gjort til norsk forskrift ved polarkodeforskriften § 3.</p> <p>Kravet om polarkodeopplæring, slik det vil bli fastsatt i kvalifikasjonsforskriften, jf. forslagene til nye §§ 58a og 58b, må forstås på bakgrunn av virkeområdet av Polarkoden, slik dette regelverket er gjennomført i norsk rett. Polarkoden del I-A gjelder for passasjer- og lasteskip</p>

Høringsmatrise – forskrift om endring av forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk – polarkodeopplæring.

Ephorte: 2018/19025

			<p>sertifisert etter SOLAS kapittel I, jf. polarkodeforskriften § 2 første ledd, med videre referanser til SOLAS reg. XIV/2.1, jf. forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger §§ 6 og 8.</p> <p>Syretesten mht. om det kreves polarkodeopplæring for dekksoffiserer på skip som benyttes av Forsvarsdepartementets underliggende etater, er følgelig om slike skip har internasjonale sikkerhets sertifikater (SOLAS), jf. polarkodeforskriften § 2 andre ledd.</p> <p>Er svaret på testen negativ, er det ikke krav om polarkodeopplæring. Er svaret ja, kreves det polarkodeopplæring for stillingene som tilsvarer skipsfører, overstyrmann og ansvarshavende vaktsoffiser på bro, jf. polarkodeforskriften § 2 andre ledd.</p>
	NHO Sjøfart	<p>Når det gjelder Polarkoden vil det ikke omfatte våre medlemsrederier. Et delvis unntak er Hurtigruten som er medlem hos oss, men de er ikke omfattet av våre avtaler når de opererer i polare farvann. Vi har meddelt dem at de selv eventuelt må besvare denne del av høringen.</p> <p>Den andre delen omhandler krav om sikkerhetsfamiliarisering for alt personell på passasjerskip. Endringen gjelder Kvalifikasjonsforskriften § 60 fjerde og femte ledd. Personell som har sitt arbeid om bord men som ikke er på alarminstruksen, skal gjennomgå sikkerhetsfamiliarisering i nødsituasjoner. Gjennomført opplæring skal dokumenteres. Dette gjelder både personell som yter tjeneste direkte til passasjerer i passasjerområde, og eventuelt annet personell som ikke har noen kontakt med passasjerene i passasjerområder.</p>	<p>Når NHO Sjøfart bare refererer til sikkerhetsfamiliarisering, er dette neppe en presis nok forståelse av endringene som følger av § 60 fjerde ledd. Opplæring er noe annet, noe mer enn familiarisering.</p>