

følger høringsliste

## Høring om endring i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

### 1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag til endringer i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk på høring. Det foreslås at forskriftsendringene trer i kraft 1. juli 2020.

I gjeldende kvalifikasjonsforskrift er det krav om at skipsfører, overstyrmann og ansvarshavende vaktoffiser på bro på lasteskip med største lengde 15 meter eller mer, skal ha relevant kompetansesertifikat for dekksoffiser<sup>1</sup>.

Det er registrert flere fartøyhendelser, personskader og ulykker på mindre skip i senere år. Samtidig bygges det stadig flere skip, og økningen skjer hovedsakelig i antall lasteskip. Lasteskipene blir også større i bruttotonnasje og utstyrt med avansert utstyr for å håndtere kompliserte og krevende fartøyoperasjoner. Dette er noe av grunnen til at næringen selv har etterspurt kompetansekrav. Havarikommisjonen har i tillegg fremmet sikkerhetstilrådingen om at det må iverksettes tiltak som sikrer besetningen av arbeidsbåter under 15 meter tilfredsstillende kompetanse relatert til de operasjoner som gjennomføres.

Ettersom det anses som sannsynlig at det er en sammenheng mellom ulykker og manglende formell kompetanse er det også grunn til å tro at kompetanseheving gjennom innføring av sertifikat- og kvalifikasjonskrav vil bidra til færre ulykker på personer og fartøy. Direktoratet har vurdert ulike tiltak for å oppnå den nødvendige kompetansehevingen, men har kommet fram til at en regelverksendring som stiller krav om dokumentert minimumskompetanse for skipsfører vil være det mest effektive grepet for økt sikkerhet og færre ulykker.

Forslaget går i all hovedsak ut på å flytte grensen fra 15 meter ned til største lengde åtte meter eller mer, og samtidig innføre et nytt kompetansesertifikat. Forskriftsendringen medfører derfor at det fra 1. januar 2024 vil bli krav om at skipsfører på de fleste lasteskip med største lengde 8 meter eller mer skal ha det nye sertifikatet, eventuelt et høyere kompetansesertifikat, for dekksoffiser.

I tillegg foreslår vi noen mindre endringer i kravene til radiosertifikat og sikkerhetsopplæring for enkelte grupper sjøfolk. Videre foreslår vi å utvide dispensasjonsadgangen i kvalifikasjonsforskriften § 91. Disse mindre endringene henger sammen med forslaget om nytt kompetansesertifikat.

Vi foreslår en overgangsperiode frem til 31. desember 2023. Det er et mål at søkere som allerede oppfyller kravene til nytt kompetansesertifikat D6 kan søke om å få utstedt det nye sertifikatet allerede i løpet av høsten

<sup>1</sup> Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 3 første ledd bokstav b.



2020. Sjøfartsdirektoratet utarbeider ikke selv kurs og eksamen som kreves for å få utstedt kompetansesertifikater, men flere godkjente utdanningsinstitusjoner har signalisert at de ønsker å tilby kurs og eksamen så snart forskriftsendringene blir fastsatt.

Høringsinnspill sendes til Sjøfartsdirektoratet innen 14. mai 2020 på [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no). Dette vil gi oss tilstrekkelig tid til å fastsette endringsforskriften i juni med ikrafttredelse 1. juli 2020. Høringen vil også bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no).

Spørsmål om høringen kan rettes til følgende kontaktpersoner:

Inger Staveland, [inst@sdir.no](mailto:inst@sdir.no), telefon 52745241.

Odbjørn Bugge Olsen, [obol@sdir.no](mailto:obol@sdir.no), telefon 52745239.

## **2. Bakgrunnen for forslaget**

I august 2017 sendte Sjøfartsdirektoratet ut et høringsforslag om å flytte grensen for sertifikat for skipsfører på lasteskip ned til største lengde åtte meter. Det ble foreslått å innføre to nye dekksoffiserssertifikater kalt kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 6 og 7. Vi mottok veldig mange hørings svar. De fleste mente at det i utgangspunktet var positivt at kvalifikasjonskravene for lasteskip med største lengde under 15 meter ble formalisert gjennom offentlige minimumskrav. Det var imidlertid svært mange som samtidig uttrykte bekymring for endringene. Det ble gjennom høringen enda tydeligere for oss at rederiene og fartøyene som ble berørte av endringene var en svært uensartet gruppe. Dermed hadde aktørene også ulike behov og ulike forutsetninger for å oppfylle kravene. På bakgrunn av høringsinnspillene besluttet vi å arbeide videre med forslaget.

I august 2018 ble et bearbeidet forslag sendt på høring. Hovedvekten av aktørene som uttalte seg var fornøyde med det reviderte forslaget. Noen av høringsinnspillene viste at forslaget fikk urimelige og usikre konsekvenser for et mindretall av de berørte aktørene. Dette gjaldt i all hovedsak frivillige organisasjoner og offentlige virksomheter. Endringsforslaget var også spesielt utfordrende for aktører som deltar i Norges redningsberedskap på sjøen.

Etter to høringsrunder så vi et behov for å gå i enda tettere dialog med næringen for å kartlegge de ulike utfordringene aktørene sto ovenfor mer konkret enn hva som kom til uttrykk i hørings svarene. Vi gjennomførte derfor spørreundersøkelser og møter med utvalgte aktører i løpet av våren 2019. Aktørene som deltok representerte til dels bredden og variasjonen i næringen, men hovedvekten av deltakerne var aktører som uttrykte størst bekymring til forslaget. Dialogen med næringen bekreftet vår forståelse av at de fleste er positive til og ønsker seg formelle minimumskrav, samtidig som vi i enda større grad fikk oversikt over utfordringene med å innføre generelle krav for en svært uensartet gruppe.

Parallelt med dialogarbeidet ble det satt ned en intern arbeidsgruppe som jobbet videre med en utredning av kostnadene og konsekvensene av forslaget. Det ble også opprettet en arbeidsgruppe som jobbet særskilt med forslag til revidert innhold og nivå i sertifikat og sikkerhetsopplæring tilpasset mindre fartøy.

Dialogen, utredningen og det øvrige arbeidet har resultert i forslaget som nå sendes på høring. Forslaget er noe endret fra forslagene i 2017 og 2018, og sikrer forsvarlige minimumskrav som vil øke sikkerheten samtidig som det er tatt hensyn til at reglene vil gjelde for en uensartet gruppe.

## **3. Dagens rettstilstand og historikk**

Som nevnt i innledningen inntreffer krav om kompetansesertifikat for skipsfører, overstyrmann og ansvarshavende vaktoffiser på lasteskip i dag først ved største lengde 15 meter eller mer.

Skipssikkerhetsloven gjelder i utgangspunktet for norske skip uansett størrelse<sup>2</sup>, og det gjør også kvalifikasjonsforskriften<sup>3</sup>. Det står i skipssikkerhetsloven § 16 at den som har sitt arbeid om bord, må ha de kvalifikasjoner og sertifikater som kreves for den aktuelle stillingen eller det arbeidet som skal utføres. Selv om det ikke er krav om sertifikat til skipsfører etter gjeldende rett skal rederiene påse at alle som har sitt arbeid om bord er tilstrekkelig kvalifiserte<sup>4</sup>. Vi har imidlertid sett at det eksisterer svært store forskjeller i rederienes oppfyllelse av kravene, og dette kan tenkes å være på grunn av mangel på konkrete krav.

Lasteskip er i regelverket definert som skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter, fritidsfartøy eller fartøy som anses for å være en del av et annet skips utrustning<sup>5</sup>. Dette betyr at det finnes en rekke underkategorier innenfor kategorien lasteskip. Hittil har det ikke vært krav om sertifikat for skipsfører på noen lasteskip med lengde opp til 14, 99 meter, uavhengig av drift og konstruksjon.

Til sammenligning er det krav om kompetansesertifikat for dekksoffiser skipsfører, overstyrmann og ansvarshavende vaktoffiser på alle passasjerskip, og på fiskefartøy med største lengde 10,67 meter eller mer<sup>6</sup>. For fartøy som fører 12 eller færre passasjerer det riktignok lempet noe på sertifikatkravene til fører<sup>7</sup> sammenlignet med sertifiserte passasjerskip.

Krav til båtførerbevis for førere av fritidsbåter større enn 8 meter eller med motorytelse større enn 25 HK kom i 2010<sup>8</sup>. Dette betyr altså at det per i dag stilles strengere formalkrav til fører av fritidsfartøy enn til skipsfører på lasteskip av samme størrelse.

Det laveste nivået på kompetansesertifikat vi har i kvalifikasjonsforskriften i dag er kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 5 (d5). I emneplanen til kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 5 er det anslått at det totale timetallet i utdanningen er 449 timer. For å få utstedt d5-sertifikat må søker i tillegg til utdanning ha relevant fartstid, helseerklæring for arbeidstakere på skip, gyldig ROC eller høyere radio-sertifikat, grunnleggende og videregående sikkerhetskurs og opplæring i medisinsk behandling<sup>9</sup>. Fartstiden må opptjenes på skip med største lengde 15 meter eller mer. Det er altså et stort gap mellom de formelle sertifikat- og kvalifikasjonskravene som stilles til skipsfører på lasteskip med største lengde 15 meter eller mer og de ikke-definerte kvalifikasjonskravene som stilles til skipsfører på lasteskip med lengde 14, 99 meter og mindre.

Sjøfartsdirektoratet har allerede innført skjerpede krav til mindre fartøy, herunder lasteskip, på andre områder. Blant annet ble det i 2014 innført krav til lasteskip med lengde åtte meter eller mer i forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip. I 2017 kom også forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.<sup>10</sup>. Det er videre etablert et særskilt tilsynsregime for visse typer lasteskip med lengde mindre enn 15 meter. Sertifikatkrav for skipsfører på lasteskip med største lengde åtte meter eller mer er en nødvendig og naturlig følge av utviklingen med strengere krav og regelverk for mindre fartøy.

Sjøfartsdirektoratet har gjennom ulykkesstatistikker og risikorapporter flere ganger tidligere gjort rede for at mindre skip er spesielt utsatt for hendelser og ulykker. Analyser har vist at menneskelige forhold er viktige årsaker til grunnstøting og andre ulykker. Blant annet går det frem av Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk at

---

2 Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2 første ledd første punktum.

3 Jf. kvalifikasjonsforskriften § 1 (1).

4 Jf. skipssikkerhetsloven § 16 og kvalifikasjonsforskriften §§ 5-8.

5 Forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip § 4 bokstav b.

6 Jf. kvalifikasjonsforskriften § 3 bokstav a og bokstav c.

7 F.eks. i kvalifikasjonsforskriften §§ 67 og 68.

8 Forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt § 7.

9 Jf. kvalifikasjonsforskriften § 24 jf. § 23

10 Forskrift 16. desember 2016 nr. 1770 om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.

65 % av alle fartøyhendelser de siste fem år er relatert til navigasjon. Kompetanse og kvalifikasjoner spiller en viktig rolle i dette bildet.

Videre har også Statens Havarikommisjonen for Transport (SHT) avdeling sjø fremmet sikkerhetstilrådingen om å styrke krav til sjøfolks kompetanse på mindre fartøy. I 2014 fikk Sjøfartsdirektoratet følgende tilråding i rapport om arbeidsbåten Maria<sup>11</sup>:

**«Sikkerhetstilråding SJØ. Nr. 2014/02T**

Mangelfull kompetanse og risikohåndtering bidro vesentlig til at ulykken den 3. juli 2012 med arbeidsbåten Maria kunne skje. Det stilles i dag få krav til besetningens kompetanse for denne type båter under 15 meter selv om operasjonene de gjennomfører kan være komplekse og krevende med mye teknisk utstyr involvert.

Statens havarikommisjon for transport tilrår Sjøfartsdirektoratet å iverksette tiltak som sikrer besetningen av arbeidsbåter under 15 meter tilfredsstillende kompetanse relatert til de operasjoner som gjennomføres.»

Siden 2015 har flåten økt med 22 % registrerte lasteskip med lengde (L) under 24 meter. Lasteskipene blir også større i bruttotonnasje og utstyrt med stadig mer avansert utstyr for å håndtere kompliserte og krevende fartøyoperasjoner.

Det anses som sannsynlig at det er en sammenheng mellom ulykker og manglende formell kompetanse. Det antas derfor at konkrete minimumskrav til kvalifikasjoner vil gi økt kompetanse som igjen bidrar til færre ulykker på personer og fartøy.

#### **4. Innspill fra næringen**

Krav til sertifikat for skipsfører på lasteskip med største lengde under 15 meter har vært etterspurt fra deler av næringen i flere år. Meldingene Sjøfartsdirektoratet har fått viser at det er et stort behov for dekksoffiserssertifikat og klarere kvalifikasjonskrav for mannskap på lasteskip med største lengde 8 meter eller mer. Det var henvendelser fra næringen selv som gjorde at det i 2014 ble satt ned en arbeidsgruppe med aktører fra næringen med mandat om å utarbeide sertifikatkrav for skipsfører av mindre lasteskip. Forslaget til innholdet i de to nye dekksoffiserssertifikatene som ble sendt på høring i august 2017, tok utgangspunkt i arbeidsgruppens arbeid.

At næringen selv ønsker en endring og sertifikat- og kvalifikasjonskrav ble også i stor grad bekreftet gjennom høringssvarene i 2017 og 2018. Høringsrundene og dialogen med næringen det siste året har i tillegg vist oss at mange rederier allerede har etablert ulike interne krav til sine skipsførere og ansatte i mangel av formelle krav. Dette bekrefter at det ikke er tvil om at det er et behov for minimumskrav. Samtidig har alle de ulike løsningene og nivåene vi har identifisert av interne krav spesielt tilpasset den særskilte driften også vist oss hvorfor det er svært utfordrende å lage standardiserte krav for en så uensartet gruppe.

##### **4.1 Berørte ikke-kommersielle aktører**

Aktørene som har beskrevet at de har minst forutsetninger og minst behov for å oppfylle standardiserte minimumskrav er i all hovedsak frivillige, offentlige og andre ikke-kommersielle aktører. Eksempler på aktører som har gitt uttrykk for store utfordringer med å oppfylle kravene er Røde Kors, Redningsselskapet, Politiet, Brann- og redningstjenesten, Skjærgårdstjenesten, m.fl.

Noen av aktørene som vil få utfordringer med å oppfylle de nye kravene er altså viktige bidragsyttere til Norges redningstjeneste på sjøen. Redningstjenesten er offentlig koordinert og organisert, men utøvelsen er

---

11 Rapport om sjøulykke, kantring og forlis av arbeidsbåten Maria - LG6657, i Store Kufjorden, Alta 3. juli 2012.

sammensatt av bidrag fra offentlige etater, private virksomheter og frivillige organisasjoner. Redningstjenesten er avhengig av de frivillige, og dersom redningstjenesten også for fremtiden skal baseres i så stor grad på frivillighet kan det argumenteres for at det ikke er formålstjenlig å stille de samme kravene til sertifikater og kvalifikasjoner som til øvrige aktører.

Det er også en rekke offentlige aktører som ikke har fartøysdrift som sin primære oppgave, men som fra tid til annen bruker fartøy i sitt arbeid. Dette gjelder blant annet Statens Naturoppsyn, Havforskningsinstituttet og Kystverket.

Utfordringene til aktørene med ikke-kommersielle fartøysdrift 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. Dialogen med de ikke-kommersielle aktørene har vist at sikkerheten hos disse i stor grad er ivaretatt gjennom at det allerede er utarbeidet egne krav eller egne opplæringsprogram. Etersom kravene er utarbeidet internt, er det imidlertid stor variasjon i valg av løsninger og nivå. Noen har utviklet helt egne opplæringsprogram, mens andre har stilt interne krav om eksisterende kurs som båtførerbevis, fritidsskippercertifikat og kurs i passasjer- og krisehåndtering mv. Flere av aktørene har også selv uttrykt at de har behov for at opplæringen blir mer standardisert. Aktører som har drift med geografisk spredning beskriver selv at det kan eksistere store interne forskjeller innenfor samme organ fordi oppgavene og ressursene kan variere, og ansvaret for opplæringen kan være lokalt fordelt.

#### 4.2 Berørte kommersielle aktører

Blant de rene kommersielle aktørene finner vi også store variasjoner i drift, behov og forutsetninger for å oppfylle nye krav. Mange av aktørene har gjort et stort arbeid for å øke kompetansen blant sine ansatte de siste årene. Blant annet har det i senere tid vært økt oppmerksomhet på eksisterende krav til sikkerhetsopplæring og radiosertifikat. Videre har de kommersielle aktørene stort sett daglig drift eller skiftordninger som tilsier at det ikke er noe problem å oppnå tilstrekkelig fartstid. De fleste uttrykker også forståelse for kostnadene knyttet til kurs og utdanning. Det argumenteres samtidig for at det er svært viktig for dem at kompetanseøkningen kan gjennomføres uten at det går ut over den daglige driften.

Den største bekymringen fra de kommersielle aktørene er knyttet til et ønske om anerkjennelse av eksisterende kompetanse. Mange har allerede arbeidet i næringen i en årrekke og har en betydelig realkompetanse. Det kan derfor tenkes at motivasjonen og forståelse for å gjennomføre kurs eller utdanning for å gjøre et arbeid som de allerede utfører og mestrer er liten. Dette er et innspill vi har forståelse for, og realkompetanse var bakgrunnen for at vi i 2018 foreslo et kvalifikasjonsbevis som et alternativ til de to kompetansesertifikatene. Dialogen med næringen i 2019 har bekreftet at det er et behov for anerkjennelse av eksisterende realkompetanse, og vi ser at det er en stor forventning i næringen om at eksisterende arbeidstakere må være unntatt deler av de nye kvalifikasjons- og sertifikatkravene.

### 5. Om forskriftsforslaget

Forslaget går ut på å innføre et nytt kompetansesertifikat **dekkoffiser klasse 6** som blir tatt inn i kvalifikasjonsforskriften i § 23a som blir en ny paragraf. Sett sammen med endringen i § 3 betyr det at D6 vil bli minimumskravet til sertifikat for skipsfører på lasteskip med største lengde 8 meter eller mer i fartsområde liten kystfart fra 1. januar 2024.

Forslaget medfører også at skipsfører på lasteskip med største lengde 15 meter eller mer og lengde (L) under 24 meter vil få redusert sertifikatkrav fra D5 til D6 i fartsområde liten kystfart. Men her er det lagt inn en aldersgrense på 20 år og et krav om 12 måneders fartstid som vakthavende offiser før innehaver av D6 kan tjenestegjøre som skipsfører på lasteskip av denne størrelsen. D6 vil uansett om skipet har lengde (L) under 24 meter ikke være tilstrekkelig sertifikat for skipsfører på skip med bruttotonnasje over 500. Fiskefartøy over 15 meter og alle skip med passasjersertifikat er også særskilt unntatt fra § 23a. Det betyr at dagens krav om

kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 5 som minimumskrav for skipsfører videreføres for disse fartøyene og innføres for lasteskip med største lengde under 15 meter i Nord- og Østersjøfart<sup>12</sup>.

Harmonisering av nye krav med øvrige gjeldende krav, for eksempel kvalifikasjonskrav for skipsfører på skip som fører 12 eller færre passasjerer, må komme på et senere tidspunkt. Frem til en eventuell endring vil dagens regler fortsatt gjelde for disse.

### 5.1 D6 med begrensninger

I høringen i 2018 ble det foreslått å innføre et kvalifikasjonsbevis for skipsfører av lasteskip med største lengde under 15 meter. Sjøfartsdirektoratet mottok flere høringsuttalelser til høringsforslaget høsten 2017, hvor det ble etterspurt et kvalifikasjonsbevis for personer med lang arbeidserfaring. Dette forslaget er nå tatt bort både fordi mange mente at aldersgrensen i forslaget var diskriminerende, og også fordi vi ønsker å unngå for mange særsertifikater.

Denne gangen foreslår vi derfor at personer med lang arbeidserfaring i stedet kan søke om å få utstedt D6 med begrensninger som utelukkende gir rett til å tjenestegjøre som skipsfører på lasteskip med største lengde under 15 meter i liten kystfart. Dette alternativet er tatt inn i § 23a femte ledd. Alternativet vil kun gjelde i en overgangsperiode og det vil altså ikke være mulig å søke om D6 med begrensning etter 31. desember 2023. Personer som velger å søke førstegangsutstedelse av D6 med begrensninger i overgangsperioden vil naturligvis også kunne fornye dette sertifikatet etter kvalifikasjonsforskriften § 19.

### 5.2 Sikkerhetsopplæring

Etter kvalifikasjonsforskriften § 8 (1) er det krav at alle sjøfolk som har oppgaver i skipets alarminstruks skal ha ferdighets sertifikat som dokumenterer grunnleggende sikkerhetskurs. Kravet er ikke begrenset til type fartøy eller størrelse. I utgangspunktet anses derfor kravet om grunnleggende sikkerhetskurs som et eksisterende krav for skipsfører og øvrige sjøfolk på lasteskip med største lengde under 15 meter.

De senere årene har vi imidlertid fått tilbakemeldinger om at kravet om grunnleggende sikkerhetskurs ikke har vært godt kjent i næringen, og at oppfyllelsen derfor har vært svært varierende. Vi har også fått mange tilbakemeldinger om at emneplanen til grunnleggende sikkerhetskurs ikke passer like godt for personer som har sitt arbeid på mindre skip. I høringen i 2018 foreslo vi derfor at mannskap på lasteskip med lengde (L) under 24 meter i liten kystfart kunne bestå begrenset sikkerhetskurs som alternativ til grunnleggende sikkerhetskurs.

Etter dette høringsforslaget fikk vi tilbakemeldinger om at begrenset sikkerhetskurs heller ikke var spesielt godt tilpasset behovet for sikkerhetsopplæring på mindre fartøy. Vi har derfor utarbeidet et helt nytt sikkerhetsopplæringskurs som nettopp er spesielt tilpasset for mindre fartøy. Vi erstatter derfor forslaget fra 2018 med et nytt unntak i kvalifikasjonsforskriften § 8 tredje ledd. Forslaget går ut på at sjøfolk som skal tjenestegjøre på lasteskip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart kan gjennomføre og bestå det nye kurset godkjent sikkerhetsopplæring for sjøfolk på mindre skip som alternativ til grunnleggende sikkerhetskurs. For å oppnå harmoni i kravene for mindre skip har vi også foreslått å erstatte krav om grunnleggende sikkerhetskurs med det nye sikkerhetskurset for skipsfører på skip uten passasjersertifikat som kan føre 12 eller færre passasjerer. Denne endringen er foreslått i kvalifikasjonsforskriften § 67 første ledd.

### 5.3 Helseerklæring

Etter skipssikkerhetsloven § 17 er det i utgangspunktet krav til helseerklæring for arbeidstakere på skip uavhengig av fartøyets størrelse. De nærmere bestemmelsene om krav til helseerklæring står i forskrift om helseundersøkelse. Personer på lasteskip med største lengde under 15 meter, som ikke er sammenhengende ute i sjøen i mer enn tre dager, har likevel vært unntatt fra kravet om helseerklæring i forskrift om helseundersøkelse<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Jf. kvalifikasjonsforskriften § 24.

<sup>13</sup> Forskrift 5. juni 2014 om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger § 2 andre ledd bokstav c.

Helseerklæring for arbeidstakere på skip er et krav for utstedelse av øvrige kompetansesertifikater og for skipsfører på skip med passasjersertifikat som kan føre 12 eller færre passasjerer. Vi foreslo å innføre krav om helseerklæring for sjøfolk som vilkår for utstedelse av de nye sertifikatene både i 2017 og 2018. Dette mottok vi svært få negative tilbakemeldinger på. Vi vil derfor videreføre forslaget om helseerklæring for arbeidstakere på skip som et krav for utstedelse av D6-sertifikat. Sjøfolk på lasteskip med største lengde under 15 meter som ikke er skipsfører vil fortsatt være unntatt kravet om helseerklæring i forskrift om helseundersøkelse.

#### **5.4 Radiosertifikat**

Vi fikk flere høringsinnspill i 2017 om at det var for strengt at radiosertifikat ROC (Restricted Operator's Certificate) var et vilkår for utstedelse av de nye kompetansesertifikatene. Dette ble begrunnet både med henvisning til radioutstyrskravet på fartøyene og radiodekningsområdet det normalt opereres i.

I forslaget som ble sendt på høring i 2018 foreslo vi derfor å endre minimumskravet til radiosertifikat ved utstedelse av kompetansesertifikatene til minimum SRC (Short Range Certificate). Flere som sendte inn høringssvar i 2018 pekte på at minimumskravet til radiosertifikat for radiooperatør om bord uansett var ROC etter regelverket<sup>14</sup>.

Det er riktig at ROC er minimumskravet til radiooperatør i gjeldende kvalifikasjonsforskrift § 46 første ledd. Bestemmelsen bygger på reglene om radiokommunikasjon og radiooperatører i STCW-konvensjonen kapittel IV. I dette kapitlet er det gitt en åpning for at administrasjonen kan gjøre unntak for radiooperatører om bord på skip som ikke må oppfylle bestemmelsene om det globale maritime nød- og sikkerhetssystemet GMDSS i kapittel IV i Solas-konvensjonen. Radiooperatører på slike skip må likevel følge radioreglementet. Det gir oss en adgang til å vurdere SRC som minimumskrav i GMDSS-systemet for skip som ikke er omfattet av SOLAS.

Radiosertifikat SRC er allerede vurdert som tilstrekkelig i reglene for skipsfører med fiskeskipper klasse C i fartsområde bankfiske I og for skipsfører på fartøy som fører 12 eller færre passasjerer i fartsområde 4.

Vi har foretatt en sammenligning av emneplanen for ROC og SRC og vurdert det slik at sistnevnte også vil være tilstrekkelig minimumskrav for radiooperatør på lasteskip med lengde (L) under 24 meter i radiodekningsområde A1. Vurderingen henger videre sammen med at emnet GMDSS-utstyr behandles mer utfyllende i det nye kurset godkjent sikkerhetsopplæring for sjøfolk på mindre skip enn hva det gjør i gjeldende grunnleggende sikkerhetskurs. Rederiene har videre et eksisterende krav om å gjennomføre opplæring i praktisk bruk av radioutstyr i de alminnelige familiariserings- og opplæringskravene i kvalifikasjonsforskriften, og slik opplæring skal dokumenteres i sikkerhetsstyringssystemet.

#### **5.5 Kommentarer til de enkelte bestemmelsene i forskriftsforslaget**

##### *Til § 3 Stillinger som krever kompetansesertifikat*

Bestemmelsen angir hvilke stillinger på ulike fartøy som krever kompetansesertifikat. I forbindelse med forslaget til nytt kompetansesertifikater dekksoffiser klasse 6, endres metergrensen for lasteskip fra 15 til største lengde 8 meter eller mer.

I nytt sjette ledd foreslås det at nye krav om kompetansesertifikat for skipsfører på lasteskip med største lengde 8 meter eller mer skal gjelde fra 1. januar 2024.

##### *Til § 8 Krav om grunnleggende sikkerhetskurs for sjøfolk i alarminstruksen*

Sjøfartsdirektoratet foreslår en endring i gjeldende tredje ledd som er et unntak fra hovedregelen om at alle som har en rolle i alarminstruksen skal ha ferdighetssertifikat grunnleggende sikkerhetskurs. Det eksisterende unntaket utvides og erstattes med et nytt sikkerhetsopplæringskurs som er spesielt tilpasset for sjøfolk på mindre skip.

---

<sup>14</sup> Kvalifikasjonsforskriften § 46.

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

Det foreslås å lempe på gjeldende krav om at assessor minst skal ha kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 2. Kravet til instruktører i kvalifikasjonsforskriften § 14 femte ledd er at instruktøren skal ha eller ha hatt sertifikat minst på nivå med funksjoner det gis opplæring i. Det er derfor rimelig at kravet om dekksoffiser klasse 2 tas bort. Det foreslås derfor ny ordlyd og krav om at assessor minst har eller har hatt kompetansesertifikat.

#### *Til § 19 Fornyelse av kompetansesertifikater og ferdighetssertifikater*

Gjeldende krav til vedlikehold av kompetanse i § 19 fjerde ledd blir for omfattende for det nye D6-sertifikatet og det foreslås derfor å innføre egne krav til fornyelse av D6 og D6 med begrensninger.

#### *Til § 23 Felleskrav for kompetansesertifikater for dekksoffiser*

Felleskravene er ikke relevante for D6-sertifikatet og det må derfor presiseres i overskriften og bestemmelsens første ledd at kravene gjelder for dekksoffiser klasse 5 eller høyere kompetansesertifikat.

#### *Til ny § 23a Kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 6*

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

Det foreslås flere alternativer til oppfyllelse av fartstidskravet. I tillegg til ordinær fartstidsopptjening foreslås 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 selv ha sertifikat minimum på nivået 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 foreslås to overgangsbestemmelser som er beskrevet i fjerde og femte ledd. Overgangsbestemmelsene gjør det mulig å søke utstedelse av D6-sertifikat basert på anerkjennelse av realkompetanse eller øvrige maritime sertifikater brukt i næring. Overgangsbestemmelsen i femte ledd gjelder for personer som søker D6 basert på lang arbeidserfaring i stedet for utdanning og alternativet er ment å erstatte kvalifikasjonsbeviset som ble foreslått i 2017. Personer som søker D6-sertifikat etter dette alternativet vil få en begrensning i sertifikatet som utelukkende gir rett til å tjenestegjøre som skipsfører på lasteskip med største lengde under 15 meter i liten kystfart. Overgangsbestemmelsen i femte ledd vil gjelde frem til 31. desember 2023.

Alternativet om fritidsskipper i fjerde ledd bokstav b vil gjelde frem 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 vil være felleskrav for alle som søker D6 uansett hvilket alternativ som velges for å dokumentere utdanning og fartstid.

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

Forslaget går ut på å ta inn 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 foreslås det samtidig en tilsvarende endring for krav til 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*

Forslagene i 2017 og 2018 gikk ut på å innføre to kompetansesertifikater. Det som ble kalt D6-sertifikat den gangen var da koblet sammen med virkeområdet til forskrift om mindre lasteskip. Dette var fordi kunnskap om stabilitet, farenomenter ved tunge løft og slep ikke var tilstrekkelig omhandlet i læreplanen til det som i forslaget het kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 7.



Tilleggskompetanse om sleping og ankerhåndtering og løfteoperasjoner er nå tatt ut av læreplanen og i stedet foreslått tatt inn i to tilleggskurs. Kravet om tilleggskurs skal utløses av det faktiske utstyret som finnes om bord på fartøyet og de faktiske operasjonene som utføres. Tauing av lette gjenstander, slik som en lettboat eller en lett flytebrygge eller tilsvarende, anses ikke som sleping<sup>15</sup>.

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

Det foreslås å bytte ut kravet om grunnleggende sikkerhetskurs for skipsførere i første ledd med nytt sikkerhetsopplæringskurs spesielt tilpasset for sjøfolk på mindre skip.

*Til § 91 Dispensasjon*

Kvalifikasjonsforskriften har ingen generell dispensasjonsbestemmelse, men kun en snever adgang til å gi dispensasjon fra forskriften i visse tilfeller. Utredningen og dialogen med næringen har vist et behov for å utvide adgangen slik at det kan være mulig å finne tilpasninger for noen av aktørene som ikke er i stand til å møte de nye kravene. Bestemmelsen er foreslått med ny struktur, og adgangen er utvidet i nytt andre ledd.

## 6. Administrative og økonomiske konsekvenser

### 6.1 Konsekvenser for næringen

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

Krav om grunnleggende sikkerhetskurs og relevant radiosertifikat har vært etablerte krav for mannskap og radiooperatør på disse fartøyene i en lengre periode, men de fleste har vært unntatt fra krav om helseerklæring for sjøfolk. Vi tror at det har vært varierende kunnskap om kravene til sikkerhetsopplæring, men vi vet at noen rederier har sørget for at sine ansatte oppfyller kravet om dagens krav til ferdighetssertifikat grunnleggende sikkerhetskurs. Personer som allerede oppfyller kravene, vil slippe å gjennomføre dette på ny. Oppdateringskurs må gjennomføres der det er krav om dette på grunn av kompetansens alder, men dette er heller ikke en ny kostnad.

Det er flere høringsinstanser som uttrykker bekymring for tapt arbeidsinntekt på grunn av redusert drift, eller ekstra personell fordi de må sende sine ansatte på kurs. Slik tap kan imidlertid begrenses til det minimale på grunn av kostnadsreduserende tiltak som anerkjennelse av eksisterende sertifikater og realkompetanse. Kost-/nytteeffekten knyttet til gjennomføring av kurs, reisetid og eventuelt tap i arbeidsinntekt, vil måtte vurderes av det enkelte rederi og den enkelte skipsfører.

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

Eksamensavgift bestemmes av den enkelte utdanningsinstitusjon, men Sjøfartsdirektoratet har fått anslått fra godkjent tilbyder av privatisteksamen for kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 5 at avgiften per tidspunkt er kr 4000,-. Gebyrsatsen for utstedelse av kompetansesertifikater, som det er krav til i kvalifikasjonsforskriftens gjeldende bestemmelser, er kr 814,-<sup>16</sup>. 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 avdekker en rekke kostnader og overføringer som følge av innføring av nytt sertifikatkrav. Kostnadene treffer hovedsakelig næringen. Konklusjonen etter utredningen er

<sup>15</sup> Forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip § 4 bokstav f og RSV 4-2018.

<sup>16</sup> Jf. forskrift 21. desember 2009 nr. 1793 om gebyr for utstedelse av sertifikater og påtegninger til maritimt personell og for utstedelse av båtførerbevis til båtførere § 4.

like fullt at forslaget iverksettes 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 de anser kostnadene som akseptable sammenlignet med de ikke-prissatte konsekvensene.

Videre anses konsekvensene for næringen 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.

## **6.2 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 dekkoffiserssertifikat klasse 6. En økning i søknader om utdanningsgodkjenninger og økning i sertifikatsøknader vil medføre ekstra saksbehandling for Sjøfartsdirektoratet.

Sertifikatene vil ha en gyldighet på 5 år og hvert femte år vil vi derfor få en fornying av sertifikatene. I tillegg vil nye brukere komme til, enten som følge av pensjonering og nyrekruttering, eller som følge av vekst i næringen. Sjøfartsdirektoratet jobber imidlertid med en automatisering av sertifiseringsprosessen. Dette er anslått å komme i gang i løpet av 2021, og vil innebære en reduksjon i saksbehandlingsbelastning tilknyttet sertifisering. Det antas at 2/3 av sertifikatsøknader kan behandles automatisk. Etter 2021 vil kostnaden tilknyttet saksbehandling av sertifikater derfor synke med 66 %.

Det føres allerede tilsyn med fartøyene som omfattes av de nye kravene til. 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 foreslår minimumskrav for å bedre kompetansen anses å gi økt tillit til Sjøfartsdirektoratet som tilsynsorgan.

## **6.3 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 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.

Vi ser ikke at det finnes alternative løsninger til nødvendig kompetanseheving enn det som nå er foreslått.

Med hilsen

Bjørn E. Pedersen  
Fung. sjøfartsdirektør

Linda Bruås  
fung. avdelingsdirektør  
regelverk og internasjonalt arbeid

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

Vedlegg:

- Forslag til forskrift om endring i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.
- Liste over høringsinstanser.