

Til forslag om forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk - oppsummering av høringsuttalelser

Utkast	Avsender	Kommentar	Vår vurdering	Endringer
§1	Sjømannsorganisasjonene	Foreslår å bytte ut «sjøfolk» med « den som har sitt arbeid om bord» jf. skipssikkerhetsloven. Foreslår redigering av bestemmelsen for å skille mellom skip, fiskefartøy og flyttbare innretninger og fritidsfartøy.	Ssl bruker også sjøfolk, se § 24, både den gjeldende og den endrede bestemmelsen. Noen steder kunne man bruke "den" eller "person", men stort sett er det lettere å bruke «sjøfolk».	For fritidsfartøy er største lengde byttet ut med skroglengde.
	Norges Fiskarlag	Endre sjøfolk til "personell" eller "sjøfolk og fiskere"	Tas ikke til følge nå – bruker begrepet sjøfolk.	
§2	Sjømannsorganisasjonene	Bør definere flyttbare innretninger	Direktoratet arbeider med ny definisjon, denne var ikke med i høringen og tas derfor ikke inn nå.	Bestemmelsen er satt i alfabetisk rekkefølge. Den gjeldende definisjonen av hurtiggående fartøy er videreført, men slik at den er slått sammen til en bestemmelse. Innholdet er ment å være det samme. Definisjonen av fiskefartøy er endret.
	Hurtigbåtenes Rederiforbund	Rette opp definisjonen av hurtiggående fartøy	Ja, definisjonen i forslaget var feil. Setter inn den gjeldende definisjonen, bare slått sammen.	
	FKD Fiskeridirektoratet	Bokstav j: foreslår å bruke definisjonen i deltakerloven § 2 ("fartøy som benyttes til ervervsmessig fiske og fangst og annen høsting av villlevende marine ressurser".	Vi er enig i at definisjonen bør justeres, og gjør den lik definisjonen av fiskefartøy i forskrift om konstruksjon og bygging av fiskefartøy. Denne tilsvarer definisjonen som FKD og Fiskeridirektoratet viser til.	
	Norsk forening for fartøysvern	Definere vernet og fredet skip	Begrepet er ikke benyttet i forskriften og er derfor ikke nødvendig å definere nå.	
§3	Sjømannsorganisasjonene	Overstyrmenn bør stå i entall, slik som de andre. Vil ha inn assisterende plattformsjef og assisterende teknisk sjef.	Enig i at overstyrmann skal være i entall. Assisterende teknisk sjef er det allerede krav til, jf teknisk assistent. Etter direktoratets erfaring kombineres assisterende plattformsjef og stabilitetssjef. Det er ellers opp til rederiet å stille krav til ekstrastillinger.	Endret overstyrmann til entall. Flyttet fritidsskipper-sertifikatet til en egen bestemmelse – er ikke et kompetansesertifikat.
§4	Norges Rederiforbund	Vi kan ikke se at regel I/14 setter spesifikke krav til fremleggelse av sjøfolkens språkkunnskap. Derimot settes det krav om at rederiet til enhver tid skal sikre en effektiv kommunikasjon om bord. Krav til sjøfolkene språkkunnskap og kommunikasjonsevner fremgår for øvrig i kompetansetabellene for ferdighets og kompetansesertifikat. Av skipssikkerhetsloven fremgår det at sertifikatet skal vise at de	Språkkravet følger av dir 2008/106 art 18. Det er ikke bare krav om engelsk – det avhenger også av hvilket arbeidsspråk som er besluttet brukt om bord.	Er nå § 5. Språklig ryddet første ledd.

		nødvendige krav til alder, tjeneste, helsetilstand, utdanning, språk og opplæring for stillingen er oppfylt ved sertifikatets utstedelse. Således bør sertifikatet være god nok dokumentasjon på språkkunnskap.		
§5				Nå § 6. Tatt med skipsførers ansvar som ikke framgikk av utkastet, men som følger av dagens regler og skipssikkerhetsloven. Fanger også opp det som stod i utkastet § 6 om rederiets ansvar for opplæring i sikkerhet.
§6	rederiforbundet	<p>Vi synes det er uhensiktsmessig å splitte avsnitt A-VI/1 (1) opp i hhv. § 6 og § 7 da teksten henger sammen i koden. A-VI/1 er ikke endret i den reviderte koden, noe som bør bety at dagens praksis og gjeldende § 2-1 (1) videreføres. Vi vil også vise til RVS 2-2005 som klargjør krav til sikkerhetsopplæring.</p> <p>Av kommentarene fremgår det at i de følgende bestemmelsene deles sjøfolk inn i tre kategorier. Dette oppfattes som en definisjon og bør dermed fremgå av § 2. Vi forutsetter at det her ikke innføres nye krav til hvem som skal ha sikkerhetsopplæring da dette vil medføre store konsekvenser for næringen.</p>	VI/1 og den tilhørende koden angir ulike grader av sikkerhetsopplæring for sjøfolkene om bord. Dette gjenspeiles i forskriften og vi er ikke enige i at dette bør samles i en paragraf, men ser at denne bestemmelsen kan slås sammen med bestemmelsen om rederiets ansvar. Det er etter vår vurdering ikke nødvendig å definere de ulike kategoriene i § 2 – det framgår av den enkelte bestemmelse hvem den gjelder for.	Er slettet. Det følger av § 6 (utkastet § 5) at rederiet har ansvar for at sjøfolkene får sikkerhetsopplæring.
§7				Tittel endret for å gjøre det klarere at alle sjøfolk skal ha sikkerhetsopplæring som minst gjør dem i stand til det som følger av bestemmelsen.
§8	Rederiforbundet	<p>Vi oppfatter at § 8 viderefører gjeldende § 2-1 (2)</p> <p>§ 8 (5) "Kompetanse etter første og annet ledd skal dokumenteres vedlikeholdt minst hvert femte år" er overflødig da dette fremgår av § 9 (3).</p>	Enig, tas ut.	<p>Tittel endret for å gjøre det klarere at bestemmelsen retter seg mot sjøfolk som har oppgaver etter alarminstruksen.</p> <p>Kravet om vedlikehold av kompetansen følger av § 9, og kravet er derfor strøket fra § 8.</p>
	Fiskebåtredernes forbund	Forstår det slik at IMO60 og 80 skal repeteres hvert femte år. Ber om at strukturen på repkursene blir mest mulig målrettet og konsentrert ut fra kost/nyttesyvinkel	Tatt til etterretning.	
	Faglig råd naturbruk	Fjerde ledd: Det må avklares og sikres at sikkerhetsopplæringen for fiskere inngår i læreplanene for fiskerfaget	Etter vår vurdering er dette er utenfor forslaget og direktoratets område.	
	Norsk forening for fartøysvern	Ber om at tredje ledd utvides til fartsområde 4, evt bare til 3	Vurdering av forslagene fra knyttet til vernede	

		eller 2, samt at bruttotonnasjen settes til 500. Viser til en MoU for vernede skip.	fartøy må gjøres i sammenheng med vurderingen av regler for vernede ol fartøy generelt.	
§9	Rederiforbundet	<p>Vi ber derfor om at § 9 første og andre ledd endres til:</p> <p>Grunnleggende og videregående sikkerhetskurs (1)Grunnleggende sikkerhetskurs må for å danne grunnlag for kompetansesertifikat etter denne forskriften inneholde emnene som angitt i vedlegg II tabellene A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/1-4 og være godkjent av Sjøfartsdirektoratet.</p> <p>(2)Videregående sikkerhetskurs må for å danne grunnlag for kompetansesertifikat etter denne forskriften inneholde emnene som angitt i vedlegg II tabellene A-VI/2-1, A-VI/3 og A-VI/4-1 og være godkjent av Sjøfartsdirektoratet.</p> <p>Når det gjelder § 9 (3) og kravet om at gjennomført relevant godkjent oppdateringskurs kan bare anses som tilstrekkelig for sjøfolk som minst 12 av de siste 60 måneder har tjenestegjort på skip som er pålagt å ha internasjonalt sikkerhetsstyringssystem kan vi ikke se at dette følger av STCW konvensjonen og vil derfor be om at dette leddet sløyfes.</p>	<p>Direktoratet oppfattet næringen slik at det var ønskelig at sikringsemner ble tatt inn i sikkerhetsopplæringen. Direktoratet er enig i at forslaget er en særnorsk løsning og at det kunne få betydning for utenlandske sjøfolk som skulle tjenestegjøre på norsk skip som ikke er omfattet av ISPS-reglene.</p> <p>Vi foreslår å endre bestemmelsene slik at det ikke er noe krav om at grunnleggende sikkerhetskurs skal omfatte sikringsemner. Bestemmelsene om kompetansesertifikat og visse ferdighetssertifikater er endret slik at sertifikaftet kan omfatte sikringskompettansen dersom søkeren dokumenterer kvalifikasjonene. * *</p> <p>Det grunnleggende kurset må gjennomføres før det videregående kan gjennomføres ettersom de bygger på hverandre. * *</p> <p>Mange av høringsinstansene har innsigelser mot at bare ISM-skip skal kunne tilby vedlikehold av sikkerhetskompetansen om bord. Bestemmelsen er endret slik at det nå er tilstrekkelig at skipet har et sikkerhetsstyringssystem. Sjøfolkene må kunne dokumentere at sikkerhetskompetansen er vedlikeholdt, og direktoratet kan be om at denne dokumentasjonen legges fram. Dersom vedlikeholdet eller dokumentasjonen ikke er tilstrekkelig, må fullt oppdateringskurs gjennomføres før fornyelse av sertifikatet.</p>	Endret kravet om ISM som vilkår for vedlikehold av kompetanse om bord.
	Hurtigbåtenes Rederiforbund	HSCs dokumentasjonssystem må likestilles med ISM	Se kommentar overfor.	
	Fiskebåtrederens Forbund	Forstår det slik at IMO60 og 80	Se kommentar ovenfor.	

		skal repeteres hvert femte år. Ber om at strukturen på repkursene blir mest mulig målrettet og konsentrert ut fra kost/nyttesynsvinkel. Tredje ledd bør presiseres: dersom det er slik at alle som ikke arbeider på ISM-skip skal gjennomføre repkurs på kurssenter bør det stå helt klart.		
	Norsk forening for fartøysvern	Vil ha unntak for vernede skip, jf MoU og dersom godkjent sikkerhetsstyringssystem og godkjent fartøysspesifikk opplæring	Se kommentar ovenfor, samt kommentar til § 8.	
	Sjøoffiserens Forbund	Støtter inkludering av sikringsemner i grunnleggende sikkerhetsopplæring	Se kommentar ovenfor.	
§10	Rederiforbundet	Vi ser det som hensiktsmessig at bestemmelsene knyttet til fører av mob-båt og ledelse av brannslukningsoperasjoner samles i kapittel 6 (§ 60 og 63). Som for § 9 (3) kan vi ikke se at koden setter krav til et internasjonalt sikkerhetsstyringssystem for å vedlikeholde sikkerhetskompetanse og vil derfor be om at dette leddet sløyfes. Vi vil videre foreslå en mindre rettelse i § 10 (3): Innenfor brannvern og brannslukning kan ferdighetene i å bruke bærbart åndedrettsapparat og gjennomføre en redningsaksjon i et røykfyllt rom iført åndedrettsapparat vedlikeholdes om bord	Ok. Se kommentar til § 9 – bestemmelsen endres. OK	Ny tittel for å gjøre det klarere at bestemmelsen angir hvilken sikkerhetskompetanse som kan vedlikeholdes om bord. Språklige justeringer i bestemmelsen.
	Sjømannsorganisasjonene	Tillegg til nr 2: ... vedlikeholdes og dokumenteres om bord"	Vi ser ikke behov for endringen og den tas derfor ikke til følge.	
	Norges Fiskarlag	Fiskefartøy med dokumentasjonssystem til kompetanse kvalifikasjoner bør kunne tilby vedlikehold ombord	Se kommentar til § 9 – bestemmelsen er endret.	
	Norsk forening for fartøysvern	Vil ha unntak for vernede skip, jf MoU og dersom godkjent sikkerhetsstyringssystem og godkjent fartøysspesifikk opplæring	Se kommentar ovenfor, samt kommentar til § 8.	
§11	rederiforbundet	Vi vil argumentere for at språk og kommunikasjonskrav nå er tatt inn i kompetansetabellene slik at § 11 (1) (2) og (3) synes å være overflødig. Ledd (4) som skal ivareta direktiv 2008/16 artikkel 18 kan flyttes til § 72. Det bør også fremgå hvordan slike kunnskaper skal kunne dokumenteres.	Tabellene inneholder også krav til språk, men innholdet i § 11 stammer fra direktiv 2008/106. De ulike skipene kan ha annet enn norsk eller engelsk som arbeidsspråk.	
	Sjømannsorganisasjonene	Mener § 2-2 nr 4 er utelatt. Ber om at § 97 b flyttes til § 11	Kravet er tatt inn i utkastet § 97 b. Tas ikke til følge, vi mener kravet	

			hører mer naturlig hjemme i § 85 b (§ 97 i forslaget som var på høring).	
§12	Rederiforbundet	Det åpnes i kapittel 4 og 5 også for godkjent opplæring av matroser, motormenn og elektrikere og at slik opplæring skal dokumenteres i godkjent opplæringsbok. Etter vår oppfatning må derfor § 12 omarbeides til å inkludere godkjent opplæring til også disse ferdighetssertifikatene.	§ 12 gjelder bare kadetter. Dette er nå presisert i bestemmelsen.	Presisert i første ledd at bestemmelsen gjelder opplæring til kompetansesertifikater.
	Faglig råd naturbruk	Fiskere har ofte ikke konvensjonssertifikater. Må gjøre tilpasninger slik at ikke fiskere blir b-lag, for eksempel for kandidater fra teknisk fagskole	Tas ikke til følge.	
	Norsk forening for fartøysvern	Vil ha unntak for vernede skip, jf MoU og dersom godkjent sikkerhetsstyringssystem og godkjent fartøysspesifikk opplæring	Se kommentar til § 8.	
§13	Rederiforbundet	Vi mener rollene som beskrevet i § 13 samsvarer med regel I/6 men vil anbefale at disse defineres i § 2 for å unngå misforståelser og dermed kaster bort tid på opplæring som ikke kan godkjennes.	Enig i at rollene kan gjøres klarere, bestemmelsen er endret med det formålet.	Leddene i bestemmelsen er i tillegg delt opp i punkter for å gjøre den lettere å lese.
	Fiskebåtrederernes Forbund	Behov for presisering av femte ledd for å gjøre det klart om man snakker om personen om bord eller på land?	Det kommer an på hvordan rederiet har organisert seg. Bestemmelsen er endret slik at det er presisert at kravene gjelder den opplæringsansvarlige.	
	Faglig råd naturbruk	Fiskere har ofte ikke konvensjonssertifikater. Må gjøre tilpasninger slik at ikke fiskere blir b-lag, for eksempel for kandidater fra teknisk fagskole. Forslag til endring i første ledd: Rederiet skal sørge for at instruktør for opplæring om bord har kjennskap til opplæringsprogrammet, målene med læringen, gjeldende læreplaner, og har sertifikat minst på nivå med kompetansemålene det gis opplæring i"	Tas ikke følge.	
	Norsk forening for fartøysvern	Vil ha unntak for vernede skip, jf MoU og dersom godkjent sikkerhetsstyringssystem og godkjent fartøysspesifikk opplæring	Se kommentar til § 8.	
§14	Rederiforbundet	Savner A-I/8 3 om evaluering og hyppigheten av revisjoner	Det kravet retter seg mot Sjøfartsdirektoratet og gjelder uavhengig av om det er nedfelt i forskriften. Tas ikke til følge.	Byttet ut sertifisert av anerkjent classeselskap med sertifisert etter anerkjent standard.
	Fagskolen i Ålesund	Ber om at kravet om sertifisering av classeselskap tas	Byttes ut anerkjent standard. Fagskoler og	Tatt presisert at instruktører kan ha kompetanse på høyere

		bort.	høgskoler kan få unntak etter sjettem ledd.	nivå, altså at ikke bare den som har hatt sertifikat kan undervise.
Maritimt Kompetansesenter	Er usikker på om kompetansesentrene omfattes av kravet og ber om dette klargjøres. Mener for øvrig de samme kravene allerede følger av opplæringsloven.	Dersom kompetansesentrene driver opplæring /utdanning er de omfattet.		
Høgskolen Ålesund Høgskolen Stord/Haugesund	Ser ikke behov for å sertifiseres av klasseseselskap i tillegg til NOKUT og revisjon av Sdir. Ønsker definisjon av instruktør og eksaminator for å unngå misforståelser og rom for tolkning. Viser til I/6 og A-I/6 og mener det ikke nødvendigvis er krav om sertifikat for instruktør og assessor på land.	Tas delvis til følge. Bytter ut klasseseselskap med anerkjent standard, høgskoler og fagskoler kan få unntak etter sjettem ledd. Tas delvis til følge. Tatt inn i bestemmelsen at også høyere utdanning er kompetanse for instruktører.		
Universitetet i Tromsø	Ser ikke behov for å sertifiseres av klasseseselskap i tillegg til NOKUT og revisjon av Sdir. Foreslår: " Utdannings- og opplæringsinstitusjoner skal ha et kvalitetssystem godkjent av sjøfartsdirektoratet" eller "Utdannings- og opplæringsinstitusjoner skal ha et kvalitetssystem godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller sertifisert av anerkjent klasseseselskap". Ønsker definisjon av instruktør og eksaminator for å unngå misforståelser og rom for tolkning. Viser til I/6 og A-I/6 og mener det ikke nødvendigvis er krav om sertifikat for instruktør og assessor på land.	Se kommentar ovenfor.		
Trondheim Fagskole	Nytt femte ledd: " Instruktører skal ha forståelse for opplæringsprogrammet og målene med opplæringen og ha hatt sertifikat minst på nivå med oppgavene det gis opplæring i." Dette skal tolkes som et minimumskrav. En meteorolog eller sivilingeniør med maritime fag på et høyere nivå, og disse personer kan derfor godtas som instruktører.	Se kommentar ovenfor.		
Fagskolen i Ålesund	Kravet til sertifisering av klasseseselskap må bort for offentlige institusjoner.	Se kommentar ovenfor.		
Faglig råd naturbruk	Foreslår nytt femte ledd: Instruktører skal ha kjennskap til opplæringsprogrammet, målene med opplæringen, gjeldende læreplaner, og har sertifikat/kompetanse minst på nivå med kompetansemålene det gis opplæring i".	Se kommentar ovenfor.		
Universitets- og høgskolerådet	<u>Første ledd:</u> Viser til at de norske høyere utdanningene er lovpålagt å ha internt system for kvalitetssikring og revideres av NOKUT. Finner det lite	Se kommentar ovenfor.		

		hensiktsmessig med ytterligere sertifisering og ber Sdir finne en hensiktsmessig løsning. <u>Femte ledd:</u> Ber Sdir ikke hindre institusjonene i deres arbeid med faglig utvikling og forskning innen aktuelle fag og å gi den beste undervisning de har mulighet til å gi. Når instruktør nevnes i femte ledd bør det eksplisitt være i relasjon til praktisk opplæring for eksempel i simulatorer og ikke gjelde de teoretiske fagene.		
§15	Rederiforbundet	Ønsker kvalifikasjoner for instruktør jf A-1/8 3 tas inn	Dekkes av § 14. Tas ikke til følge.	Byttet om første ledd bokstav c og d.
§16	Sjømannsorganisasjonene	8.ledd tilføyes"... i fartsområde 1 til 4, <i>begrenset til maskinoffiser sertifikat klasse 2, dersom innehaver..."</i>	Tas ikke til følge, ser ikke behov for endringen.	Fjerde ledd er flyttet til § 35 (sertifikat begrenset til ikke-sjøgående skip). Flyttingen gjør § 35 komplett.
	Rederienes Landsforening	Viser til fellesbrev fra forbundet og maskinistforbundet og ber om at tjeneste på hurtigbåter også blir tatt inn i åttende ledd.	Forslaget var ikke en del av høringen og kan derfor ikke tas inn nå.	Sjette ledd er presisert slik at det framgår klarere at fartstid for vedlikehold kan skje på dampskip eller motorskip i tråd med gjeldende praksis. Sjuende ledd er «mønstreet» byttet ut med «tjenestegjøre».
§17				«I stedet» er strøket
§18	Norges Fiskarlag	Ber om unntaksadgang fra fem årskravet ved god begrunnelse	Tas delvis til følge. Den som skal løse sertifikat må oppfylle vilkårene som gjelder på søknadstidspunktet, dette ivaretas gjennom femårsfristen. For særlige tilfelle er det likevel en åpning for at den som har gjennomført og bestått godkjent kurs kan få søknaden behandlet selv om vitnemålet er mer enn fem år.	Tittelen er endret for bedre å vise hva den gjelder. I annet ledd er «gyldig» byttet ut med «gjeldende» for å gjøre det klarere at søkeren må oppfylle kravene som stilles når søknaden fremsettes. Nytt ledd som en sikkerhetsventil som i særlige tilfeller kan benyttes dersom vitnemålet er mer enn fem år.
	Fiskebåtredernes Forbund	Ber om adgang til å gjøre unntak fra femårskravet. Sikkerhetsventil. Foreslår: "...Sjøfartsdirektoratet kan ved vurdering av enkeltsøkeres samlede kompetanse gi tillatelse til fravik av denne tidsavgrensningen".	Se kommentar ovenfor.	
§19	Rederiforbundet	Ser ikke behov for fjerde ledd. Feil i B-1/2	B-1/2 er rettet opp. Fjerde ledd angir vilkårene for fornyelse og er etter vår vurdering nødvendig.	I første ledd er det nå presisert at også fiskeskippersertifikat klasse C må fornyes hvert femte år. Dette er i samsvar med gjeldende rett, men framkom ikke av utkastet § 19.
	Sjømannsorganisasjonene	3. ledd må endres til bekreftet kopi, ellers vil ikke sjømannen kunne tjenestegjøre under saksbehandlingen	Tas ikke til følge – det følger av konvensjonen at ved søknader om fornyelser av sertifikat mer enn seks måneder før utløpet skal originalt sertifikat sendes til	I fjerde ledd er det presisert at fartstid opptjenes med gyldig

			myndighetene. Det er ikke motstrid – kan ikke tjenestegjøre hvis søknad sendes mer enn seks mnd før utløpet av sertifikatet.	sertifikat. I tillegg er alternativet om vedlikehold av fartstid i overtallig stilling, jf. gjeldende § 10-2 (2) bokstav e, tatt inn.
	Norges Fiskarlag Fiskebåtredernes Forbund	Hvordan kan originalen være om bord samtidig som den skal sendes inn?	Se kommentar ovenfor.	
	Norsk forening for fartøyvern	Foreslår tillegg til fjerde ledd: "d) For vernet eller fredet fartøy gjelder 40 døgn per sesong (evt kalenderår)."	Se kommentar til § 8.	
§20				
21				Inndragelse er byttet ut med tilbakekall.
22				Presisert at overstyrmann er dekksoffiser i annet ledd.
23	Rederiforbundet	Ser ikke behov for bestemmelsen. Ønsker heller henvisning til STCW.	Tas ikke til følge. Konvensjonen er transformert, ikke inkorporert.	Første ledd er delt inn i punkter for å lette lesbarheten.
	Sjømannsorganisasjonene	Mener 2 ledd er et nytt krav som ikke følger av STCW. Ønskes fjernet, evt begrenset til tilfeller hvor førstegangssertifikater er utløpt slik at det bare blir de som seiler mer enn 5 år før neste modul utdanning.	Tas ikke til følge.	Nytt tredje ledd som gir dekksoffiserer mulighet til å få utstedt kompetansesertifikat som omfatter sikringsemner, jf kommentarer til § 9.
24	Rederiforbundet	Mener STCW ikke krever teori etter II/3 fullført og bestått før fartstid. Ber om at siste pkkt i b strykes.	Tas ikke til følge. Fartstidskravet for D5 er 36 måneder. Den om er i godkjent opplæringsordning har bare krav 12 måneders fartstid, eller seks måneder med fagbrev som fisker eller matros. Fartstiden er redusert blant annet fordi disse personene har teori å bygge praksisen på. Direktoratet tar derfor ikke innspillet til følge. Det er ikke krav om at vitnemål foreligger.	
	Hurtigbåtenes Rederiforbund	Krever at muligheten med 2 års systematisk opplæring videreføres. Ber om at fartstidskravet kan dekkes i stillingen som matros/motorpasser. Foreslår at grensen heves fra 50 brt til 200 brt for hurtiggående fartøy.	Kommentaren hører til §§ 77/78 (nå 64/65)	
	Høgskolen i Ålesund Universitetet i Tromsø Høgskolen Stord/Haugesund Universitets- og høgskolerådet	Femte ledd medfører at teorien til klasse 5 må gjennomgås første året og dette bryter radikalt med studiemodellen til høgskolen. Ser heller ikke at dette kravet følger av STCW II/1. Det ville være naturlig å kreve at teorien til en funksjon er gjennomgått før en har opplæring om bord innenfor funksjonen. I utkastet § 24 tredje ledd	Se kommentar ovenfor til rederiforbundet. ** Tas ikke til følge. Fartstid i opplæringsordning krever gjennomgang av grunnleggende emner	

		<p>bokstav b framgår det av første setning at de med fagbrev matros får redusert fartstidskravet med seks mnd. Det vil i praksis si at de får godkjent seks måneder systematisk opplæring på grunnlag av utdanning i VG1 og VG2. I denne utdanningen inngår ikke teorien som kreves i vedlegg III tabell A-II/3. Dette er stikk i strid med det som er nevnt i siste setningen i paragrafen. Dette vil medføre ulik behandling av kadetter fra høgskolene og kadetter med fagbrev matros, noe som Høgskolen i Ålesund mener vil være svært skadelig.</p> <p>Tromsø foreslår: " b) minst 12 måneders fartstid eller minst seks måneders fartstid med fagbrev som matros eller fisker. Fartstiden må inngå i godkjent opplæringsprogram på sjøgående skip med største lengde 15 meter eller mer, inkludert opplæring i brovaktstjeneste som dekker områdene i vedlegg III tabell A-II/4. Opplæring etter dette alternativet skal dokumenteres i godkjent kadetttbok. Utdanning som dekker områdene i vedlegg III tabell A-II/3 skal være påbegynt før fartstid etter dette alternativet kan opptjenes. Teorien til en funksjon skal være gjennomgått ved godkjent utdanningsinstitusjon før en har opplæring om bord innenfor funksjonen."</p>	først.	
25				
26	Fraktefartøyenes Rederiforening	Er bekymret over at det ikke er foreslått endringer i opptjening av fartstid. D5 til D3 med mange års fartstid som fører på skip under 500 BT får ikke godkjent denne fartstiden og må etter å ha bestått eksamen D3 gå som styrmann og tjene opp 36 mnd. Foreslår at de som går fra D5 til D3 gis anledning til å gå som skipper i for eksempel innenriksfart til fartstiden er opptjent.	Tas ikke til følge. Er ikke rom innenfor konvensjonen.	I tredje ledd er det presisert at fartstiden skal være opptjent på sjøgående skip. Følger allerede implisitt av § 35, men bedre å ta det direkte i bestemmelsen.
27				I annet ledd er det presisert at fartstiden skal være opptjent på sjøgående skip. Følger allerede implisitt av § 35, men bedre å ta det direkte i bestemmelsen.
28				
29	Sjømannsorganisasjonene	Er i mot utvidelsen til 24 meter. Viser også til under 12 pax-forskriften og "kommersialiseringen"	Tas ikke til følge. Fritidsfartøy har ikke måleplikt.	Presisert i første ledd at sertifikatet gir rett til å føre fritidsfartøy.
	Hurtigbåtenes	Utvidelsen til 24 meter medfører	Fritidsskippersertifikatet	Største lengde er byttet ut

	Rederiforbund	at lavt sertifikat gir større rettigheter enn D5	gjelder utenfor næring. Men i noen sammenhenger også brukt i næring, for eksempel på fartøy etter 12-paxforskriften.	med skroglengde for å bruke samme begrep som i forskriften om produksjon av fritidsfartøy.
	Norboat	Enig i utvidelsen. Vil ha lengdeparameter (L) framfor største lengde. Ber om at sertifikatet kan utvides utover stor kystfart	Angivelsen av størrelsen er endret til skroglengde. Dette samsvarer med fritidsbåtforskriften. ** Tas til følge. Utvidelse utover stor kystfart følger av gjeldende rett og ble glemt i forslaget.	I annet ledd er det presisert at fritidsskippereksamen skal være avlagt hos kursarrangør som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
	Kongelig norsk båtforbund	Finner ikke igjen utvidelsen av fritidsskippercertifikatet	Tas til følge. Utvidelsen utover stor kystfart ble glemt i forslaget.	Fjerde ledd er endret slik at fritidsbåtsertifikatet gir samme rettigheter som fritidsskippercertifikatet.
	Norske Båtskoler	Ønsker at fritidsbåtsertifikatet skal gjelde også i nord- og østersjøfart. Ønsker å stryke "disponert". Viser i tillegg til at man får avslag på fartstid her fordi den ikke er opptjent på fritidsbåt. Antar fritidsbåtskipper er mer riktig enn fritidsskipper. ** mange synspunkter på hvordan kravene til fritidsskipper bør være.	Se kommentar ovenfor. Andre endringer i knyttet til fritidsskippercertifikatet er ikke til vurdering i denne omgangen.	Man antar at forskjellen mellom bruttotonnasje under 50 og skroglengde 24 meter ikke utgjør relevant forskjell i kravene for utstedelse av sertifikatet.
	Norsk forening for fartøyvern	Enig i utvidelsen. Ønsker at vernet eller fredet fartøy opp til 24 meter kan føre inntil 12 passasjerer. Ønsker å stryke "disponert".	Se kommentarer ovenfor.	I femte ledd er det tatt inn at fartsområdet for fritidsskippercertifikatet kan utvides dersom man tar tilleggsutdanning. Dette gjelder også for fritidsbåtskippercertifikat, jf femte ledd.
30				Rettet opp skrivefeil - Ishihara
31	Norges Fiskarlag	Ber om at 50 brt byttes ut med lengde (10,67 til 24 meter). Sterkt i mot fartøysspesifikt bevis.	Tas ikke til følge nå. ** Kvalifikasjonsbevis byttes ut mot fiskeskippercertifikat klasse C, forutsatt gyldig helseerklæring og sikkerhetsopplæring (se forskriften § 95)	Rettet opp skrivefeil i annet ledd (SRC)
32	Norges Fiskarlag	Foreslår at VHF beholdes i stedet for nytt ROC	Iflg Telenor er det ROC som gjelder nå.	
33				
34	Rederiforbundet	Vi mener utkastet samsvarer med konvensjonen regel II/5. Det settes i kompetansetabellene for matros krav til kompetanse iht. A-VI/2 1-4 (livbåtfører). Vi oppfatter dette som et krav for å få utstedt ferdighetssertifikat som ikke inngår i det grunnleggende sikkerhetskurset og ber direktoratet vurdere om det er behov for tydeliggjøre dette i forskriften. Som nevnt i våre generelle kommentarer er vi opptatt av at de som tar fagbrevutdanning også skal kvalifisere til ferdighetssertifikat. Vi ber derfor om at følgende tas inn i et nytt punktum i § 34	Matroser skal ha kompetanse i å operere redningsfarkoster og mob-båter. Bedømmes ved prestasjoner fra godkjent opplæring. Direktoratet kommer tilbake til denne problemstillingen når modellkurs for matroser foreligger. ** Sjøfartsdirektoratet har ikke kontroll over kriteriene for fagbrev matros (eller andre fagbrev). Trenger forpliktende samarbeid før fagbrev kan danne grunnlag for ferdighetssertifikat.	Nytt tredje ledd som gir matroser mulighet til å få utstedt ferdighetssertifikat som omfatter sikrings-emner, jf kommentarer til § 9.

		andre ledd: eller innehar fagbrev som Matros.		
	Opplæringskontoret, Ålesund Opplæringskontoret Vest/sør Opplæringskontoret Nord Maritimt KOMpetanseforum	(1) Sjøfolk som skal tjenestegjøre som matros på sjøgående skip med bruttotonnasje 500 eller mer skal ha ferdighetssertifikat matros. (2) Ferdighetssertifikat matros kan utstedes til den som er fylt 18 år og a) oppfyller kravene til å få ferdighetssertifikat brovakt etter § 33 og i tillegg har dokumentert kompetanse i henhold til vedlegg IV tabell A-II/5 og har i) enten minst 18 måneders fartstid på sjøgående skip eller ii) minst 12 måneders fartstid på dekk på sjøgående skip som ledd i en godkjent opplæring Opplæring etter siste alternativ skal dokumenteres i godkjent opplæringsbok. b) eller innehar fagbrev som Matros (3) Sjøfolk som har fartstid av minst 12 måneders varighet som matros på sjøgående skip i perioden 1. januar 2007 til 1. januar 2012 anses å oppfylle kravene i annet ledd. Søknad om utstedelse av ferdighetssertifikat matros etter dette ledd må sendes Sjøfartsdirektoratet innen 1. januar 2017.	Tas ikke til følge – direktoratet har ikke kontroll over kriteriene for å få fagbrev. Forpliktende samarbeid før fagbrev kan bli grunnlag for ferdighetssertifikat.	
	Fraktesfartøyenes Rederiforening	Uenig i at matros med fagbrev og fartstid skal søke om ferdighetssertifikat. Kostnader og merarbeid.	Tas ikke til følge – bestemmelsen gir den som arbeider som matros i dag anledning til å løse ferdighetssertifikat matros basert på opparbeidet erfaring. Se for øvrig kommentar ovenfor	
35	Rederiforbundet	STCW konvensjonen omfatter kun sjøgående skip og vi støtter	For å gjøre sammenhengen klarere	Fått nytt tredje ledd (hentet fra § 16 fjerde

		derfor en slik forordning som åpner for at dekksoffiserer i fartsområde 1 og 2 kan få utstedt kompetansesertifikater for sjøgående skip forutsatt minst seks måneders fartstid på sjøgående skip	er § 16(4) flyttet til § 35.	ledd)
36			Flyttet til vedlegget	
37			Flyttet til vedlegget	
38			Flyttet til vedlegget	
39			Flyttet til vedlegget	
40			Flyttet til vedlegget	
41	Sjømannsorganisasjonene	Tilføyes: Overstyrmann: Den dekksoffiser som har rang nest etter skipsføreren, og som overtar kommandoen på skipet i tilfelle skipsføreren blir ute av stand til å ivareta sine plikter.	Kommentaren ser ut til å relatere seg til § 22. Er tatt til følge – tatt inn "dekksoffiser" i § 22 annet ledd.	
42	Rederiforbundet	Ser ikke behov for bestemmelsen. Ønsker heller henvisning til STCW.	Ikke enig. Transformerer konvensjonen, ikke henvisning.	Nå § 37. Første ledd i bestemmelsen er delt inn i punkter for å lette lesbarheten.
	Sjømannsorganisasjonene	Mener 2 ledd er et nytt krav som ikke følger av STCW. Ønskes fjernet, evt begrenset til tilfeller hvor førstegangssertifikater er utløpt slik at det bare blir de som seiler mer enn 5 år før neste modul utdanning.	Se kommentar til § 23.	Nytt fjerde ledd som gir maskin- og skipselektrikeroffiserer mulighet til å få utstedt kompetansesertifikat som omfatter sikringsemner, jf kommentarer til § 9.
43	Rederiforbundet	Vi viser til våre merknader til § 24. Vi kan ikke se at det i konvensjonen stilles krav til at teoriutdanning som dekker regel III/3 må være fullført og bestått før fartstid kan opptjenes eller opplæring om bord kan startes. Vi mener det bør legges til rette for at deler av fartstiden kan opptjenes under den teoretiske utdanningen slik at man inkludere praksisperioder i semesteret eller i skolens ferier. Vi vil derfor be om at 43 b) siste punktum strykes	Delvis tatt til følge, se kommentar til § 24.	Nå § 38. I annet ledd er tjenestetid byttet ut med fartstid. Utsjekken er knyttet opp til det aktuelle fartøyet, jf. gjeldende § 5-4 fjerde ledd.
	Sjømannsorganisasjonene	2 ledd tilføyes: "... og rederiet foretar dokumentert utsjekk på det aktuelle fartøyet"	Tas til følge.	
	Hurtigbåtenes Rederiforbund	Ber Sdir på sterkeste vurdere muligheten til videreføre muligheten til å være maskinsjef med M4. Ber alternativt om lengre overgangsperiode.	M4 tilsvarer STCW regel III/1. Man kan ikke være maskinsjef på sjøgående skip etter denne regelen. Direktoratet har i overgangsbestemmelsen § 95 gitt sjøfolk som tjenestegjør etter gjeldende forskrift § 5-4 fjerde ledd pr 1. januar 2012 mulighet til å fortsette i tjenesten ved å utstede et kvalifikasjonsbevis.	
	Redningsselskapet Rederienes Landsforening	Er i mot innskjerpelsen av maskinsjefrettigheter for M4. Ber alternativt om å få mulighet til å bruke kvalifikasjonsbevis som for fiskefartøy. (Viser til at de ble definert som det fram til 2001)	Slik Redningsselskapets fartøy er definert pr i dag, er ikke M4 tilstrekkelig for maskinsjefen, se likevel kommentar ovenfor angående	

			overgangsregelen.	
44	Sjømannsorganisasjonene	Mener henvisning til tabell skal være A-III/3 og ikke A-III/2	Tas ikke til følge – finnes ingen tabell A-III/3. (Konvensjonen (koden) viser til tabell A-III/2).	Nå § 39.
45				Nå § 40.
46				Nå § 41
47	Norges Fiskarlag	Nytt krav som burde problematiseres mer. Ber om lengre overgangsperiode, fram til 1. januar 2015.	Tas ikke til følge. Maskinvakt og motormann er to ulike funksjoner.	Nå § 42. Tilføyd tredje ledd på linje med ferdighetssertifikat brovakt.
48	Rederiforbundet	Vi mener utkastet samsvarer med konvensjonen regel II/5. Som nevnt i våre generelle kommentarer er vi opptatt av at de som tar fagbrevutdanning også skal kvalifisere til ferdighetssertifikat. Vi ber derfor om at følgende tas inn i et nytt punktum i § 48 andre ledd: eller innehar fagbrev som Motormann.	Tas ikke til følge. Samme begrunnelse som for fagbrev matros – kriteriene for fagbrev er utenfor direktoratets kontroll.	Nå § 43 Nytt tredje ledd som gir motormenn mulighet til å få utstedt ferdighetssertifikat som omfatter sikringsemner, jf kommentarer til § 9.
	Opplæringskontoret Ålesund, Opplæringskontoret Vest/sør Opplæringskontoret Nord Maritimt Kompetanseforum	(1)Sjøfolk som skal være motormann på sjøgående skip med framdriftskraft 750 kW eller mer skal ha ferdighetssertifikat motormann eller kompetansesertifikat maskin. (2)Ferdighetssertifikat motormann kan utstedes til den som er fylt 18 år og a) oppfyller kravene til å få ferdighetssertifikat maskinvakt etter § 47 og i tillegg har dokumentert kompetanse i henhold til vedlegg IV tabell A-III/5 og har i) enten minst 12 måneders fartstid i maskinavdeling på skip eller ii) minst seks måneders fartstid i maskinavdeling på skip som ledd i en godkjent opplæring. Opplæring etter siste alternativ skal dokumenteres i godkjent opplæringsbok. b) eller innehar fagbrev som Motormann (3)Sjøfolk som har fartstid av minst 12 måneders varighet som motormann på skip i perioden 1. januar 2007 til 1. januar 2012 anses å ha oppfylt	Tas ikke til følge, se kommentar ovenfor.	

		kravene til fartstid og kompetanse. Søknad om utstedelse av ferdighets sertifikat motormann etter dette ledd må sendes Sjøfartsdirektoratet innen 1. januar 2017.		
49	Rederiforbundet	Vi vil foreslå at tittelen "Electro technical offiser" oversettes til Skipselektrikeroffiser. Vi støtter direktoratets syn om at gjeldende fagplaner normalt ikke er tilstrekkelig til å møte kravene i konvensjonen. Så vidt vi kan se mangler ledelsestrening, høgspenkurs samt videregående sikkerhetskurs. Vi vil også for dette bemerke at det i konvensjonen ikke stilles krav til at teoriutdanning som dekker regel A- III/7 må være fullført og bestått før fartstid kan opptjenes. Vi vil viser til våre generelle kommentarer hvor vi etterlyser konvensjonens regel III/6 5 hvor det heter: Uten hensyn til ovennevnte krav i nr. 1 til 4, kan en person med passende kvalifikasjoner anses av en part for å være i stand til å utføre bestemte funksjoner i avsnitt A-III/6. Dette ble tatt inn i konvensjonen etter forslag fra næringen for å muliggjøre bruk av kvalifiserte elektrikere fra landanlegg og verftsindustrien. Vi ber derfor om at dette punktet inkluderes i også i den norske forskriften. Det refereres i 49 b) til kadettbok – rett betegnelse skal være opplæringsbok.	Enig i tittelforslaget. ** Konvensjonen åpner for at direktoratet kan tillate at enkelte av funksjonene til en elektriker utføres av annen tilstrekkelig kvalifisert person. Hva som skal til og hvilke funksjoner dette kan gjelde for kommer direktoratet nærmere tilbake til. ** Endrer kadettbok til opplæringsbok.	Nå § 44. Elektrikeroffiser ser byttet til skipselektrikeroffiser. «Kadettbok» er byttet ut med «opplæringsbok». Nytt tredje ledd om alternativ bakgrunn for skipselektrikeroffiser, jf stcw regel III/6.
	Norges Fiskarlag	Skal fiskefartøy nå ha skipselektriker?	Nei, denne forskriften angir bare kvalifikasjonene til de om bord. <i>Hvilke</i> funksjoner som skal være om bord følger av annet regelverk.	
	Maritimt Kompetanseforum	Foreslår at elektrikeroffiser endres til skipselektrikeroffiser for å bedre illustrere utdanning og utøvende yrke	Enig, se kommentar ovenfor.	
	Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap	Ønsker fotnote: "For sikkerhet ved arbeid i og drift av elektriske anlegg vises det til DSBs forskrift om sikkerhet ved arbeid og drift av elektriske anlegg"	Kan evt gjøres i Grønnboka eller be Lovdata om å gjøre det ved merknad. Kan ikke vedta forskriften med fotnoter.	

50	Rederiforbundet	<p>Vi vil foreslå at tittelen "Electro technical rating" oversettes til: Skipselektriker."Assistent" vil kunne for eksisterende skipselektriker oppfattes som en nedgradering.Når det gjelder alternative måter å opptjene fartstid på mener vi punkt a) kan sløyfes. Så vidt vi er kjent med eksisterer ikke dette alternativet i Norge.Vi vil viser til våre generelle kommentarer hvor vi etterlyser konvensjonens regel III/7 5 hvor det heter: Uten hensyn til ovennevnte krav i nr. 1 til 4, kan en person med passende kvalifikasjoner anses av en part for å være i stand til å utføre bestemte funksjoner i avsnitt A-III/7.Dette ble tatt inn i konvensjonen etter forslag fra næringen for å muliggjøre bruk av kvalifiserte elektrikere fra landanlegg og verftsindustrien. Vi ber derfor om at dette punktet inkluderes i også i den norske forskriften.</p>	<p>Enig i tittelforslaget. ** Konvensjonen åpner for at direktoratet kan tillate at enkelte av funksjonene til en elektriker utføres av annen tilstrekkelig kvalifisert person. Hva som skal til og hvilke funksjoner dette kan gjelde for kommer direktoratet nærmere tilbake til.</p>	<p>Nå § 45 Elektrikerassistent er byttet ut med skipselektriker.</p> <p>Nytt tredje ledd om alternativ bakgrunn for skipselektrikeroffiser, jf stcw regel III/7.</p> <p>Nytt fjerde ledd som gir skipselektrikere mulighet til å få utstedt ferdighetssertifikat som omfatter sikringsemner, jf kommentarer til § 9.</p>
	<p>Opplæringskontoret, Ålesund, Opplæringskontoret Vest/sør Opplæringskontoret Nord Maritimt Kompetanseforum</p>	<p>(1)Sjøfolk som skal tjenestegjøre som skipselektriker på sjøgående skip med framdriftskraft 750 kW eller mer skal ha ferdighetssertifikat skipselektriker eller kompetansesertifikat elektrikeroffiser. (2)Ferdighetssertifikat skipselektriker kan utstedes til den er fylt 18 år, har gyldig helseerklæring for arbeidstakere på skip og som har enten a) fullført godkjent opplæringsom dekker vedlegg IV tabellA-III/7 og minst seks måneders fartstid på skip. Opplæring skal dokumenteres i godkjent opplæringsbok. b) fagbrev som elektriker og kvalifikasjoner som dekker vedlegg IV tabell A-III/7 og minst tre måneders fartstid på skip. (3)Sjøfolk som har fartstid av minst 12 måneders varighet som elektriker på skip i perioden 1. januar 2007 til 1. januar 2012 anses å ha oppfylt kravene til fartstid og kompetanse. Søknad om utstedelse av ferdighetssertifikat</p>	<p>Tas ikke tilfølge. Se kommentar til ferdighetssertifikat matros.</p>	

		elektrikerassistent etter dette ledd må sendes Sjøfartsdirektoratet innen 1. januar 2017.		
	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Elektrikerassistent endres til skipselektriker.		
		Ønsker fotnote: "For sikkerhet ved arbeid i og drift av elektriske anlegg vises det til DSBs forskrift om sikkerhet ved arbeid og drift av elektriske anlegg"	Kan evt gjøres i Grønnboka eller be Lovdata om å gjøre det ved merknad. Kan ikke vedta forskriften med fotnote	
51			Flyttes til vedlegg	
52			Flyttes til vedlegg	
53			Flyttes til vedlegg	
54			Flyttes til vedlegg	
55			Flyttes til vedlegg	
56			Flyttes til vedlegg	
57			Flyttes til vedlegg	
58				Nå § 46
59	Rederiforbundet	Vi oppfatter at kompetansen som kan vedlikeholdes om bord er i samsvar med kodens avsnitt A-VI/2-1. Imidlertid kan vi ikke se at koden setter krav om at gjennomført relevant godkjent oppdateringskurs kan bare anses som tilstrekkelig for sjøfolk som minst 12 av de siste 60 måneder har tjenestegjort på skip som er pålagt å ha internasjonalt sikkerhetsstyringssystem og vil derfor be om at dette leddet sløyfes	Tatt delvis til følge – krav om ISM-system er byttet ut med sikkerhetsstyringssystem. Se kommentar til § 9	Nå § 47. Første ledd er endret for å få fram at den som har kompetanssertifikat som omfatter sikkerhetskurs etter § 9, ikke trenger eget ferdighetssertifikat. (Sjøfolk som har kompetanssertifikat utstedt etter denne forskriften trenger med andre ord ikke ferdighetssertifikatet.) I sjette ledd er ikke lenger ISM-system et krav for vedlikehold av kompetanse om bord.
60	Rederiforbundet	Vi kan ikke se at koden setter krav om at gjennomført relevant godkjent oppdateringskurs kan bare anses som tilstrekkelig for sjøfolk som minst 12 av de siste 60 måneder har tjenestegjort på skip som er pålagt å ha internasjonalt sikkerhetsstyringssystem og vil derfor be om at dette leddet sløyfes.	Tatt delvis til følge – krav om ISM-system er byttet ut med sikkerhetsstyringssystem. Se kommentar til § 9	Nå § 48. Annet ledd har samme innhold som utkastet § 60, men er språklig gjort klarere. I fjerde ledd er ISM-system som vilkår for vedlikehold om bord byttet ut med krav om sikkerhetsstyringssystem.
61				Nå § 49
62				Nå § 50
63	Rederiforbundet	Vi kan ikke se at koden setter krav om at gjennomført relevant godkjent oppdateringskurs kan bare anses som tilstrekkelig for sjøfolk som minst 12 av de siste 60 måneder har tjenestegjort på skip som er pålagt å ha internasjonalt sikkerhetsstyringssystem og vil derfor be om at dette leddet	Tatt delvis til følge – krav om ISM-system er byttet ut med sikkerhetsstyringssystem. Se kommentar til § 9	Nå § 51. I første ledd er «være ansvarlig for» byttet ut med « lede» - kvalifikasjonskravene gjelder for den som skal lede brannslukningen. I sjette ledd er ISM-

		sløyfes.		system som vilkår for vedlikehold om bord byttet ut med krav om sikkerhetsstyringssystem.
64				Nå § 59
65	Rederiforbundet	Ønsker denne fjernet eller henvisne til ILO-konvensjonen	Tas ikke til følge. Kan først tas bort når MLC tas inn i norsk rett. Henvisning mer enn det allerede er gjort i bestemmelsen ble vurdert under utarbeidelsen av forslaget og fungerer ikke.	Nå § 52
66	Rederiforbundet	Ønsker denne fjernet eller henvisne til ILO-konvensjonen	Tas ikke til følge. Kan først tas bort når MLC tas inn i norsk rett. Henvisning mer enn det allerede er gjort i bestemmelsen ble vurdert under utarbeidelsen av forslaget fungerer ikke.	Nå § 53
67				Nå § 54
68	Rederiforbundet	Når det gjelder muligheten for å innføre regel V/1-1 4.2.2 vedrørende et 1 måneders hurtigkurs som inkluderer tre lastinger og lossinger har vi ikke registrert noe ønske om dette. Vi vil likevel anbefale at det gis åpning for dette i overensstemmelse med konvensjonens regler.	Vi vurderte dette da forslaget ble utarbeidet og er omtalt i høringsnotatet. Tas ikke til følge.	Nå § 55
69	Rederiforbundet	Vi viser til våre kommentarer i § 68. Vi deler direktoratets oppfatning om at pumpemann vil kunne bli gitt direkte ansvar for lasteoperasjoner og at denne da skal ha et ferdighetssertifikat.	Se kommentar ovenfor mht hurtigkurs.	Nå § 56
70	Rederiforbundet	I § 70 b) fremgår det at ferdighetssertifikat kan utstedes til den som har minst tre måneders fartstid på olje- eller kjemikalietankskip og dokumenterer opplæring som dekker kompetansene i vedlegg VI tabell A-V/1-2-1. Vi går ut fra at det korrekte her skal være minst tre måneders fartstid på gasstankskip	Enig i at det er gasstankskip.	Nå § 57. I første ledd bokstav b er «olje eller kjemikalietankskip» byttet ut med «gasstankskip».
71				Nå § 58
72	Rederiforbundet	For sjøfolk som allerede har kurs etter gjeldende regler må det etableres en ordning som sikrer at disse kun trenger å kurses i tilleggsemner	Vurderes under kursutarbeidelsen.	Nå § 60
73				Nå § 61
74	Rederiforbundet	Vi viser til våre kommentarer til §§ 23, 42 og 9. Inkludering av A-VI/6-1 og A-VI/6-2 i grunnleggende sikkerhetskurs må være et tilbud. Det må fremgå av kompetansesertifikatet om A-	Sikringsemnene er tatt ut av grunnleggende sikkerhetskurs, jf § 9. Kompetansesertifikat er derfor bare tilstrekkelig etter dersom det omfatter sikringsemner.	Nå § 62. I første ledd er det presisert at kompetansesertifikat bare er tilstrekkelig dersom det omfatter sikringsemnene

		VI/6-1 og A-VI/6-2 er inkludert. I de tilfeller hvor det ikke er inkludert i kompetansesertifikatet skal det utstedes det et eget ferdighetssertifikat jf. konvensjonens regel VI/6 (2) og VI/6 (5).		angitt i tabell A-VI/6-1.
75	Rederiforbundet	Vi viser til våre kommentarer til §§ 23, 42 og 9. Inkludering av A-VI/6-1 og A-VI/6-2 i grunnleggende sikkerhetskurs må være et tilbud. Det må fremgå av kompetansesertifikatet om A-VI/6-1 og A-VI/6-2 er inkludert. I de tilfeller hvor det ikke er inkludert i kompetansesertifikatet skal det utstedes det et eget ferdighetssertifikat jf. konvensjonens regel VI/6 (2) og VI/6 (5).		Nå § 63. I første ledd er det presisert at kompetansesertifikat bare er tilstrekkelig dersom det omfatter sikringsementene angitt i tabell A-VI/6-2.
76	Rederiforbundet	Når det gjelder krav til fartstid settes det ikke andre krav i konvensjonen enn godkjent fartstid på minst 12 måneder eller tilstrekkelig fartstid og kunnskap om driften om bord på skip. Dette er vagt formulert og vil kunne tolkes forskjellig. Vi mener likevel at kunnskap om drift tilsier at vedkommende må ha erfaring som offiser. Vi støtter for øvrig direktoratets forslag om å videreføre gjeldende ordning hvor skolene utsteder sertifikat til SSO		Nå § 64. Ferdighetssertifikatet utstedes av godkjent utdanningsinstitusjon.
77	Hurtigbåtenes Rederiforbund	"brobesetning" må klargjøres under definisjoner	Delvis tatt til følge – gjeldende definisjon er tatt inn § 65.	Nå § 65. I første ledd er «andre sjøfolk som har oppgaver på bro» byttet ut med formuleringen i gjeldende definisjon av brobesetning: « andre sjøfolk som har tjenestested på bro under fart». I utkastet første ledd så det ut som om det var krav til assessorvurdering også for annen brobesetning. Dette er nå slettet. Det skal bare være krav om assessorvurdering for dekksoffiserer. I femte ledd er hastighetsgrensen rettet opp i samsvar med gjeldende § 11-3 til 25 knop.
	Ytre Namdal Fagskole	Til tredje ledd: Mener det er for lett vint å tillate opplæring om bord – bør gjøres i simulator for å få med flere typer situasjoner.	Tas ikke til følge. Innspillet innebærer et nytt krav som ikke kan tas inn nå.	
78	Hurtigbåtenes Rederiforbund	Kravet til fartstid på hurtigbåt tas bort eller reduseres kraftig. Krever definisjon av tredje ledd. Ber om at grensen settes til 25 knop	Enig, gjeldende § 11-3 "mellom 20 og 25 knop". Så da er grensen 25.	Nå § 66.

79	Norsk forening for fartøyvern	Ønsker at grensen flyttes til 24 meter i stedet for 15 meter. Viser til MoUen. Foreslår at annet ledd strykes evt at det gjøres unntak for vernet skip.		Nå § 67.
80				Nå § 68
81	Gassteknikk Ltd	Foreslår at "gassdrevet passasjerfartøy" byttes ut med "gassdrevne fartøy" for å fange opp passasjerfartøy som bygges etter MSC 285(86). Vurdere om opplæring av personell på gassdrevne fartøy som bygges og driftes etter MSC 285(86) kan innbefattes i kvalifikasjonskravet jf pkt 1.	Kan ikke gjøres nå – må på høring først. Det kan være grunn til å se om det er flere kvalifikasjonskrav rundt omkring i direktoratets forskrifter som bør samles i denne forskriften. Det framgår også av høringsnotatet.	Nå § 69
	rederiforbundet	I § 82 (2) likestilles grunnleggende sikkerhetskurs jf § 9 og grunnleggende sikkerhets- og beredskapsopplæring for petroleumsvirksomheter (GSK). Vi forutsetter dermed at for stillinger hvor det kreves kompetansesertifikat og dermed både grunnleggende og videregående sikkerhetskurs, er mulig å kombinere GSK med videregående sikkerhetskurs. Når det gjelder §§ 82 (3) og 83 a) viser vil til våre generelle kommentarer. I § 83 (2) settes det krav til at sjøfolk som skal tjenestegjøre som elektrikere skal ha kompetansesertifikat dekksoffiser eller ferdighetssertifikat elektrikerassistent. Jf. direktoratets kommentarer går vi ut fra at det menes kompetansesertifikat elektrooffiser og ikke dekksoffiser.	Likestilles bare for den som skal ha kompetansesertifikat. ** Ja, det var en feil og er rettet opp.	
82	Sjømannsorganisasjonene	Tilføye 3 ledd: "Opplæringens innhold og gjennomføring dokumenteres overfor partene i trepartssamarbeidet". Men stiller samtidig spm om dette kan tas inn i denne forskriften.	Tas ikke til følge.	Nå § 70
	Sjømannsorganisasjonene	1 ledd a : maskinoffiser klasse 4 1 ledd c tilføyes"...og minst to års praksis som assisterende plattformsjef eller stabilitetssjef..." 2 ledd dekksoffiser endres til elektrikeroffiser eller maskinoffiser med minimum maskinoffiser sertifikat klasse 2 og som innehar elektro kvalifikasjoner i henhold til stcw a-III/2, eller...." (Viser til fotnote i bemanningsoppgaven)	Maskinoffiser klasse 4 inn. Angående assisterende plattformsjef- se kommentar til § 3.	
83	Sjømannsorganisasjonene	Kontrollromsoperatør tilføyes i tillegg dekksoffiser, maskinoffiser klasse 4	Tas ikke til følge. se kommentar til § 3.	Nå § 71. Første ledd bokstav a er

		b) tilføyes assisterende plattformsjef c) tilføyes assisterende teknisk sjef		tilføyd «kompetansesertifikat maskinoffiser klasse 4». I annet ledd er «dekksoffiser» byttet ut med «skipselektrikeroffiser». I tredje ledd er «trossespenning» byttet ut med «trossesstrekk».
84	Rederiforbundet	Det er også viktig at muligheten for å benytte kontrollromsoperatører med maskinoffisersertifikat klasse 4 videreføres både i § 83 og § 84. Når det gjelder definisjon av hvilke enheter som anses å ha egen framdrift oppfatter vi at denne er uendret. Vi oppfatter at § 85 i stor grad viderefører kravene i gjeldende forskrift 6-3 b), d) og h).	Tatt til følge. Maskinoffiser klasse 4 er tatt inn igjen.	Nå § 72. Første ledd bokstav a er tilføyd «kompetansesertifikat maskinoffiser klasse 4». Definisjonen av egen framdrift er rettet opp ettersom «tilhørende bølger» i gjeldende § 1-2 ikke var med i utkastet. Definisjonen skal ha det samme innholdet som før, jf også omtale i høringsnotatet.
85				Nå § 73.
86	Sjømannsorganisasjonene	Hva med offshore servicefartøy som også frakter slik last i bulk? Disse bør ha samme krav.	Kan vurderes, men var ikke omfattet av forslaget og kan derfor ikke vedtas nå.	Nå § 74
87				Nå § 75
88				Nå § 76
89				Nå § 77
90				Nå § 78
91				Nå § 79
92				Nå § 80
93	Norsk forening for fartøyvern	Viser til at det i praksis blir umulig å opprettholde sertifikater på vernede skip. Ønsker at det tas inn adgang til fartøy som vernet eller fredet til å seile med underordnet mannskap som har gjennomgått fartøysspesifikk opplæring iht fartøyets sikkerhetsstyringssystem godkjent av eller under tilsyn av sjøfartsdirektoratet.	Se kommentar til § 8.	Nå § 81
94				Nå § 82
95				Nå § 83
96	Rederiforbundet	Vi viser til § 97 Søknad om påtegning b) og d) vedrørende ferdigheter i engelsk og kjennskap til norsk regelverk. Når det gjelder kravet i gjeldende forskrift § 2-2 (4) og (5) om kjennskap til norsk regelverk kan vi ikke se at dette punkt er videreført i utkastet. Når det gjelder språkkrav har vi under § 11 påpekt at språk (engelsk) og kommunikasjonskrav nå er tatt inn i kompetansetabellene slik at	Tatt delvis til følge. Bestemmelsen er gjort klarere for å vise at gjeldende § 2-2 (4) er med.	Nå § 84 I annet ledd er det tatt inn en henvisning til vedlegg I for å vise hvilke sertifikater det er krav om påtegning for.

		kravene til engelsk språk synes å være overflødig. Vi ber derfor om at § 97 b) og d) tas ut.		
97				Nå § 85. I første ledd bokstav b er gjeldende § 2-2 (4) bedre ivare tatt enn i utkastet § 97. I første ledd bokstav c
98				Nå § 86
99				Nå § 87. Det er føyd til at direktoratet kan ta beredskapshensyn i vurderingen av om tillatelse skal gis. Følger av gjeldende § 8-6 (3).
100				Nå § 88
101	Norges Fiskarlag	Ber om at unntak også kan gjøres ved radikale omlegginger i fiskerilovgivningen	Tas ikke til følge – kan evt vurderes for senere regulering.	Nå § 89
102				Nå § 90. I tråd med stillingsangivelsene i § 3 er styrmann byttet ut med overstyrmann og ansvarshavende vaktoffiser nevnt i bestemmelsen. Bestemmelsen har ellers samme innhold som i utkastet § 102, men er språklig forbedret.
103				Nå § 91 Siste punktum i bestemmelsen er slettet.
104				Bestemmelsen er tatt ut, direktoratet vil avklare om og hvordan bestemmelser om sanksjoner skal settes inn i forskrifter senere.
105	Norges Fiskarlag	Må ta ut kravet om at kvalifikasjonsbeviset skal være fartøysspesifikt.		Nå § 93
106	Sjømannsorganisasjonene	Mener gjeldende forskrift må oppheves.	Tatt til følge – kvalifikasjonsbevis som ikke er fartøysspesifikt vil være svært likt et fiskeskippersertifikat klasse C. Direktoratet endrer derfor bestemmelsen slik at fiskere som oppfyller kriteriene angitt i bestemmelsen kan få fiskeskippersertifikat klasse C dersom det også foreligger gyldig helseerklæring og sikkerhetsopplæring.	Nå § 94. Annet ledd er endret slik at fiskere som oppfyller kravene som er angitt i bestemmelsen kan få utstedt fiskeskippersertifikat klasse C dersom de i tillegg har gyldig helseerklæring og sikkerhetsopplæring.
107	Rederienes Landsforening	Ber om lengre overgangstid.	Direktoratet forstår det slik at foreningen ber om mer tid til å områ seg i forhold til strengere sertifikatkrav for maskinister. Se kommentar til § 43.	Nå § 92 Gjeldende kvalifikasjonsforskrift oppheves fra samme tid som den nye forskriften trer i kraft.
108				Nå § 96 Tilføyelser er gjort for å gjøre det klarere når de

				<p>ulike delene av forskriften trer i kraft, samt hvordan kravene kan oppfylles fram til 1. januar 2017.</p> <p>Generelt kan krav om ferdighets sertifikat og kompetansesertifikat oppfylles ved tilsvarende sertifikater og opplæring etter gjeldende forskrift fram til tidspunktene som er angitt (hhv 1/7-13 og 1/1-17).</p> <p>Fritidsbåtskipper sertifikat kan utstedes fram til 1. juli 2013.</p>
109				<p>Endringer i andre forskrifter. Tas ut av forskriften og inn i en egen endringsforskrift for de forskriftene som endres.</p>

Høringsinstanser

Arbeids- og administrasjonsdepartementet
 Austevoll Maritime Fagskule
 Austevoll vidg. skule
 Bergen Maritime Fagskole
 Bodin Maritime Fagskole
 De sjøkyndiges forbund
 Den Norske Advokatforening
 Det Norske Maskinistforbund
 Det Norske Veritas nasjonale bestemmelser
 Direktoratet for arbeidstilsynet
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Fagskolen i Kristiansand
 Fagskolen i Kristiansund
 Fagskolen i Rogaland, Karmsund
 Fagskolen i Sogn og Fjordane
 Fagskolen i Vestfold
 Fagskolen i Ålesund
 Finansnæringens hovedorganisasjon
 Fiskebåtrederens Forbund
 Fiskeri- og kystdepartementet
 Fiskeridirektoratet
 Forsvarsdepartementet
 Forsvarsstaben / sjøforsvaret
 Fraktefartøyenes Rederiforening
 Havarikommsjonen
 Hurtigbåtenes Rederiforening
 Høgskolen i Vestfold

Høgskolen i Ålesund
Høgskolen Stord/Haugesund
Industri og energi
Intertanko
Justisdepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Kommunenes Sentralforbund
Kongelig Norsk Båtforbund
Konkurransetilsynet
Kunnskapsdepartementet
Kystverket
Landsorganisasjonen i Norge
Lofoten Fagskole
Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge
Maritimt Opplæringskontor Sør/Øst Norge
Maritimt Opplæringskontor Nord-Vest Norge
Maritimt Opplæringskontor Nord Norge
Maritimt utdanningsforum
Måløy vidg. skule
Nordkapp maritime fagskole og vidg. Skole
Norges Fiskarlag
Norges Rederiforbund
Norsk Forening for Maritim Medisin Sommerfelt-
Pettersen