

Nytt fra Sjøfartsdirektoratet

Jack-Arild Andersen
sjefingeniør underavdeling Sjøfolk





Vil snakke om følgende:

- Rundskriv RSV 10 – 2019 - ETO/ETR,
- Nye kvalifikasjons- og sertifikatkrav for fører av mindre lasteskip,
- Øvrig regelverksarbeid,
- Hva vil fremtiden kreve av kvalifikasjoner hos sjøfolk,
- Internasjonalt regelverksarbeid,
- Automatisk sertifiseringssystem (APS),
- E-læring,
- European Maritime Safety Agency (EMSA),



RSV 10 – 2019 - om ETO/ETR

- Rundskrivet ble (endelig) publisert 30.09.2019.
- Sjøfartsdirektoratet forsøker gjennom rundskrivet og:
 - avklare forskjellen på en ETR kontra en ETO,
 - avklare hvem som kan forestå opplæring og assesement for ETR og ETO,
 - etablere en overgangsordning for å kunne bli sertifisert som ETO for skipselektrikere som er utdannet før 01. august 2017.



Nye kvalifikasjons- og sertifikatkrav for fører av mindre lasteskip

- Forslag til endinger har vært ute på høring to ganger, henholdsvis 2017 og 2018.
- Direktoratet mottok høringsuttalelse fra mange aktører som blir berørt av endringen. Mange av disse har gitt uttrykk for kravene slik de er foreslått, har for vidtrekkende konsekvenser og vil medføre store ulemper for næringen. Med utgangspunkt i dette kunne ikke Sjøfartsdirektoratet fastsette kravene slik de var foreslått.
- Sjøfartsdirektoratet har jobbet gjennom hele 2019 med å utarbeide ett nytt forslag, og har:
 - lagt ned betydelige ressurser (5-6 personer har jobbe med dette),
 - hatt en tett dialog med alle berørte parter undervis,
 - som målsetning å få forslaget ut på høring før årsskiftet, eller i januar 2020.



Øvrig regelverksarbeid

- Større gjennomgang/revisjon av kvalifikasjonsforskriften har lenge vært ønsket,
- Fortsatt i «planleggingsfase»,
- Tidspunkt for oppstart av arbeidet er fortsatt ikke klart,
- Nødvendig for å legge til rette for nye kvalifikasjonskrav, som følge av en rask teknologisk utvikling,
- Fortsatt mulig å komme med innspill og forslag til endringer,



Hva vil fremtiden kreve av kvalifikasjoner hos sjøfolk ?

- Vet vi det? Tror ingen kan forutse dette..
- Det vi vet er at teknologiutviklingen går kjempe raskt, mye raskere enn noe myndighetsnivå kan klare å utvikle regelverket,
- Enda tyngre innenfor maritim næring, da det meste skal reguleres internasjonalt, gjennom IMO...
- Norge har et mål om å innta førersete i forhold til en helt nødvendig revidering av den internasjonale STCW konvensjonen,



Internasjonalt regelverksarbeid

- Sjøfartsdirektoratet leder Norges delegasjoner i IMO,
- For å kunne nå målet om å ta en ledende rolle i forhold til modernisering av STCW er direktoratet helt avhengig av :
 - et tett og bredt samarbeid med utdanningsinstitusjonen/ MUF,
 - at utdanningsinstitusjonen, i mye større grad i dag, delta aktivt i IMO arbeidet,
 - mange flere deltaker fra alle utdanningsnivåer (kurssenter, VGS, Fagskole og Høgskole/Universitet) i den norske delegasjon,
 - aktiv deltakelse, fra alle, i utvikling av nye kurs/utdanninger, nasjonalt, for å kunne møte behovene for ny kompetanse..



Automatisk sertifiseringssystem (APS)

- Sjøfartsdirektoratet har igangsatt flere større utviklings- og digitaliseringsprosjekt
- Ett av disse er et prosjekt som skal ende opp i en automatisk saksbehandling, og utstedelse av personlige sertifikat
- APS skal bygges stein for stein, men første versjon forventes tatt i bruk i løpet av 2020.
- Ferdig utviklet forventes det at APS skal redusere tiden det tar fra sjømannen søker (bestiller) sertifikat, på «**Min side sjøfolk**» til sertifikat er utstedt, fra noen uker, til kun noen minutter.
- Legges til rette for elektroniske sertifikat....

Søker logger inn på Min Side

Prosjektoverblikk



Kvalifikasjoner, fartstid, bilde og signatur hentes inn automatisk.

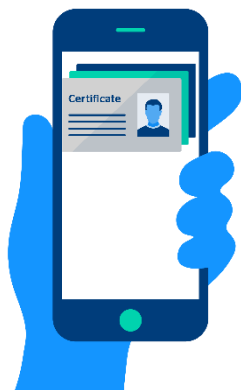


Søker får en oversikt over sine kvalifikasjoner og sertifikat og kan legge inn sertifikatsøknad. Gebyr må betales før behandling.

Søknad OK



Søknad ikke OK



Sertifikat utstedelse



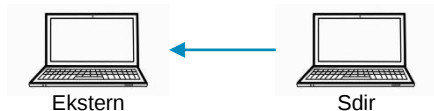
Manuell saksbehandling

Datainnhenting

Utdanning

Ønsker å hente bestått utdanning automatisk gjennom et API.

Kilder: Vigo, Vitnemålsportalen / Felles studentsystem

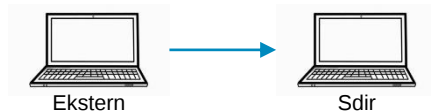


Kurs

Ønsker å eksponere et API som kursleverandører kan levere bestått kurs automatisk.

Det skal også tilbys et web-grensesnitt for de mindre kurssentrene som ikke har midler til å koble seg opp mot en automatisk løsning i dag.

Kilder: EKS: ResQ, RelyOn Nutec, HVL, maritimt opplæringskontor ++.

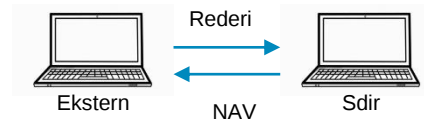


Fartstid

Ønsker å definere et spesifikt sett med felt som kreves for å beregne fartstid. Skal forhåpentligvis lages to løsninger for rapportering; direkte fra rederi og via A-meldingen.

Skal utvikles et webgrensesnitt for alternativ rapportering, samt fra min side.

Kilder: EKS: Lønnssystem/HR system rederi, A-melding, sjøfolk via min side



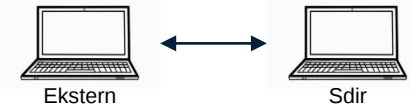
Tilleggskompetanse og assessorbedømmelse

Det skal utvikles en portal for innrapportering av tilleggskompetanse og assessorbedømmelser via min side.

Tilleggskompetanse kan for eksempel være «deltatt på 3 bunkringer», rederi og skipsfører skal ha tilgang til å rapportere dette - dette

Kilder: rederi / skipsfører, assessor via min side



Komponenter	Datainnhenting	Validering	Manuell saksbehandling	Utstedelse
				
	Automatisk innhenting av: - Fartstid - Godkjent utdanning og kurs - Bilde og signatur Alternativ innhenting med webgrensesnitt for resterende.	Automatisk validering i systemet.	Hvis søker har lastet opp ny informasjon selv skal søknad gå til manuell behandling. Det vil bli foretatt stikkprøver.	Bestilling og betaling - Oversikt over hvilke sertifikat sjømannen har krav på, kan med et tastetrykk bestille nytt. - Gebyr genereres som skal betales før utstedelse. Utstedelse - Digital visning
	Enklere innrapportering, automatisk hvis mulig av: - Ansettelsesforhold i NOR/NIS skip - Krav om kjennskap til norsk regelverk og språk - Utdanning for utenlandske kapteiner - Dokumentasjon av utenlandsk sertifikat Se på mulighet for risikobaser godkjenning.	Ser på mulighet for risikobasert validering og godkjenning av påtegningskrav.	Hvis søker har lastet opp ny informasjon selv skal søknad gå til manuell behandling. Det vil bli foretatt stikkprøver. Hvis risikobasert validering benyttes skal søknader med høy risiko behandles av en saksbehandler.	Bestilling og betaling - Legge til rette for at rederi/rederiets representant kan søke om påtegning for utenlandske sjøfolk. - Gebyr genereres som skal betales før utstedelse. Utstedelse - Digital visning
Dispensasjon		Kreves skjønn ved dispensasjonssøknader, derfor er det ikke mulig med automatisk validering.	Skal behandles manuelt hver gang.	Bestilling og betaling - Legge til rette for at rederi kan søke om dispensasjon for sjøfolk i det nye systemet. - Gebyr genereres som skal betales før utstedelse. Utstedelse - Digital visning

Utstedelse og min side

- Søker vil få opp hvilke sertifikat han/hun oppfyller, det skal også være oversiktlig å se hvilke krav man mangler for ønsket sertifikat.
- Betaling skal nå skje før søknad behandles, med mulighet for å «videresende» betaling til rederi.
- Forhåpentligvis digitale sertifikat i første omgang nasjonalt, og senere internasjonalt.

[Sjøfart](#) ▾ [Fritidsbåt](#) ▾ [Våre tjenester](#) ▾ [Om oss](#) ▾

Du er her: [Den foretrukne maritime administrasjonen](#) / [Min side sjøfolk](#) / Sertifikater

Sertifikater

[< Tilbake til Min side](#)

Du kan søke

DEKKSOFFISER
Klasse 2

Dine sertifikat

DEKKSOFFISER [Forny sertifikat](#)
Klasse 3
Gyldig t.o.m. 01.08.2019
[Mistet sertifikat? Bestill nytt](#) [Se detaljer](#)

HMOB [Forny sertifikat](#)
Gyldig t.o.m. 01.08.2019
[Mistet sertifikat? Bestill nytt](#) [Se detaljer](#)

MOB [Forny sertifikat](#)
Gyldig t.o.m. 01.08.2019
[Mistet sertifikat? Bestill nytt](#) [Se detaljer](#)

TANKERMANN [Forny sertifikat](#)
Gyldig t.o.m. 01.08.2019
[Mistet sertifikat? Bestill nytt](#) [Se detaljer](#)

POLARKODEN
Gyldig t.o.m. 01.08.2019
[Mistet sertifikat? Bestill nytt](#) [Se detaljer](#)

Søk nytt sertifikat

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen



E-læring

- E-læring er kommet for å bli, også i maritim utdanning
- STCW konvensjonen åpner for bruk av e-læring etter nærmere definerte retningslinjer
- Bruk av e-læring øker i omfang internasjonalt, og her må Norge henge med
- Utvikling av nye e-læringsplattformer skjer i et svært høyt tempo
- Det å ta i bruk e-læring stiller store krav til både myndigheter som skal godkjenne, instruktørene, assessor, rederi, og sjøfolkene som skal benytte seg av slik opplæringstilbud



Fremtiden og e-læring

- Ethvert e-læringsprogram som skal benyttes i maritim utdanning/opplæring må ha sin særskilte godkjenning.
- Dagens emneplaner/fagplaner og IMO- modellkurs er ikke utviklet for e-læring
- E-læring KAN bidra til:
 - å gjøre opplæringen mer effektiv,
 - å få opplæringen til å fremstå som mer relevant for kursdeltaker.
 - økt læringsutbytte.
- Læringsutbytte vil alltid være det som faktisk kan påvirke sikkerheten. Da vil timetallet på kurset, og innlæringsmetoder som blir benyttet, ha mindre betydning.
- E-læring og andre «moderne» innlæringsmetoder og pedagogisk verktøy kan bidra til en kostnadsreduksjon i forhold til opplæring, uten at dette nødvendigvis går utover kompetansen en kursdeltaker sitter igjen med til slutt.



European Maritime Safety Agency (EMSA)

- EMSA har støttefunksjoner for EU-kommisjonen og medlemsstatenes nasjonale sjøfartsadministrasjoner,
- EMSA inspiserer anerkjente klasseselskaper og nasjonale sjøfartsadministrasjoner for å kontrollere at de følger, både europeisk og internasjonalt regelverk for skipssikkerhet,
- STCW78 konvensjonen og koden, er tatt inn i EU-regelverket gjennom Directive 2008/106/EC (sist endret ved Directive 2012/35/EU),
- EMSA inspisere medlemsstatenes nasjonale sjøfartsadministrasjoner (inkl. EØS) i forhold til etterlevelse av Directive 2008/106/EC. Normalt skal dette skje en gang hvert 5 år,
- EMSA var sist og inspiserte Norge/Sjøfartsdirektoratet i 2011,
- EMSA har nå varslet ny inspeksjon/revisjon av Sjøfartsdirektoratet i mai 2020.



Spørsmål?

Takk for oppmerksomheten!