



## SKIPSELEKTRIKER III/6 (ETO) & III/7 (ETR)

***Statoils fatale kutt i olje og gassnæringen, samt Sunnmørerederienes brev av 11.03.14, hvor det stadfestes at økonomi settes høyere en sikkerhet, ble grunnet manglende kompetanse og ønske om å være den foretrukne maritime administrasjon raskt adoptert av Sjøfartsdirektoratet som en norsk norm. Dette medførte en mangeårig ensom kamp for Det norske maskinistforbund (Dnmf) med å få på plass IMO regelverkets bestemmelser om minimum elektrokompetanse om bord.***

Dnmf har kun krevd at regelverkets krav om arbeidstakermedvirkning, risikoanalyse og absolutt minimum kompetanse ligger til grunn for hensiktsmessig bemanning slik at alle aspekter ved sikker drift om bord ivaretas.

For å få rett, der vi har rett - har Dnmf blant annet brukt disse plattformer både nasjonalt og internasjonalt, parallelt med hva de ansatte og tillitsvalgte har fått til i eget rederi, oppsummert slik:

- ⚠ **Både næringen og sjøfartsdirektoratet var innforstått med endringen og kostnaden i forbindelse med innføring av Elektriker i STCW, inntil Sjøfartsdirektoratet 11. mars 2014 fikk et brev som viser til at det er stor mangel på skipselektrikere i Norge, samt at dersom de i tillegg skulle oppgradere alle sine folk til ETO vil det bli svært komplisert oppgave og at ETR er flåtestandard på offshorerederiene på Sunnmøre.**
- ⚠ **Det er i samarbeid med kunnskapsdepartementet laget en helt ny utdanning iht. STCW for ETO.**
- ⚠ **Det er i IMO-arbeidsgrupper laget modellkurs for ETO, og senere for å markere forskjellen for ETR.**
- ⚠ **Det er gjennom protokoll mellom NR og Dnmf gitt nødvendig oppgradering til å løse ETO sertifikat hos flere rederier.**
- ⚠ **Det er gjennom foredrag og møter bestemt i flere rederier at det er behov for ETO om bord. Color Line var de første.**
- ⚠ **Det er akseptert av Sjøfartsdirektoratet (SDir), og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD), endringer av regelverket, grunnet flere oversettingsfeil fra engelsk til norsk.**
- ⚠ **Det er krevd fullstendig revisjon av kvalifikasjonsforskriften (Norske STCW)**
- ⚠ **Det er krevd og fått definisjon av ansettelses- og stillingsbeskrivelse i forhold til STCW nivåene; støtte-, operasjon og ledelsenivå via Nærings- og fiskeridepartementet.**
- ⚠ **Sjøfartsdirektøren påla i et oppklaringsmøte i januar 2015 fagleder i SDir. og i Dnmf å utarbeide en guideliner for behovet for elektrikere om bord. Denne ble imidlertid i mai samme år i møte i rådet for maritime sertifikater og bemanning forkastet av rederiene.**
- ⚠ **Det ble enstemmig vedtatt en resolusjon på landsmøtet i 2015 hvor landsmøtet forventer at Sjøfartsdirektoratet utøver det til enhver tid gjeldende regelverk slik at personlige sertifikater, helse, miljø og sikkerhet får høyeste prioritet.**
- ⚠ **Det er sendt 2 bekymringsmeldinger til NFD med tilhørende møter ang. kompetansemangel, regelverksendring, regelverkspraktisering og STCW-stilling kontra norsk stillingsbeskrivelse.**
- ⚠ **Det er sendt 3 bekymringsmeldinger til SDir.**
- ⚠ **Det er sendt 1 bekymringsmeldinger til Ptil.**
- ⚠ **Det har vært avholdt møte med næringsministeren i saken.**



- ⚠ Det har i samarbeid med tillitsvalgte (TV) vært forlangt flere uanmeldte tilsyn for å avdekke behovet for ETO om bord, både nasjonalt og internasjonalt.
- ⚠ Det har gjennom styreverv i ITF MSC lyktes å få inn pkt. 6.2.2 i ISM koden i 2015.
- ⚠ Det er lagt frem krav om behandling i Petroleumstilsynet, classeselskapene, forsikringsselskapene og oljeselskapene.
- ⚠ Det er behandlet i Nordiska Maskinbefals Federationen, hvor de respektive lands ministre og sjøfartsstyrelser er orientert om NMF-styrets krav om likebehandling mellom de nordiske land.
- ⚠ Det er behandlet i ITF MSC-kongressen med SSC-styretes klarsignal for å gå videre med å endre og klargjøre IMO STCW-regelverket.
- ⚠ Det har vært avholdt 2 møter med IMO's leder for STCW i saken, hvor vår tolkning støttes 100 prosent. SDir. har avstått fra slike møter.
- ⚠ Det er via utallige eposter og møter blitt enighet om Dnmf sin tolkning med SDir.
- ⚠ Det er sendt klage på brudd på ILO MLC 2006 regel 2.8 Karriereutvikling til Genève med kopi til Unio.
- ⚠ Det er via Samarbeid for Sikkerhet utarbeidet beste praksis «Kompetansebehov på fartøyer». Denne ble imidlertid ikke godtatt av NR og SDir. som sitter i samme forum for offentlig utgivelse.
- ⚠ Det er utarbeidet og distribuert sjekklister bemanning.
- ⚠ Det har vært foretatt spørreundersøkelse om regelverkspraktisering om bord via FB - Skipselektrikere NOR/NIS.
- ⚠ Det har vært presse- og sosiale mediadekning. [enerWE](#) har laget en [film](#) om regelverkspraktiseringen: «Rederiene har for mye makt».
- ⚠ Saken har vært oppe i rådet for maritime sertifikater og bemanning siden 2013
- ⚠ Det er avholdt årlige bemanningskurs.
- ⚠ Det er gitt ut fortløpende oppgradert info via Dnmf nyhetsbrev.
- ⚠ Det har vært artikler i Loggen.
- ⚠ Det er holdt regelverksforedrag for SAFE sentralt, da de er den eneste fagforening som har støttet oss.
- ⚠ Det er i samarbeid med administrator Facebooksiden «Skipselektriker i NOR/NIS» gitt fortløpende oppgraderte opplysninger.
- ⚠ Dnmf har tatt på seg vervet som leder av ITF MSC fra november 2018.
- ⚠ ITF document HTW 6/12/4 til IMO HTW 6. mai 2019 "Draft definition of the term "high-voltage" and inclusion of the term "electro-technical officer" in the definition of "operational level" in the STCW Code." Norge med flere støttet dette og vi fikk medhold til å endre STCW-koden på disse punktene som foreslått.
- ⚠ Med bakgrunn i en ny bekymringsmelding ble det i rådet for maritime sertifikater og bemanning 3. april bestemt at Sjøfartdirektoratet i samarbeid med Dnmf skal lage et rundskriv for å klargjøre alle spørsmål omkring ETO. Dette ble endelig utstedt den 30. september 2019 og kan leses her: [Veiledning om Skipselektriker STCW tabell III/7 \(ETR\) og skipselektrikeroffiser STCW tabell III/6 \(ETO\) i bemanningssertifikatet, samt opplæring og assessor for ETR og ETO.](#)

## Fakta boks

Frem til innføringen av Forskrift av 29. april 1998 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip, som var et resultat av STCW 95-konvensjonen var det sertifikatplikt for elektriker gjennom norsk lov og forskrift med egen definert utdanning på maritime skoler. (Midlertidig lov nr. 5 om skipselektrikere, 26. november 1954 erstattes med Lov om skipselektriker av 21.juni 1968). Utdanningen som



førte frem til dette sertifikatet ble besluttet nedlagt i forbindelse med Reform 94 og STCW 95-konvensjonen. Utdanningen ble lagt på fagbrevnivå med spesialisering i maritime elektriske anlegg. (Fagbrev elektriker med maritim modul.) Utdanningen er ikke lenger underlagt kontroll/godkjennelse av Sjøfartsdirektoratet. Skipselektrikerstillingen ble nå definert som stilling uten sertifikatplikt, men med krav om dokumentasjon av kvalifikasjoner.

STCWkonvensjonens revisjon i 2010 krevde STCW-sertifikater for elektrikere – et på operativt nivå med høyspentkompetanse Electro Technical Officer III/6 (ETO) og et på støttenivå Electro Technical Rating III/7 (ETR). I Norge ligger det som følge av kun minimums STCW-krav i opplæring, også krav om fagbrev for ETO. Ved implementeringen av de nye kravene som i Norge ble gjort gjeldene i Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk fra 1. januar 2012 ble det av Sjøfartsdirektoratet gjort en gapanalyse på gamle og nye kompetansekrav for dekksoffiserer, maskinoffiserer inkludert elektrikere, matroser og motormenn. Dette medførte da at alle disse stillingene innen 31. desember 2016 måtte ta oppgraderingskurs på en rekke områder for å få opprettholde sitt sertifikat etter de nye reglene - for elektrikere; Sikkerhetsopplæring, ERM og det såkalte høyspent kurset.

Rederiene med noe hederlig unntak innrømmet imidlertid ikke sitt ansvar for elektrikere etter revisjonen av STCW, på norsk: Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 5. Rederiets ansvar for sjøfolkenes kvalifikasjoner; *Rederiet skal sørge for at alle som tjenestegjør om bord har gyldige sertifikater, påtegninger, kvalifikasjoner og etterutdanning, herunder repetisjon og oppdateringer.*

Videre vedkjente de seg ikke skipssikkerhetsloven §§ 16 – 19 og ISM koden pkt. 6 - 6.2.1 og 6.2.2.

Sammen er vi sterke, og nå foreligger det endelig et rundskriv hvor Sjøfartsdirektoratet finner det riktig å komme med presiseringer hvordan en skal vurdere ETO i maskinbemanningen: at en ETO er offiser på operativt nivå, hvilken kompetanse ETO må ha - eller kan godkjennes fra før, og ETO-opplæring og assessor rollen. I tillegg har vi fått endret STCW-koden slik at det ikke er tvil om høyspent er 1000 V like- eller vekselstrøm i STCW-koden, og at det er en sertifikatgrense med lik linje som både dekk har på tonnasje og maskin har på Kw.

Det skal også utarbeides en utdypende definisjon av V, A og R mm sett i sammenheng med drift og operasjonsforhold, samt de farer som må tas hensyn til.

Selv om ny tekst formelt sett ikke trer i kraft før 2022, vil arbeidsdokumentet og det norske rundskrivet som gjelder fra utstedelsesdato danne grunnlag for videre arbeid med å bemanne maskindepartementet med riktig kompetanse iht. STCW og ISM.

### **Lov og forskrifter for skipselektrikere (historisk)**

- Midlertidig lov nr. 5 om skipselektrikere, 26. november 1954
- Lov om skipselektriker av 21.juni 1968
- STCW 89 – ble ratifisert og resulterte at norsk lov utgikk for alle om bord til norsk tolkning av konvensjonen i forskrifter:
- Forskrift om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip 1998 nr. 398
- Forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger. 2003 nr. 687
- Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk 2011 nr.1523



Flere opplysninger, ta kontakt med:

Assisterende direktør & fagsjef

**Odd Rune Malterud**

E-post: [orm@dnmf.no](mailto:orm@dnmf.no)

Mobil: +47 913 21 563

*1. oktober 2019*