

Møtereferat

Maritimt Samarbeidsforum

Møte nr. 1/2025

Dato: 19. februar 2025

Tid: 10:00-14:00

Sted: Teams

Medlemsorganisasjoner/sammenslutninger	Fast representant	Møtt	Vara	Møtt
Det Norske Maskinistforbund (DNMF)	Odd Rune Malterud	X	Hege-Merethe Bentsson	
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)	Bjørn Myrseth	X		
Fagskolene	Fredrik Engh	X	Kristin Sæther	
Fiskebåt	Ola Inge Grønnevet	X	Tore Are Vaskinn	
Forbundet Styrke (tidl. Industri Energi)	Mads Eirik Tjøtta	X	John Ludvigsen	
Fosfor - Fiskeri og sikkerhetsfaglig forum	Vidar Gjerde		Per Olav Nilsson	
Hurtigbåtforbundet HRF	Bjarne Rygg	X	Rune Midtkandal	
Kystrederiene	Kenneth Erdal	X	Kjell Hauge	
Kystverket	Erle Dimmen	X	Ruben Aleksander Furali	
Maritime videregående skoler	Jon Wiggo Solberg	X	Tore Fykse	
Maritimt Utdanningsforum	Inger Johanne Lurås	X	Torun Lied Giske	
NHO Sjøfart	Webjørn Sandor Knudsen	X	Evelyn Blom-Dahl	
Norges Fiskarlag	Joakim Martinsen	X	Silje Mortensen	
Norges Kystfiskarlag	Alice Roseth Helleberg	X		
Norges Rederiforbund	Hege Ajer Pettersen		Jahn Viggo Rønningen	
Norsk Forening for Maritim Medisin	Geir Sverre Braut	X	Mona Elizabeth Svanqvist Søndena	
Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin	Jon Magnus Haga	X	Cesilite Tveit	
Norsk Sjømannsforbund (NSF)	Gunnar Amland		Line Heimstad	
Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF)	Morten Kveim	X	Hans Sande	
Norske Sikkerhetssentres Forening (NSSF)	Eirik Solheim Haugen		Yngvar Dalen	
Private Sikkerhetssentres Forening	Jan Egil Brevik		Hanne Steinsland	X
SAFE Sammenslutningen av Fagorganiserte i Energisektoren	Jan Morten Strand		Ørjan Haugmoen Grandal	X
Sjøfartsdirektoratet	Håvard Gåseidnes, leder	X	Therese Landås	X
Sjøforsvaret	Andreas Furrebøe Levsen		Roger Njord Svinø	X
Sjømat Norge	Hilde Flåten		Stine Akselsen	X
Telenor Kystradio	Gorm Kluge	X	Sara Gran	
Universiteter/høgskoler	Robert Drønen	X	Tor-Inge Myklebust	
Andre deltakere:	Avdeling/seksjon	Saker:		
Alf Tore Sørheim	Fungerende Sjøfartsdirektør	1		
Birthe Lill Eskevik	Lasteskip og flyttbare innretninger	2.1, 6,		
Sonja Elisabeth Hillersøy Ådnesen	Passasjerskip	2.2, 8		
Odd Konrad Dale	Sjøfolk	2.3, 10		
Anders Amundstad Balle	Risikostyring og analyse	2.4, 4		
Marita Pytte	Safetec (ekstern)	10		
Ingeborg Knapstad	Sjøfolk	3		
Irene Mortveit Ellingsen	Sjøfolk	3		
Therese Landås	Sjøfolk	4,		
Eirin Vik	Lasteskip og flyttbare innretning	5		
Marita Pytte	Regelverk og internasjonalt regelverk	7		
Ingeborg Knapstad	Passasjerskip	8		
Irene Mortveit Ellingsen	Risikostyring og analyse	11		
Therese Landås	Risikostyring og analyse	12, 13		
Eirin Vik	Fiskefartøy	14		
Marianne Warvik	Operativt tilsyn	15		
Trine Carin Tynes	Sjøfolk	Referent		



Agendasaker

1.	Møtet åpnes	2
2.	Status arbeid faste arbeidsgrupper.....	2
2.1	Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet.....	2
2.2	Bemannings og hviletid	3
2.3	Utdanning og kvalifikasjoner	4
2.4	Nullvisjonen	4
3.	Dialog om erfaringer knyttet til APS	5
4.	Inkludering, mangfold og likestilling i maritim næring.....	6
5.	Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder.....	8
6.	Læring av hendelser.....	9
7.	Internasjonalt arbeid (IMO/ILO)	10
8.	Bruk av maskinpasser på skip med komplekse fremdriftsmaskineri.....	11
9.	Om unntak og dispensasjoner fra krav i bemannings- og hviletidsregelverket i lys av endringer som påvirker driften.....	12
10.	Fartstid maskinoffiser – om praktisering av kvalifikasjonsforskriften § 16	12
11.	Ulykkesstatistikk 2024	13
12.	Undersøkelse om maritim sikkerhet 2025	14
13.	Maritim Uke.....	15
14.	Kategorisering av brannsoner fabrikkdekk fiskefartøy	15
15.	Vakthold på batteriferger	16
16.	Saksoppgølingslisten.....	16
17.	Møteplan 2025	17
18.	Eventuelt	18

Vedlegg

1. Agenda for møtet
2. Sak 2.1 – Presentasjon Arbeidsmiljøportalen og En bra dag på jobb
3. Sak 11 – Presentasjon ulykkesstatistikk 2024
4. Sak 14 – Presentasjon kategorisering av brannsoner fabrikkdekk på fiskefartøy

1. Møtet åpnes

Fungerende sjøfartsdirektør Alf Tore Sørheim ønsket nye og gjenoppnevnte velkommen til ny tre-års periode i forumet. 2025 innleder også ny strategiperiode for Sjøfartsdirektoratet. Sikkerhet og Nullvisjonen er viktige innsatsområder med mål å løfte sjøfolkene, den viktigste ressursen. Ny grønn og innovativ teknologi er viktig for fremtidens sjøfart. Forumet har mange nye viktige saker å jobbe med i fellesskap i årene som kommer, som vi håper deltakerne ser nytten av å engasjere seg i.

Møtet ble ledet av Håvard Gåseidnes.

- Navneopprop ble foretatt. Forfall: FosFor, Norges Rederiforbund, Norsk Sjømannsforbund og Norske Sikkerhetssentres forening. 23 av 27 medlemmer var representert, og rådet var beslutningsdyktig.
- Innkallingen ble godkjent.
- Referatet fra møtet 23.09.2024 ble godkjent.
- Sakslisten ble godkjent.
- Eventuelt: Sjøfartsdirektoratet meldte inn møteforespørsel fra Skatteetaten angående utredning digitalisering av arbeidskontrakter.

2. Status arbeid faste arbeidsgrupper/tema

Deltakelse i arbeidsgruppene gjøres etter engasjement- og dugnadsprinsippet. Organisasjonene selv avgjør om de vil være med på prosesser i arbeidsgruppene, og oppnevner sine deltakere. I forbindelse med ny oppnevningsperiode bes alle gå gjennom tilsendt oversikt og melde inn endringer slik at rette personer innkalles.

Melding sendes tct@sdir.no.

2.1 Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet

Orientering ved Birthe Lill Eskevik, Lasteskip og flyttbare innretninger, Sjøfartsdirektoratet

Eskevik har overtatt oppfølgingsansvaret for arbeidsgruppe 1. Aktiviteten i arbeidsgruppen siden sist har vært knyttet til utvikling av verktøyene i www.arbeidsmiljoportalen.no for fiske og akvakultur:

- [Fiske og akvakultur - Arbeidsmiljøhjelpen](#)
- [Akvakultur og fiske - En bra dag på jobb.](#)

Sjøfartsdirektoratet deltok med innspill til Arbeidstilsynet og STAMI da verktøyene ble utviklet for Sjøfart – gods og passasjertransport i 2023.

Sjøfartsdirektoratet vil publisere nyhetsartikkel for å markedsføre og motivere til bruk av verktøyene i forbedring av arbeidsmiljøet om bord (vedlegg 2). «En bra dag på jobben» har også en del filmer om typiske utfordringer, som et utgangspunkt for å diskutere disse på egen arbeidsplass.

Sjøfartsdirektoratet takker deltakere i arbeidet for innspill. Vi håper at verktøyet blir tatt i bruk og at medlemmene i forumet formidler informasjon i sine kretser.

Ordsifte:

Sjømat Norge: Takker for arbeidet som er gjort i dette segmentet. Organisasjonen vil informere om verktøyene for sine medlemmer både i nyhetsbrev og på nettsider.

2.2 Bemanning og hviletid

Orientering ved Sonja Hillersøy-Ådnesen, Passasjerskip, Sjøfartsdirektoratet

Kriterier for dispensasjoner fra hviletidsbestemmelsene for passasjerskip i fartsområde 1 og 2

Sjøfartsdirektoratet har hatt mye dialog med rederier og organisasjoner, og har sett behov for nye kriterier for hva som skal ligge til grunn for å få dispensasjon fra hviletidsbestemmelsene i fartsområde 1 og 2. Det handler om oppdatering av rundskriv i 19-2022.

Høsten 2024 ble aktuelle parter invitert til møter om saken. Hensikten var å finne kriterier som skal legges til grunn for dispensasjon fra hviletidsbestemmelsene for passasjerskip i fartsområde 2 og lavere, basert på forståelse for at kriteriene blir lagt til grunn i vurderingene. Det ble avtalt to møter med samme agenda: 1. november med NSF, NSOF og DNMF. 13. november med NHO Sjøfart. HRF var også invitert.

Resultatet ble sammenfattet av Sdir og sendt ut på høring til de involverte med frist for å komme med innspill til 15. januar. Så snart rundskrivet er godkjent internt i Sdir, blir resultatet lagt til som vedlegg til eksisterende rundskriv RSV 19-2022 og gjort tilgjengelig for alle.

Ordsifte:

NSOF: Er det gjort store endringer i forbindelse med høringen frem til 15. januar? Forbundet var positivt til det meste, hadde kun innspill til små justeringer.

Sdir: Det er ikke gjort store endringer, størst avstand mellom de involverte var knyttet til sambandene med døgnskift og beredskap. Har landet på noe en håper alle kan støtte opp om, men må avvente publisering til intern godkjenning er på plass, ventelig i mars.

DNMF: Savner brevet fra NFD i oversikten. Har aldri før hatt så mange dispensasjoner i fartsområde 1 og 2. Bekymringsfullt, også sett i sammenheng med antall dispensasjoner på helseattester og økt pensjonsalder. Hvordan vil rundskrivet forholde seg til departementets håndtering?

Sdir: En del påklagde vedtak ble midlertidig omgjort våren 2024 og rederiene venter på nye vedtak i disse sakene. Retningslinjene i nevnte dokument, når det er godkjent, vil legges til grunn for vurderingene i forbindelse med saksbehandlingen også av disse.

DNMF: Vil vedlegget til rundskriv 19-2022, som er en veiledning, være svaret på NFDs midlertidige «marsjordre» og få innvirkning på saksbehandlingen? Har ca 80 dispensasjoner i dag.

Sdir: Rundskrivet og vedlegget legges til grunn. Men det var viktig å ta en runde med alle involverte for å få et best mulig utgangspunkt for å ta de rette vurderingene når vi skal ut med nye vedtak. Det skal ikke være unødig opphold fra dokumentet blir godkjent til rederiene får svar. Når kriteriene er på plass kan vi få ut nye vedtak.

HRF: Har dialog med NHO Sjøfart og stiller seg bak deres bidrag i saken.

2.3 Utdanning og kvalifikasjoner

Orientering ved Odd Konrad Dale, Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

Det vises til arbeidet som startet i juni 2024, og som kontinuerlig pågår iht. planen, fordelt på 3 grupper. Det er 10 kurs som vi har valgt å revidere av de «særnorske» emneplanene: D6 og tilhørende emneplaner og praktisk prøve. Videre er det noen oppgraderingskurs i Norge på videregående sikkerhetsopplæring for maskin- og dekksoffiserer. Så er det D5 + olje/gass konverteringskurs. Målsettingen er publisering innen 1. april. Vi kommer samtidig til å publisere 17 kurs som blir erstattet av IMO modellkurs, som også lå i den porteføljen som Sdir hadde ansvar for å vedlikeholde. Det blir gitt en overgangsperiode på 6 måneder for å få endringene på plass, dvs. til utgangen av september.

Har fått god hjelp fra kursleverandørene på de forskjellige kursene som har deltatt i relevante arbeidsgrupper. Det har kommet mange gode innspill fra deltakerne, men alle er ikke tatt med, bl.a. av hensyn til rammene i regelverket en må forholde seg til.

Ordsifte:

DNMF: 1) Hvor langt har en kommet i emneplanen for obligatorisk sikkerhetskurs mht. mobbing og trakassering, inkludert vold og seksuell trakassering, som trer i kraft fra 1.1.2026?

2) Nå produseres også fortløpende opplæringskurs og emneplaner for alternativ «fuel» og ny teknologi. Hvordan vil Sdir forholde seg til at nåværende guidelines er frivillig å innføre, men i forbindelse med det grønne skiftet er dette opplæringsmoduler som er etterspurt av næringen. Vil de implementere med en gang de er godkjent av IMO, eller benyttes «overgangsvinduet»?

Sdir: 1) Når det gjelder SASH og kjønnsnøytralitet, blir dette ivaretatt og oppdatert fortløpende. Det blir lettere å få justert etter pågående revisjon, og det trengs ikke full revisjon for å ta inn endringer når modellkurs 1.21 er klar.

2) Sdir deltok på HTW 11 forrige uke, og vil delta i arbeidsgruppen som skal jobbe videre med guidelines og det som skal komme av rammeverk på nye feltyper.

Modellkurs 1.21 er viktig knyttet til temaet SASH. Føringer i det videre arbeidet med emneplaner og modellkursene vil komme fra IMO-arbeidsgruppen som Chile skal lede. Regner med at arbeidet trappes opp ettersom endringene trer i kraft 1.1.2026. Sdir vil ta høyde for endringene på bakgrunn av MSC 108 som besluttet at endringene skulle komme, samt endringer som følge av STCW F. Første naturlige sving er kjønnsnøytrale begrep, samt SASH inn mot modellkurs 1.21. Kommer inn på dette i andre saker på agendaen.

Ad kompetansekrav alternativt drivstoff, ble en korrespondansegruppe nedsatt på HTW-11. Kina skal lede denne, og Norge ønsker å delta. Blir et viktig fundament for det vi tar inn i egne emneplaner og blir veiledning for næringen.

Norge har ingen prinsippbeslutning på regulering når emneplanene er godkjent. Men i det øyeblikket guidelines er etablert i IMO, har vi mulighet til å regulere nasjonalt og stille krav. Fokus nå er å etablere guidelines, diskusjonen om hvordan Norge skal ta det inn er ikke tatt ennå.

Sjøfartsdirektoratet legger en del ressurser i det pågående revisjonsarbeidet av STCW, og oppfordrer næringen til også videre engasjement her.

2.4 Nullvisjonen

Orientering ved Anders Amundstad Balle, Risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet

Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet er ferdigstilt og klar for gjennomføring.

Arbeidet presentert for statsråden 17.12.2024. NFD ga oppdraget i utgangspunktet.

Nærmere 80 organisasjoner og andre bidragsytere har vært involvert i prosessen med utvikling av tiltak, sammen med etatene i styringsgruppen (DSB, Fiskeridirektoratet, Kystverket, Politiet og Sjøfartsdirektoratet).

Mottatt innspill til over 400 tiltak. Sitter igjen med 70 tiltak relatert til nevnte etater. Aktørene ble også bedt om innspill til forpliktende tiltak de kan gjennomføre selv, som del av handlingsplanen. Disse er gruppert som aktørtiltak, foreløpig hovedsakelig knyttet til fritidsfartøy. Ser for oss 1-2 årlige runder med innspill til forpliktende tiltak fremover og rullere inn nye tiltak etter hvert som organisasjoner og andre ser potensiale til å bidra inn i handlingsplanen.

Eksempler på aktørtiltak i handlingsplanen er:

MA-Rusfri Trafikk som vil sette opp promilletest-stasjoner i båthavner rundt i landet

Redningsselskapets prosjekt Trygg Fisker, herunder kåring av årets Trygg fisker.

Medlemmene i Maritimt Samarbeidsforum oppfordres til å se gjennom handlingsplanen (se Nullvisjonen på www.sdir.no) og se om det er noe organisasjonene kan bidra med. Innspill sendes Anders Amundstad Balle – AABA@sdir.no.

Status er at sentrale momentene i oppdragsbrevet er besvart:

1. Nullvisjonen og tilhørende handlingsplan er gjeldende for alle norske næringsfartøy og fritidsfartøy, inkludert utenlandske fartøy i norske farvann.
2. Tiltakene skal være gjennomførbare og virkningsfulle.
3. Tiltak som kan gi størst effekt har prioritet i handlingsplanen.
4. Handlingsplanen er utviklet med innspill fra offentlige og private aktører.

Fremdrift videre:

- Tiltak og gjennomføring forankres i de ulike etatene
Handlingsplanen har et 5-års perspektiv. Flere av tiltakene har oppstart, også noen ferdigstillelse i 2025.
- Gjennomføring vil kommuniseres ut fortløpende i et eget opplegg på www.sdir.no, samt andre kanaler.
- Formell oppstart var 1.1.2025. Maritim Uke i september vil ha flere arrangementer knyttet til handlingsplanen. Kan ta avsjekk på forventninger til arbeidet fremover.
- Hvordan ønsker Maritimt Samarbeidsforum å involveres?

I hvor stor grad medlemmene i arbeidsgruppen har vært involvert i utviklingen av handlingsplanen varierer. Det er ønskelig med tilbakemelding på hvordan MSF ønsker å involveres fremover når tiltakene skal gjennomføres. Mange vil følge ordinære kjente prosesser, f.eks. utvikling av regelverk og veiledninger.

Hvis det ønskes spesielle oppfølginger, informasjon om Nullvisjonen og handlingsplanarbeidet, eller deltakelse på arrangementer som planlegges, ta kontakt med Anders Amundstad Balle – AABA@sdir.no.

Ordsifte:

Sjømat Norge: Gjennomføringen må skje i tett dialog med næringen. Formoder at det blir alminnelige høringer på endringer der næringen blir involvert og deltar i den grad de har anledning.

Sdir: Alle reguleringstiltak i handlingsplanen som det besluttes å gå videre med, vil følge vanlige beslutningsprosesser. Disse er ikke politisk tiltak, vanlig tilnærming gjelder. Arbeidet blir kommunisere på nett, og vi vil ha jevnlig besøk for å få overblikk over hvordan det jobbes på tvers. Maritimt samarbeidsforum er en referansegruppe for prosjektet, ikke bare til utvikling av handlingsplanen, men også gjennomføringen i fortsettelsen. Det har vært godt engasjement fra næringen frem til nå, som vi håper vedvarer i oppfølgingen.

3. Dialog om erfaringer knyttet til APS

Innledning ved Ingeborg Knapstad, Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

På personlige sertifikater har det på relativt kort tid skjedd mye med betydning for sjøfolk: Innført D6-sertifikat, nye nettsider, ny søkerplattform (APS - Automatiske personlige sertifikater).

For at det nye systemet for søknad og sertifikatutstedelse skal fungere optimalt, er Sdir avhengig av at kurssentre, arbeidsgivere og utdanningsinstitusjoner registrerer inn data på sine kandidater/ansatte, som kursbevis, fartstid, utdanning osv.

Sdir oppdaterer jevnlig info og veiledninger på nettsider og SOME for å gjøre brukerne mer selvhjulpne i bruk av løsningen.

Vi har utviklet appen «NMA Seafarer» for visning av gyldige maritime sertifikater. Den er fortsatt under utvikling, men vil gjerne ha tilbakemelding fra næringen hvordan den oppleves så langt.

Vi oppfordrer arbeidsgiver og rederier til å registrere fartstid på sine ansatte, som gjør at automatikken kan benyttes til raskere sertifikatutstedelse.

Fint om brukere gir oss tilbakemeldinger på det som ligger av info. Vi prøver å være proaktive på informasjon vi tenker dere har behov for. Påtegning skal også inn i APS-løsningen.

Ordsifte:

DNMF: Har fått tilbakemelding på at rederiene ikke melder inn fartstidsberegning, og at den ikke er kvalitetssikret tilstrekkelig opp mot bemanningssertifikatet. Håper på bedre løsning her. Nordiske kolleger har når det gjelder endorsement meldt at det er divergerende sertifikattyper og fartstidsberegninger, spesielt opp mot Danmark og Færøyene. Se gjerne hen til Island som har et godt system.

Sdir: En del tas fortløpende med utviklerne. Systemet er relativt nytt, men prøver en så intuitiv tilnærming som mulig for registrering av fartstid. Endorsement skal få en ny søkerplattform.

Maritime vg. skoler: Når det gjelder søknad om personlige førstegangssertifikater, er dette oversiktlig for de som følger ordinært løp. Men for privatister er det vanskelig å finne ut hva slags praksis, kurs, eksamener osv. de skal ha. Skoler får spørsmål om dette, og ønsker mer konkrete veiledning på plass for hvilke alternativer som må til.

Sdir: Kan oppdatere på nettsidene. I løsningen er det valgt å legge til de «vanlige» alternativene, som dekker de fleste søkerne. Skal vi legge til mange nye alternativer for å dekke alle mulige eventualiteter, blir det uoversiktlig. Prøver i stedet å legge til på nettsidene. Fint å få konkrete caser.

Når det gjelder appen, er den under kontinuerlig utvikling, og vi prod.setter to ganger i uken. Setter veldig stor pris på tilbakemeldinger fra næringen. Det har vært litt utfordringer med fartstid, men tror det meste er fikset nå. Vil oppfordre til fortsatt å gi tilbakemeldinger.

DNMF: Vil peke på alternativ kompetanse for å oppnå sertifikat, som lenge har vært diskutert i ulike fora. Hvordan opprettholde fartstid og likestille utdannelser. Har vært i kontakt med NOKUT som har laget en tabell på dette. Må ha et system som likebehandler alle.

Sdir: En del varianter er vanskelig å automatisere, vil alltid være noen type «andre tilfeller» som må håndteres manuelt. Men vanlig fartstid kan håndteres med automasjon.

Kystrederiene: Kan være behjelpelig med å sende ut forespørsler om evaluering/tilbakemelding fra medlemmer, men utfordrende å holde kontroll på informasjonsflyten. En spørreundersøkelse som treffer aktørene spesifikt kan bidra til å sikre mer treffsikker tilbakemelding.

Sdir: Det har medgått mye tid og ressurser på saksbehandlingsløsningen. Selv om det er satt i produksjon, foregår utvikling og «feilfiksing» kontinuerlig. For å ta ut potensialet i systemet oppfordres de som representerer rederiorganisasjonen til å bidra til god innrapportering av fartstid. Det forbedrer opplevelsen både for rederiet og sjøfolk. Fartstid innmeldt i det manuelle sporet gjør at ting tar lenger tid. Vi ønsker strukturerte data rapportert direkte inn fra rederiet. Sdir kan stille på møter for å orientere om systemet om ønskelig.

Oppfølging:

Send tips og forbedringsforslag til INKN@sdir.no.

4. Inkludering, mangfold og likestilling i maritim næring

Orientering ved Therese Landås, Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

Hva og hvorfor likestilling, mangfold og inkludering:

- Likestilling er lovpålagt.
- Sjøfart er internasjonal og unik.
- Sjøfolk gjenspeiler mangfold i samfunnet: kjønn, alder, nasjonalitet, religiøs tilhørighet, kulturell bakgrunn, seksuell orientering, sosioøkonomisk bakgrunn mm.
- Sikkerheten om bord er avhengig av at alle ansatte er inkludert og samarbeider.
- Mangfold kan også gi utfordringer i samhandling og kommunikasjon.
- For å fremme og ivareta mangfold og inkludering er det viktig å ha klare retningslinjer for likebehandling og antidiskriminering.
- Resultater fra spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet viser at det er en sammenheng mellom trakassering og ulykker/sikkerhet.
- Kompetanse og kunnskap om mangfold, likestilling og arbeidsmiljø bør systematisk bygges opp slik at næringen vil være bedre i stand til å møte utfordringene med arbeidsmiljø og sikkerhet.

Likestillingsstrategi for maritim næring - regjeringen.no

- I denne strategien tar Norge opp følgende hovedtema:
 - Rekruttering og rollemodeller
 - Et arbeidsmiljø som kommer alle til gode
 - Et arbeidsliv fritt for trakassering
 - En tilrettelagt arbeidsplass
- Man har funnet en underrepresentasjon av kvinner i maritim næring, som henger sammen med blant annet arbeidsvilkår, utstyr og uniformer tilpasset menn, og andre utfordringer knyttet til arbeidsmiljø.
- Dette handler om sikkerhet for arbeid, og sikkerhet på jobb.
- Likeverd handler om rettferdighet og like muligheter og er en viktig verdi i seg selv.
- Likeverd er også nøkkelen til et godt arbeidsmiljø, til innovasjon og verdiskaping. Skipsfarten står overfor en rekke endringer når det gjelder digitalisering, dekarbonisering, implementering av nye alternative drivstoff og driftsformer og nye støttesystemer. Det er viktig å være rustet med gode verdisett inn i den store innovasjonen som foregår i næringen. Forskning har vist at økt mangfold øker innovasjonskraften som gir ytterligere verdiskaping.
- Strategien konkretiserer en rekke oppgaver som går både i retning Sjøfartsdirektoratet (f.eks. kjønnsnøytrale terminologier i regelverket) samt nødvendige bidrag fra en rekke ulike aktører i hele næringen.

Status over aktuelle tiltak Sjøfartsdirektoratet er involvert i:

- Samarbeidsavtalen likestilling i maritim næring (signering mars 2025). Partene er myndighetene v/Nærings- og fiskeridepartementet (fiskeri- og havministeren) og en rekke organisasjoner i næringen.
- Samarbeider med LDO angående videreføringen av samarbeidsavtalen mot trakassering i fiskeri.
- Likestilling og arbeid mot trakassering er ofte tema på eksterne møter som ledelsen i direktoratet har.
- Informasjon på www.sdir.no gir veiledning på tema som angår likestilling og inkludering.
- Aktiv i informasjonsdeling fra resultater i spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet.
- Kurs/holdningstiltak ute hos rederiene («Be a buddy not a bully»-seminaret).
- Tema på ulike konferanser.
- Informasjonsarbeid på skolene.
- En egen varslingskanal på vår nettside som også organisasjonene i næringen kan linke til.
- Kursing av våre inspektører på tilsyn av arbeids- og levevilkår. Egen arbeids- og levevilkårskoordinator ser på sjekkliste internt for inspektørene.
- Støttet SINTEF-prosjektet «Sikkerhet for alle – ny rapport om sikkerhet og inkludering til sjøs» sammen med Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (SNMK).
- Arbeid med kjønnsnøytrale benevnelser i regelverket i forskrifter (høring pågår) etter bestilling fra NFD.
- Internasjonalt arbeid – STCW revisjonen med særlig fokus på SASH samt likestilling og mangfold mer generelt.
- Det pågår også arbeid i krysning IMO/ILO knyttet til disse tema.

STCW, Model Course 1.21 og SASH

MSC-108 mai 2024 vedtok at endringer i STCW-koden skal ta inn kompetanse for å forebygge og reagere på mobbing og trakassering, inkludert seksuell trakassering (SASH).

Modellkurs 1.21 (Personal safety and social responsibilities) er spesifikt nevnt. En arbeidsgruppe er opprettet, der Norge vil være en bidragsyter for å se på inkorporering kompetanse for å forebygge uønsket adferd. Direktoratet jobber med å se på hvordan det internasjonale regelverket som trer i kraft 1.1.2026 skal tas inn i eget regelverk.

Litt mer om likestilling, mangfold og inkludering

På HTW 11 i uke 7 presenterte WMU (World Maritime University) forskningsprosjektet «Deep dive into back casting maritime education and training (MET), focusing on women and Africa for seafarer sustainability». Rapporten publiseres 27. mars.

Prosjektrapporten «Sikkerhet for alle»

Orientering ved Anders Amundstad Balle, Risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet

SINTEF Digital og likestillingssenteret KUN har på oppdrag fra stiftelsen Maritim kompetanse og Sjøfartsdirektoratet utarbeidet [prosjektrapport-sikkerhet-for-alle.pdf](#).

Den tar utgangspunkt i hypotesen om at arbeidslivet generelt og på sjøen blir stadig mer mangfoldig, og man må tenke annerledes for å opprettholde og øke sikkerhet på sjøen. Gjelder alt fra tilpassing av personlig verne- og redningsutstyr knyttet til sikkerhet til psykososiale forhold og hvordan en ivaretar minoriteter i arbeidslivet på sjøen.

Sdir er godt fornøyd med rapporten, som sammenfaller og styrker mye annet pågående arbeid på området. Hadde utspring i resultatene fra spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet, og fokusområdet psykososialt arbeidsmiljø i 2024. Mange i forumet har deltatt og eksisterende tiltak fra de ulike organisasjonene er kartlagt. Rapporten har tatt utgangspunkt i dette, og laget anbefalinger for videre arbeid, bl.a. på kompetansehevende tiltak, kartlegging risikofaktorer for minoriteter på arbeidsplassen, design og tilpassing av fartøyene, ergonomi, personlig verneutstyr, livsfasepolitikk osv.

Sdir har begynt internt å ta stilling til og eierskap til flere av tiltakene og anbefalingene, for eksempel målrette spørreundersøkelsen om maritime sikkerhet i 2025 på en mer treffsikker måte for å avdekke flere hull i kunnskapsgrunnlaget. Tiltak på familie og livsfasepolitikk ses opp mot regelverksutvikling, og vi ser på tilsynsmetodikken vår. Rapporten oppsummerer mye kunnskap og inneholder mange konkrete tiltak som kan iverksettes umiddelbart. Ligger på www.sdir.no.

Ordsifte:

DFNMF: Det er gjort et godt stykke arbeid. Når IMO og ILO har samlet seg om dette arbeidet, er også begrepet vold knyttet til SASH. Seksuell trakassering og vold er kriminelle handlinger. Fint at det refereres til WMU sine rapporter. WMU er en del av STCW-konvensjonen. Viktig å ha med forskning/utdanning på høyt nivå. Tidligere seilende kan for øvrig ta høyere utdanning og universitetsgrader her. Dessverre ingen norske kandidater, selv om WMU ligger i Malmø. Men Norge gir stipender til andre nasjonaliteter. Afrika må betraktes som et «coming» land, spesielt Sør-Afrika, der mange kandidater mottar stipender fra både norske sjømannsorganisasjoner, ITF og International Chamber og Shipping som NR er med i. Viktig å ha med det globale perspektivet i dette.

Sjømat Norge: Ingen skal grue seg til å gå på jobb, og den enkelte arbeidsgiver er ansvarlig for trygge arbeidsmiljø for alle. Vi jobber for å informere og bevisstgjøre medlemsorganisasjonene om regelverket og deres ansvar. Vi bidrar med rådgivning i enkeltsaker og overfor medlemsorganisasjonene, og informerer på seminarer og nyhetsbrev. Det beste og viktigste verktøyet i arbeidslivspolitikken er 3-partssamarbeidet. Har forventninger til samarbeidserklæringen mellom de tre partene om oppfølging av likestillingsstrategien, og at partene skal jobbe effektivt med virkemidler og indikatorer for å måle effekten av innsatsen. Har sittet i referansegruppa for SINTEF, og sluttrapporten er et bra og viktig innspill for hvordan jobbe videre med temaet.

Sdir: Ad indikatorer, var medlemmene i forumet invitert på møtet med BUF-etat som hadde fått oppdraget med å utvikle indikatorsett tilknyttet likestillingsstrategien. Tiltrer at trepartssamarbeidet er viktig, som når denne type oppdrag kommer.

5. Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder

Innledning ved Morten Kveim, Norsk Sjøoffisersforbund

Orientering ved Eirin Vik, Lasteskip og flyttbare innretninger, Sjøfartsdirektoratet

NSOF: Saken har stått i bero i lengre tid. Den spilles inn igjen på bakgrunn av medlem som hadde hatt byggeledelse på over 10 fartøy og så at dette feltet pekte seg ut med problematikk både på dokumentasjon og etterlevelse av regelverk. Har laget en liste over problemstillinger som har fremkommet og sendt Sjøfartsdirektoratet. Håper på en oppdatering hvor saken om egen drikkevannsforskrift og veiledning står, og hva som er planene fremover. Minst tre instanser involvert: Mattilsynet, Sjøfartsdirektoratet og evt. klasseselskap.

Sdir: Takker for innsendte problemstillinger, som dessverre ikke er nye. Mattilsynet er myndighet for drikkevann på skip og drikkevannsforskriften, som er best tilpasset landbaserte virksomheter. Sdir ønsker å overta ansvaret for drikkevann på skip fra Mattilsynet, herunder mer tekniske krav til utforming og drift av drikkevannsanlegg på skip. Malen vil være Sjøfartsdirektoratets drikkevannsforskrift for flyttbare innretninger som er mer konkret. Oppfølgingen per i dag ligger til Mattilsynet, og klassen har noen regler for skip over 700 bruttotonn. Ved bygging av skip og drikkevannsanlegg, er inntrykket at dette ikke blir fulgt tilstrekkelig opp. Er i prosess med Mattilsynet og skal ha nytt møte i mars.

Ordsifte:

DNMF: Vil tilføye at denne saken har ventet på utvikling siden 1.11.2016. Problematikken med drikkevann på skip er godt dokumentert, ikke bare for skipet selv, men også for leveranser til rigger. Det er en gråson mellom Sjøfart og Mattilsynet, fordi en tapper fra land og frakter til rigger. Når tilsvarende problemstilling ble fremmet i tilsvarende råd for olje/gassnæringen, tok det et år å få endret forskriften. Problemstillingen for skip er ganske kritisk. Håper opplysningene fra NSOF tas med inn i videre diskusjoner med Mattilsynet.

Sdir: Har hatt møter med Mattilsynet, de ser utfordringene, og opplever selv at rederier tar kontakt for veiledning, men har ikke utgangspunktet for å svare opp spørsmålene som stilles.

NFMM: Representanten var assisterende direktør i Statens helsetilsyn da diskusjonen pågikk om drikkevann på faste installasjoner i petroleumsnæringen. Løsningen her med hensyn til Matloven og internasjonale forhold knyttet til matsikkerhet, var at Mattilsynet delegerte tilsynsansvaret til Statsforvalteren i Rogaland, og at Mattilsynet fremdeles er klageinstans for eventuelle vedtak i tilsynssammenheng. En løsning for skip kan tilsvarende være at Mattilsynet beholder det overordnede fagansvaret og delegerer tilsynet til Sjøfartsdirektoratet.

Sdir: Flytting av regulering og kontroll mellom myndigheter kan være en tung byråkratisk øvelse, som involverer departementer. Har vært bevegelse, og håper å kunne gi mer konkrete løypemeldinger fremover.

6. Læring av hendelser

Orientering ved Birthe Lill Eskevik, Lasteskip og flyttbare innretninger, Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet vil jevnlig informere forumet om aktuelle læring av hendelser som publiseres. Sjøfartsdirektoratet får mange positive tilbakemeldinger fra næringen om at læring av egne og andres hendelser er et godt tiltak for å forhindre ulykker. Under Maritim uke 2024 ble det avholdt seminar som gikk på læring av hendelser på mindre arbeidsbåter og havbruksfartøy. I 2025 blir det nytt seminar for samme segment, med fokus på læringsaspektet når det gjelder kultur og holdninger. Sjømat Norge og Kystrederiene er aktuelle samarbeidspartnere.

Læring av hendelser siste perioden:

- Har sett mye fall om bord og skader i forbindelse med kaldtintervær. Et gjennomgående problem på tvers av alle fartøygruppene - fisk, last og passasjer.
- Har også publisert et par læringen som er rettet mot mindre arbeidsbåter.
 - En går på utsetting av not på oppdrettsanlegg, der en person fikk nota over seg og ble forslått. Akkurat denne problemstillingen omhandles i kampanjefilmen «Sikker arbeidsbåt», og vi håper å unngå lignende hendelser fremover i forbindelse med løfteoperasjoner.
 - Fortøyningsoperasjon der en matros fikk brudd i overarmen etter slag fra kjetting under låring. Aktsomhet i forbindelse med kranbruk er viktig.
- Løfteoperasjoner om bord i fiskefartøy. Her har det vært alvorlige ulykker med både alvorlige klemskader og dødsfall. Viktig å presisere regelverk og etterlevelse.
- Hendelse på fiskefartøy som omhandler mangelfullt vakthold på bro, med grunnstøting som resultat. Her er læringen rettet mot fiskefartøy både over og under 50 BT.

Ordsifte:

Høyskoler/universitet: Mye god læring i faktiske hendelser, men benyttes deling av «good practice» også?

Sdir: Har også noen caser som går på læring ut fra normalt arbeid også. Vil ta med innspillet, men utfordringen er at vi ikke hører om det som går bra. Tips oss om gode historier og saker som fanges opp, og gi gjerne feedback på format. Ønsker at det skal være lettfordøyelig informasjon som har bruksverdi i type utdanning og kurssammenheng, i et rederi osv.

NFMM: Å markedsføre hendelsesvurderinger er veldig bra, men det foreslås en felles struktur, der en kan få frem årsaksvurderinger og tilstedeværelse, eller evt. mangel på risikovurdering. Felles disposisjon kan øke gjenkjennbarheten og bidra til at de ikke blir for påståelige. Årsaksvurderinger er nyttig fordi en får en avveining i det.

Høyskoler/universitet: Antar det har kommet mye innspill tilknyttet Nullvisjonen, som kan være gode eksempler å bygge videre på med innhenting av utfyllende informasjon fra bidragsyterne. Det krever også en arena som gjør det enkelt å melde inn saker på en enkel måte.

Sdir: Vil se på hva vi kan få til av innmeldingsfunksjon i nærheten av «læring av hendelser» på nett. Metodikken har variert opp gjennom, men mye granskning og informasjonsinnsamling før vi går videre med læringspotensiale vil kreve mer. En del av hendelsene er ikke gransket av Havarikomisjonen. Har tenkt at det skal være enkelt, og vil avhenge noe av hva rederier har levert og gjort, og om de støttes av personlige fortellinger. Mye nyttig info finnes der ute, uten at det kommer til oss.

Vi takker for nyttige innspill. Innen annen løsning for innmelding av «best practice» foreligger, kan innspill sendes BLES@sdir.no.

7. Internasjonalt arbeid (IMO/ILO)

*Orientering ved Haakon Storhaug, Regelverk og internasjonalt arbeid, Sjøfartsdirektoratet
(Gjenvalgt som komitéleder i HTW i IMO).*

Orienteringen gjelder IMO knyttet til HTW (Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping) og ILO-arbeid som kommer i april.

I HTW foregår to større prosjekter:

- Revisjonen av STCW-konvensjonen og Koden innebærer en omfattende gjennomgang. Ferdig med første fase som var kartlegging av mulige gap, basert på vedtatte kriterier. Opp til 500 gap er identifisert i rapporten fra arbeidsgruppen. Det gjenstår en del arbeid på hvilke endringer det skal satses på. Arbeidet fortsetter i «Intersessional working group» i tiden frem til neste møte i hovedkomiteen i februar 2026.
- Kompetanse i forhold til alternative drivstoff og ny teknologi. Kjøres som egen sak for å få et raskere resultat enn den mer omfattende revisjonen som vil ta en del år. Spesielt næringsorganisasjonene, som ITF og ICS, ønsker fortgang i utvikling av nødvendige kompetanser for de som skal tjenestegjøre på skip som bruker alternative drivstoff. Det foregår samtidig et generelt arbeid i IMOs sjø sikkerhetskomité (MSC) for å utvikle safety-regler om de ulike fuel-typene. MSC har vedtatt en liste over aktuelle fuel. En annen underkomité – Trippel C (Carriers of Cargos and Containers) har fått i oppdrag å lage sikkerhetsstandarter og retningslinjer for de ulike fuel-typene. HTW skal følge retningslinjene som utvikles i Trippel C for å ha noen knagger å henge kompetansekravene på. HTW- møtet uke 7 kom frem til noen generisk retningslinjer, dvs. et slags grunnkurs/sikkerhetsaspekter som gjelder de fleste fuel-typene, samt begynt på metyl/etyl alkohol fuel. Det er allerede vedtatt retningslinjer for skip som bruker den type fuel. Begge arbeidene har kommet godt i gang, men samtidig store utfordringer på disse områdene. Norge deltar både i HTW og Trippel C.

Ad kompetansekrav i forhold til SASH som trer i kraft 1.1.2026: Her foregår et arbeid med å revidere modellkurs 1.21 som skal blir klart til validering (godkjenning) etter at kravene trer i kraft. Det er HTW 12 i februar 2026 som skal godkjenne denne revisjonen av modellkurs 1.21 (Personal safety and social responsibility).

«Komprehensive review» av STCW har vedtatt en veiviser som tilsier at arbeidet for å dekke hele konvensjonen vil strekke seg mot 2032. Det viser volumet på arbeidet som er gjort hittil, og utfordringene på området. Det er et stort engasjement for å modernisere konvensjonen og opplæringskrav.

ILO

Skal avholde sin «Special tripartite committee», dedikert MLC. Det er fremmet 16 forslag til denne sesjonen, de fleste av partene i arbeidslivet, både sammen og individuelt. NFD vil se på endringene vurdert som mer politiske, mens Sdir ser på endringer av mer teknisk art. En del endringer preges av erfaringer under pandemien. Vanskeligheter som sjøfolk hadde knyttet til reisevirksomhet, landlov, medisinsk behandling osv, er forhold som ønskes rettet opp i MLC.

Endringsforslagene skal behandles i løpet av et ukesmøte, i realiteten maks 3 dager effektiv tid til forhandlinger om endringsforslag, hvorav noen kan ha stor effekt. Et viktig forhold sett fra norsk side, er forslaget om å ta inn forebygging av seksuell trakassering og vold om bord på skip. Dette går i tandem med endringer som trer i kraft i STCW, der med vekt på opplæring, mens MLC retter seg direkte på forholdene om bord. Flere forslag foreligger: Fra EU, Norge sammen med Canada, Australia, UK og en del andre, samt felles forslag fra partene i arbeidslivet.

Den største forskjellen mellom forslagene er måten dette skal gjennomføres på. Det eksisterer i ILO en generell konvensjon (ILO 190) om avskaffelse av vold og trakassering i arbeidslivet, som Norge har ratifisert, og som er trådt i kraft. De spesielle forholdene som råder om bord gir noen utfordringer, ikke minst med tanke på inspeksjon og kontroll av slike bestemmelser. Det er et stort fokus både i ILO og IMO, og det vil komme noe inn i konvensjonen, men hvordan er litt usikkert.

Det foregår formøter til alle internasjonale møter man kan engasjere seg i. Rapporter fra møtene med oppsummert behandling, posisjoner og vedtak publiseres på www.sdir.no.

8. Bruk av maskinpasser på skip med komplekse fremdriftsmaskineri

*Innledning ved Odd Rune Malterud, Det norske maskinistforbund
Lars Arild Kaland, Passasjerskip, Sjøfartsdirektoratet deltok i saken.*

DNMF: Saken gjelder krav til kompetanse på nye energikilder og ny teknologi, i dette tilfellet batteri hybrid fremdriftsanlegg, som er en av typene på listen det ble referert til i forrige sak. I tillegg er det gammel historikk med hurtiggående fartøy med to adskilte maskinrom i fartsområde 1 og 2, som blandes inn i ny historikk.

Det har vært en utfordring for både DNMF, NSOF og NSF, og tillitsvalgte har skrevet en felles uttalelse der det etterlyses enighet om kompetansekrav på fartøy med komplekse systemer. Saksfremlegget har tatt utgangspunkt i en konkret case for å illustrere problemstillingen, som etter forbundets syn underbygger behovet for rett type kompetanse på denne type skip. Det refereres også til Ytterøyningen og diskusjonen om hvilke kompetanse en skulle ha på denne type skip som bruker litium-ion batterier som deler eller hybrid til fremdrift og manøvrering av skip.

Forbundet ønsker enighet om at absolutt minimumskrav til kompetanse iht. STCW og ISM-koden må ligge til grunn når denne type skip bemannes.

Ordsifte:

Sjøfartsdirektoratet er ikke uenig i at på noen fartøy med mindre enn 1500 KW kan det være rett å bruke maskinoffiser, som det også finnes hjemmel for å kreve. For halvannet år siden ble det tatt en runde på dette i forbindelse med tre nybygg, og konkludert at på bakgrunn av de tiltakene rederiene hadde gjort, samt graden av redundans på denne type fartøy, ble det akseptert maskinpasser på disse båtene med batteri/hybrid fremdriftsfartøy.

Sdir har tatt ut noe statistikk for perioden 2016-2025. Når det gjelder maskinhavari står fartøy med batteri eller batteri hybrid fremdrift for 8 % av alle disse hendelsene. Deles det opp til kun fartøygrupper som kan gå med maskinpasser, og som har batteri eller batteri hybrid fremdrift, står disse for rundt 6,5 % av alle maskinhavari-hendelser. Rundt 3 % av alle fartøy i dette utvalget igjen har batteri eller batteri hybrid fremdrift.

Dette kan støtte teorien om at batteri/batteri hybrid kan utgjøre en økt risiko for hendelser, som kan være et grunnlag for en videre diskusjon om kvalifikasjonskrav. Men på den andre siden er det ikke mulig å konkludere per nå med at en maskinpasser skiller seg ut i negativ retning. Vil også nevne at vi ikke har noen oversikt over andre driftsproblemer som ikke har ført til en konkret hendelse.

DNMF: Det er en statistikk som ikke er tatt med, det er alle fartøyene av denne typen som ikke er kommet i drift. Det skyldes både kompleksiteten og infrastrukturen. Mener en må slutte å kalle det maskinpasser og maskinoffiser, det handler om kompetansekrav på generelt grunnlag. Det vises til redegjørelsen om arbeidet som foregår i IMO, der det lages kompetansekrav for alternative drivstoff og nye energikilder, inklusive batteri. Der står det hvilke nivå dette skal ligge på for å oppnå absolutt minimum sikkerhet for drift av skip. Dette gjelder SOLAS skip, men mener Norge har sagt at dette regelverket gjelder for alle typer skip, med de unntak som partene blir enige om. Her er et springende punkt tilknyttet begrepet maskinpasser i bemanningsforskriften § 9.3. Her snakker vi om en ting som en kan bli enige om i et gitt fartsområde, og det fartsområdet som er meldt inn er fartsområde 1 og 2. En bør kunne bli enige om hva som er akseptabel risiko når det kommer til kompetanse basert på hva IMO sier. Sdir bør ha en uttalelse på om de de tilslutter seg eller ikke tilslutter seg dette.

Sdir: En slik uttalelse kommer ikke i dette møtet. Det betyr ikke at vi er ferdige med denne eller andre diskusjoner knyttet til kompetanse og bemanning.

DNMF: Vil referere til forrige møte, der det ble spurt om de forskjellige divisjonene har en uttalelse på dette, og det ble gitt et svar. Når det gjelder bemanningsforskriften § 9,3 har en holdt på i 20 år for å komme til enighet.

Sdir: Har svart på dette gjentatte ganger, men Sdir og DNMF er ikke enige om hvordan man skal lese og forstå konvensjonen. Svar er gitt, men DNMF er ikke enige i svaret.

DNMF: DNMF mener at svaret er fattet på feil grunnlag, fordi fartsområde er tatt inn i settingen for å tillate fravik. DNMF oppfatter også at svaret er gitt av økonomiske grunner.

9. Om unntak og dispensasjoner fra krav i bemannings- og hviletidsregelverket i lys av endringer som påvirker driften

Innledning ved Odd Rune Malterud, Det norske maskinistforbund

DNMF: Problemstillingene må ses i sammenheng med orienteringen i sak 2.2, revisjon av bemanningsforskriften, hviletid versus bemanning samt sak 15 om vakthold på land tilknyttet batteriferger og RSV-08 som er trukket tilbake + forrige sak om fremdrift på 750 KW og maskinpasser. Det er levert en 30 siders rapport med historikk på dette, som det etterlyses svar på. Ønsker svar på håndtering når skipets kompleksitet endres, i form av f.eks. nye energikilder som krever ny type vakthold enn tradisjonelt. Hvem kan gå vakt iht. nivåer som står i STCW og hvem har sertifikatkrav til å ta vakt, også under landligge i forbindelse med lading. Mener skipets kompleksitet i forhold til kompetanse ikke hensyntas i forhold til hviletid. Det nye er også at en involverer en tredjepart med ladesystemer på land, som mannskap beordres til å ha kontroll på. Sjøfart har hatt et rundskriv på dette, som er trukket tilbake. Mener problemstillingene skyves på uten å løses.

Sdir: I utgangspunktet fastsettes bemanningen, og eventuelle dispensasjoner på hviletid og andre forhold, basert på et sett forutsetninger vi ser til når fartøyet blir bygd. Her som på andre deler av regelverket, vil store endringer på fartøyet kunne medføre at forutsetningene ikke lenger oppfylles og forholdene må vurderes på nytt. Hvis man f.eks. har fått bemanning basert på E0-system, og gjør endringer som gjør at man ikke lenger har et E0-system, vil det påvirke hvordan vi vurderer bemanningen. Det er ikke mulig å svare på generelt grunnlag fordi enkeltsaker må vurderes konkret.

DNMF: Etter tilbaketrekkingen av rundskrivet på vakthold på batteriferger, har det oppstått et vakum. Foreslår at det nedsettes en arbeidsgruppe som kan fremlegge et omforent forslag til behandling i forumet.

Sdir: Sak om vakthold på batteriferger tas opp i sak 15.

10. Fartstid maskinoffiser – om praktisering av kvalifikasjonsforskriften § 16

Innledning ved Odd Rune Malterud, Det norske maskinistforbund
Odd Konrad Dale, Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet deltok i saken.

DNMF: Det refereres til tidligere agendapunkt om relevant fartstid. Saken baseres på en case der et rederi har bedt tillitsvalgte i samtlige sjømannsorganisasjoner skrive under på en protokoll der de vil at en sertifisert 2. maskinist går inn i og praktiserer motormann-stillingen, samt gjør dekkarbeid som går ut over matrosen.

Forbundet har tidligere, med bakgrunn i en tariffbestemmelse, inngått slike avtaler med enkelte rederi, med visse begrensninger. Forutsetningen er at bemanningssertifikatet inneholder krav til maskinoffiser, og at vedkommende har den stillingen om bord, men kan gjøre teknisk dekkarbeid som f.eks. kjøre hydraulikk. Men dette rederiet vil ikke endre bemanningssertifikatet eller endre stillingsbetegnelsen. De vil ha kompetansen men opprettholder stillingsbetegnelsen. Forbundene advarer tillitsvalgte å skrive under på dette, fordi det bryter karriereutviklingen fordi en ikke kan gi relevant fartstid når vedkommende ikke går i maskinoffiserstillingen for å få høyere sertifikat. Det vil gi en ond sirkel der en over tid får maskinoffiserer som aldri har operert som dette, kun som motormenn, og skal i tillegg være assessorer for nytt personell. Det gir et A- og B-lag på fergene. Det er alvorlig og ikke etterrettelig når rederiet påstår at Sjøfartsdirektoratet har godkjent at personer i denne situasjonen får fullverdig relevant fartstid for å søke høyere sertifikat.

Sdir: Kjenner ikke til slik avtale som det refereres til. Det som står i kvalifikasjonsforskriften § 16 punkt 7 som gjelder ferger er det som praktiseres. På fartøy med stilling som maskinpasser, hvor en ønsker å tilsette en maskinoffiser, er det sagt at det som ligger i bestemmelsen er at den som tjenestegjør som maskinoffiser, forutsatt at rederiet tilrettelegger for opparbeiding av kompetanse, kan vedlikeholde sitt sertifikat. Men de kan ikke opptjene til høyere sertifikat på denne måten. Det må fremlegges dokumentasjon på tilsetningen og at rederiet har fulgt tabellene som ligger i kvalifikasjonsforskriften vedlegg 4. Det påpekes at slike forhold alltid er basert på individuell saksbehandling, det inngås ingen generell avtale.

DNMF: Det er snakke om motormenn, fordi disse er vanskelig å få tak i. Nevnte caser sår tvil om kvalitetssikringen på innmelding av relevant fartstid. Kan ikke se at fartstiden på dette fartøyet og sambandet har hold i eksisterende regelverk. Må kunne klare å kvalitetssikre dette slik at personer som søker sertifikat senere ikke får dette på feil grunnlag.

Sdir: Såfremt dette ikke er en ferge, er det riktig at en ikke kan opparbeide til høyere klasse. Men på ferger åpner nevnte bestemmelse for at fartstid for vedlikehold og utstedelse av høyere kompetansesertifikat maskinoffiser kan opptjenes på ferger med framdriftskraft mellom 300 kW og 750 kW i fartsområde 1 til 4 dersom inneharer tjenestegjør som maskinoffiser, og på vilkår som nevnt i bestemmelsen.

DNMF: Det gjelder ferge og KW langt over 750, og i bemanningssertifikatet står i dag maskinsjef og motormann. Forbundet er villig til å strekke seg langt, nettopp for å tilrettelegge karriereutvikling, som en er forpliktet til som flaggstat. Men kan ikke ansette en person i en stilling som ikke er innbefattet i regelverket, og kan ende som maskinsjef etter tre år uten noensinne ha tjenestegjort som maskinoffiser.

Sdir: Konkrete enkeltsaker kan tas utenom forumet. Hvis man er kjent med konkrete sertifiseringer på feil grunnlag, kan vi håndtere og korrigere det på saksnivå, ikke i plenum.

DNMF: Ønsker at det skal nedsettes en arbeidsgruppe som kan sette opp en liste med hva som kan aksepteres av avvik, slik som er gjort tidligere på flyttbare innretninger. Gjelder likeverdig fartstid.

11. Ulykkesstatistikk 2024

Orientering ved Vibeke Molvik, Risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet

Statistikk over ulykker og hendelser fra 2024 sammenlignet med tidligere år ble presentert (vedlegg 3). Da tall per september ble presentert på Sjø sikkerhetskonferansen lå det an til nedgang i ulykker sammenlignet med 2023, men antall ulykker fjerde kvartal førte i stedet til økning sammenlignet med foregående år.

Risikobilde 2024: Det er vanskelig å fastsette den nøyaktige årsaken til faktisk økning i antall hendelser og om det betyr økt risiko for norsk maritim næring. Det er flere indikatorer på at økningen alene ikke kan begrunnes i økt risiko. F.eks. har en sammenlignet hendelser på NOR/NIS-flåten relativt til antall fartøy, og den har holdt seg forholdsvis stabil de siste årene. Det er høy score på spørsmål tilknyttet sikker arbeidspraksis i spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet. Den viste også økt rapporteringsvillighet. I fjor ble det gjennomført en regresjonsanalyse. Resultatet viste ingen signifikant sammenheng mellom innrapporterte hendelser og alvorlige utfall. Det støtter hypotesen om bedring i rapporteringskulturen.

Ordsifte:

DNMF: Mener statistikken underbygger bekymringen angående problemstillinger knyttet til riktig kompetanse om bord. I forbindelse med innføring av nye alternative fremdriftskilder av skip, vil den risikoen øke, stadfestet av IMO. Når det gjelder felles målsetting om reduksjon miljøutslipp og forurensning, trengs rett kompetanse om bord for å opprettholde sikkerhetsnivå og forhindre brann/eksplosjon. Vi snakker nå om ekstremt høye trykk og temperaturer, som vi ikke er kjent med fra tidligere og som ikke ligger i grunnutdannelsen. Det samme gjelder maskinhavari. Vil oppfordre til at statistikken brukes aktivt til handling, fordi vi ser ingen endring i tallene. Hvis dette ikke kobles med rett kompetanse og bemanning, vil utviklingen videre gå i feil retning.

Hurtigbåtforbundet: Passasjerskip er vidtomfavnende. Er cruiseskip med i statistikken? Alt fra de minste taxibåtene til de største cruiseskipene. Hadde vært interessant å bryte opp i undersegment, og skille ut eventuell cruiseskip i utenlandsflåte.

Sdir: Vi har mer detaljer på skipstyper, men det var ikke bestilt til denne presentasjonen.

12. Undersøkelse om maritim sikkerhet 2025

Orientering ved Sverre Flatebø, Risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet

Resultater fra 2023 var bakgrunnen for fjorårets fokusområde psykososialt arbeidsmiljø – mobbing og trakassering. Undersøkelsene er skipsarbeidstakernes anledning til å si fra om situasjonen deres.

Spørreundersøkelsen skal gjennomføres på nytt i 2025.

- Planlagt sendt ut i månedsskiftet mars/april
- Bygger videre på undersøkelsene i 2019, 2021 og 2023, samt sammenligner utvikling fra foregående år.
- Blir mer inngående på psykososialt arbeidsmiljø, samt arbeids- og levevilkår generelt. Med høy deltakelse, kan undersøkelsen brukes som arbeidsmiljøkartlegging også for organisasjoner og innen eget rederi og «benchmark» mot næringen.
- Arbeids-/servicebåter innen akvakultur står for høy andel rapporterte hendelser. Ønsker å få inn mer informasjon, og vil definere dette som egen målgruppe for å undersøke risikofaktorer nærmere her.

Orientering ved Marita Pytte, SAFETEC

Jobber med Power BI-løsning som respondentene også kan få innsikt i resultatene som kommer. Skal inn på nettsidene tilsvarende [Live ulykkesstatistikk](#) i dag.

Rederrapportene skal også forbedres. Har tidligere gitt ut gjennomsnittskårer på temaene og noen utvalgte spørsmål, men vil gi mer innsikt i flere spørsmål i tillegg til å vise distribusjonen på spørsmålene. Har tidligere vist kun overordnede resultater på mobbing generelt, men vil gi mer info på alle spørsmålene som inngår i mobbefaktoren, i tillegg til flere spørsmål. Vil også gjerne ha innspill fra rederiene om hva slags informasjon som er nyttig for å bruke resultatene. Har derfor ikke utviklet bestemt format på rederrapportene ennå. Kan også spesialisere når bestillingene kommer ut fra om resultatene pga lavt respondentantall kun kan gis på overordnet nivå, eller om det er nok besvarelser til å bryte ned på grupper.

Ambisjonen er å gi flere format, så rederiene kan få en presentasjon som lett kan distribueres internt, i tillegg til f.eks. excel-ark med grunnleggende data som de kan undersøke videre selv.

Rederrapportene skal være så nyttig som mulig for rederiene. Det understrekes at Sjøfartsdirektoratet ikke vil ha data på fartøy- og rederinivå. For rederiene forutsettes det at de inngår databehandleravtale med SAFETEC, som tar ut rederrapportene. Materialet gjør det mulig å benchmarke tall i egen rederirapport med samlede resultater på segmentnivå.

Sjøfartsdirektoratet tror det vil bidra til økt sjøsikkerhet at rederiene kan jobbe målrettet ut fra funn i rapportene. Det oppfordres til innsats i forkant for å sikre stor deltakelse, som vil gi bedre tallgrunnlag og øke verdien av undersøkelsen for rederi og organisasjoner.

Sjøfartsdirektoratet ønsker bistand til å markedsføre og distribuere undersøkelsen ut, primært via e-post adresser. I år blir det også mulig å sende ut lenke til undersøkelsen.

Det lages en egen landingsside på www.sdir.no, med info om undersøkelsen 2025, og resultater fra tidligere år. Power BI'en blir lagt ut der.

Undersøkelsen bygger videre på temaer i tidligere undersøkelser, men vi tar også imot innspill hvis organisasjoner og rederier mener det er andre temaer eller spørsmål som kan utvikles enda mer. Sendes SFL@sdir.no.

SAFETEC: Selv om det tilbys en lenke, oppfordres organisasjonene til å sende lister over e-post adresser. Det gir bedre kontroll på tilhørigheten til respondentene og bedre grunnlag for rederrapportene. Dessuten kan personlige påminnelser dermed rutes til kun de som ikke har svart. Lister kan sendes til Marita.Pytte@safetec.no

Sdir: Har hatt opp mot 10.000 besvarelser, som gir undersøkelsen tyngde. Sdir vil komme med mer informasjon når undersøkelsen er klar for utsending. Hvis mulig tidsmessig, blir undersøkelsen med spørsmål og svaralternativer sendt ut for mulighet for innspill og kommentarer.

13. Maritim Uke

Orientering ved Sverre Flatebø, Risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet

Fått god tilbakemelding på historiens første Maritime uke i fjor, med over 40 arrangement. Samtlige medlemsvirksomheter i Maritimt Samarbeidsforum er aktuelle som deltakere eller til å legge arrangementer, møtevirkomhet, presentere faglige tema, være utstiller osv. i løpet av uken som gjennomføres 1.-5. september (uke 39).

Foreløpige planlagte programposter er:

- Flaggfrokost
- Haugesundskonferansen
- Sjøsikkerhetskonferansen
- Nasjonal maritim verneombudskonferanse

Sjøfartsdirektoratet fasiliteter konferansen, men legger opp til at innholdet planlegges i samråd med relevante organisasjoner. Målsetting: Mange av tiltakene i Nullvisjonen, hvorav daglig oppfølging og styrking av sikkerhetskultur og holdninger om bord, er vanskeligere å få til uten kompetent og engasjerte verneombud, samt rederier som ser verdien av vernetjenesten.

Programkomité pt: Sjøfartsdirektoratet, NSF, NSOF, DNMF, Kystrederiene, Rederiforbundet, NHO Sjøfart, Fiskarlaget. **Kom gjerne imot tips på andre vi bør ha med.**

- Forsknings- og innovasjonskonferansen
- Medisinsk sikkerhet til sjøs
- Læring av hendelser: Kultur- og holdninger innen mindre arbeidsbåter/servicefartøy
- Studentkonferansen
- Brann, eksplosjon, farlig gods og batteri

Tips og innmelding av arrangement sendes SFL@sdir.no

14. Kategorisering av brannsone fabrikkdekk fiskefartøy

Orientering ved Heidi Beate Hop, Fiskefartøy, Sjøfartsdirektoratet

Det vises til utkast til nytt rundskriv om brannsikkerhet i og kategorisering av branndekk på fiskefartøy. Bakgrunnen er at det de siste årene har vært hendelser på fiskefartøy hvor det har oppstått brann i foredlingsområde for fisk (fabrikkdekk), og der brannen har spredt seg videre på fartøyet.

Ved bruk av kategori 10 for fabrikkdekk er det få krav til brannskiller mot andre rom i fartøyet. En ser at kategori 10 benyttes uten vurdering av om rommet har utstyr med brannrisiko. Brannintegritetsplan skal være inkludert i dokumentasjonspakken som sendes Sjøfartsdirektoratet. Den som utarbeider tegningen setter kategori på rommene og påfører brannskiller etter kriteriene i forskriften. Selv om kategori 10 heter åpent dekk, benyttes den på

foredlingsområder av fisk i rå tilstand på innesluttete rom under dekk, og når brannskiller mangler har det stor betydning for brannspredning og håndtering av dette.

Forskriften for fiskefartøy har beskrivelser av de forskjellige kategoriene av rom, og har krav til brannskiller mot tilstøtende rom. Premisset for kategori 10 er at rommet skal være uten brannrisiko. Branntilfellene har ført til økt fokus fra Sjøfartsdirektoratet på rett kategorisering av fabrikkdekk som har maskineri og elektrisk utstyr. Slike rom skal plasseres i kategori 7 (annet maskinrom). Det blir strengere krav til brannskiller og det tillates ikke bruk av brennbare materialer.

På lasteskip med fabrikk bygd etter SOLAS (f.eks. brønnbåt eller bløggerbåt) blir fabrikk kategorisert som annet maskinrom. Og beskrivelsen av disse rommene i SOLAS er identisk med forskriften for fiskefartøy. Det tillates heller ikke bruk av brennbart materiale på disse fartøyene.

Men så er det slik at fiskefartøyene også skal tilfredsstille krav fra Mattilsynet om mat hygiene og renhold, og i rom med kategori 10 har det vært aksept for bruk av brennbare kledningsplater med glatte overflater som forenkler rengjøringsprosessen. Men brennbare kledningsplater har stor brannenergi og røykutvikling og er vanskelig å håndtere.

Mer info om prosessen rundt innskjerpingen av kategoriseringen av fabrikkdekk og fraviksmuligheter fremgår av presentasjonen gitt på møtet (vedlegg 4).

Innspill sendes på e-post til post@sdir.no innen 7.3.2025. Godkjenning og publisering følger vanlig prosess.

Ordsifte:

Fiskebåt: Gjelder brannsikring kun kledningsplatene? Hva med dører opp mot maskinrom, innredning og lasterom? Under fabrikkdekket vil det være isolasjon opp mot fryse-/lasterom. Hvor omfattende vil dette være? Har skipsdesignere fått gitt innspill?

Sdir: For ombygginger vil det bli veldig omfattende å rive fabrikk, men ved bruk av kategori 7 er det krav i forskriften til skiller mot andre rom, inkludert dørene som også skal tilfredsstille kravene til brannintegritet.

Kategorisering av krav til skillet mot fryse-lasterom beror på hva matrisen krever, samt fartøylengden.

Ikke så problematisk for nybygg, men krever ekstra arbeid ved ombygging.

Skipsdesignere og konsulenter deltar i oppstartsmøtene, og er informert der. Rundskrivet blir publisert på nettsiden.

15. Vakthold på batteriferges

Innledning ved Morten Kveim, Norsk Sjøoffisersforbund, Sjøfartsdirektoratet

Essensen i problemstillingene som reises i saksfremlegget er: Hva skal til for at folk kan sove om bord på ferger med store batteripakker (elektriske eller hybridferger) når dette er skiftferger? Når de ikke er i drift reiser noen hjem, og noen blir igjen om bord. Ber om aksept på at dette er problemstillinger som må inn i arbeidet med «batteriforskriften». Hvilke tilstander skal til for at man kan ha folk sovende om bord når man ikke har normalt vakthold der fartøyet er tatt ut av drift.

Sdir: Siste løypemelding for arbeidet med batteriforskrift er oversetting og klargjøring for EØS-høring. Skal være klar for utsending på høring innen rimelig kort tid. Det mest konkrete stedet å håndtere problemstillingen er gjennom prosessen med utkastet til regler som kommer, og gi innspill dersom en mener dette ikke reguleres godt nok. Er innforstått med at dette er en problemstilling, med litt variasjoner i fasettene avhengig av situasjonen. Grunninnstillingen er at hvis fartøyet skal benyttes til å oppholde seg på, skal alle sikkerhetssystemer være funksjonelle. Og så er det en diskusjon om risikoen ved batterier under lading, og ved påsatt strøm. Håper vi kan ha en positiv diskusjon rundt forskriften. De interne QA-prosessene er ferdige, deretter på EØS-høring. Er nede på uker når det gjelder tidsskjemaet.

16. Saksoppfølgingslisten

Listen ble gjennomgått. Tomt kommentarfelt på ny status betyr at saken fortsatt er aktiv avventende.

Sak/tema	Status/bevegelse siden forrige møte
Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID)	Forrige status: Sdir og POD har nedsatt en arbeidsgruppe. Ordsifte: DNMF: Kom opp som tema i siste ILO/IMO-møte i forbindelse med tilbakehold av sjøfolk.

	Ny status:
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder	Forrige status: Vurderer særregulering i dialog med aktuelle instanser. Ny status: Se sak 5.
Utvikling av maritimt helseregister	Forrige status: Ingen bevegelse. Ny status: NSOF: Det jobbes med på politisk nivå.
Endring i forskrift om skipsmedisin	Forrige status: Bedt HOD om avklaring handlingsrommet, har en del oppfølgingspunkt på ulike fartøyskategorier. Ny status:
Avklare lovvalg innen havbruk til havs	Forrige status: NFD i gang med lovvalg, venter på avklaring. Ny status:
Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Forrige status: Oppdatert info. på Sdir sin side. Sak foreslås tatt ut av oppfølgingslisten <u>Drøfting:</u> DNMF: Er ikke i mål, ref. hensyn til gamle dokumenter, revisjon av STCW, MASS-skip og ønsket konkretisering likeverdig fartstid med tanke på f.eks. ROC, jf. IMO-prosesser. Ny status:
Brann og redning tilknyttet nye energibærere	Forrige status: Det jobbes med. Ny status:
Oppfølging av Riksrevisjonens arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår	Sdir/ Marianne Warvik: Har begynt med uanmeldt MLC-tilsyn fra januar 2025. Holder også på å revidere MLC-kursene for inspektørene for å tilpasse og forberede innholdet for å møte funnene som Riksrevisjonen avdekket. Mange tiltak gjort når det gjelder opplæring og kompetanseheving på hviletidstemaet, intervjuteknikk, gått gjennom sjekklister og veiledningstekst, tips-oss kanalen og bekymringsmeldinger. Inspektørene har informert og drevet holdningsskapende arbeid knyttet til fokusområdet og «Be a buddy not a bully»-seminaret for å motivere til å skape engasjement for å styrke eget arbeidsmiljø på det psykososiale og fremme sammenhengen mellom sikkerhet og arbeidsmiljø. DNMF: Ønsker at temaet fortsatt står som oppfølgingspunkt, til vi informasjonsmessig er fornøyd med resultatet av arbeidet.
Forslag om implementering av «IMO MSC. 1/Circ. 1675 «Interim guidelines on safe operation on onshore power supply (OPS) service in port for ships engaged on international voyages» i Norsk regelverk.	Forrige status: Møte med DSB, Sdir og ITF/DNMF avholdt. Resultat skal legges frem. Ny status: Ingen ny bevegelse meldt.
Oppfølging bemanningsrapporten	Forrige status: Rapporten skal videre i en regelverksprosess. Ny status:
Utvikling «fiske og akvakultur» i Arbeidsmiljøportalen	Verktøyene Arbeidsmiljøhjelpen og En bra dag på jobb er utviklet og publisert for dette segmentet. Se sak 2.1. Sak tas ut av sakslisten.
Styrking av vernetjenesten til sjøs (sak 5 23.09.2024)	Forrige oppdatering: Vil være et tiltak i forbindelse med Nullvisjonen. Konkrete tiltak vil kunne bli adressert til ulike arbeidsgrupper tilknyttet forumet. Ny status: Programkomité i gang med nasjonal verneombudskonferanse under Maritimt Uke. Se sak 13.
Fartstidsopptjening og dokumentert systematisk opplæring (sak 6 23.09.2024)	Forrige status: Forslag i saken videresendt arbeidsgruppe 3 for videre drøfting av eventuelt forslag til endring fartstidsopptjening. Ny status:

17. Møteplan 2025

Om foreslåtte datoer møte 2:

Kystfiskarlaget har årsmøte 7. mai.

Rederikonferansen til Kystverket er 11. juni.

Ingen andre møtekollisjoner meldt.

onsdag

19

Innkalling til møte 1 2025 Maritimt Samarbeidsforum

🕒 10:00 - 14:00

feb 2025

EXT Maritimt Samarbeidsforum 📍 Microsoft Teams-møte

Agenda

10:00 🕒 10 min

1 | Møtet åpnes

Håvard Gåseidnes
Alf Tore Sørheim

- Velkommen til ny 3-års periode ved Sjøfartsdirektøren
- Navneopprop - Presentasjon gjenoppnevnte/nyoppnevnte medlemmer perioden 2025-2027
 - Om representasjon av begge kjønn i statlige utvalg
- Godkjenning av innkallingen
- Godkjenning av referatet 23.09.2024
- Godkjenning av agendaen
- Innmelding av saker til eventuelt

10:10 🕒 5 min

2 | Status arbeid faste arbeidsgrupper

Håvard Gåseidnes

Oppnevning personer til arbeidsgruppene

I forbindelse med ny rådsperiode 2025-2027, ber vi medlemsinstansene om gå gjennom navnelistene i de separate fanene i vedlagte excel-fil og melde fra om eventuell endret deltakelse. Medlemmene kan om ønskelig oppnevne andre fagpersoner til arbeidsgruppene enn de faste i Rådet.

- Orientering 📎 1

10:15 🕒 10 min

2.1 | Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet

Birthe Lill Eskevik

Arbeidsmiljøhjelpen – et bransjetilpasset verktøy for et bedre arbeidsmiljø.

Forbedring av arbeidsmiljø er en kontinuerlig prosess, som det må arbeides systematisk med over tid. Arbeidsmiljøhjelpen er et verktøy som kan hjelpe rederier med dette arbeidet.

Fiske og akvakultur er nå ferdig utviklet og publisert på Arbeidsmiljøhjelpen.

Se: Fiske og akvakultur - Arbeidsmiljøhjelpen

Vi har fra tidligere fått utviklet verktøy for gods- og passasjertransport til sjøs.

Se: Sjøfart - Arbeidsmiljøhjelpen

Se: Om portalen - Arbeidsmiljøportalen

Innmelding av saker innenfor HMS og forebyggende ulykkesarbeid

Sjøfartsdirektoratet oppfordrer medlemmer til å melde inn saker som gjelder alt innen fysisk, kjemisk, biologisk, psykososialt og organisatorisk arbeidsmiljø, samt risikofaktorer som et ledd i det ulykkesforebyggende arbeidet.

- Orientering

10:25 ⌚ 10 min

2.2 | Bemanning og hviletid

Sonja Elisabeth Hiller...

Status oppdatering RSV 19-2022: Om unntak fra minstekrav til hviletid i fartsområde 1 og 2 etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd (ref. orientering forrige møte).

- Orientering

10:35 ⌚ 10 min

2.3 | Utdanning og kvalifikasjoner

Odd Konrad Dale

Status oppdatering emneplaner.

- Orientering

10:45 ⌚ 10 min

2.4 | Nullvisjonen

Anders Amundstad-...

Orientering om Sjøfartsdirektoratets arbeid med å planlegge gjennomføring av tiltakene i handlingsplanen (vedlagt) og kommunikasjonsverktøy som kommer rundt det.

Vedlegg/kobling:

Nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet
Nullvisjonen på sjøen - Sjøfartsdirektoratet

- Orientering 📎 1

10:55 ⌚ 15 min

3 | Dialog om erfaringer knyttet til APS

Ingeborg Knapstad
Irene Mortveit Ellings...
Jørgen Eielsen

Sak fremmet av Sjøfartsdirektoratet.

Beskrivelse av tema/problemstilling:

Sjøfartsdirektoratets utvikling av APS-løsningen ble implementert i 2019 for å forenkle prosessen med å utstede og administrere sertifikater for sjøfolk, samt gjøre det lettere for sjøfolk å hente ut og forny sertifikatene sine gjennom digitale kanaler. Systemet har gradvis blitt utvidet med nye sertifikat-typer og nye funksjoner.

Sjøfartsdirektoratet ønsker tilbakemelding fra næringen om deres erfaringer med denne overgangen til nytt saksbehandlingssystem. Vi ønsker både tilbakemelding fra representanter for sjøfolk som søker norske personlige sertifikat - samt fra aktørene med ansvar for elektronisk innrapportering av fartstid, utdanning og kurs. Konkret vil vi gjerne ha tilbakemelding på:

Om søknad og utstedelse sertifikater:

- Hvordan oppleves informasjonen om dette på nettsidene og andre plattformer som Facebook og LinkedIn?
- Hvordan oppleves veiledningene når en søker om sertifikat via «min side sjøfolk».
- Appen «NMA Seafarer» er ikke helt ferdigstilt, men hvordan er inntrykket av denne appen så langt?
- I hvor stor grad finner dere informasjonen dere behøver angående personlige sertifikat på nettsidene til Sjøfartsdirektoratet?

Om innrapportering:

For at det nye saksbehandlingssystemet for personlige sertifikat skal fungere optimalt, er Sjøfartsdirektoratet avhengig av at rederier/skoler/kurssenter etc. registrere data på sine ansatte, elever/studenter og kursdeltakere.

- Hvordan syns dere registreringen fungerer i dag?
- Er informasjon og veiledning om hvordan innregistreringen fungerer god nok?

Til orientering jobbes det nå med å få påtegninger/endorsement for innehavere av utenlandske sertifikater over på samme system som for de norske personlige sertifikatene.

Forslag til behandling i rådet:

Tilbakemeldinger gis i møtet til fagavdelingen Sjøfolk. Videre kan spørsmål og innspill/kommentarer sendes INKN@sdir.no.

Lenker:

Sertifikater - Sjøfartsdirektoratet

Fra nyttår kan sjøfolk seile med elektroniske sertifikater i internasjonalt

- Diskusjon

11:10 ⌚ 10 min

II | Benstrekk

11:20 ⌚ 15 min

4 | Inkludering, mangfold og likestilling i maritim næring

Therese Landås
Anders Amundstad-...

Sak fremmet av Sjøfartsdirektoratet.

Orientering om:

- Innsatsområdene i regjeringens likestillingsstrategi for maritim næring knyttet til Sjøfartsdirektoratets virksomhet.
- Prosjektet "Sikkerhet for alle". Tiltak for en sikrere og mer inkluderende arbeidsplass på sjøen.

Koblinger:

Likestillingsstrategi for maritim næring - regjeringen.no

Sikkerhet for alle. Tiltak for en sikrere og mer inkluderende arbeidsplass på sjøen - SINTEF

- Orientering

11:35 ⌚ 10 min

5 | Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder

Morten Kveim
Eirin Vik

Sak fremmet av Norsk Sjøoffisersforbund

Beskrivelse av tema/problemstilling:

Saken finnes allerede på saksoppfølgingslisten, men det er et ønske at den inkluderes på agendaen som egen sak på dette møtet. Siste rapporterte status er: Vurderer særregulering i dialog med aktuelle instanser. Vi ønsker en oppdatering av status. I tillegg ønsker vi en gjennomgang av hvordan regelverkskrav følges opp av relevante instanser under prosjektering, bygging og endelig godkjenning før bruk.

Begrunnelse for forslaget:

NSOF har blitt kontaktet av et medlem som har hatt ansvaret for oppfølging av en hel del nybygg, og han er bekymret for det han opplever som manglende etterlevelse av regelverk, og manglende dokumentasjon. Saken ble oversendt oss sist helg, så vi har ikke hatt mulighet til å skaffe mer konkret dokumentasjon, men det vil vi jobbe med frem mot møtet.

Forslag fra NSOF til anbefaling(er)/mulige tiltak:

Revisjon av forskrift og veiledning er en mulighet, eventuelt innskjerping av etterlevelse og dokumentasjon innenfor dagens regelverk.

Koblinger:

Denne listen er ikke utfyllende, men noe av det mest relevante finnes her.

<https://www.sdir.no/naringsfartoy/utstyr-og-tekniske-krav/drikkevann-pa-skip/>

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-12-22-1868>

<https://www.mattilsynet.no/drikkevannsforsyning/tilsyn-med-drikkevann-i-skip>

<https://www.fhi.no/publ/2017/vannrapport-128/> (gjelder også skip)

<https://www.who.int/publications/i/item/9789241546690>

Oppfølging:

Sjøfartsdirektoratet vil orientere om planlagt oppfølging av saken.

- Diskusjon

11:45 🕒 10 min

6 | Læring av hendelser

Birthe Lill Eskevik

Sak fremmet av Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet publiserer jevnlig artikler om læring av hendelser for å dele erfaringer fra rapporterte ulykker og nestenulykker. Hensikten er å øke bevisstheten om risikofaktorer og bidra til å forbedre sikkerheten til sjøs. Ved å analysere og formidle detaljerte beskrivelser av hendelser, kan næringen lære av tidligere feil og implementere forebyggende tiltak. Dette arbeidet er en del av Sjøfartsdirektoratets overordnede mål om å redusere antall ulykker og fremme en kultur for kontinuerlig forbedring i maritim sektor.

Et av rådets gjøremål er å gi uttalelser i saker som gjelder særskilte behov for informasjon og informasjonsstrategi knyttet til rådets gjøremål. Sjøfartsdirektoratet ønsker jevnlig å presentere relevante "læring av hendelser". Ønskemålet er at forumet bidrar til at informasjonen når ut til alle relevante parter, og at læring fra hendelser blir en integrert del av arbeidsprosesser og sikkerhetskultur.

Følgende aktuelle "læring av hendelser" blir presentert på møtet:

- <https://www.sdir.no/laring-av-hendelser/vinter-om-bord/>
- <https://www.sdir.no/laring-av-hendelser/brovakt-pa-fiskefartoy/>
- <https://www.sdir.no/laring-av-hendelser/sikker-operasjon-av-lofteinnretninger/>

- <https://www.sdir.no/laring-av-hendelser/person-kom-i-klem-da-not-falt-ned/>
- <https://www.sdir.no/laring-av-hendelser/slag-av-kjetting--strektesting-av-ankerline/>

- Orientering

11:55 ⌚ 30 min

II | Lunsj/egentid

12:25 ⌚ 10 min

7 | Internasjonalt arbeid (IMO/ILO)

Haakon Storhaug

Fast agendapunkt.

Informasjon fra Sjøfartsdirektoratets arbeid i IMO/ILO-sammenheng knyttet til relevante tema for maritimt arbeidsliv.

- Orientering

12:35 ⌚ 10 min

8 | Bruk av maskinpasser på skip med komplekse fremdriftsmaskineri

Odd Rune Malterud
Lars Arild Kaland
Sonja Elisabeth Hiller...

Sak fremmet av Det norske maskinistforbund

Bakgrunn for saken:

BARONESSEN LCAM har batterihibrid fremdriftsanlegg med fremdriftseffekt på 1498 kW fordelt på to uavhengige maskinrom. Fartøyet er bemannet med maskinpasser, jf. bemanningsforskriften § 9 tredje ledd. Sjømannsorganisasjonene har påklaget bemanningsvedtaket og saken er til behandling i departementet. Etter en hendelse med blackout 13. januar i år har organisasjonene sendt tilleggsinformasjon til departementet. Organisasjonene mener at ny teknologi gjør at «den gamle tilnærmingen hvor utgående kW på et anlegg er retningsgivende for kvalifikasjonskravet ikke lenger er tilfredsstillende alene». (Vi skal ikke diskutere den pågående klagesaken, men tar med eksempelet da det kan være representativt for flere fartøy.)

Begrunnelse for forslaget:

DNMF skriver:

Det ryktes også at innrapporterte hendelser på tilsvarende fartøy muligens kan tilskrives manglende kvalifikasjon/kvalifikasjonskrav. Det må også tas med andre faktorer enn selve ulykkestallene, f. eks. driftsstopp, som vi har mange av. Fra tidligere har DNMF sendt inn tilsvarende bekymringer, bl.a. på Ytterøyingen hvor kvalifikasjonskrav i skipets bemanningsoppgave ble

endret fra maskinpasser til maskinoffiser.

Det er mange hensyn å ta, stikkord er kompleksitet, sertifisert vedlikehold, sertifisert vakt ladeproblematikk, nå også; Batteribytteknologi hvor en autonom robot på tre minutter bytter fartøys batteri når en kommer til kai. Høyspent kompetanse, overvåknings kompetanse, beredskaps kompetanse etc. (se utdyping i vedlagte skriv fra forbundene). En maskinpasser har ingenting av dette og en har da en falsk sikkerhet. Målet må være å forebygge ulykker.

Statistikk-info og kommentar

Sjøfartsdirektoratet skriver:

Sdir har hentet ut tall fra ulykkesdatabasen for perioden 2016-2025. Fartøy med batteri- eller batterihybrid fremdrift stod for 8 % av alle hendelser i kategorien «maskinhavari». Denne fartøygruppen utgjør til sammenligning 2 % av det totale antallet fartøy.

Hvis vi ser kun på fartøygruppen som kan gå med maskinpasser, jf. bemanningsforskriften § 9, så står fartøy med batteri- eller batterihybrid fremdrift for ca. 6,5 % av alle hendelser i kategorien «maskinhavari». Ca. 3 % av alle fartøy i dette utvalget har batteri- eller batterihybrid fremdrift.

Ut fra disse tallene kan det være støtte for teorien om at batteri/hybrid utgjør en økt risiko for hendelser, noe som i seg selv kan være grunnlag for diskusjon om kvalifikasjonskrav. På den andre siden så er det ikke mulig å konkludere med at fartøy med maskinpasser skiller seg ut i negativ retning. Det kan imidlertid ikke utelukkes at man kan finne slike sammenhenger ved en mer inngående studie.

Sdir har ikke oversikt over andre driftsproblemer som ikke har ført til hendelser.

Forslag til anbefalinger/mulige tiltak:

DNMF foreslår:

Det kreves nå en oppklaring på Sdir sin praktisering og videre planer for å oppnå en sikker drift før vi får en fatal hendelse.

Vedlegg:

Kommentar til klagesak på vedtak om sikkerhetsbemanning

- Diskusjon 1

12:45 10 min

9 | Om unntak og dispensasjoner fra krav i bemannings- og hviletidsregelverket i lys av endringer som påvirker driften.

Odd Rune Malterud
Lars Arild Kaland
Sonja Elisabeth Hiller...

Sak fremmet av Det norske maskinistforbund

Beskrivelse av tema/problemstilling

For Dnmf henger hviletid, kompetanse og bemanning sammen, utvikling/endring på det ene området påvirker andre. Utvikling av nye typer fremdriftsmaskineri, energibærere og endring i andre operasjonelle betingelser endrer behovet for kompetanse/kvalifikasjoner i bemanningen, og kan påvirke arbeidsbelastningen og hviletidsmulighetene osv.

Begrunnelse for forslaget

Et eksempel her er spørsmål knyttet til framdriftskraft 750 kw.

Problemstillingen her ses hen til fast-track på arbeidet neste år på ny teknologi, spesielt opp mot nye typer fremdriftsmaskineri.

Batterisikkerhet er også tiltenkt tema i HTW11, for å få det på tidspunkt som er hensiktsmessig i STCW-revisjonen.

Ved ombygginger, ruteendringer/økt ruteproduksjon eller skifte av energikilde som til sammen utgjør en kompleks tjeneste, med behov for høyspent kompetanse, mener Dnmf at Sjøfartsdirektoratet og NFD ikke uten videre kan videreføre tidligere unntak uten at det legges nye individuelle «risk & hazard»-analyser til grunn. Vi refererer her til kjente eksempler på hendelser med «black out» på bl.a. hurtigruten, Viking Sky og nå sist omtalte hurtigbåt i annen sak.

Etter Dnmf sitt syn er dispensasjonspraksisen i strid med regelverket. Det vises også til Riksrevisjonens rapport når det gjelder tilsyn og oppfølging av hviletiden om bord.

Forslag til anbefalinger/mulige tiltak

Dnmf mener at parter i næringen og Sjøfartsdirektoratet, med bakgrunn i hele det maritime regelverket, som er totalt endret etter 2015 og med ISM koden som utgangspunkt, likevel praktisere alle saker om bemanning likt. At et fartøy har hatt dispensasjon på et tidligere tidspunkt, er alene ikke tilstrekkelig grunnlag for videre dispensasjon, men oppdaterte vurderinger må gjøres. Her må alle parter bli hørt.

Vedlegg

Notat fra Dnmf - Vurderinger maskinpasser

- Diskusjon 1

12:55 5 min

10 | Fartstid maskinoffiser - om praktisering av kvalifikasjonsforskriften § 16

Sak fremmet av Det norske maskinistforbund

Odd Rune Malterud
Odd Konrad Dale

Beskrivelse av tema/problemstilling

Sjøfartsdirektoratet og NHO Sjøfart sin praktisering av Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 16. Fartstid, beregning og dokumentasjon (utdrag):

- (1) Fartstid er tjeneste om bord som gir sjøfolk relevant kunnskap, innsikt og ferdighet for utstedelse av sertifikat eller vedlikehold av kompetanse.
- (4) Fartstid for kompetansesertifikat maskinoffiser skal være opptjent i stilling på relevant nivå med maskintjeneste som omfatter maskinvakt, sikkerhetsmessig vedlikehold og beredskapsprosedyrer. Slik fartstid kan også opptjenes i sertifikatpliktig stilling på flyttbare innretninger med egen framdrift. Fartstid på flyttbar innretning uten egen framdrift kan bare brukes til å vedlikeholde yrkeskompetanse for gjeldende sertifikatklasse.
- (7) Fartstid for vedlikehold og utstedelse av høyere kompetansesertifikat maskinoffiser kan opptjenes på ferger med framdriftskraft mellom 300 kW og 750 kW i fartsområde 1 til 4 dersom inneholder tjenestegjør som maskinoffiser og rederiet legger til rette for opparbeiding av kompetanse for høyere framdriftskraft. Fartstid og vedlikehold av relevante kompetanser i vedlegg IV skal dokumenteres av rederiet.

Vurdering av problemstillingen

Dnmf skriver:

Det ansettes personell med 2 maskinist sertifikat som tjenestegjør som motormann iht. skipets bemannings sertifikat.

Denne tjenesten er «avtalt» gir full opptjening av høyere sertifikatrettigheter frem mot maskinsjef.

Dette er brudd på regelverket og konsekvensene er at ikke kvalifisert personell bekler maskinsjef stillinger og er også assessor for kommende maskinoffiserer.

Sjøfartsdirektoratets kommentar:

Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at det er noen «avtale» som lar maskinister få opparbeide til høyere sertifikater i maskinpasser stilling. Det er imidlertid mulighet for følgende: Dersom en maskinist tilsettes der hvor kravet er maskinpasser, og maskinisten tjenestegjør som maskinoffiser og rederiet legger til rette for opparbeiding av kompetanse for høyere framdriftskraft, så vil vedkommende kunne få vedlikeholdt sitt maskinoffisersertifikat, såfremt at arbeidsgiver dokumenterer dette, men vil ikke få opptjene til høyere sertifikat.

Det understrekes også at sertifikatbehandlingen er individuell for alle søkere.

Forslag til anbefalinger/mulige tiltak fra Dnmf:

Dnmf mener at regelverket settes til side fra arbeidsgiverhold ut fra en økonomisk situasjon og kan ikke akseptere dette. Videre at Sdir. må

forholde seg til kvalifikasjonsforskriften kapittel 5. Sertifikatkrav maskinavdeling. Dette kreves skriftlig tilbakemelding på.

- Diskusjon

13:00 ⌚ 10 min

11 | Ulykkesstatistikk 2024

Vibeke Molvik

Sak fremmet av Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet har sammenstilt fjorårets ulykkesrapportering og vil orientere om ulykkesstatistikken for 2024.

- Orientering

13:10 ⌚ 10 min

12 | Undersøkelse om maritim sikkerhet 2025

Sverre Flatebø
Marita Pytte

Sak fremmet av Sjøfartsdirektoratet.

Spørreundersøkelsen maritim sikkerhet - Sjøfartsdirektoratet har blitt gjennomført jevnlig siden 2016 og skal i i 2025 gjennomføres for femte gang.

Formålet er å supplere og oppdatere kunnskap om bakenforliggende forhold og årsak til maritime hendelser.

Temaer i undersøkelsen er blant annet: arbeidspraksiser - arbeidsvilkår - arbeidspress - rederiledelse - bemanning - organisering og kompetanse.

Sjøfartsdirektoratet tar gjerne imot innspill til temaer og spørsmål til undersøkelsen.

Det er også behov for bistand til å markedsføre og distribuere undersøkelsen ut i næringen.

- Orientering

13:20 ⌚ 5 min

13 | Maritim Uke

Sverre Flatebø

Arbeidet med planlegging av Maritim Uke 2025 er i gang. Vi orienterer om planlagt innhold så langt, og ber også om tips til temaer, arrangement og foredragsholdere fra medlemmene i forumet.

- Orientering

13:25 ⌚ 10 min

14 | Kategorisering av brannsone fabrikkdekk fiskefartøy

Runar Yndesdal
Heidi Beate Hop
Frode Dahle

Sak fremmet av Sjøfartsdirektoratet.

Orientering om nytt rundskriv.

13:35 10 min

15 | Vakthold på batteridrevne ferger

Sak fremmet av Norsk Sjøoffisersforbund

Morten Kveim
Håvard Gåseidnes

Bakgrunn:

Det har vært praksis med vakthold/stoppturn med sovende personell om bord når ferger ligger ved kai. Etter at Sjøfartsdirektoratet trakk RSV-08, har flere rederier fjernet vaktholdet, til tross for at dette har vært en etablert sikkerhetsrutine. Dette skaper usikkerhet om regelverk og nødvendig sikkerhetsnivå.

Problemstilling:

Kapteiner har mottatt muntlig og skriftlig advarsler fra rederiene etter sikkerhetsvurderinger i tråd med ISM-koden og skipssikkerhetsloven. Selv når de fartøysspesifikke risikovurderingene viser behov for vakthold på natt iht. vaktforskriften ved sovende personell ombord.

Risiko ved manglende vakthold:

Flere alvorlige hendelser er rapportert, inkludert:

- Bortfall av landstrøm og reservestrøm
- Manglende brannvarsling
- Overoppheting av batterier
- Ubehandlete alarmer om natten
- med flere

Slike hendelser bagatelliseres ofte av rederiene, noe som øker mannskapets utrygghet.

Norge som verdensledende innen batteridrift:

Med 103 el-ferger er Norge i front, men sikkerheten er usikker. Flere alvorlige hendelser har skapt frykt blant mannskapet.

Lovgrunnlag og ansvar:

Skipssikkerhetsloven §7 og §8 gir kapteinen ansvar for sikker drift. Likevel får kapteiner advarsler fra rederiene for å følge lovpålagte sikkerhetsvurderinger.

Konklusjon og oppfordring:

Norsk Sjøoffisersforbund ber Maritimt Samarbeidsforum om å:

- Klargjøre regelverk for vakthold
- Vurdere ny forskrift for batteridrevne fartøy
- Sikre respekt for fartøysspesifikke risikovurderinger
- Vurdere rederienes ansvar etter skipssikkerhetsloven

Sikkerheten til mannskap og fartøy må gå foran økonomiske hensyn. Vi forventer handling for trygg drift av batteridrevne ferger.

- Diskusjon

13:45 ⌚ 5 min

16 | Saksoppfølgingslisten

Håvard Gåseidnes

Fast agendapunkt.

Felles gjennomgang og ajourhold av eventuelle bevegelser i pågående saker. Tomt kommentarfelt på ny status betyr at saken fortsatt er aktivt avventende eller oppdatert informasjon om bevegelse mangler.

Orienteringssaker	Statusoppdatering/forslag oppfølging
Elektronisk ID-bevis for sjøfolk	Forrige oppdatering: Sdir og POD har nedsatt en arbeidsgruppe. Ny status: Nytt møte er planlagt i februar/mars, venter på bekreftelse fra POD:
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder	Forrige oppdatering: Vurderer særregulering i dialog med aktuelle instanser. Ny status: Se egen sak på herværende møte.
Utvikling av maritimt helseregister	Forrige oppdatering: Ingen bevegelse. Ny status:
Endring i forskrift om skipsmedisin	Forrige oppdatering: Bedt HOD om avklaring handlingsrommet, har en del oppfølgingspunkt på ulike fartøyskategorier. Ny status:
Avklare lovvalg innen havbruk til havs	Forrige oppdatering: NFD i gang med lovvalg. Venter fortsatt på avklaring. Ny status:
Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Forrige oppdatering: Info om mulighet for fornyelse av sertifikat uten tilstrekkelig fartstid er oppdatert på www.sdir. Saken holdes åpen med hensyn til revisjon av STCW, MASS-skip og konkretisering likeverdig fartstid med tanke på f.eks. ROC, jf. IMO-prosesser. Ny status:
Brann og redning tilknyttet nye energibærere	Forrige oppdatering: Det jobbes med. Ny status:

Oppfølging av Riksrevisjonens rapport Dokument 3:9 (2022–2023). Sjøfartsdirektoratets arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår til sjøs	Forrige oppdatering: Oppfølging orientert om i sak 9 23.9.2025. Står som oppfølgingssak for jevnlig orientering om oppfølging. Ny status:
Forslag om implementering av «IMO MSC. 1/Circ. 1675 «Interim guidelines on safe operation on onshore power supply (OPS) service in port for ships engaged on international voyages” i Norsk regelverk.	Forrige oppdatering: Møte med DSB, Sdir og ITF/DNMF avholdt. Resultat skal legges frem. Ny status:
Bemanningsrapporten	Forrige oppdatering: Egen orientering sak 8 23.9.2025. Rapporten skal videre i en regelverksprosess. Ny status:
Utvikling Arbeidsmiljøhjelpen for “fiske og havbruk”	Forrige oppdatering: Påmelding til referansegruppe for Arbeidstilsynet i utvikling av verktøyet for fiske- og havbruk. Ny status: Se egen sak på herværende møte. Forslag: Oppfølgingssaken lukkes.
Styrking av vernetjenesten til sjøs (sak 5 23.09.2024)	Forrige oppdatering: Vil være et tiltak i forbindelse med Nullvisjonen. Konkrete tiltak vil kunne bli adressert ulike arbeidsgrupper tilknyttet forumet. Ny status:
Fartstidsopptjening og dokumentert systematisk opplæring (SAK 6 23.09.2024)	Forrige status: Forslag i saken videresendt arbeidsgruppe 3 for videre drøfting av eventuelt forslag til endring fartstidopptjening. Ny status:

13:50 🕒 5 min

17 | Møteplan 2025

Innstilling på alternative datoer:

- Møte 2: Teams-møte
Forslag:

- Onsdag 7. mai
- Onsdag 11. juni
- Møte 3: Fysisk møte
Møtet legges til Maritim Uke 1.-5. september.
Forslag:
 - Mandag 1. kl. 10:00-14:00 (parallelt med åpen dag i Sjøfartsdirektoratet)
 - Torsdag 4. kl. 13:30-16:30 (i etterkant av Sjøsikkerhetskonferansen)
 - Fredag 5. kl. 09:00-13:00

Beslutning:

- Beslutning

13:55 ⌚ 5 min

18 | Eventuelt

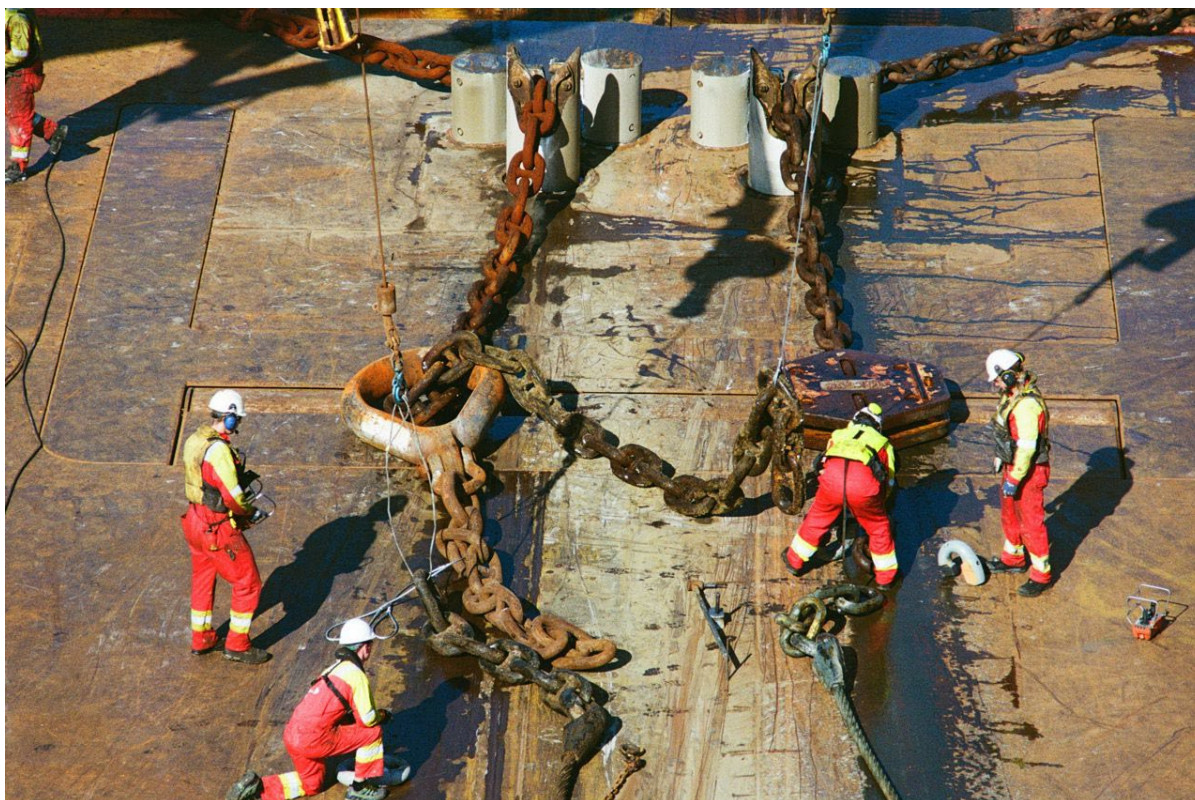
- Onsdag 11. juni
- Møte 3: Fysisk møte
Møtet legges til Maritim Uke 1.-5. september.
Forslag:
 - Mandag 1. kl. 10:00-14:00 (parallelt med åpen dag i Sjøfartsdirektoratet)
 - Torsdag 4. kl. 13:30-16:30 (i etterkant av Sjøsikkerhetskonferansen)
 - Fredag 5. kl. 09:00-13:00

Beslutning:

- Beslutning

13:55 ⌚ 5 min

17 | Eventuelt



Bildet er kun ment som illustrasjon. Foto: Adrian Møllegård, fotokonkurransen for sjøfolk 2024.

Verktøy for et bedre arbeidsmiljø

Et godt arbeidsmiljø er bra for helse, trivsel, produktivitet og jobbengasjement. Et dårlig arbeidsmiljø kan føre til helseplager og fravær. Her kan du bli kjent med to gode verktøy som kan brukes for å skape et godt arbeidsmiljø om bord.

Publisert 19. februar 2025

Birthe Lill Eskevik

ARBEIDSMILJØ: Arbeidsmiljøutfordringer finnes over alt, også i rederier og på fartøy. Arbeidet med et godt arbeidsmiljø er en kontinuerlig prosess som det må jobbes med over tid.

Utfordringer med arbeidsmiljø kan føre til helseplager og fravær. Arbeidsplassen er en viktig forebyggende arena. Det finnes flere ulike verktøy som kan hjelpe ansatte i rederier og de om bord, til å skape et godt arbeidsmiljø. I denne artikkelen kan du bli bedre kjent med to av dem; [Arbeidsmiljøhjelpen](#) og [En bra dag på jobb](#).

Vær bevisst på utfordringer i arbeidshverdagen

Utfordringer kan for eksempel være relatert til hvordan arbeidet er organisert, planlagt og gjennomføres, eller til relasjoner mellom de som jobber om bord, eller i rederiet.

Er man ikke bevisst på utfordringene man møter i arbeidshverdagen, kan selv små ting påvirke arbeidsmiljøet i negativ retning.

Et godt arbeidsmiljø er bra for helse, trivsel, produktivitet og jobbengasjement. Det handler først og fremst om arbeidet, altså om det vi gjør på jobben. Arbeidsmiljøet er forskjellig fra arbeidsplass til arbeidsplass, og krever ulike tilnærminger.

Arbeidsmiljøhjelpen

Arbeidsmiljøhjelpen er et verktøy som er utviklet av Arbeidstilsynet, i samarbeid med fagforeninger, rederiorganisasjoner og myndigheter. Verktøyet deler utfordringer i arbeidshverdagen inn i ulike tema. Det er lagt inn forslag til forbedringsområder, og det utfordres på å komme frem til gode tiltak.

Verktøyet er tilpasset flere bransjer, inkludert sjøfart. Det finnes kunnskapsbaserte og praktiske eksempler på utfordringer i hverdagen. Verktøyet kan brukes i skipsmøter og lignende om bord, slik at alle får ta del i gjennomgangen.

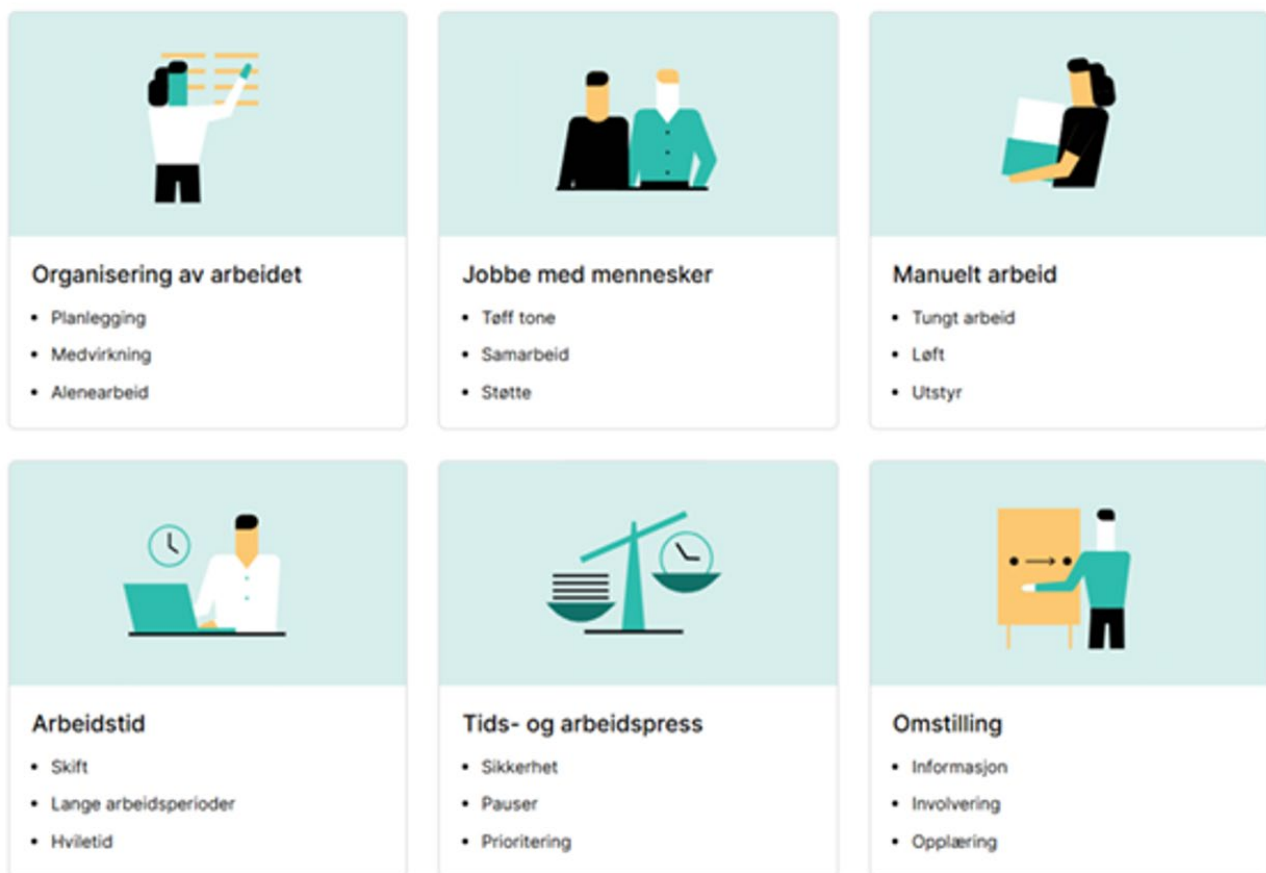
Dette kan hjelpe virksomheten til å finne egne forbedringsområder og tiltak, og ta eierskap til disse.

Slik kan verktøyet brukes:

- Diskuter i lag om dere kjenner dere igjen i eksemplene
- Finn ut hva dere vil ta vare på, eller trenger å jobbe med
- Lag en handlingsplan for videre arbeid

Prioriter forbedringspunkter dere har valgt, og ikke glem å ta vare på det som er bra.

Arbeidsmiljøhjelpen består av seks tema, som alle har noe å si for helse og arbeidsrelatert fravær.



Skjermdump, Arbeidsmiljøhjelpen.

Nyttige lenker:

- [Fiske og akvakultur - Arbeidsmiljøhjelpen](#)
- [Gods- og passasjertransport til sjøs - Arbeidsmiljøhjelpen](#)

En bra dag på jobb

[En bra dag på jobb](#) er et verktøy som baserer seg på forskning fra Statens arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) og er utviklet gjennom dialog med næringen.

Verktøyet skal hjelpe rederier og de som arbeider om bord til å samarbeide om å skape et godt arbeidsmiljø. Det lokale partssamarbeidet er viktig for å skape et godt arbeidsmiljø, derfor er det lagt opp til at rederiet og de om bord samarbeider om å lede prosessen.

I filmer presenteres typiske utfordringer, og det legges til rette for at rederier og de som arbeider om bord kan diskutere utfordringene på sin egen arbeidsplass.

Som med verktøyet til Arbeidsmiljøportalen, er målet at man i fellesskap skal komme frem til en handlingsplan der målet er et bedre arbeidsmiljø.

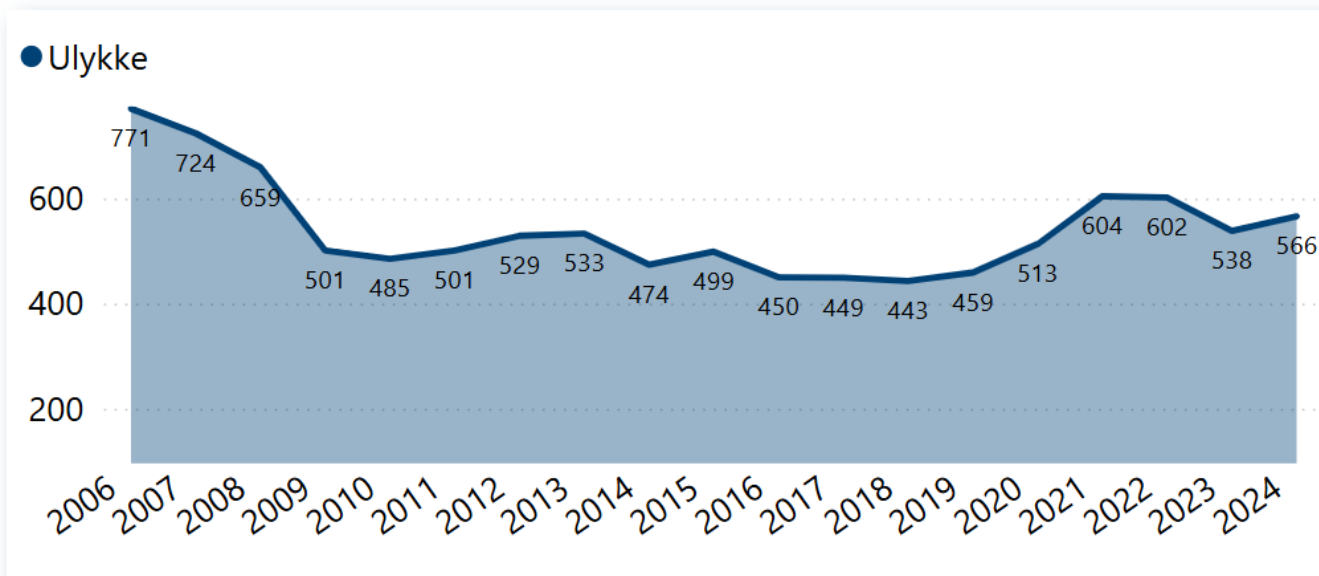
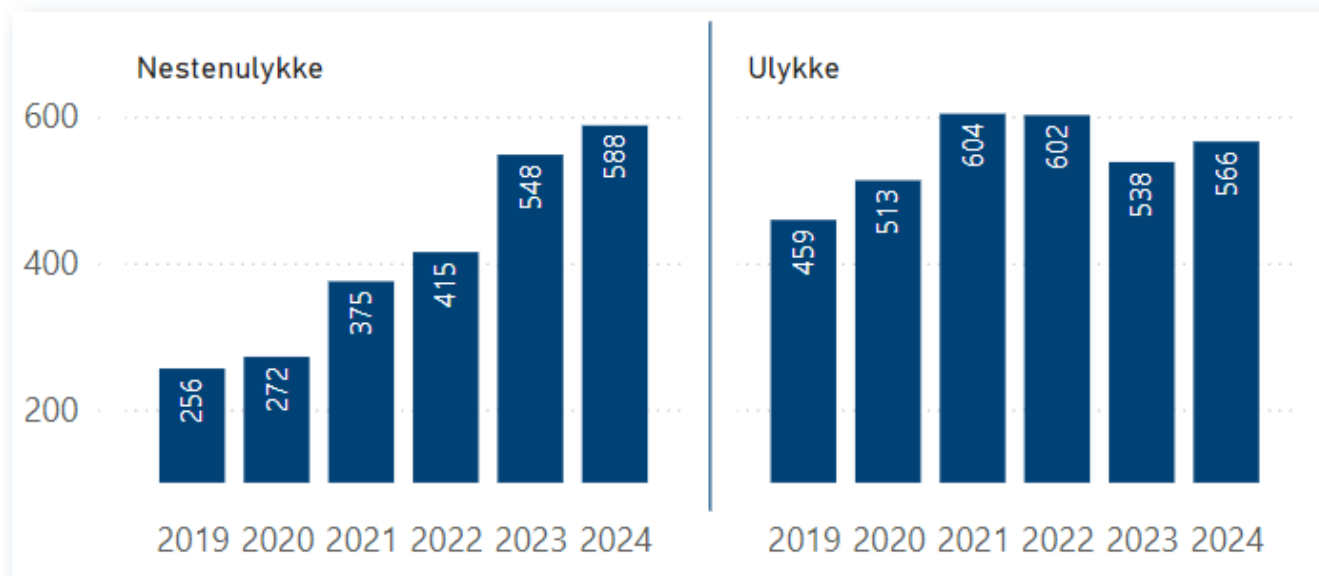
Nyttige lenker:

- [Gods- og passasjertransport til sjøs - En bra dag på jobb](#)
- [Akvakultur og fiske - En bra dag på jobb](#)

Ulykkestatus for næringsfartøy i 2024

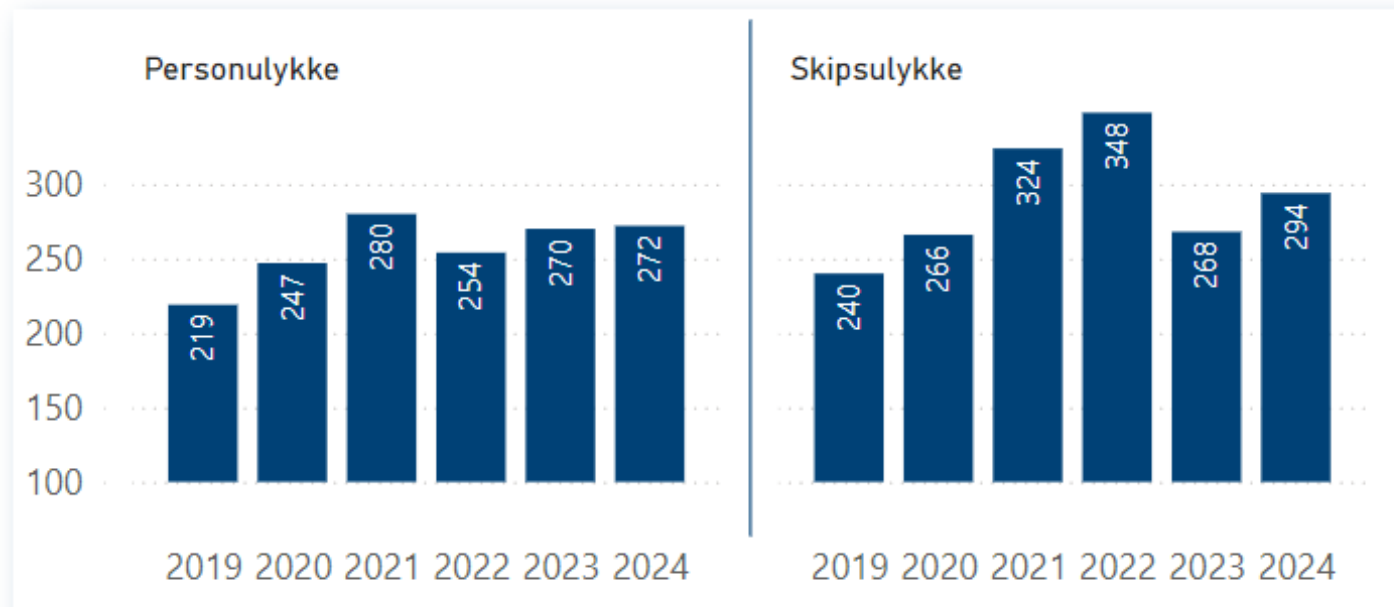
Hendelser i 2024

- Totalt 1154 hendelser
 - 588 nestenulykker
 - 566 ulykker
 - Økning i antall hendelser på 6 % sammenlignet med 2023
- Gjennomsnittlig antall ulykker i perioden 2020-2024 er 565. Sist det ble registrert flere ulykker enn dette var i 2008 med 659 ulykker.
- I oktober 2024 registrerte vi 35 % flere ulykker enn gjennomsnittet for perioden 2019-2023.



Skips- og personulykker i 2024

- De 566 ulykkene fordeler seg slik:
 - 294 skipsulykker
 - 272 personulykker
- Ulykker pr fartøygruppe:
 - Lasteskip 50%
 - Fiskefartøy 25 %
 - Passasjerskip 25 %
- Ulykker pr 1000 aktive skip:
 - Lasteskip 53
 - Fiskefartøy 21
 - Passasjerskip 118



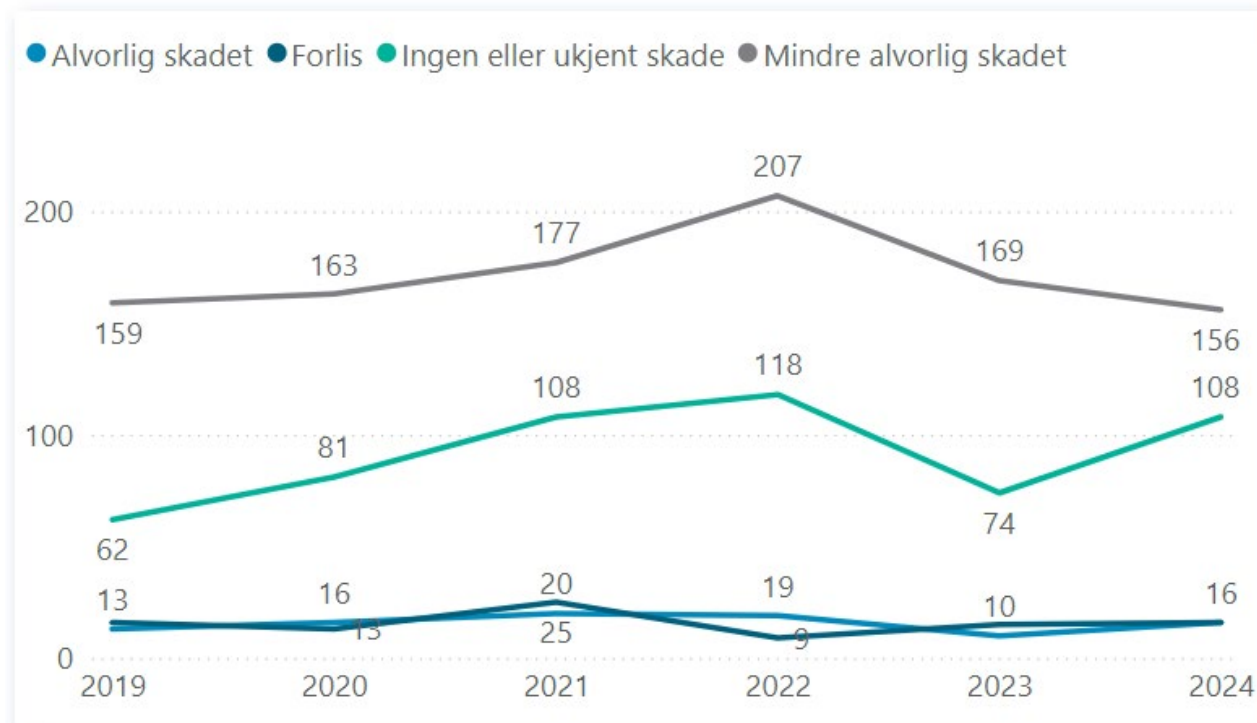
Fartøygruppe	Ulykker per 1000 fartøy	Gj.snitt (2019 – 2023) mot 2024	Utvikling fra 2023 - 2024
Fiskefartøy	21	↓ 13 %	↓ 13 %
Lasteskip	53	↑ 11 %	↑ 13 %
Passasjerskip	118	↑ 11 %	↑ 11 %

Fartøyskader 2024

- Sammenlignet mot gjennomsnittet for perioden 2019-2023:

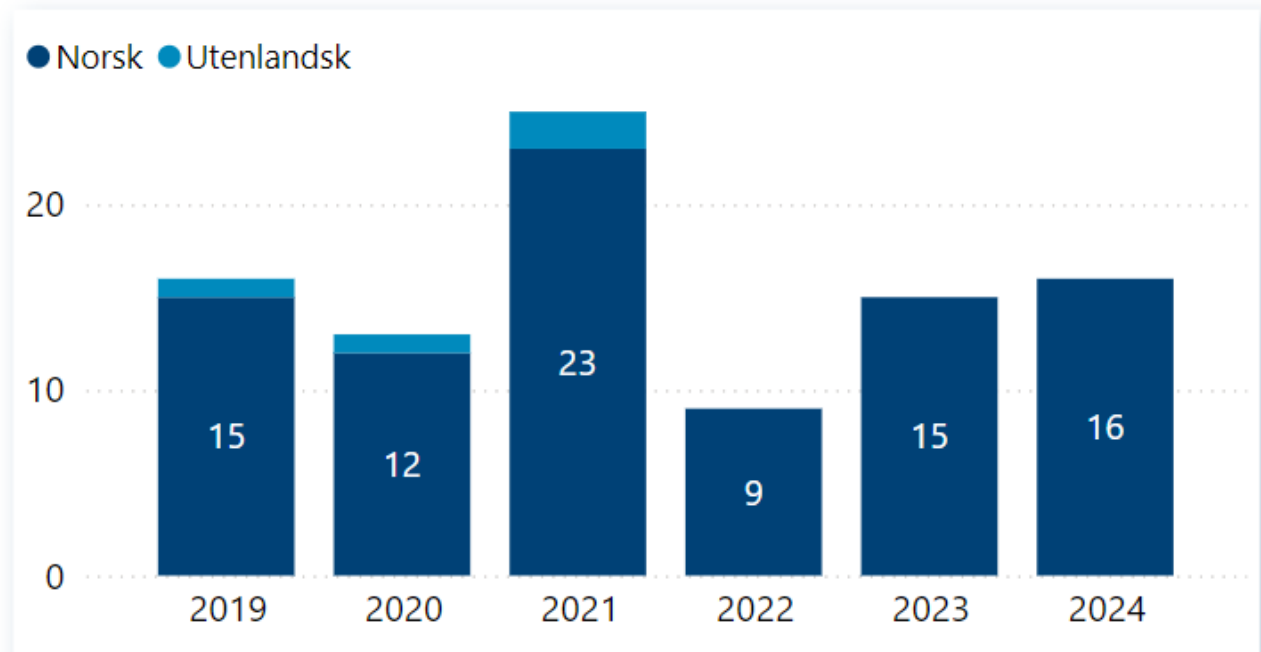
- Grunnstøting 19 % ↓
- Miljøskader 49 % ↑
- Kontaktskader 9 % ↑

Ulykkestype	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totalt
Grunnstøting	79	90	112	110	100	80	571
Miljøskade/Forurensing	28	34	56	56	27	60	261
Kontaktskade, Kaier, Broer etc	50	62	57	67	43	51	330
Brann/Eksplosjon	25	28	33	47	32	33	198
Maskinhavari	13	11	10	12	16	18	80



Forlis 2024

- 14 av hendelsene skjedde på fartøy under 15 meter
- 12 av forlisene tilhører fartøygruppen fiskefartøy
- Lekkasje (5)
kantring (3)
Hardtvær (3)
brann eksplosjoner (2)
Annet (3)
- 1 person omkom
- 3 personskader



Lofotposten



Fiskeri, Forlis | Fiskeren omkom: – Ingenting tyder på noe annet enn en tragisk ulykke

Bladet Vesterålen



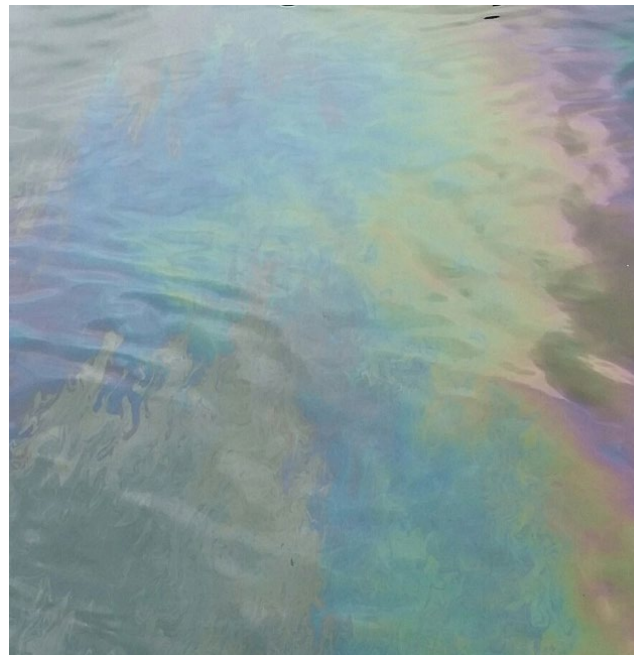
Ulykker, Forlis | Kan bli liggende på bunnen av Sortlandsundet

Besøk >

Miljøhendelser 2024

- Registert 60 ulykker av typen miljøskader i 2024. Dobling fra 2023
- 95 % av miljøskadene er meldt inn som hovedhendelsen
- De resterende 5 % fordeler seg på andre ulykkestyper, som grunnstøting, hardtværskade og brann/eksplosjoner
- I 72 % av tilfellene slippes det ut 100 liter eller mindre
- 3 av hendelse står for 82 % av det totale utslippet.

Produkt	Liter
Drivstoff	21 946
Kjemikalier	7 030
Spillvann	3 039
Smørolje	2 498
Ukjent	2 005



Omkomne 2024

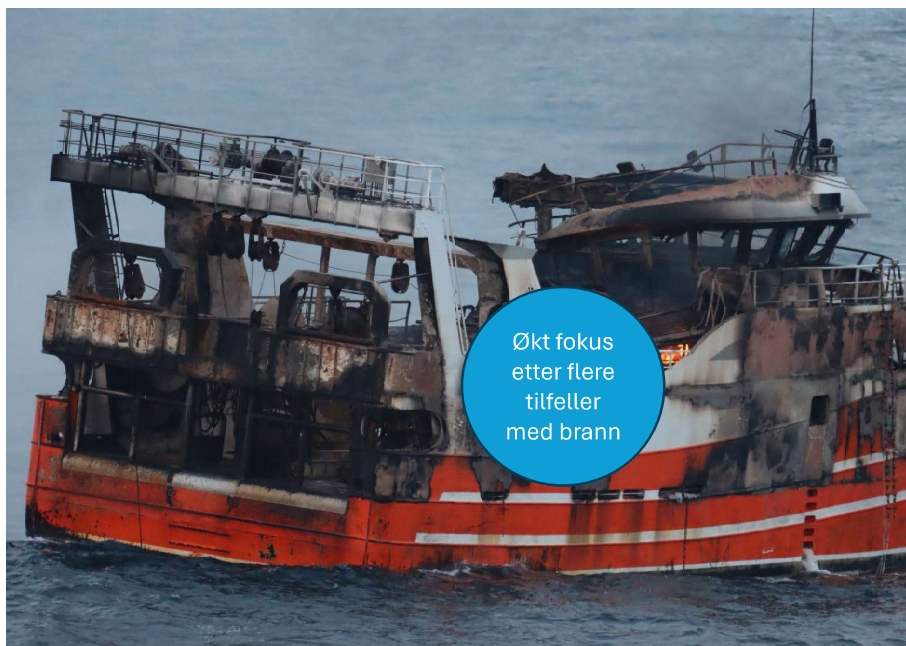
- 5 omkomne
- Sammenlignet med medgjennomsnittet for 2019-2023 utgjør dette 36 % ↓
- Statens Havarikommisjon (SHK) har gransket og avgitt rapport i de to ulykken som er kategorisert som sjøulykker.

Type	Fartøytype	Status SHK	Beskrivelse
personulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Avgitt rapport	En person ble funnet flytende i sjøen og fraktet til sykehus. Døde som følge av skadene.
Arbeidsulykke, fall om bord	Lasteskip	Ikke sjøulykke, ekstern som omkom	En lokal stevedore har kommet gjennom en åpning inn til tomt lasterom og falt ned til bunnen
Personulykke, fall til sjø	Passasjerskip	Ikke sjøulykke, selvpåført	Passasjer falt over bord. Det ble igangsatt redningsaksjon. Personen ble fraktet til sykehus, men ble senere erklært død.
Personulykke, fall til sjø	Lasteskip	Ikke sjøulykke	Besetningsmedlem gikk i land uten å melde ifra. Ankom kaiområdet senere på natten og falt i sjøen.
Arbeidsulykke, fall til sjø	Fiskefartøy	Avgitt rapport	Fartøyet fikk motorstans og drev mot land. Deretter gikk fartøyet på grunn og en person hoppet i sjøen. Personen omkom som følge av skadene

Risikobilde 2024

- Hendelser på NIS/NOR flåte relativt til antall fartøy har holdt seg forholdsvis stabilt de siste seks årene
- Høy score på spørsmål tilknyttet sikker arbeidspraksis i spørreundersøkelsen maritim sikkerhet
- Økt rapporteringsvillighet





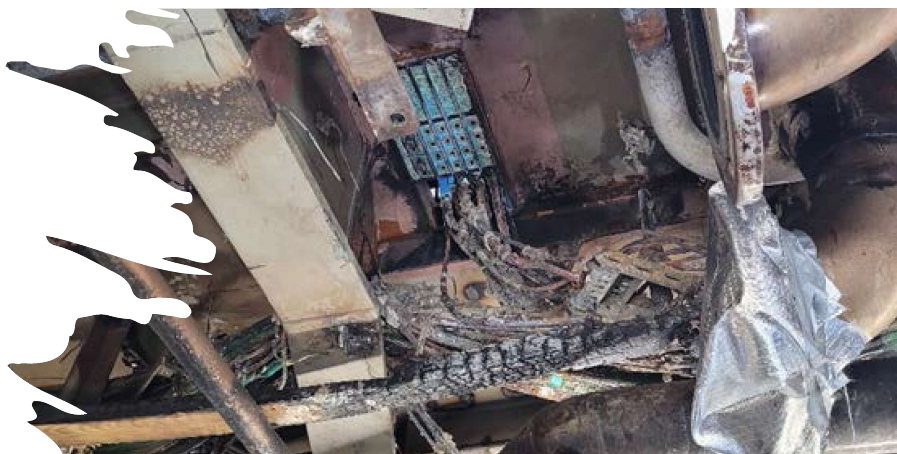
KONSTRUKSJONSMESSIG BRANNSIKKERHET

Kategorisering av fabrikkdekk på fiskefartøy

De siste årene har det vært hendelser på fiskefartøy hvor det har oppstått brann i foredlingsområde for fisk (fabrikkdekk).

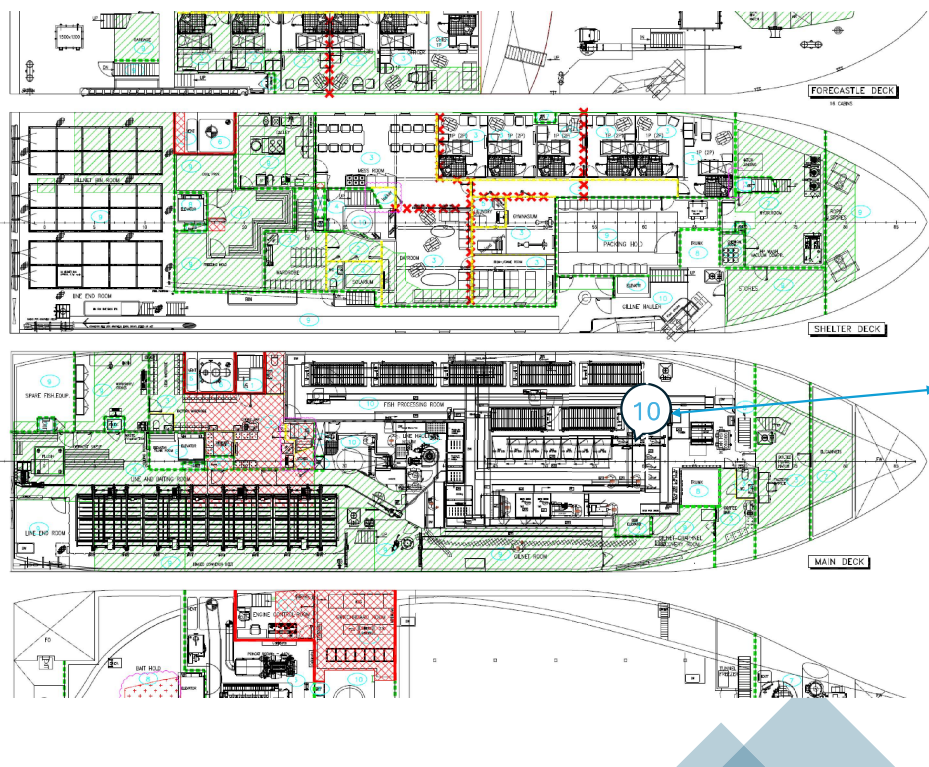
Vi sett at utviklingen av fabrikkdekk har medført at det installeres både elektrisk og maskinelt utstyr på dekket, og tilfellene med brann har vist at utstyret kan medføre brannrisiko.

Forskriften åpner for å benytte kategori 10 (Åpent dekk) på åpne dekk og dekkrom, rom for foredling av fisk i rå tilstand, vaskerom for fisk, og liknende rom uten brannrisiko. Rom med denne kategorien har få krav til brannskillet.



BRANNINTEGRITETSPLAN

Den som utarbeider tegningen kategoriserer rommene og påfører brannskille etter kriteriene gitt i forskriften



Fabrikkdekk er plassert under dekk.

Regelverk

Kategorien kommer av forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer, § 5-7 (2) j. og g. (Ikrafttredelse 1. juli 2000)

Kapittel 5 Del B (>60m), Del C (24-60 m) og Del D (15-24m) regulerer krav til strukturell brannsikring (brannintegritet) på skiller mellom forskjellige kategorier av rom

«Rom for foredling av fisk i rå tilstand» (fabrikkdekk) klassifisert i kategori 10 og har ikke krav til brannisolasjon

Premisset for bruk av kategori 10 fremgår av siste del:
Åpent dekk (10). Åpent dekk og dekkrom, rom for foredling av fisk i rå tilstand, vaskerom for fisk og liknende rom uten brannrisiko.

Tilbake i tid har fabrikkdekk blitt klassifisert som kategori 10

Etter siste års branntilfeller har vi økt fokus på riktig kategorisering (kategori 7, Annet maskinrom). Da blir det krav til brannskillet mot tilstøtende rom, og konstruksjon og isolasjon av skott som avrenser rommet skal være av ubrennbare materialer.

u. Andre maskinrom (11).
Rom som defineres i § 5-2 bokstave ledd, inkludert produksjonsrom for fiskemel, men unntatt maskinrom av kategori A.
h. Lasterom (8).
Alle rom som benyttes til last, inkludert lastoljetanker, samt kanaler og luker til slike rom.
i. Arbeidsrom med høy brannrisiko (9).
Bysser, penner, samt verkstader som ikke utgår en del av maskinrommet.
k. Kvadratmeter eller mer, samt verkstader som ikke utgår en del av maskinrommet.
j. Åpent dekk (10).
Åpent dekk og dekkrom, rom for foredling av fisk i rå tilstand, vaskerom for fisk og liknende rom uten brannrisiko.
Tallet på hver kategori er å forstå som typisk, og ikke begrensende. Tallet i parentes som følger etter hver kategori, viser til aktuell kolonne eller rad i tabellen.

Tabell 1 –
Brannintegritet i
skott som skiller
tilstøtende rom

Rom	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
Kontroll- stasjoner	(1)	A- 0*	C	B-0	B-0 A- 0*	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0
Korridorer	(2)			C*	B-0 A- 0*	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0
Oppholdrom	(3)				B-0 A- 0*	B-0	A-60	A-0	A-0	A-0

(12) Maskinrom: Maskinrom av kategori A og alle andre rom som inneholder framdriftsmaskiner, kjeler, brennolejneheter, dampmaskiner og forbrenningsmotorer, generatorer, styremaskiner, større elektriske maskiner, oljefyllingsstasjoner, kjøle- og frysemaskiner, stabiliserings- og luftkondisjoneringsmaskiner og liknende rom, samt sjakter til slike rom.

Mathygiene og bruk av kledningsplater



For å imøtekomme krav til rengjøring/desinfeksjon fra Mattilsynet monteres kledningsplater på utlektet skott. Dette gir enklere rengjøring, men introduserer brennbare materialer. Det kan benyttes rustfrie stålplater, men disse er ofte ikke ønsket.



Over tid økende grad av automatisering og maskineri for behandling av fisk på fabrikkdekk har ført til økt innslag av mulige tennekilder



Flere hendelser med brann i fabrikk: koblingsboks, antenning av kledningsplater pga. ekstern varme, brann i meltørker, knivsliper, hansketørker. En brann som spres til brennbare kledningsplater er vanskelig å håndtere for mannskapet.

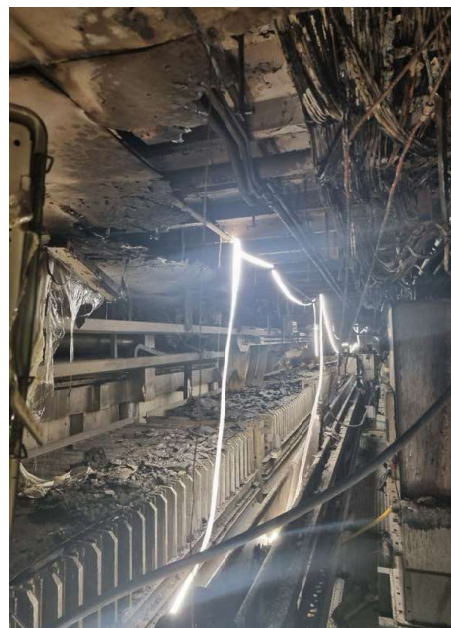
Fabrikkdekk = Annet maskinrom

Begrunnet i hendelser

Brann på fartøy er en høyrisiko situasjon som kan føre til tap av liv/personskade, miljøutslipp og store materielle skader/økonomiske tap

Utrustning av fabrikkdekk er ikke forenlig med premisset for kategori 10 (rom uten brannrisiko) hvor det har vært akseptert brennbare kledningplater.

Ikke behov for regelverksendring – kategorisering av rom er en faglig vurdering etter kriterier i forskriften.



Nybygg og nyetablering av fabrikk

(12) Maskinrom: Maskinrom av kategori A og alle andre rom som inneholder framdriftsmaskiner, kjeler, brennoljeenheter, dampmaskiner og forbrenningsmotorer, generatorer, styremaskiner, større elektriske maskiner, oljefyllingsstasjoner, kjøle- og frysemaskiner, stabiliserings-, ventilasjons- og luftkondisjoneringsmaskiner og liknende rom, samt sjakter til slike rom.

- Kategorisering av fabrikkdekk med elektrisk og maskinelt utstyr som «annet maskinrom (7)».
- Medfører at det stilles krav om strukturell brannsikring mot tilstøtende rom etter kriterier i forskriften.
- Konstruksjon og isolasjon av skott i maskinrom skal være av ubrennbare materialer, jf. § 5-1 (2).
- Dersom det ønskes å benytte brennbare kledningsplater må det søkes fravik og det må dokumenteres tiltak som gir likeverdig sikkerhet.
- Hittil aksepterte løsninger: kledningsplater som er sertifisert med lav flammespredningsevne og installasjon av bl.a. deteksjon- og sløkkeanlegg.

Ombygginger av eksisterende fabrikkdekk

- Endring av kategori på fabrikkdekk fra 10 til 7 kan medføre store kostnader dersom hele fabrikken må rives, alle brannskiller må oppgraderes, og alle kledningsplater må skiftes.
- Vi åpner derfor for at rederiet kan søke fravik for deler av fabrikk.
- Området rundt den nye installasjonen skal tilfredsstillende kategori 7.
- Dersom det ønskes å benytte brennbare kledningsplater må det gjøres tiltak som gir likeverdig sikkerhet.
- Hittil aksepterte løsninger: kledningsplater som er sertifisert med lav flammespredningsevne og installasjon av bl.a. deteksjon- og sløkkeanlegg.

Økt fokus på riktig kategorisering og bruk av brennbare materialer på fabrikkdekk.

- Vi har kommunisert kravet til fabrikkdekk i oppstartsmøter og i forbindelse med gjennomgang av dokumentasjon.
- Næringen har gitt signaler på at dette burde vært kommunisert bedre og vi har derfor utarbeidet et veiledningsrundskriv.
- Vi vurderer å inkludere minimumstiltak i rundskrivet (plater med lav flammespredningsevne, deteksjon,- og alarmanlegg, og slokkeanlegg)
- Det er ikke behov for regelverksendring da kategorisering av rom er en faglig vurdering etter kriteriene som allerede er gitt i forskriften. Det er mulig fabrikkdekk vil tas inn under «maskinrom» ved neste forskriftsendring bare for å gjøre det klarere.

Videre
prosess

Innspill fra MSF sendes inn på e-post til Sjøfartsdirektoratet innen 7. mars 2025

Godkjenning og publisering etter vanlig prosess