

# Møtereferat

## Maritimt Samarbeidsforum

### Møtenr. 3/2022

**Dato:** 28.10.2022  
**Tid:** 10:00 - 14:00  
**Sted:** Teams

Medlemsorganisasjoner:	Fast representant	Møtt	Vara	Møtt
Det Norske Maskinistforbund (Dnmf)	Odd Rune Malterud	X	Hege-Merethe Bengtsson	
DSB – Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Bjørn Myrseth		<i>Ikke oppnevnt</i>	
Fagskolene	Trine Otterlei	X	Astrid Sæbulonsen	
Fiskebåt	Geir Ove Vikshåland		Hanna Bauge	fra 12:30
Fosfor - Fiskeri og sikkerhetsfaglig forum	Roger Nybakk		Paul Almar Andersen	
Hurtigbåtforbundet	Bjarne Rygg	X	Rune Midtkandal	
Industri Energi	Endre Hopen		<i>Ikke oppnevnt</i>	
Kystrederiene	Lena Kristoffersen	X	Karsten Sprenger	
Maritime videregående skoler	Jon Wiggo Solberg	X	Tore Fykse	
Maritimt Utdanningsforum	Inger Johanne Lurås	X	Torun Lied Giske	
NHO Sjøfart	Evelyn Blom-Dahl		Webjørn Sandør Knudsen	X
Norges Fiskarlag	Joakim Martinsen	X	Britt Sæle Instebø	
Norges Kystfiskarlag	Alice Roseth Helleberg		Tom Vegar Kiil	X
Norges Rederiforbund	Hege Ajer Petterson		Jahn Viggo Rønningen	X
Norsk Forening for Maritim medisin	Jan Knudtson Sommerfelt-Pettersen	X	Hege Sofie Imsen	
Norsk Senter for maritim medisin og dykkemedisin	Jon Magnus Haga (nytt medlem)	X	<i>Ikke oppnevnt</i>	
Norsk Sjømannsforbund (NSF)	Gunnar Amland	X	Line Heimstad	
Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF)	Hilde Flåten		Morten Kveim	X
Norske Sikkerhetssentres forening	Eirik Solheim Haugen	X	<i>Ikke oppnevnt</i>	
Private Sikkerhetssentres forening	Roald Skålevik		Jan Egil Brevik	X
SAFE – Sammenslutningen av Fagorganiserte i Energisektoren	Joar Nesse (avtroppende medlem)	X	Arild Jenssen (avtroppende)	
	Jan E. Nilsen (nytt medlem)	X	Ørjan Haugmoen Grandal	
Sjøforsvaret	Andreas Furrebøe Levsen	X	Eirik Sande	
Sjømat Norge	Arild Røed	X	<i>Ikke oppnevnt</i>	
Telenor Kystradio	Frøydis Oven		Sara Gran	X
Universiteter/høyskoler	Johanne Marie Trovåg		Bjørn-Morten Batalden	
<b>Deltok fra Sjøfartsdirektoratet</b>	<b>Avdeling / underavdeling</b>			<b>Sak</b>
Håvard Gåseidnes	Fartøy og sjøfolk			
Leif Ove Mikkelsen	Sjøfolk			3
Odd Konrad Dale	Sjøfolk			6
Jan Reinert Vestvik	Sjøfolk			7
Torstein Dale Selsås	Regelverk og internasjonale avtaler			8
Irene Mortveit Ellingsen	Sjøfolk			9
Maria Lindroth	Sjøfolk			10
Sverre Flatebø	Risikostyring og analyse			11, 12
Alf Tore Sørheim	Operativt tilsyn			13
Birthe Lill Eskevik	Lasteskip			15, 16
Sonja Elisabeth Hillersøy-Ådnesen	Passasjerskip			
Vegar Berntsen	Risikostyring og analyse			
<b>Deltok fra andre</b>	<b>Virksomhet</b>			<b>Sak</b>
Leif Inge Sørskår	Safetec			12

**Møteleder:** Håvard Gåseidnes, avdelingsdirektør *Fartøy og sjøfolk*  
**Referent:** Trine Carin Tynes, *Sjøfolk*  
**Vedlegg:**  
1. Møtebok/agenda  
2. Oppdatert reglement  
3. Forslag til mandat arbeidsgrupper (sak 4)



4. Presentasjon bemanningsprosjektet (sak 7)
5. Presentasjon APS (sak 9)
6. Safetec – Spørreundersøkelse maritim sikkerhet (sak 12)
7. Møteplan 2023

## Saksliste

---

1. Møtet åpnes.....	2
2. Godkjenning av referat fra forrige møte.....	2
3. Representasjon av norsk maritim medisin og dykkemedisin. Endring av reglementet § 2.....	2
4. Etablering av faste arbeidsgrupper – Tilordning av oppfølgingssaker .....	3
5. Revisjon av emneplaner .....	5
6. Kompetanse hydrogen.....	6
7. Bemanning.....	7
8. Revisjon av STCW .....	9
9. Nytt saksbehandlingssystem – Automatiske personlige sertifikater (APS) .....	10
10. Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid.....	11
11. Fokusområde 2023 - Fallhendelser .....	13
12. Spørreundersøkelse maritim sikkerhet.....	14
13. Innspill til tilsynsplan 2023.....	16
14. Forebygging av ulykker innen havbruk og akvakultur.....	17
15. Havnedata – Utvikling av et felles opplegg for registrering forvaltning av havnedata .....	18
16. Gjennomgang saker på oppfølgingslisten .....	19
17. Fastsetting av årshjul 2023 .....	20
18. Eventuelt.....	20
18.1 Kvinner til sjøs.....	20

## Agenda

---

### 1. Møtet åpnes

- Møteleder Håvard Gåseidnes ønsket velkommen og foretok navneopprop.
- Ingen hadde merknader til innkallingen.  
Norsk Sjøoffisersforbund kommenterte at innmeldt sak under eventuelt «Kvinner til sjøs/likestilling» i første omgang er ment å sette temaet på rådets agenda.
- Grunnet referattekniisk ønske, ba Sjøfartsdirektoratet om og fikk tilslutning til innspilling av møtet.  
Opptaket blir slettet deretter.

### 2. Godkjenning av referat fra forrige møte

Sjøfartsdirektoratet beklaget sen utsending av referat fra forrige møte, som skyldes personellendringer.

**Vedtak:** Møtereferatet lagt ved agendaen ble godkjent.

### 3. Representasjon av norsk maritim medisin og dykkemedisin. Endring av reglementet § 2

*Deltok:* Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin

Bakgrunnen for saken er at senteret har forespurt Sjøfartsdirektoratet om opptak i rådet. Sjøfartsdirektoratet har anbefalt dette, ref. saksfremlegget.

#### **Vedtak:**

Maritimt Samarbeidsforum utvides med Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin.

Reglementet § 2 - Sammensetning og oppnevning - oppdateres.

Senteret oppnevner selv sine representanter (fast + vara).

Sjøfartsdirektoratet kunne dermed formelt ønske senterets leder Jon Olav Haga velkommen som nytt medlem av forumet og takket for senterets engasjement og initiativ som rådet vil ha glede av fremover.

Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin kvitterte med å takke for velkomsten og orienterte kort om senteret. Stikkord er Radio Medico, kursvirksomhet for leger innen seleksjonsmedisin og helseattester, fagnemnda

for helsesaker og behandling av dispensasjonssøknader og klagesaker. Senteret driver også en del forskning og innovasjon innen maritim medisin.

#### **4. Etablering av faste arbeidsgrupper – Tilordning av oppfølgingssaker**

*Deltok:* Tiltente koordinatorene fra Sjøfartsdirektoratet i foreslått faste arbeidsgrupper:

Odd Konrad Dale, Jan Reinert Vestvik og Sverre Flatebø.

*Vedlegg:* Oppdatert medlemsliste med oversikt arbeidsgruppene

Sjøfartsdirektoratet viste til saksfremlegget i agendaen. Iht reglementet § 10 skal det etableres arbeidsgrupper etter behov. Ideen med konstruksjonen Maritimt Samarbeidsforum er at vi har konstruktive arbeidsgrupper som mellom hovedmøtene kan jobbe mer detaljert, utrede og lage forslag som det forhåpentligvis kan etableres enighet om i rådet.

Sjøfartsdirektoratet har i saksfremlegget oppsummert de arbeidsgruppene som har vært tatt opp så langt. Basert på tidligere innspill og reglementet, foreslår Sjøfartsdirektoratet at det etableres fem faste arbeidsgrupper. Videre foreslås det at oppgaver, både de som er nevnt i reglementet og oppgaver spilt inn via saker til rådet, fordeles til relevant arbeidsgruppe.

Arbeidsgruppe 1 «Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet» følger opp rådets vedtak i forrige møte der det ble nedsatt arbeidsgruppe som skal jobbe med hele kapittel 4 i skipssikkerhetsloven. At det ikke har vært avholdt møter beror ene og alene på at Sjøfartsdirektoratet ikke har fått «konsolidert» oppfølgingen internt.

Fleire i møtet meldte på dette tidspunktet at de ikke var kjent med saksfremlegget i agendaen på Teams. Sjøfartsdirektoratet beklaget at dette ikke ble detektert før møtet og lovet at den fullstendige agendaen (møteboken) publiseres i forumets Teams-kanal heretter også blir sendt per e-post i forkant av fremtidige møter (og som strakstiltak i herværende møte).

Under Sjøfartsdirektoratets presentasjon av matrisen over faste arbeidsgrupper, forslag til tilordning av oppgaver og hittil oppnevnte representanter, kom det frem at ikke all tidligere input til arbeidsgrupper/interessefelt var blitt registrert.

SAFE spurte om det bare er representantene i rådet som kan sitte i arbeidsgruppene, eller om organisasjonene kan delta med andre fagpersoner innenfor relevante områder, f.eks. innen arbeidsmiljø og personlig sikkerhet.

Sjøfartsdirektoratet svarte at det høres ut som en god tilnærming, og at organisasjonene styrer dette selv. Det er ikke krav om den samme personen overalt. Intensjonen i denne omgang var å etablere enighet om tematisk avgrensning og innhold i arbeidsgruppa. Medlemmene står fritt til å velge sine deltakere til arbeidsgruppene i etterkant, alle kan ikke være spesialister på alt.

Arbeidsgruppe 2 «Bemannings- og hviletid» er basert på innmeldt behov for en gruppe på dette området. Utgangspunktet for denne arbeidsgruppa vil den nærmeste tiden være begrenset til bemanningsprosjektet (presenteres i sak 7). Vi bør være forsiktig med hvor mye problemer som sparkes inn av gangen til arbeidsgruppene.

Arbeidsgruppe 3 «Utdanning og kvalifikasjoner» vil kreve mye aktivitet fremover, bl.a. et større arbeid knyttet til STCW i tillegg til allerede innmeldte behov for oppdatering av emneplaner og fagplaner.

I arbeidsgruppe 4 «Risikovurderinger» har flere medlemmer fra rådet deltatt på mer ad-hoc basis under risikokartleggingene på våren. Fra Sjøfartsdirektoratets side er det ønskelig med en fast gruppe som kan medvirke gjennom året.

Arbeidsgruppe 5 «nasjonalt velferdsutvalg» er det en forventning om å ha. Det er en del velferdsaktiviteter som Sjøfartsdirektoratet har behov for samarbeid med herværende på. Det er også her anledning for flere til å melde sin interesse.

Ettersom ikke alle møtedeltakerne hadde fått forberedt seg grunnet «agendabesværet», foreslo Sjøfartsdirektoratet at noterte signaler og drøftinger i møtet tas med i et forslag til arbeidsplan/mandat for arbeidsgruppene. Dette sendes ut sammen med referatet slik at det blir anledning til å gi innspill på det.

For alle arbeidsgruppene vil det være viktig å prioritere, spesielt arbeidsgruppen som handler om utdanning og kvalifikasjoner. Det er relativt mange saker på agendaen, og flere er i kjømda som fort vil bli adressert til denne gruppen. Av hensyn til både Sjøfartsdirektoratets kapasitet, og at det skal være konstruktivt arbeid med reelt samarbeid, kan ikke alle problemer løses samtidig. Sjøfartsdirektoratet vil ut fra drøftingene i dag lage forslag til prioritering.

På hvert møte i MSF bør det gis status fra arbeidsgruppene. Det kan variere fra kort orientering om arbeidet siden sist til presentasjon av saksfremlegg.

#### Ordsките:

Det norske maskinistforbundet mente at arbeidsgruppene ble satt allerede i januar og at det da ble sendt ut forespørsel om deltakelse i gruppene. Når det gjelder arbeidsgrupper 3 Utdanning og kvalifikasjoner, har forbundet spilt inn behov for revisjon av kvalifikasjonsforskriften i Norge, som for lengst har gått ut på dato, samt STCW-revisjon i IMO. Det er ukjent at tolkning av regelverk og tidligere praksis er lagt til arbeidsgrupper, her var det en egen arbeidsgruppe i tidligere RMSB. Arbeidsgruppene bør starte arbeidet så fort som mulig, så får folk slutte seg til etter hvert. En god del er overtatt fra tidligere råd. Mange av gruppearbeidene er allerede flere år forsinket. Det er veldig bra at det er satt opp navngitte kontaktpersoner. Det mangler bare oppstartsdato.

Sjøfartsdirektoratet svarte at vi er omforent når det gjelder behovet. Det er ønskelig at man melder seg på og deltar, og at vi beveger oss videre. Det er en klar forventning om at det skjer en aktivitet i arbeidsgruppene mellom nå og neste møte i forumet. Den som ønsker å være med må rimelig raskt melde sin interesse eller eventuelt stå i at man går glipp av de første aktivitetene.

Når det gjelder formen, om dette er arbeidsmøter eller mer korrespondansesamarbeid, kan variere, f.eks. om arbeidet blir splittet og at det vil forme seg ulikt innenfor hver gruppe. Sjøfartsdirektoratet har kontaktpersoner klar og vil begynne å sette datoer. Graden av problemer vi evner å løse henger sammen med bidrag vi får inn i arbeidsgruppene fra de andre medlemmene.

Sjøfartsdirektoratet har også sett på tilordning av oppfølgingsaker og problemstillinger som har vært reist og diskutert over tid, og som best håndteres innenfor rammen av arbeidsgruppene. Det innebærer også å avgjøre om en sak skal avsluttes og legges død, eller komme tilbake til rådet med forslag til oppfølging som rådet kan ta stilling til.

Kontaktpersonene i Sjøfartsdirektoratet vil ta initiativ til å kalle inn arbeidsgruppene til første møte.

På bakgrunn av noterte innspill og kommentarer underveis i saken (inkludert chatfelt og e-poster), er matrisen korrigert/supplert slik:

Nr. Arbeidsgruppe	Oppgaver/temaer	Medlemmer	Hovedkontakt Sdir
1. Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet	Forebyggende helse, miljø og sikkerhetstiltak Psykisk og fysisk arbeidsmiljø Tolkning av regelverk eller tidligere praksis. Læring av hendelser Revisjon av relevant regelverk	<i>Hittil oppnevnt, ref. sak 4 30.5.2022:</i> Det norske maskinistforbund Norsk Sjøoffisersforbund Norges Fiskarlag Norsk Forening for Maritim Medisin Sjøforsvaret <b>Supplert på møtet:</b> Norsk Sjømannsforbund SAFE	Kristin Røyrvik, Torben Vik (ref. sak 4 forrige møte), Fiskefartøy
2. Bemanning og hviletid	Tolkning av regelverk eller tidligere praksis. Læring av hendelser Revisjon av relevant regelverk	<i>Hittil oppnevnt, ref. sak 9 30.5.2022:</i> Det norske maskinistforbund Fagskolene NHO Sjøfart Norges Fiskarlag Norges Rederiforbund Norsk Sjøoffisersforbund Sjøforsvaret <b>Supplert på møtet:</b>	Jan Reinert Vestvik, Passasjerskip

			Hurtigbåtforbundet Norsk Sjømannsforbund SAFE	
3.	Utdanning og kvalifikasjoner	Tolkning av regelverk eller tidligere praksis. Utdanningsplaner/emneplan Regler for eksamen Læring av hendelser Revisjon av kvalifikasjonsforskriften og annet relevant regelverk STCW	<b>Supplert på møtet:</b> Det norske maskinistforbund Fagskolene Maritime videregående skoler Maritimt Utdanningsforum Hurtigbåtforbundet Norsk Sjømannsforbund Norske Sikkerhetsstres forening Private Sikkerhetsstres forening SAFE	Odd Konrad Dale, Sjøfolk
4.	Risikovurdering	Spørreundersøkelse maritim sikkerhet Ulykkesstatistikk Risikokartlegging Fokusområder Læring av hendelser Nullvisjon (venter på bekreftelse) (Revisjon relevant regelverk)	<b>Supplert på møtet:</b> Det norske maskinistforbund Norges Fiskarlag Norsk Sjømannsforbund SAFE	Sverre Flatebø, Risikostyring og analyse
5.	Nasjonalt velferdsutvalg	Velferden til de som har sitt arbeid om bord på skip og flyttbare innretninger Jury kåring årets velferdsskip	<i>Tilmeldt etter sak fremmet på konstitueringsmøtet 17.12.2022:</i> Det norske maskinistforbund Norges Rederiforbund Norsk Sjømannsforbund Norsk Sjøoffisersforbund	Trine Carin Tynes, Sjøfolk

### Vedtak

Arbeidsgruppene opprettes som foreslått, basert på tidligere innspill og oppnevninger. Øvrige som ønsker å delta melder inn representanter til [tct@sdir.no](mailto:tct@sdir.no). Oppgaver tilordnes som foreslått. Det er en klar forventning til aktivitet i arbeidsgruppene til neste møte.

Sjøfartsdirektoratet utarbeider forslag til mandat for arbeidsgruppene basert på innspill og signaler på møtet. Dette sendes ut med referatet og medlemmene bes gi tilbakemelding på forslaget.

[Til info er arbeidsgruppene med hittil oppnevnte organisasjoner lagt inn i medlemslisten og vedlagt referatet.]

### 5. Revisjon av emneplaner

*Deltok:* Jan Egil Brevik, ResQ, Private Sikkerhetsstres Forening

Utgangspunktet er at Sjøfartsdirektoratet i sin tid tok initiativ til å samkjøre, koordinere og harmonisere de ulike maritime kursene. Det forventes at leverandørene skal gi kandidatene en mest mulig lik opplæring. Det ble utarbeidet emneplaner for de ulike kursene som ligger i kvalifikasjonsordningen som gjelder leverandører av maritim opplæring på sikkerhetskompetansen. Der er det stadig større gap i forhold til sist gang emneplanene ble oppdatert.

Koronapandemien pushet frem digital tilnærming til kurs og opplæring. Sjøfartsdirektoratet er gjort kjent med at etter pandemien spriker sentrene i mye større grad, og harmoniseringen er blitt utvannet. En får veldig ulike varianter på gjennomføring og ulik fordeling på teori og praktisk opplæring.

Hvis Sjøfartsdirektoratet fortsatt ønsker å ha en harmonisering, må det legges noen tydelige rammer for å oppnå dette. Vanskelig å få til harmonisering ellers når det ikke har noen konsekvens hva sentrene velger å gjøre og det mangler tydelig felles ramme for hvordan man skal gjennomføre ting.

Når det gjelder revisjon av selve emneplanene, må det vurderes om nye tematikker bør inn. Den teknologiske og digitale utviklingen går fort. Elektrifisering og batteritilnærming både på skipet og redningsfarkoster er ikke

elementer i dagens emneplaner, men som sentrene implementerer fordi det er nødvendig og etterspurt. Men det utfordrer fordi det er en totalramme på kursene og disse må balanseres på en annen måte.

Det spørres også hvilken funksjon Sjøfartsdirektoratet ønsker å ha i forhold til tidligere da de ledet arbeidsgruppene for de ulike emneplanene.

Ettersom det også pågår en revisjon i IMO når det gjelder modellkursene, bør en arbeidsgruppe ta stilling til om vi skal fortsette med nasjonale emneplaner, eller på et tidspunkt forholde seg til de nye modellkursene.

#### Ordsifte:

Det norske maskinistforbund støtter initiativet som er fremtidsrettet og fremoverlent. En bør absolutt komme i gang. Når det gjelder spørsmål om Norge skal bruke IMO modellkursene som grunnlag, er disse ikke «mandatory», men er delvis brukt i oppgraderingen. Delegasjoner fra Norge har deltatt i oppgraderingene i London, både fra universitetene og fra utdanningscentrene. Norge har vært foregangsland for å få i gang disse kursene, og vil absolutt anbefale at vi ikke avviker for mye, i så fall må det være å tillegge kompetanse utover IMO.

Norske sikkerhetscentres forening støtter det som legges frem. Ikke bare teknologisk utvikling, emneplaner inneholder til dels detaljerte fagbeskrivelser med elementer som ikke har blitt oppdatert siden 2014. Støtter derfor å sette ned arbeidsgruppe for en strukturert gjennomgang.

Sjøfartsdirektoratet er veldig klar over at arbeidet er nødvendig og ser frem til at vi komme i gang. Ser at mange av kursene absolutt trenger vedlikehold.

Sjøfartsdirektoratet peker også på at det er en kapasitet/prioriteringsutfordring for alle. Hvilken ende begynner man i? Arbeidsgruppa bør se på hva en tar en fatt i først: Er strategien å jobbe opp mot IMO i forbindelse med revisjon og få til endringer der, eller er strategien å etablere noe tillegg nasjonalt? Den type vurderinger diskuteres best i arbeidsgruppa. Å oppnå enighet om oppdaterte kompetansekrav, emneplaner og kursopplegg er mønsteret på ei arbeidsgruppe og vil hjelpe Sjøfartsdirektoratet til å komme frem til gode resultater.

## **6. Kompetanse hydrogen**

*Deltok:* Odd Konrad Dale, Sjøfolk

Sjøfartsdirektoratet har påbegynt arbeidet med RSV (rundskriv) for veiledning til krav til opplæring om hydrogen systemer om bord i norske skip. Arbeidet er noe forsinket grunnet nødvendig prioritering av andre oppgaver. Status så langt er at vi hadde en fagdag 27 september hvor vi inviterte relevante personer fra USN og HVL, samt personer fra OILCOMP og Gassteknikk.

Sjøfartsdirektoratet har også denne uken hatt ny teknologisamling som ga mye godt påfyll til prosessen med rundskrivet. Horisonten for ferdigstilling og publisering, med bidrag fra relevante personer, er før årsskiftet.

Når det gjelder ny teknologi og nye drivstoff som må inn i skole, nevnes at Fagskolen i Agder har søkt om midler til kompetansehevende tiltak i MARKOM II. Dette vil være avklart i løpet av et par uker. Men uavhengig av eventuell økonomisk støtte, må de komme i gang med arbeidet, fordi læreplanene allerede har krav om ny teknologi (gjelder driftsplan for maskineri).

Nevnte fagskole tenker i første omgang å lage asynkrone nettbaserte undervisningsmoduler i ny teknologi slik som det er beskrevet i driftsplanen for maskineri. Kompetansemålene der beskriver at de skal innom batteri, hydrogen, hybrid og LNG. Dette må være på plass før nyttår.

Skolen har avtale med samarbeidspartnere i næringslivet hvor de får tilgang til deres teknologi og kan presentere dette for målgruppen.

Målgruppen for undervisningsmateriellet som utvikles er lærere, studenter, seilende personell og ellers de som er interessert i emnet. Inn i undervisningsmoduler på nett, er det tenkt teknologier som hydrogen, ammoniakk, batteri, hybrid, vind, Thorium reaktor, autonomi o.l. Sjøfartsdirektoratet er ønsket velkommen til å delta i dette prosjektet, og vil uansett ha en rolle på veiledning der vi kan, og svare på henvendelsene vi får.

#### Ordsifte:

Det norske maskinistforbund har etterlyst akkurat slikt samarbeid på tvers. Når det gjelder MARKOM-midlene, har disse gått gjennom i styret. Sitter selv i arbeidsgruppene for ammoniakk og hydrogen sammen med Vest-Agder opplæringscenter. Kursene som gir studiepoeng er gratis å ta. Et veldig bra prosjekt som en forhåpentligvis vil se stor nytte av i fremtiden, og oppnå et mye bedre samarbeid når det gjelder kompetanseheving for å oppnå felles miljømål.

Når det gjelder hydrogen spesielt, er det kunngjort at et fartøy skal iverksette dette raskt. I den forbindelse er det ønskelig at Sjøfartsdirektoratet sier noe om grunnlaget for å kunne påberope iverksettelse innen nyttår. Videre spørres det om hvilken kompetanse som ligger bak denne risikoanalysen for å iverksette et prosjekt som dette nå.

Sjøfartsdirektoratet svarte at herværende ikke er involvert i dette, og var ikke forberedt på å svare opp dette. Men det er helt klart en kompetansetangent knyttet til ny teknologi, og Sjøfartsdirektoratet tror alle er omforent om dette. Men det er både en intern og ekstern bekymring, og et praktisk problem for det enkelte rederi å faktisk få tak i dette. Når det gjelder spørsmålet med referanse til Hydra og hva som er tenkt og gjort, er det formålstjenlig at arbeidsgruppa inviterer Sjøfartsdirektoratets fagfolk på ny teknologi og aktuell fartøysavdeling som har jobbet med dette i detalj, herunder risikoanalyser osv. til å orientere om dette.

Det norske maskinistforbund viste til skriftlig innspill for å ta opp Sjøfartsdirektoratets krav til iverksettelse av prosjekt uten at mannskapet har nødvendig kompetanse. Ser frem til å få dette helt konkret.

Sjøfartsdirektoratet beklaget at dette ikke var fanget opp. Når det snakkes om «lingo-begrepet» RSV, er det et veiledningsrundskriv som gir utfyllende informasjon om hvordan forholde seg til regelverket. Det vi har snakket om så langt, handler om hva vi kan forvente å si innenfor regelrammene vi har per i dag, som legger helt klare føringer på rederiet for å hvilken kompetanse man skal fylle på. [Rundskrivet som sier en del om batteri](#) er et eksempel i så måte. Dette er malen som også er tiltenkt for hydrogen, og i neste omgang ammoniakk.

Det norske maskinistforbund synes rundskrivene er bra, problemstillingen er om det blir kontrollert om kompetansen blir gitt mannskapet om bord. Forbundet har mottatt bekymringsmeldinger om at dette igangsettes uten at retningslinjene i rundskrivene blir oppfylt, og heller ikke kontrollert av Sjøfartsdirektoratet før skipet går ut i fart.

Sjøfartsdirektoratet har notert synspunktet, og kommenterte at det er lengre diskusjon om regulering og kompetanseplaner, men får ta det steg for steg.

## 7. Bemanning

*Deltok:* Jan Reinert Vestvik, nyoppnevnt leder for bemanningsprosjektet i Sjøfartsdirektoratet

Vedlegg: Presentasjonen

Sjøfartsdirektoratet ved tidligere prosjektleder, nå sluttet, presenterte prosjektet så langt i forrige møte. Den interne arbeidsgruppen er i dag sammensatt av Anders Amundstad-Balle, har master i psykologi, jobber i risikostyring og analyse og har god kjennskap til ulykkesoppfølging og statistikk og «human behaviour». Camilla Njøs Kjeka på Fiskefartøy og Kjersti Jørgensen på Passasjerskip er begge navigatører med fartstid fra henholdsvis passasjerskip og lasteskip. Begge har tidligere jobbet med kvalifikasjoner/bemanningssertifikater på Sjøfolk. Prosjektleder Jan Reiner Vestvik på Passasjerskip er også nautiker med erfaring fra offshoreskip og fergefart. Har jobbet med internasjonalt og nasjonalt regelverk og bl.a. vært med på gjennomføring av MLC og polarkoden.

Mange av tingene man jobber med på fartøysavdelingene berører bemanning, og Vestvik ser frem til å jobbe enda tettere med faget i samarbeid med Maritimt Samarbeidsforum.

Arbeidsgruppa mangler for øvrig en jurist etter at Lilly sluttet og tipset om den ledige juriststillingen med søknadsfrist 13. november.

Utgangspunktet for arbeidet var behovet endring av bemanningsforskriften 2009, men har også sett behov for endringer i forskrift om driftsordninger på norske skip og forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip. Planen er ikke fullstendig revisjon av de to sistnevnte, men oppdatere innholdet i henhold til dagens behov og praksis. Av og til skriver vi ut bemanningssertifikater som nærmest forutsetter brudd på hviletiden fordi det f.eks. bare er en maskinist, og ved alarm brytes hviletiden. Det er også ønskelig å få inn regler for autonome løsninger. Det trengs både mer overordnede juridiske vurderinger, men også se på det faglige. Det kan også bli behov for mindre justeringer i andre forskrifter, det er en del ting som henger sammen.

Prosjektet er delt opp i fem arbeidspakker, som skal ende opp i en rapport til slutt. Arbeidspakkene (hovedpunktene) er delt opp tematisk fordi det trengs forskjellige ressurspersoner på de ulike feltene.

- Arbeidspakke 1: - Overordnede problemstillinger og kjente utfordringer.

Greit å etablere hva en er enig om, avklare hvor det er ulikt syn. Det er flere kjente utfordringer som er meldt inn, for eksempel.:

- § 9.3
- bemanning i maskindepartementet på brønnbåt
- bemanning på skip med ny teknologi

Har også senere tid sett nye behov når det gjelder f.eks.:

- vakt- og skiftordninger.

Kan også være andre temaer som

- «derating»
- ubemannede maskinrom
- SPS skip, IP skip, en del bemanningskrav her ligger i andre forskrifter, skal derfor se om det trengs rydding her.

- Arbeidspakke 2 - Arbeidsoppgavene til sikkerhetsbemanningen

Det aller viktigste jobben i prosjektet er å se på arbeidsoppgavene til driftsbemanningen.

Har en del internasjonale retningslinjer og forpliktelser å forholde oss til. Et godt utgangspunkt er IMO-resolusjon A.1047(27). Man snakker ofte om bemanning som et tall på antall personer. IMO-resolusjonen dreier seg om mer enn tall, det dreier seg også om kvalifikasjoner, erfaring, sammensetning og kombinasjon av erfaring og kvalifikasjoner. Må også se på at antall timer i døgnet går i hop med antall oppgaver som skal gjøres.

Denne oppgaven er såpass stor, at Sjøfartsdirektoratet vil ha ekstern bistand til denne delen av utredningen. Har vært i dialog med Safetec (har rammeavtale med Sjøfartsdirektoratet) med tanke på ekstern analyse. Sjøfartsdirektoratet jobber nå med utkast til avrop, og ønsker å drøfte dette med organisasjonene i første arbeidsmøte som blir berammet ganske snart.

- Arbeidspakke 3 - Standardisert bemanning

En sikter ikke inn mot tabellbemanningen fra 80-tallet, men vil vurdere om standardisert bemanning kan være mulig løsning for enkelte typer skip, f.eks. mindre skip, for å gi mer forutsigbarhet og mindre byråkrati. Sjøfartsdirektoratet har ikke tatt stilling, men ønsker å ta en avgjørelse basert på den kunnskapen vi får når vi jobber med det.

- Arbeidspakke 4 - bemanningssertifikatet og søknadsprosessen

- Hvem skal ha bemanningssertifikat?

Sjøfartsdirektoratet utsteder i dag bemanningssertifikat til nesten alle skip. Det er kanskje greit, men det er et visst handlingsrom her i forhold til internasjonale forpliktelser som Sjøfartsdirektoratet ønsker å utforske for å se om det finnes andre måter å gjøre det på.

- Hvem skal medvirke i prosessen og hvordan sikre reell medvirkning?

Sjøfartsdirektoratet får en del meldinger og bekymringer, spesielt fra sjøfolk og deres organisasjoner. Kan hende mangler det reell medvirkning i søknadsprosessen rundt bemanning. Uavhengig av hvem som skal ha bemanningssertifikat vil vi se på hvordan vi kan sikre en reell medvirkning, eller om det er et problem i det hele tatt.

- Hvordan skal vi dempe konfliktnivået i søknadsprosessen.

Det er som nevnt på forrige møte et visst konfliktnivå i bemanningsfastsettelsen. Her vil Sjøfartsdirektoratet se om det er måter å jobbe på som kan løse konflikter på et lavere nivå. I dag ender det ofte med klagesak.

- Arbeidspakke 5 - Bemanning av fjernstyret og autonome skip, og landbaserte kontrollrom

- Når arbeidsoppgavene (ref. A. 1047(27)) faller bort eller blir endret, blir også behovet for bemanning endret. Det kan kreve mer av de om bord av og til, men kanskje andre kvalifikasjoner.

- Ny forskrift trenger fleksibilitet for teknologisk utvikling, samtidig med at tryggheten blir ivaretatt.

Vi er ikke kommet lengre i dag enn at vi fortsatt trenger et fleksibelt regelverk på området. Vi vil se på hvordan vi kan løse dette innenfor en sikkerhetsmessig forsvarlig ramme.



Neste steg er å gjennomføre første arbeidsmøte medio november for å se på innholdet i arbeidspakkene og se på utkastet til ekstern utgreiing. Doodle sendes deltakerne neste uke for å sirkle inn møtedato.

Sjøfartsdirektoratet trenger kontaktinformasjon snarest dersom flere interesserte enn de som allerede er registrert. Deltakelse meldes til [tct@sdir.no](mailto:tct@sdir.no) med kopi til [jrve@sdir.no](mailto:jrve@sdir.no). Det haster med å få sendt bestillingen til Safetec, de har muligens ledig tid og kan starte arbeidet i desember.

#### Ordskite:

SAFE sa at de savner flyttbare innretninger inn i dette her. Flere selskap jobber med landbaserte kontrollrom. Det er ikke så mange norske registrerte flyttbare innretninger, men Petroleumstilsynet bruker mange av de kravene som kommer fra Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet har notert innspillet og tar en vurdering på det.

Det norske maskinistforbund er svært fornøyd med at 99% av tidligere innspill er tatt med.

Bør se på utformingen av bemanningssertifikatet med hensyn til alle notene som tilføyes.

I tillegg til nevnte forskrifter, må også IMS-koden tas med i arbeidet. ISM-koden punkt 1.2.3 står det at maritime organisasjoner også har mulighet til å gi innspill til guidelines. Anmoder Sjøfartsdirektoratet å ta imot allerede eksisterende undersøkelser, som f.eks. nevnte guideline 1047, og muligens for å få med alle som har sitt arbeid om bord, men som ikke er underlagt STCW, også se hen til MLC.

Sjøfartsdirektoratet har notert seg innspillene.

Sjøfartsdirektoratet påpekte at bemanningsspørsmålet har mange fasetter, og det er mange diskusjoner. For å bevege oss konstruktivt videre, anbefales å ikke ta alle samtidig, men «ta på skylapper» og la prosjektleder styre agendaen.

## **8. Revisjon av STCW**

*Deltok:* Torstein Dale Selsås, internasjonalt arbeid og regelverk

Selsås jobber på avdeling for regelverk og internasjonale avtaler som delegasjonsleder opp mot IMO. Han har hatt ansvar for MSC (Maritime Safety Committee) og en del underkomiteer, bl.a. HTW (Human Element, Training and Watchkeeping).

Arbeidet med STCW har ikke startet, men det er godkjent at det skal gjøres. I april forelå det forslag i MLC105 om en fullstendig gjennomgang av STCW koden og konvensjonen. Ble godkjent av MSC at HTW skal lede arbeidet med den gjennomgående revisjon av STCW, og at arbeidet starter i februar 2023 på HTW9. Målet er å ha revisjonen klar til 2026.

Det har også blitt sendt inn dokumenter på temaer rundt «bullying and harassment in the maritime sector, including sexual assault and sexual harassment». Disse punktene skal ha prioritet i arbeidet.

HTW 9 kommer til å starte med en tidsplan for hvordan arbeidet skal legges opp frem til 2026.

Normalen i Sjøfartsdirektoratet når det kommer nye agendapunkter er å sette opp en person, men ettersom STCW er et større arbeid, er planen er å sette opp både teknisk og juridisk kompetanse på arbeidet. Kommer det en korrespondansegruppe ut av møtet, setter Sjøfartsdirektoratet opp en norsk nasjonal gruppe som ber om innspill til arbeidet før vi svarer opp hver runde i korrespondansegruppen. Har tatt med folk fra næringen tidligere, enten direkte i delegasjonen til London eller henter innspill til formøter for å lage endelig posisjoner til møtene.

Det blir mulighet for å påvirke etter hvert som arbeidet skrider frem, men må først komme i gang.

Det norske maskinistforbund kommenterte at arbeidet med å kikke på revisjon startet før pandemien, i forbindelse med MASS-prosjektet (Maitime Autonomous Surface Ship). Siste revisjon var 2010, skal normalt revideres hvert tiende år og arbeidet ligger derfor bakpå.

Har merket seg at mental helse også skal inn i STCW, og at det skal lages modellkurs for hvordan takle dette om bord. Også interessant at IMO og ILO har besluttet å samarbeide og se på sammenfallende regelverk. Har også dette

på STCW. Når det gjelder samarbeid, er det lurt at hver enkelt flaggstat har samarbeid med næringen inklusiv arbeidstakerorganisasjonene ettersom STCW har direkte innflytelse på arbeidstakerne. Det norske maskinistforbundet ser frem til samarbeidet.

Sjøfartsdirektoratet bekreftet at det har vært diskusjoner om mental helse. Dette har ikke kommet direkte fra MSC, men har vært innspill på det.

Det er en omfattende og viktig konvensjon for både arbeidstakere, rederiene og Sjøfartsdirektoratet som regulerende myndighet. Her finner man mange barrierer for å etablere og opprettholde sikkerheten. Sjøfartsdirektoratet har tenkt å mønstre på flere folk enn vi normalt gjør. Maritimt Samarbeidsforum generelt, og spesifikt arbeidsgruppa på utdanning og kvalifikasjoner er et sted å være dersom man ønsker å følge arbeidet med revisjonen av STCW. Man kan forvente en viss overlapp mellom ansatte i arbeidsgruppa og de som jobber internasjonalt, og et sted for diskusjoner i forkant av at man utarbeider posisjoner. Det er ingen endringer i den vanlige riggen rundt internasjonalt arbeid med formøter, korrespondansegrupper og delegasjoner, men i Norge har vi et stort bakland med superkompetente rederier, arbeidstaker- og interesseorganisasjoner som kan bidra til at neste generasjon STCW leverer på det vi trenger, og samtidig ta diskusjonen om hva som skal inn og eventuelt ut. Er det andre behov enn det som er som er meldt inn nå som er viktig å ta inn? I forhold til ny teknologi, kjenner Norge på en del flere problemer enn mange andre flaggstater. Mye nytt forventes fortært realisert i Norge enn andre steder. Vi må følge løpet i IMO, noen i rådet deltar allerede fast i IMO fast, andre i rådet er litt lenger fra.

### **9. Nytt saksbehandlingssystem – Automatiske personlige sertifikater (APS)**

*Deltok:* Irene Mortveit Ellingsen, Sjøfolk

*Vedlegg:* Presentasjonen

Irene Mortveit Ellingsen er produkteier sammen med Per Otto Årland og Lise Goa Fagerheim (for tiden i permisjon).

Målet med APS er å utstede 70% av sertifikatene automatisk innen 2-3 år. Det vil si at sertifikatene blir utstedt på ett minutt, hvis all kompetanse er rapportert inn som ønsket.

Søknader der tilleggsdokumentasjon er lastet opp, f.eks. fartstid og utdanning, vil havne i kø til manuell saksbehandling som i dag.

Det blir gjennomført stikkprøvekontroll 1-5% på alle sertifikater som kan bli utstedt automatisk for å sjekke at det er riktig.

Systemet er utviklet med brukeren i fokus, det skal være enkelt å søke om sertifikat. Vi har fått tilbakemelding på at det er litt avansert gjennom Altinn i dag.

Håper systemet kan bli lansert om noen måneder. Målbildet er at vi får inn kvalifikasjoner og fartstid automatisk, fra rederier, kursentre, sjømannsleger. Søker kan logge inn på Min Side sjøfolk og få oversikt over sine kvalifikasjoner og hvilke krav som er oppfylt i søknaden de vil ha. Er søknaden OK, blir sertifikat automatisk utstedt, er det mangler og dokumentasjonen må lastes opp manuelt, havner den i kø.

Det er norske sertifikater som blir lansert i første omgang. Vi har en plan for å begynne på påtegninger og dispensasjoner neste år. En søknad er definert som levert når gebyret er betalt.

Søknader vil ikke lenger gå via Altinn men via Sjøfartsdirektoratets systemer. Systemet ble demonstrert (presentasjon vedlagt).

Det vil bli lansert en egen APP til visning av sertifikater. Digitalt sertifikat vil bli gyldig på norske fartøy i norske farvann. Vi er avhengig av regelverksendring for å få godkjent appen i utlandet og på utenlandske fartøy. Man må ikke ha appen, sertifikatene kan også vises på Min side sjøfolk.

Sjøfartsdirektoratet har nettopp publisert en ny utgave av «min side sjøfolk». I en overgangsfase vil det være to utgaver tilgjengelig. Den nye utgaven viser oversikt over fartstid, kurs og utdanning, tilleggskompetanse og bedømmelse. For å se sertifikater, søknadsstatus og helseerklæring må den eldre utgaven brukes inntil videre. Den gamle vil fases ut når alt innhold er overført.

Det ligger en del informasjon på nettsiden. Spørsmål om APS sendes [apsinfo@sdir.no](mailto:apsinfo@sdir.no) og besvares av våre teknikere. Eventuelle spørsmål fra forumets medlemmer kan sendes [IMEL@sdir.no](mailto:IMEL@sdir.no) eller [POT@sdir.no](mailto:POT@sdir.no).

#### Ordskifte:

Det norske maskinistforbund kommenterte at det mangler tilgang for sjømannslegene i det nye systemet, men forsto at det kommer når alt er overført til nye min side.

Det som har vært et megaproblem i den gamle utgaven er fartstidsinnrapportering fra rederiene. Håper at rederiene får en instruks for hvordan dette virker, her har det vært store forskjeller i hvordan enkelte rederi har håndtert dette.

Når det gjelder elektronisk, at sertifikatene skal være på mobiler, lpader, datamaskiner om bord har sine sider. MSC i IMO har oppe sak om utstyr som treng og cybersecurity-problematikk. En regner med at Norge har en klar formening om hvordan dette skal virke. Skal vi være konkurransedyktige, som er viktig for både rederiene og organisasjonene, trengs et omforent regelverk på dette på worldwidebasis. Dette er enda en prosess som ikke er ferdig, men det er lagt ned en kjempejobb så langt og Norge er et foregangsland.

Fagskolene støtter at dette er mye enklere og mer oversiktlig system for utdanningsinstitusjonene, med tilgang til rapporter som gjør at en har full oversikt over alt som er lagt inn. Men i sommer var det en rekke studenter som etterlyst vitnemålet sitt, selv om skolen beviselig hadde lagt det inn.

Sjøfartsdirektoratet svarte at det nok skyldtes at den nye utgaven ikke var lansert, men de skal kunne se den ved å logge på den nye utgaven nå.

SAFE er enig i påstanden om at rederiene må bli flinkere til å innrapportere, og at spesielt riggbransjen også må oppfordres til å innrapportere fartstid.

Sjøfartsdirektoratet har jobbet lenge med dette og gleder seg til å komme over i produksjon. For at dette skal fungere bra, er vi avhengig av drahjelp fra dere. Selv om vi har lagt mye innsats i verdens mest fantastiske system, er det sikkert en del spørsmål og behov for veiledning. Alle herværende har tilgang til en del forum og arenaer hvor det kan være interessant å orientere. Når vi tipper over i produksjon, kan Sjøfartsdirektoratet om ønskelig komme og pp orientere og svare på spørsmål. Når det gjelder problemer som kan oppstå, er det fint om medlemmene kan hjelpe til å nøste opp hvor det stopper. Alle systemer tenderer til å ha en barnesykdom, og utfordringer i driftsfasen vil høyst sannsynlig oppstå når det tas slike sjumilssteg på teknologisiden.

#### **10. Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid**

*Deltok:* Maria Lindroth, Sjøfolk og Arild Røed fra Sjømat Norge

Sjøfartsdirektoratet er blitt oppmerksom på at andre flaggstater har annen praksis vedrørende anerkjennelse av tjeneste med likeverdig fartstid. Problemstillingen er kommet på bordet i forbindelse med ansatte i Sjøfartsdirektoratet med CoC utstedt av UK som opprettholder sine sertifikat.

Videre har det i forbindelse med driftssetting av offshore havbruksanlegg fra ansatte om bord og næringen blitt problematisert at en da ikke får opprettholde sine maritime sertifikater. Næringen ønsker og har til nå rekruttert maritim kompetanse.

Dagens praksis er at Sjøfartsdirektoratet vurderer henvendelser fra sak til sak, og over tid har enkelte typer tjenester blitt godkjent som likeverdig med fartstid. Sjøfartsdirektoratet ønsker i samarbeid med næringen å lage en samlet oversikt og få innspill over hvilke tjenester som kan anerkjennes likeverdig med fartstid. Det er derfor ønskelig å få satt ned en arbeidsgruppe til å se på dette.

Sjømat Norge begrunnet sitt innspill med at det på havbruksinstallasjoner i eksponerte farvann og til havs har aktualisert seg et behov for maritim kompetanse. Oppgavene som det er behov for der ute er sammenfallende med det som utføres på et tradisjonelt skip, eksempelvis vedlikeholdsstyringssystemer, maritim kommunikasjon, stabilitet osv.

Per i dag er det ikke satt krav til hvilken type bemanning disse skal ha. Det vanlige ser ut til at det blir en driftsbesetning på installasjonene som skal være der 24/7. I den grad det blir behov for ekspertkompetanse på fiskehelse og den type ting, er det personell som kommer ut for kortere perioder, og som ikke har den maritime kompetansen. Ser at selskapene selv stiller krav til maritim kompetanse og sertifikater forbindelse med ansettelsen i

påvente av at det kommer konkrete retningslinjer fra myndighetene. Uansett, behovet for selskapene endrer seg ikke, og det er helt klart behov for maritim kompetanse. Dette er spilt inn fordi det er ønskelig med mer forutsigbar behandling når det gjelder søknad om å ivareta og få godkjent sertifikatene og gitt fartstid for tjeneste i denne type stillinger om bord på installasjonene.

Sjøfartsdirektoratet viste til at problemstillingen for egen del er flagget internt i forbindelse med rekrutteringssituasjoner, men ønsker ikke å gjøre noe med dagens praksis uten at det har vært en drøftings- og innspillprosess med partene i forumet. Det handler om at det ikke skal være lettere for Sjøfartsdirektoratet å ta vare på sine behov enn andres behov.

#### Ordsките:

Det norske maskinistforbund sa det er en gammel problemstilling som det er jobbet med. Det er inngått avtaler på dette som følge av at Transocean i sin tid omklassifiserte alle sine flyttbare innretninger hvor det var krav til maritime sertifikater til såkalt barcher (?). Avtalen går ut på at de kan beholde sine maritime sertifikat så lenge de er i et IMS-system. Det vil også havbruksinstallasjonene være, så en har direkte link opp mot den gamle avtalen. Denne kan sendes ut dersom interesse. Den ble laget gjennom det gamle rådet for maritime sertifikater og bemanning. Det med vedlikehold etc. er akkurat likt, og det er mer behov for maritim kompetanse for å kunne oppfylle internasjonale krav fordi en befinner seg i en infrastruktur som har helt klare krav om dette, også når det gjelder beredskap, brann, søk og redning. Da er man i et ISM-system. Den største utfordringen er navigasjonsbiten, fordi den ligger inne på dekksoffiserene. Om en kan finne løsning på dette, burde det ikke være problem å få til en skriftlig avtale på hvordan dette skal virke også innen havbruk, og igjen at rederiene innrapporterer fartstid i et ISM-system fordi det er det som ligger til grunn.

Sjøfartsdirektoratet sa at i forhold til havbruk er det en diskusjon som handler om hvilke krav som stilles til havbruk. På et eller annet tidspunkt kan det være disse blir maritimt sertifisert og regulert maritimt, og da vil de få fartstid for tjenesten om bord. I denne omgang er det snakk om åpningen i forskriften som sier at annen tjeneste kan anerkjennes likeverdig med fartstid. Det betyr at du kan opprettholde kompetansen, men kan ikke etablere den. Det finnes eksempler på dette. Det er viktig å skille mellom ordinær fartstid som følge av at du er på en maritim enhet og som er regulert maritimt og den situasjonen man er i hvis man er på noe annet. Dette «annet» kan også være på land.

Eksempler på «annet» kan være godkjenning av at lærere i alle konvensjonsfagene og navigasjonssimulator har mulighet til å opprettholde sine sertifikater. Et annet eksempel er stillingen som los der man ikke er i sertifikatpliktig stilling, men opprettholder likevel sin kunnskap.

Dette representerer et manøvreringsrom som kan brukes nå, men det er en lengre diskusjon som handler om regulering av offshore havbruk. Sjøfartsdirektoratets posisjon er kjent, men hvorvidt det ender sånn er uklart per tid.

Norsk Sjøoffisersforbund sa det er bra at Sjøfartsdirektoratet og Sjømat Norge har tatt opp spørsmålet. Er enig i at en må skille mellom fartstid på den ene siden og annen tjeneste som likeverdig medfartstid som gjør at man kan opprettholde et sertifikat på den andre siden. Synes arbeidsgruppen skal konsentrere seg om sistnevnte, for begynner man å røre inn fartstid som sådan, som skal opptjenes på skip, er man inne i en diskusjon om hva som er skip osv. For raskest mulig å få avgjort og få en ordening der folk som har tjeneste som kan likestilles på en del felt, bør disse tingene holdes vidt fra hverandre.

Det norske maskinistforbund oppfatter saken som at det skal være sertifikatplikt om bord i disse installasjonene nettopp for å opprettholde kompetansen i den infrastrukturen som disse installasjonene skal operere i. Hvis man begynner å lage noe annet regelverk på det, er spørsmålet uinteressant. Det vi snakker om er at det er et IMO-fartøy, ref. eksemplet med rigg, og at det er et sertifikatkrav og at en opererer som et skip. Da må en følge regelverket. I kvalifikasjonsforskriften brukes uttrykket «tjeneste om bord» som fartstid, med egne regler for beregning. Dette kan løses bra, men må ha samme utgangspunkt. Det er kun snakk om å opprettholde sertifikatet en hadde i ansettelsesøyeblikket, ikke tjene opp høyere sertifikater.

SAFE sa at det er mye maritimt personell som har begynt på faste installasjoner som jobber med akkurat samme utstyr som på skip, både teknisk personell, men også en del navigatører. De mister sine sertifikater selv om de er ansatt nettopp på grunn av sin maritime bakgrunn. Flyttbare opprettholder som nevnt sine sertifikater, men det foreslås at en tar med faste installasjoner inn i arbeidet som er skissert.

Sjøfartsdirektoratet svarte at det er den type situasjoner en sikter seg inn på, dvs. annen tjeneste som kan være likeverdig med fartstid, men som per definisjon ikke er fartstid. Vi har en viss praksis, men den er ikke uttrykt i noen form for veiledning. Vi tenker at det kan gi både arbeidstakere og arbeidsgivere forutsigbarhet i tilsettingsøyeblikket dersom man kan uttrykke det i en veiledning man kan forholde seg til. Det juridiske rommet finnes der, man kan søke, men forutsigbarheten er lav. Sjøfartsdirektoratet ønsker å ha en prosess i maritimt samarbeidsforum om hva man skal se etter.

Sjømat Norge presiserte at det i denne omgang er vedlikehold av eksisterende sertifikater organisasjonen snakker om. Er i et vakuum akkurat nå, det stilles ikke krav fra det offentlige på kompetanse til driftsbesetning på denne type installasjoner, derfor behov for mer avklaring.

Sjøfartsdirektoratet sa at den større diskusjonen knyttet til havbruk ikke løses i dette arbeidet. Den prosessen får gå sin gang uavhengig av spørsmålet om hvilken type tjenester som kan godkjennes likeverdig med fartstid.

Norsk Sjøoffisersforbund anbefaler at forumet går for alternativ B i innstillingen i saken for å komme i gang så snart som mulig.

#### **Vedtak:**

Sjømat Norge sitt innspill tas med i vurdering av hvilke typer tjenester som gjennom forvaltningspraksis har blitt godkjent som likeverdig med fartstid, og samtidig vurdere hvilke typer andre/nye tjenester som kan anerkjennes likeverdig med fartstid. Tjeneste på faste installasjoner tas med i vurderingen.

Maritimt Samarbeidsforum ønsker at oppdraget utføres ved å etablere et eget prosjekt med medlemmer fra rådet. Interesserte melder sin interesse til Maria Lindroth – MALI@sdir.no.

### **11. Fokusområde 2023 - Fallhendelser**

*Deltok:* Sverre Flatebø, Risikostyring og analyse

Sjøfartsdirektoratet har fått hjelp og jobbet mye med risikovurderinger: Direkte resultat av dette er aktuelle fokusområder. På Sjøsikkerhetskonferansen i september ble det kunngjort at fokusområde for 2023 er fallhendelser, det vil si fall om bord, fall til sjø, fall på kai/havn.

Sjøfartsdirektoratet trenger å samarbeide med næringen om forebygging av dette, som utgjør en stor risiko.

Fallhendelser hadde desidert høyeste risikoscore. Det ble spilt inn mange gode tiltak på risikomøtene fra eksperter og bransjen. Statistikken viser følgende økende trend når det gjelder antall fallhendelser:

- 46 % av dødsulykkene siste 10 år
- 62% av dødsulykkene siste 5 år = 24 personer. 584 skadde, dvs. nesten 120 per år, nesten 10 per måned.
- 83% av dødsulykkene siste 12 måneder, dvs. 5 av 6 omkomne. 141 skadde, nesten 12 per måned.

Hele næringen trenger å ta et krafttak for å unngå denne type hendelser og løfte fra dette nivået.

Det er viktig å skape både internt og eksternt eierskap. Eksternt er det spesielt dette forumet som kan bidra. Internt jobbes det bl.a. med sjekklister. 1. november er fristen for innspill fra inspektørene.

Innspill fra næringen og ekspertgruppene tilknyttet risikovurderingene skal gjennomgås og iverksettes i samarbeid med HMS-ingeniørene. Har fått bidrag fra kommunikasjonsavdelingen til å utvikle nettside med pressemeldinger, artikler og illustrasjonsfilmer. Skal prøve å lage en dreiebok på hvordan de ulike rederiene bør og kan jobbe med fokusområdet. Et eksempel er «Multi Vision» som ble presentert på Sjøsikkerhetskonferansen, med illustrasjonsfilm som viste hva som skjedde.

Våre fagavdelinger vil utfordre bransjen noe ekstra på tiltak i forbindelse med ombygninger/nybygg. Hva gjøres med eksempelvis antiskli, løsninger for smale passasjer, bratte utforminger, lave rør, åpning og lukking av luker. Sjøfartsdirektoratet vil utfordre næringen i de anledningene vi har til å bli bedre på å unngå fallhendelser. I arbeidet med å involvere bransjen, ønskes alle på banen for å komme med kreative innspill. Det finnes rederi som på eget initiativ jobber med kampanje etter å ha avdekt selv at de fleste skadene har oppstått som følge av fall.

Det har blitt laget en side på sdir.no hvor det er lagt ut video, og læring av hendelser knyttet til fallhendelser de siste ti årene. Disse gjelder eksempelvis fall i leder og fall gjennom luker. Ønsker også å lage illustrasjonsfilmer som mer direkte viser hva som kan skje, og tiltak for å unngå hendelser. Statistikken er også presentert på siden.

Hvem skal løse oppdraget? Svaret er næringen, men Sjøfartsdirektoratet skal bidra.

Prosjektgruppa består av HMS-ingeniørene Kristin Røyrvik og Birthe Lill Eskevik, Benedicte Gudjonsson og Bjørnar Horsgård fra regionskontorene, Eivind Kallevik fra kommunikasjon og samfunnskontakt samt koordinator Sverre Flatebø. Spørsmål og innspill kan sendes sistnevnte på [sfl@sdir.no](mailto:sfl@sdir.no)

Alle oppfordres til å ta tak i alle anledninger til å jobbe forebyggende med utfordringen.

#### Ordsifte:

Det norske maskinistforbund opplyste at Samarbeid for sikkerhet har laget en del animasjonsfilmer om temaet, som prosjektet gjerne kan se på. En av tingene som er gjort på beste praksis, er å ha avsperringer likt overalt, at en har samme prosedyrer og samme merkesystemer etc.

Sjøfartsdirektoratet takket og noterte seg innspillet. Det er som Det norske maskinistforbundet påpekte gjort mye bra arbeid av næringen selv, og medlemmene ble oppfordret til å finne frem til gode tiltak som er gjort før.

Sjøfartsdirektoratet ber om at budskapet puttes inn der det kan formidles, om det er i undervisningssituasjoner, i kurssituasjoner, om bord, i rederikonferanser, i samlinger av sjøfolk eller formidles gjennom de kanaler dere har. Hvis alle bidrar, vil det helt sikkert ha en vesentlig bedre effekt enn om Sjøfartsdirektoratet skulle være den eneste kanalen.

Sjøfartsdirektoratet vil komme tilbake med orientering om aktiviteter i samarbeidsforumet fremover. Medlemmene oppfordres til å melde kontaktpersoner inn til arbeidsgruppen som jobber med risikovurderinger.

## **12. Spørreundersøkelse maritim sikkerhet**

*Deltok:* Sverre Flatebø, risikostyring og analyse og Leif Inge Sørskår, Safetec

Sjøfartsdirektoratet har gjennomført spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet annethvert år over flere år nå. Det er internasjonal interesse for våre data. De siste undersøkelsene hadde henholdsvis 10.000 og 7.000 respondenter blant seilende sjøfolk.

Er nå i gang med ny undersøkelse, stort sett med de samme temaene for å se en statistisk utvikling, men samtidig videreutvikle noen nye som aktualiserer seg. Leif Inge Sørskår i Safetec bistår med den praktiske biten og gjorde rede for hvilken bistand som trengs og hvilket produkt som skal lages.

Safetec er Norges største konsulenthus på risikostyring, samfunnsikkerhet og beredskap. Har bistått Sjøfartsdirektoratet i en rekke prosjekter.

Undersøkelsen gjennomføres for fjerde gang i høst. Formålet er få et datagrunnlag for tilsynsarbeidet. Driver man risikobasert, er det viktig å få inn flest mulig datakilder for å se «hvor skoen trykker» i næringen. Undersøkelsen kan også gi innsikt i aktuelle temaområder. Sist gang var det en del covidrelaterte spørsmål om hvordan dette ble håndtert og hvordan det påvirket sjøfolk og ga god innsikt på det området.

Undersøkelsen gir sjøfolk et talerør og en mulighet til å gi tilbakemelding på hvordan de opplever situasjonen om bord på sitt skip og sitt rederi.

En effekt av å gjennomføre spørreundersøkelsen er at vi ser at sikkerhet kommer på dagsorden i næringen. Resultatene kan brukes til å se hvor det er fornuftig å utvikle sikkerhetstiltak.

Sist gang utviklet Safetec en rederrapport, en minirapport, sendt ut til alle aktører med minst 10 respondenter. Et rederi eller medlemsforening kunne dermed se hvordan de skåret selv sammenlignet med andre rederier eller andre medlemsforeninger. Hovedtemaene er system og kompetanse, sikker arbeidspraksis, bemanning, rederiledelse, arbeidspres og arbeidsvilkår. Sist gang så en også i tillegg til pandemien mer dyptgående på losoperasjoner, på velferd og litt på rusmidler for å se hvordan tilstanden er.

Foregående råd har vært viktige bidragsyter til å få ut undersøkelsen, og det er som tidligere et sterkt ønske om å involvere organisasjonene, denne gang gjennom Maritimt Samarbeidsforum. I klartekst trengs e-post lister for å få ut undersøkelsen så bredt som mulig. Estimert er på ca 45.000 sjøfolk, men har tilgang til bare ca halvparten, selv med bistand fra medlemsforeningene. Det Sjøfartsdirektoratet som oppdragsbestiller trenger, er en kontaktperson fra hver aktør som vil bidra. Hver kontaktperson vil få utfyllende informasjon.

GDPR-utfordringen løses med å gjennomføre formidling av undersøkelsen som en «to-trinns rakett». Dvs. at Safetec ber aktørene sende ut informasjon til sine medlemmer/ansatte om at det kommer en undersøkelse – og gi de samtidig muligheten til å reservere seg ved en antireservasjon mot at Safetec får kontaktinformasjon. Safetec får deretter en liste med kontaktinformasjon, unntatt de som har reservert seg. Vi sender ut undersøkelsen, og den enkelte som svarer avgir først samtykke til å delta. Det er ikke krav til databehandler avtale. Kontaktinformasjonen deles med Safetec gjennom teams, som er den sikreste kanalen.

Det ønskes representative resultater, men en oppnådde ikke tilfredsstillende representasjon for alle fartøysgrupper ved siste måling. Sjøfartsdirektoratet deler flåten inn i elleve typer fartøy. Det ble oppnådde tilfredsstillende resultater på 7-8 fartøystyper ved forrige måling. Følgende grupper skilte seg ut og oppnådde ikke tilfredsstillende representasjon ved siste måling:

- Passasjerskip – mindre passasjerskip
- Passasjerskip – hurtigbåt
- Lasteskip – under 24 meter
- Fiskefartøy – over 15 meter under 500BT

Når det gjelder fiskefartøy, er representasjonen god for de minste og største fartøyene, men merkelig nok ikke den midterste gruppen - fiskefartøy over 15 meter under 500 BT.

Safetec spør om forumet har innspill til hvordan vi kan oppnå bedre kontaktinformasjon og større respons blant ansatte i denne gruppen?

#### Ordskifte:

Norsk Sjøoffisersforbund støtter opp om at dette er viktig informasjonsinnhenting, og er med på laget. Når det gjelder lasteskip under 24 meter, er det ganske mange av de som er blitt sertifikatpliktige mellom 8-15 meter der forbundene tidligere ikke har hatt så mange medlemmer. Kan hende det er noe der som gjør at antallet er lavt sammenlignet med andre.

Det norske maskinistforbund stiller som alltid tidligere opp igjen. Den beste kilden til kontaktinformasjon er de som ansetter personalet. Forbundene har ikke alle som medlemmer. Henstiller til rederiorganisasjonene om å bistå i dette arbeidet.

Maritime videregående skoler, sikkert også høyskoler og fagskoler, ba om å få tilgang til materialet som blir utarbeidet, så kan skolene være med på å påvirke dem før de kommer ut i næringen. Sitter med en del mennesker som skal ut, men kanskje avklare om det er skolene eller opplæringskontorene som bør distribuere lister.

SAFE nevnte at organisasjonene har digitale aviser til medlemmene. Er det mulighet for å lage noe som kan tas inn i disse bladene for å nå flere folk?

Sjøfartsdirektoratet svarte at det skal lages ferdigskrevet informasjon som enkelt kan flettes inn og sendes ut til medlemmene, gjennom nyhetsbrev eller lignende.

Sjøfartsdirektoratet nevnte at i disse usikre tider som krever forsiktighet med e-postsikkerhet, er det viktig å få ut informasjon i andre kanaler om gjennomføring, slik at folk er kjent og forberedt og har tillit til undersøkelsen.

Norsk Sjømannsforbund sa at de støtter opp om dette. Det er de som har den største gruppen på lasteskip under 24 meter og hurtigbåt og passasjerskip.

Safetec spurte om de kan sende ut en henvendelse på forhånd for å sikre at de svarer når undersøkelsen kommer.

Fiskarlaget støtter opp om arbeidet. Vet ikke hvorfor fartøy over 15m under 500Bt ikke har svart, men får prøve igjen, og håpe på flere respondenter neste gang. Fiskarlaget bidrar til å sende ut undersøkelsen. Erfaring er at spørreundersøkelser er litt vanskelig å få god respons på, men hvis det er en god tekst som beskriver hvorfor og hva som er hensikten, så kommer man kanskje lenger.

Sjøfartsdirektoratet pekte på at mange rederier bruker en del midler på å gjøre lignende undersøkelser. En håper at rederiorganisasjonene kan formidle seg mot medlemsrederiene at her er det en økonomisk gevinst ved å hekte seg på denne. Ved å gi informasjon slik at man får robuste resultater for sitt rederi, øker dessuten merverdien ved at man kan sammenligne seg med andre, som er vanskelig å få til hvis man gjør en undersøkelse begrenset til eget rederi.

Dette blir ikke bedre enn det vi får til sammen, avhengig av gjennomføringshjelp. Sjøfartsdirektoratet har litt skjeve data selv, begrenset til de som har sertifikater, som dessuten ikke gjelder alle som er på sjøen.

### 13. Innspill til tilsynsplan 2023

*Deltok:* Alf Tore Sørheim, avdelingsdirektør Operativt tilsyn

Sjøfartsdirektoratet orienterte om ulike typer tilsyn og fokusområder for neste år. Hensikten med tilsyn er å jobbe for økt sikkerhet. Vi ønsker en positiv trend på ulykker, og har et miljøfokus og selvfølgelig et arbeids- og levevilkårfokus i tilsynene.

Det jobbes med å sette 2023 planene. Noe av tilsynsaktiviteten er satt, f.eks. sertifikatsinspeksjoner, ISM-revisjoner, havnestatskontroller som styrt gjennom Paris MoU osv. samt fokusområdet som er satt for neste år (fallulykker). Disse er satt og tas med i tilsynsplanene.

På andre områder har vi mulighet til å være mer fleksible, og ta større grep som er det riktige for å ivareta sikkerhet: mye dreier seg om uanmeldte tilsyn, eller typer kampanjer på ulike fartøysgrupper, eller innenfor geografiske områder. Det er her det er størst mulighet for å spille inn i forhold til sjekklistefokus, men også i forbindelse med sertifikatsinspeksjoner. Det ønskes også innspill til fokus vi bør ha under uanmeldte tilsyn. Bør vi se på spesielle fartøysgrupper, eller fartøysstørrelser? Er det forbedringspotensiale på innholdet i tilsynet vårt. Vi vil gjerne høre om det for å få et best mulig grunnlag for å ha en god plan.

Vil også ha innspill på kampanjer hvis noen har tanker om det, og ellers også tilbakemeldinger om andre forhold som dreier seg om måten vi håndterer tilsyn på, måter vi kan forbedre oss på.

Vi jobber med planen nå, tiltenkt ferdig i midten av november. Fristen for å sende innspill settes til fredag 4.11.. Sendes [ATO@sdir.no](mailto:ATO@sdir.no).

#### Ordsките:

Hurtigbåtforbundet sa at de små hurtigbåtene møter litt konkurranse fra rederi som har fartøy under 63-forskriften, som er under 24 meter og inntil 12 pax. Det er økende virksomhet med den type fartøy der en tøyser strikken i forhold til hva forskriftene legger opp til. Disse er ikke underlagt tilsyn annet enn uanmeldt tilsyn. Har ikke sertifiseringskrav knyttet til noe som helst. Anbefaler å se på denne type fartøy og øke frekvensen på uanmeldte tilsyn, både når det gjelder fartøy, sikkerhetsnivå, kompetanse og virksomhetstype.

Det norske maskinistforbund støtter hurtigbåtforbundet i det som er nevnt, dette er viktig for både sikkerheten og konkurranseutsettelse som alle er opptatt av.

Kunne ellers godt tenke seg fokus på dette med verne- og miljøutvalg om bord. For mange år siden var dette et fokusområde, og ble ivaretatt. Mener å oppfatte at det neglisjeres mer og mer å ha slike utvalg og lage rapporter som foreskrevet. Det er også registrert at 40-timers kursene spesiallaget for de som har sitt arbeid på skip ikke blir fullført eller gjennomført pga økonomiske forhold. Utvalgene har en viktig funksjon med å øke sikkerheten om bord.

Norges Fiskarlag lurer på om «sjekk sjarken»-kampanjen videreføres neste år. Har fått veldig gode tilbakemeldinger på den, og håper Sjøfartsdirektoratet har mulighet til å prioritere dette arbeidet.

Sjøfartsdirektoratet bekreftet at vi har gode erfaringer med denne kampanjen, og den ligger inne med god sjanse til at den videreføres. Den står også på forslagslista fra Fartøy og sjøfolk.



Lurer også på om det står noe om havbruksfartøy. Er på jakt etter like gode bokstavrim som i «sjekk sjarken», så hvis noen kan tenke ut noe fyndig for lastebåt er vi takknemlig for det.

Andre innspill til tilsynsplanen sendes innen 4.11 til [ATO@sdir.no](mailto:ATO@sdir.no)

#### 14. Forebygging av ulykker innen havbruk og akvakultur

*Deltok:* Birthe-Lill Eskevik, Lasteskip

Sjøfartsdirektoratet ser en stor økning i ulykker på mindre fartøy innen havbruk og akvakultur. Antall ulykker har økt gradvis de siste fem årene fra 21 i 2017 til 52 i 2021. Arbeidsulykker er i hovedsak støt/klemskader, grunnstøtinger dominerer når det gjelder fartøysulykker.

For å følge opp havarikommisjonens sikkerhetstilrådninger knyttet til alvorlige hendelser, ønsker Sjøfartsdirektoratet å invitere næringen til samarbeid om forebyggende arbeid på de mindre arbeidsmåtene. Det er viktig å nå ut til de om bord på fartøyene og de som følger opp i rederiene, f.eks. kvalitetspersonell og administrasjonen. Det er næringen som kjenner driften av disse fartøyene.

Næringen har vokst veldig mye de siste årene. Sjøfartsdirektoratet har jobbet med å få på plass flere tiltak for å bedre sjøsikkerheten. Har fått krav til bygging av mindre fartøy, drift av fartøyet med tanke på sikkerhetsstyringssystem om bord og i rederiene, og det med kompetansekrav for mannskap er en pågående prosess.

Sjøfartsdirektoratet er i dialog med forskjellige aktører i næringen på ulike områder, som rederier, kompetansesentre og interesseorganisasjoner. Viktige fokusområder er sikkerhetskultur, risikovurdering av arbeidsoperasjoner og utstyr, navigasjon, stabilitet, anløp/avgang kai, last planlegging og den type ting.

Sjøfartsdirektoratet har invitert et rederi spesielt til fagdag. En fagdag kan inneholde følgende punkter:

- Regelverk  
ASH-forskriften, sikkerhetsstyring for mindre fartøyer og forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip
- Sikkerhetskultur og risikovurdering
- På fagdagene brukes caseoppgaver.  
Dette gjennomføres eksempelvis som en generisk risikovurdering av en vanlig arbeidsoperasjon om bord. Det kan f.eks. være bruk av arbeidskran for løfteoperasjon ved havbruksanlegget. Annet eksempel er fortøyningsoperasjoner for anlegg der det er sterke krefter i anløp og mye spenn i tau og trosser.
- Det er spesielt fokus på å finne aktuelle risikoer, og risikoene blir vurdert ved hjelp av en enkel risikomatrix og egnede forebyggende tiltak blir vurdert
- Avslutningsvis ser en på etterlevelse av tiltakene
- Vi vektlegger vurderingene og kulturen for å ha gode risikovurderinger på plass, og at det bør forankres i hele organisasjonen, fra ledelsen til mannskap og mannskap til ledelse.

Et av målene i dette forebyggingsarbeidet er å utvikle en sjekklisterplansje som er relevant for mindre servicebåter. Vi har god erfaring med lignende initiativ i forbindelse med «sjekk sjarken»-kampanjen.

Ønsker diskusjon og innspill rundt f.eks. sikre arbeidsoperasjoner, sikkerhet på dekk, stabilitet, kai-ligge, brannsikkerhet, nødsituasjoner og andre relevante temaer.

I tillegg til fagdagene er vi i dialog med andre kompetansemiljø som har meldt sin interesse. Dette kan resultere i utvikling av brosjyremateriell, sikkerhetsvideoer og forskningsprosjekt innen HMS i havbruk.

#### Ordsifte:

Sjømat Norge støtter satsningen som gjøres på området. Det er flere forhold som kan pekes på, og kan forklare litt av tallene i statistikkene. Vi har håp og tro om at forskriftene som er gjort gjeldende i det siste kan bidra. Er i et landskap i skillet mellom arbeidstilsynet og sjøfart. Begge regelverk skal sikre at de ansatte har trygge arbeidsplasser, men er redd for at det for enkelte som skal styre og regulere arbeidet tidvis kan være uklart hva som gjelder av lover og regler og hvilket lovverk som skal legges til grunn. Det ville ikke skadet at det ble enda tydeligere og klarere mellom Sjøfart og Arbeidstilsynet.

Viser ellers til Sintef sin lange forskning på dette området, om utgangspunkt i havbruket på den ene siden, mens sjøfartsdirektoratet tar det fra sjøfartsperspektivet. Til sammen kan dette bli kjempebra.

Det norske maskinistforbund sa det var gjort en bra jobb her, i likhet med «sjekk sjarken», som er nevnt flere ganger. Støtter Sjømat Norge sitt innlegg om å se på skillet, denne typen fartøy er del av eksisterende maritim infrastruktur og må forholde seg til det når det gjelder en del ting.

Når det gjelder risikovurderinger, påpekes at de som utfører risikovurderingene må ha kompetanse på managementnivå. Dette med navigasjon var ikke nevnt i presentasjonen. Har påpekt tidligere at sertifikater som er utstedt for mindre servicebåter, har lavere krav enn fritidsskippercertifikat, bl.a. på syn. Det må tas med i betraktning når en skal finne ut hvorfor en har å høye ulykkestall.

Sjøfartsdirektoratet bekreftet at navigasjon er tatt med som tema.

Fagskolene sa at utdanningsinstitusjonene har fått henvendelser fra den næringen som driver med småbåter og vil gjerne ha kompetanseheving på mannskap. Behovet på maskin fremheves, fordi kravet kun er motormann. Med de kompliserte operasjonene de holder på med, så føler de at enten må de heve kompetansen på motormennene, eller de kan bruke sertifiserte krav, men da må de få fartstid så de kan fornye sertifikatene sine. De vil så gjerne ha gode og kompetente mannskap om bord, men kravet er ikke så store til personellet om bord. Det er kompliserte operasjoner, på stabilitet, i navigasjon og spesielt de nye båtene som kommer på batteridrift.

Sjøfartsdirektoratet kommenterte at innspillet tangerte diskusjonen på dette tidligere i møtet.

Når det gjelder innspillet fra Sjømat Norge, er det å si at vi har nå en samarbeidsavtale med Arbeidstilsynet, og Sjøfartsdirektoratet har antakelig hatt mer kontakt de siste to år enn de foregående tjue.

Denne fartøysgruppen møter dette grensesnittet langt oftere enn andre fartøysgrupper, og det trenges noen rammer for å nøste opp i det.

## **15. Havnedata – Utvikling av et felles opplegg for registrering forvaltning av havnedata**

*Deltok:* Birthe Lill Eskevik, Lasteskip

Sjøfartsdirektoratet ønsker å informere om det som er gjort og skal gjøres når det gjelder digitalisering av norske havner og etablering av et felles nasjonalt forvaltningsopplegg for havnedata.

Høsten 2019 ble den digitale utgaven av den norske los lansert, og farvannsbeskrivelsen flyttet fra bøker via pdf-utgave til en digital interaktiv nettside.

Underveis i digitaliseringsprosessen ble det avdekket et stort behov for oppdatert informasjon om havnene. I 2020 ble det utgangspunktet for digitaliseringsprosjektet havnedata, med mål om å etablere standardiserte datasett. I tillegg til å etablere et nasjonalt forvaltningsopplegg på samme plattform, som felles kartdatabase (FKB).

I 2021 ble prosjektet utvidet som en felles prosjektsatsning mellom Kartverket, Kystverket, Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet.

Det brukes i dag mye ressurser på kommunikasjon mellom skip og havn i forbindelse med anløp. Undersøkelser viser at det sendes i gjennomsnitt 117 e-poster per aktør i forbindelse med anløp.

Målsetningen er å bidra til mer effektive havner og tilgjengelige, kvalitetssikret havnedata for brukerne gjennom felles ramme. Havnedata vil bli tilgjengeliggjort på [www.geonorge.no](http://www.geonorge.no) og inneholde bl.a. en felles utforming av kartdata, signaler, tegn, avfallshåndtering osv. som vil styrke beredskapen og øke nytteverdien for brukeren.

Det med en enkel og effektiv opplysning om hvilken type avfall som kan leveres i de ulike havnene er veldig formålstjenlig. Det gjelder også oversikt over beredskapsinstallasjoner, redningsmidler, miljøforhold, kaianlegg og bruksområder.

Det er nå gjennomført kartlegging på en del større havner og havneområder i Sør-Norge, og videre blir det nå fokus på havnene i nord.

Fremtidsvisjoner: Havnene er en del av sjøveien, og standardisering og digitalisering av havnene er et av flere viktige tiltak for å kunne realisere innovative løsninger på sjøen. Eksisterende infrastruktur og fremtidens løsninger vil bli

vurdert med tanke på fornybare energikilder og sikringsområder knyttet til hydrogen og ammoniakk, herunder forhold rundt autonom fartøysdrift, laste- og lossesystemer, autonome kraner og den type ting.

Havner kommer til å ha nøkkelposisjoner for grønne og autonome løsninger, med tanke på hvordan fartøy skal få tilført fremtidens drivstoff, eller hvordan skip skal kunne lastes og losseses.

Rapporteringsløsninger: Årlig omkommer flere personer i havner. Her skal det med rapportering av manglende lysledere, redningsbøyer, slukkeutstyr og lignende være fordelaktig for å berge liv og bidra til at mangler i havner blir oppdaget og utbedret ved registrering av havna og bruk internt, eller i aktivt samarbeid med brukerne av havnene. Dette er et av flere bidrag mot nullvisjonen på sjøen.

Gode havnedata bidrar til:

- Effektiv drift i havnene
- Mulighet for bruk av autonome fartøy og systemer (eks. autonome kraner)
- God planlegging i forbindelse med større utbygginger (eks havvind)
- Næringsutvikling langs kysten
- Fritidsflåen (havnedata og informasjon – apper til mobiltelefoner mv)
- God avfallshåndtering
- Tilgang til landstrøm

Temasider om hva som er levert i prosjektet finnes på kartverkets nettside.

#### Ordsifte:

Det norske maskinistforbund takket for presentasjonen. Har et lite spørsmål når det gjelder internett-tilgang i havner. I ILO-Sammenheng er det høyaktuelt med internett for mannskapet.

Sjøfartsdirektoratet svarte at de kan ta det med videre med Kartverket, men har så langt ikke hatt fokus på dette

## **16. Gjennomgang saker på oppfølgingslisten**

Sjøfartsdirektoratet sa at flere av sakene på listen er nå foreslått inn i arbeidsgrupper, og det vil være preferansen fremover. Utfordringen er at vi genererer flere problemer enn vi har klart å håndtere opp gjennom årene, og har derfor en viss backlogg. Følgende saker ble kommentert:

#### Avklare lovvalg innen havbruk

Saken om avklaring lovvalg innen havbruk står fortsatt på listen fordi en skulle se på hva som gjenstår i egen sak. Det ble for knapp plass på agendaen denne gang, samt at det er et pågående utredningsarbeid som Sjøfartsdirektoratet deltar i innenfor en departemental ramme. Sjøfartsdirektoratet har ingen egne initiativ knyttet til dette under Maritimt Samarbeidsforum, men kan orientere på neste møte.

#### Arbeidsgruppe om kjemikalieeksponering/kjemikalieprosjekt/-kampanje

Norsk Sjøoffisersforbund har tidligere tatt opp et ønske om å få revidert grenseverdiene for kjemikalieeksponering i maritimt regelverk og spurte hvor den saken ligger. Sjøfartsdirektoratet viste til at saken ble foreslått adressert til arbeidsgruppe 1 Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet i sak 4. Her har det vært et pågående regelverksarbeid. Vårt initiativ per dato er å delta i et utredningsarbeid som NFD har bedt oss gjøre. Kan orientere om dette når vi er i posisjon til dette. Kan ta en orienteringssak på neste møte.

#### Samarbeid om hviletid for fiskere

Det norske maskinistforbundet etterlyste oppfølging av prosjektet, som har pågått siden 2018. På siste møte hadde forbundet et konkret forslag til løsning, som skulle løftes i organisasjonen og komme tilbake med et svar. Har ikke hørt noe etter at Sjøfartsdirektoratets prosjektleder sluttet og vil gjerne vite status på dette med hviletidsbestemmelsene for fiskere.

Sjøfartsdirektoratet kommer tilbake når det gjelder status på innspillene som er levert og eventuelle konklusjoner.

## 17. Fastsetting av årshjul 2023

Sjøfartsdirektoratet ba om tilbakemelding på foreslått årshjul for 2023 med møtedatoer og innhold/faste saker

### Ordsките:

Det norske maskinistforbund ba om at foreslått møtedato mai flyttes for å unngå kollisjon med IMO-møte i London,

Sjøfartsdirektoratet finner alternativ dato her. Møtene blir opprettet i Teams raskt for å låse inn datoene i kalendere som formodentlig raskt fylles opp, spesielt viktig for nærmeste møte 15. februar.

Medlemmene har full frihet til å komme med saker før. Det gir Sjøfartsdirektoratet bedre tid til å forberede sakene mellom fristen for medlemmene til å sende inn sak til Sjøfartsdirektoratets frist med å sende ut agendaen.

Forslagsstillere ble også oppfordret til å være tydelig i saksfremlegget på hva som ønskes av råd.

Saker kan fremmes ved å sende til [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no) merket «Innspill sak til maritimt samarbeidsforum», eller legge inn som oppgave i Teams når møtet er opprettet og innkalling sendt ut i Outlook.

### **Vedtak:**

Forslag til årshjul ble vedtatt, forutsatt justering av mai-møtet for å unngå IMO-relatert aktivitet rundt månedsskiftet mai/ juni.

## 18. Eventuelt

### 18.1 Kvinner til sjøs

Deltok: Morten Kveim, Sjøoffisersforbundet

Norsk Sjøoffisersforbund meldte inn saken om kvinner til sjøs, fordi en ser at det har vært et blindfelt i eget forbund, og mistenker at det gjelder en del andre i maritim sektor også.

Det kan være alt fra å være i stand til å lage en familievennlig næring, til hvordan likestillingsstatusen er, til at det kan være litt røft miljø om bord og helt til trakassering som kan bli så ille at det er straffbart.

Norsk Sjøoffisersforbund har ambisjoner om å lage et mentorprogram, spesielt for yngre kvinner i bransjen. Vil oppfordre alle medlemmene i samarbeidsforumet til å tenke gjennom problemstillingene og se om det er saker som hører hjemme her når det gjelder de spesielle utfordringene som kvinner har i maritim næring.

### Ordsките:

Sjøfartsdirektoratet kommenterte at tematikken sammenfaller med et oppdrag fra departementet i oktober [om å gi en faglig vurdering av tiltak for økt likestilling i maritim næring]. Dokumentet er levert og Sjøfartsdirektoratet kan komme tilbake til temaet på neste møte om hva som er gjort og hva vi tenker å gjøre.

NHO Sjøfart informerte om at de er i gang med dette arbeidet og har klart å samle 60 kvinner på sjøen til deltakelse på et stort todagers arrangement hos redningsselskapet i slutten av november. Tanken er å bygge nettverk hos kvinner. Basert på innspillene over burde man snakke sammen om temaet. Arbeidsgiversiden er allerede i gang!

## Avslutning

Sjøfartsdirektoratet avsluttet med å takke for oppmøtet, gode innspill og samtaler. En spesiell hilsen ble gitt til Fiskeri- og sikkerhetsfaglig forum, Norges Kystfiskarlag, Senter for maritim medisin og dykkemedisin og Norske Sikkerhetssentres forening som deltar i forumet for første gang.

\*\*\*

Haugesund 4.11.2022

Trine Carin Tynes  
referent