

# Møtereferat

## Maritimt Samarbeidsforum

### Møte nr. 3/2023

**Dato:** 01.11.2023  
**Tid:** 10:00 - 14:00  
**Sted:** Teams

Medlemsorganisasjoner:	Fast representant	Møtt	Vara	Møtt
Det Norske Maskinistforbund	Odd Rune Malterud	X	Hege-Merethe Bengtsson	
DSB – Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Bjørn Myrseth			
Fagskolene	Trine Otterlei	X -> 12:00	Astrid Sæbulonsen	
Fiskebåt	Geir Ove Vikshåland		Tore Are Vaskinn	X
Fosfor - Fiskeri og sikkerhetsfaglig forum	Roger Nybakk		Paul Almar Andersen	
Hurtigbåtforbundet	Bjarne Rygg	X	Rune Midtkandal Lars André Rødne (vara 2)	
Industri Energi	Endre Hopen			
Kystrederiene	Andrine Kleiven	X	Karsten Sprenger	
Maritime videregående skoler	Jon Wiggo Solberg	X	Tore Fykse	
Kystverket	Hans Morten Midtsand	X		
Maritimt Utdanningsforum	Inger Johanne Lurås	X	Torun Lied Giske	
NHO Sjøfart	Evelyn Blom-Dahl	X	Webjørn Sandor Knudsen	
Norges Fiskarlag	Joakim Martinsen	X	Britt Sæle Instebø	
Norges Kystfiskarlag	Alice Roseth Helleberg	X	Tom Vegar Kiil	
Norges Rederiforbund	Hege Ajer Petterson	X	Jahn Viggo Rønningen	
Norsk Forening for Maritim Medisin	Jan Knudtzon Sommerfelt-Pettersen		Hege Sofie Imsen Agnar Tveten (vara 2)	
Norsk senter for maritim og dykkemedisin	Jon Magnus Haga	X	Alf Magne Horneland	
Norsk Sjømannsforbund	Gunnar Amland	X	Line Heimstad	
Norsk Sjøoffisersforbund	Hans Sande		Morten Kveim	X
Norske Sikkerhetssentres Forening	Eirik Solheim Haugen			
Private Sikkerhetssentres Forening	Jan Egil Brevik	X -> 13:00	Jan Morten Solstrand	
SAFE – Sammenslutningen av fagorganiserte i Energisektoren	Jan E. Nilsen	X	Ørjan Haugmoen Grandal	
Sjøfartsdirektoratet	Håvard Gåseidnes, leder	X	Therese Landås	
Sjøforsvaret	Andreas Furrebøe Levsen		Roger Njord Svinø	X
Sjømat Norge	Hilde Flåten	X	Krister Hoaas	
Telenor Kystradio	Skal reoppnevnes		Sara Gran	
Universiteter/høyskoler	Johanne Marie Trovåg	X 11:28->	Bjørn-Morten Batalden	
<b>Til stede Sjøfartsdirektoratet:</b>	<b>Avdeling</b>			<b>Sak:</b>
Jan Reinert Vestvik	UA Passasjer			3.1, 7
Odd Konrad Dale	UA Sjøfolk			3.3
Sverre Flatebø	Seksjon for risikostyring og analyse			3.4, 5
Trine Carin Tynes	UA Sjøfolk			
Anders Amundstad-Balle	- « -			4
Knut Arild Hareide	Sjøfartsdirektør			6
Egil Bjørnevik	Operativt tilsyn			8
<b>Kopi:</b>	<b>Avdeling</b>			
Linda Bruås	Avdelingsdirektør regelverk og internasjonalt arbeid			
Alf Tore Sørheim	Avdelingsdirektør operativt tilsyn			
Therese Landås	UA Sjøfolk			

**Referent:** Trine Carin Tynes, UA Sjøfolk  
**Vedlegg:** 1. Agenda for møtet  
2. Sak 4. Presentasjon Safetec - Innspill til kunnskapsgrunnlag



## Saksliste

UTKAST .....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
1. Møtet åpnes .....	2
2. Referat fra møtet 24.5.2023 .....	2
3. Status fra faste arbeidsgrupper .....	2
4. Status for nullvisjonen og innspill til kunnskapsgrunnlag .....	6
5. Fokuseringsområde 2024: Arbeids- og levevilkår – psykososialt arbeidsmiljø .....	9
6. Sjøfartsdirektoratets myndighets- og tilsynsområde i forhold til Sjøfartsdirektoratet og Havindustritilsynet .....	12
7. Avklaring type arbeidsordning i lys av hviletids- og vaktholdsbestemmelsene .....	14
8. Spørsmål om Sjøfartsdirektoratets håndtering av bekymringsmeldinger .....	15
9. Orientering om og innspill på oppfølgingssaker .....	17
10. Eventuelt .....	18

## Agenda

---

### 1. Møtet åpnes

- Møteleder Håvard Gåseidnes ønsket velkommen.
- Navneopprop ble foretatt. Kystverket ved Hans Morten Midtsand ble ønsket velkommen som nytt medlem. Forfall fra DSB, FosFor, Industri Energi, Norsk Forening for Maritim Medisin, Norske Sikkerhetssentres forening og Telenor Kystradio. (Fra FosFor skal nye representanter oppnevnes.) 21 av 27 medlemmer møtte og rådet var beslutningsdyktig.
- Innkallingen ble godkjent.
- Sakslisten ble godkjent. (Grunnet møtekollisjon, blir rekkefølgen i sak 4 og 5 snudd.)
- Følgende saker ble meldt inn under eventuelt:
  - Spørsmål til opphør av kopi av utstedte bemanningssertifikater til organisasjonene
  - Initiativ til Maritim Uke
  - Fastsetting årshjul for 2024

### 2. Referat fra møtet 24.5.2023

Referatet ble godkjent. Det ble etterlyst tydeliggjøring av oppfølgingspunkt. Møteleder vil bestrebe seg på det, og ba samtidig rådet bistå i oppsummering og forslag til konklusjoner.

### 3. Status fra faste arbeidsgrupper

#### 3.1 Arbeidsgruppe 1 - Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet

Orientering ved Trine Carin Tynes

Aktivitet hittil har vært som referansegruppe for Arbeidstilsynets utvikling av verktøy for sjøfart i [www.arbeidsmiljøportalen](http://www.arbeidsmiljøportalen). Det er flere saker som er tilordnet gruppen, men det har vært begrenset kapasitet på HMS-siden til oppfølgingen.

#### Spørsmål/kommentarer

Det norske maskinistforbund: Etterlyser tilbakemelding på saker som er spilt inn. Det gjelder bl.a. biologiske faktorer og faremomenter ved nye energiformer til fremdrift og manøvrering.

Sjøfartsdirektoratet: Orienterte kort om SINTEFs initiativ til prosjekt om likestilling og tilknyttede problemstillinger, og sammenheng trakassering og sikkerhet. Tiltent oppstart er til våren. Kan være aktuelt prosjekt for arbeidsgruppa å følge fremover.

Det norske maskinistforbund: Maritime Safety Committee (MSC) bestemte i sommer at emnet skal inn i modellkursene/sikkerhetskursene for alle sjøfolk. Ny tabell, inklusiv seksuell trakassering, er utarbeidet og sendt på høring. Skal behandles videre i neste MSC. Sjøfartsdirektoratet leder den norske delegasjonen, og det ønskes info om oppfølgingen her.

Norske sikkerhetssentre: Aktørene i sikkerhetsopplæringen ønsker en proaktiv tilnærming og ber om å få se forslaget. Dette ble også adressert under Sjøsikkerhetskonferansen.

Sdir: Når det gjelder modellkursene, er det kryssing inn mot arbeidsgruppe 3. Tas videre der.

**Oppfølgingspunkter:**

- SINTEF-prosjektet om likestilling settes på oppfølgingslisten inntil videre bevegelse/involvering er klargjort.
- Sjøfartsdirektoratet kommer tilbake med info om nasjonal prosess knyttet til oppfølging av MSCs arbeid med å inkludere mobbing/trakassering/SASH i maritim sektor i opplæringen
- DNMF sender det aktuelle draftet til Norske sikkerhetssentres forening

**3.2 Arbeidsgruppe 2 – Bemanningsprosjektet****Rapport, status for behandling i Sjøfartsdirektoratet og antatt videre prosess**

Orientering ved Jan Reinert Vestvik, Sjøfartsdirektoratet

Arbeidsgruppen har vært referansegruppe i prosjektet som har resultert i rapporten «Faglig grunnlag - ny bemanningsforskrift». Den inneholder situasjonsbeskrivelse, utfordringsbilde, vurderinger og anbefalinger. Tar for seg arbeidsoppgavene som danner grunnlag for sikkerhetsbemanningen (lik IMO-tilnærmingen gjennom resolusjon 1047). Går inn på arbeidsoppgavene i de ulike departementene, daglig drift og håndtering av ulike uforutsette situasjoner (behandling av syke, nødsituasjoner).

Arbeidsoppgaver i nødsituasjoner på passasjerskip er spesielt sett på fordi de har lav bemanning i forhold til antall personer om bord. Det ses videre på vakt- og skiftordninger, arbeidsmiljø og virkeområde for forskriften: Hvilke fartøy skal ha bemanningssertifikat i fremtiden. Det foreslås likebehandling og harmonisering av fiskefartøy og lasteskip, kan ikke se at dagens lavere krav på fiskefartøy er sikkerhetsmessig begrunnet. Det er ikke alle i referansegruppa som er enig i dette.

Det viktigste i rapporten er selve prosessen for å komme frem til sikkerhetsbemanningen. Det er viktig med involvering slik IMS-koden legger opp til. Dagens bemanningsforskrift fra 2009 legger også opp til god involvering, men det har ikke alltid fungert etter hensikten. Vil se på muligheter for å få en prosess som bedre avdekker behovene om bord gjennom å se på arbeidsoppgavene.

Arbeidsgruppa har sett på en del detaljer, eksempelvis unntaksregler og bemanning i forhold til ny teknologi og kvalifikasjoner (stikkord er bemanning av fjernstyrte og autonome skip og landbaserte kontrollrom). Hva er handlingsrommet og hva er ønskelig. Også listet opp behov for endringer i forskriftene om vakthold og driftsordninger (mer opprydding av utdatert innhold).

Økonomiske og administrative konsekvenser: For de ca 50 anbefalingene i kapittel 4 er det i tabellform satt opp hvilke skip som blir berørt, konsekvens for næringen, administrative konsekvenser og om det er sikkerhetsgevinst ved forslaget.

Konklusjon: Vil ha ny bemanningsforskrift basert på resolusjon 1047, forskriften må legge til rette for landbasert støtte (videreutvikling av det som allerede finnes i dag) og være digitaliseringsvennlig. Prosessen ved søknad om bemanning skal gjennomgås. Ønsker i fremtiden en mer digital tjeneste, kanskje noe i samme retning som APS (automatiske personlige sertifikater). Dvs. legge inn de forskjellige skipsdata og operasjonsdata - og hvis teknologien blir bra, få hjelp til å vurdere bemanning. Men dette er ikke like enkelt som for personlige sertifikat da bemanningsfastsettelsen innebærer en del spesifikke forhold som krever og skjønsmessige vurderinger.

Rapporten synliggjør områder der referansegruppen har vært uenige og/eller kommet med andre forslag. Rapporten gir uttrykk for direktoratets arbeidsgruppe sine meninger, korrigert til en viss grad med referansegruppens innspill. Alt som står i rapporten er gjenstand for videre behandling i direktoratet, i første omgang i ledergruppen i Avdeling fartøy og sjøfolk.

Sjøfartsdirektoratet: En stor takk rettes til arbeidsgruppen og referansegruppen for den grundige jobben som er gjort. Prosessen videre er åpen for drøfting. Rapporten blir gjort tilgjengelig for hele rådet.

Viktigste tilbakemelding til den indre behandlingen vil være en diskusjon rundt anbefalingene, det vil si hvis noen mener de skjønsmessige vurderinger av den sikkerhetsmessige virkningen eller økonomiske konsekvenser for næringen er overforstått eller underforklart. Arbeidet vil lede til endring i bemanningsforskriften, men omfanget av endringer og hvilke tiltak som skal gå videre, diskuteres nå. Rapporten inneholder ikke tekstforslag til endringer i bemanningsforskriften, og hovedarbeidet med forskriftsendringene vil ventelig starte over nyttår. Frem til jul vil ledelsen drøfte rammen for hva Sjøfartsdirektoratet ønsker å gå videre med av anbefalingene. Sjøfartsdirektoratet er åpen for innspill og justeringer av planen. Forumets medlemmer, uavhengig av deltakelse i referansegruppen, inviteres til å gi innspill.

#### Spørsmål/kommentarer:

Det norske maskinistforbund: Berømmer det formidable arbeidet med rapporten. Påpeker ellers at en innmeldt faktafeil ikke er hensyntatt. Det er videre viktig å definere vaktordning i relasjon til hviletid, og ber om svar på hvilke fotnoter som er tatt bort i bemanningssertifikater. Håper sikkerheten og Nullvisjonspakken kommer foran de økonomiske konsekvensene når regelverket revideres.

Sjøfartsdirektoratet repliserte at innspillet om faktafeil er mottatt og vurdert, men ikke enig. Når det gjelder fotnoter er det, uavhengig av bemanningsprosjektet, gjort en opprydning der noen er fjernet. Ønsket om skriftlig oversikt blir etterkommet.

Norges Fiskarlag: Referansegruppen fikk rapporten i går og ser behov for noen rettelser i underbyggelsen av Fiskarlagets standpunkt. Generell kommentar er at det er gjort en stor jobb med rapporten. Opplever prosessen som krevende, oppfattet at de formelt sett ble invitert til ei arbeidsgruppe, etter hvert endret til referansegruppe. Anbefalingene i rapporten kommer fra arbeidsgruppa, mens tiltakene og forslagene er drøftet med referansegruppa. For fremtiden er det viktig at en i forkant av slike prosesser klargjør dette. Rapporten beskriver utfordringer, oppsummerer gjeldende regelverk og kommer med anbefalinger. Det gjøres i stor grad på en generell måte, der like tiltak foreslås på tvers av ulike deler av maritim næringen. Det har vært viktig for Fiskarlagets medvirkning å synliggjøre de store forskjellene innen maritim næring generelt og kategorien fiskefartøy spesielt. Generelle tiltak og anbefalinger er veldig krevende. Det er viktig at tiltakene treffer de konkrete utfordringene for å løfte sikkerhetsnivået slik alle ønsker. Glad for at det inviteres til innspill videre. Viktig å holde varmt og få løftet frem viktige aspekter.

Sjøfartsdirektoratet: Har gått inn i dette med ønske om involvering, og beklager uklarhet rundt gruppesammensetning og mandat. Tar til etterretning at benevningene kunne vært tydeliggjort i en tidligere fase.

#### Forslag til oppfølging:

1. Rapporten med vedlegg gjøres tilgjengelig for alle medlemmene (Teams-kanalen)
2. Det gjennomføres intern høringsfase for forumets medlemmer frem til 30.11.2023 på følgende:
  - innspill for å korrigere rene faktafeil
  - tekstkorleksjon på upresise/mangelfulle gjengivelser av deltakernes posisjon og/eller underbyggelse/begrunnelse
  - innspill til anbefalingene
3. Innspill sendes direkte til JRVE@sdir.no

#### Behandling i forumet:

Rådet ga sin tilslutning til forslaget.

### **3.3 Arbeidsgruppe 3 – Utdanning og kvalifikasjoner – Status vedlikehold emneplaner**

Orientering ved: Odd Konrad Dahle

Arbeidsgruppen har ikke møtt siden 27. april. Årsaken er arbeidsmengde på fagområdet utdanning. Dette er det en prosess på nå slik at tråden kan tas opp igjen om ikke lenge. Vedlikehold av emneplaner som Sjøfartsdirektoratet «eier» (35 stk.) tas først. De som er vurdert og gitt høyest prioritet er:

- D6 – selv om dette er en relativt ny emneplan så ser vi at det er behov for noen presiseringer i denne og tilhørende emneplaner.
- Kompetansesertifikat D6
- Praktisk utsjekk
- Ankerhåndtering og slep
- Løfteoperasjoner
- Alle sikkerhetskursene
  - Medisinsk førstehjelp
  - Medisinsk behandling

Håper å kunne få starte dette arbeidet på nyåret, og tanken er å sende ut en invitasjon til arbeidsgruppen før årsskiftet. Minner også forumet om at overgangsordningen som er beskrevet i §23a i kvalifikasjonsforskriften for D6, utløper ved årsskiftet.

#### Spørsmål/kommentarer:

Det norske maskinistforbund: Det haster også å få på plass likeverdige vedlikehold og godkjennelse sertifikat.

Sjøfartsdirektoratet: Det jobbes med dette i Sjøfartsdirektoratets kompetansefora, men beror også på ressursituasjonen. Mange oppgaver på utdanning er tillagt underavdeling Sjøfolk. Ny leder er på plass, og det jobbes videre med person- og ressurskabelen. Nevnte oppgaveportefølje må balanseres opp mot revisjoner og kontroller av utdanningsinstitusjonene, som i praksis er de samme folkene. Håper å kunne rapportere bedre tilstand på neste møte.

### **3.4 Arbeidsgruppe 4 - Risikovurdering**

Orientering ved Sverre Flatebø.

Som orientert om på Sjø sikkerhetskonferansen, skal SAFETEC bygge en automatisert risikomodell som gir en oppdatert risikovurdering fortløpende. Denne er koblet på Nullvisjonens behov for risikovurderinger i forbindelse med handlingsplan og tiltaksplan som skal utarbeides.

Grunnet noen tekniske utfordringer (VPN-tilgangsproblematikk) er den per dato ikke klar for demonstrasjon. Hovedtanken er at for statistikk og historiske tall skal det bygges en modellering som er lett og oversiktlige. På topp av den automatiserte risikovurderingen som bygges nå, skal det også være åpent for faglig vurdering der modellen mangler tilstrekkelig data.

#### Spørsmål/kommentarer

Det norske maskinistforbund: Er det lagt penger inn i Nullvisjonen for å fullføre prosjektet?

Sjøfartsdirektoratet: Per dato er svaret nei, men det handler om byråkratiske budsjettprosesser. Direktoratet har i dag sendt satsningsforslag 2025. Nullvisjonen er et eget oppdrag, men utfordring å gi budsjettinnspill før tiltakene er satt.

### **3.5 Arbeidsgruppe 5 – Nasjonalt velferdsutvalg**

Orientering ved Trine Carin Tynes

Det har ikke vært avholdt møter, eller mottatt innspill til saker i nasjonalt velferdsutvalg. Styret i stiftelsen Sjømannskirken Internasjonalt kultur- og velferdssenter hatt møte med daglig leder i Narvik. I styret sitter

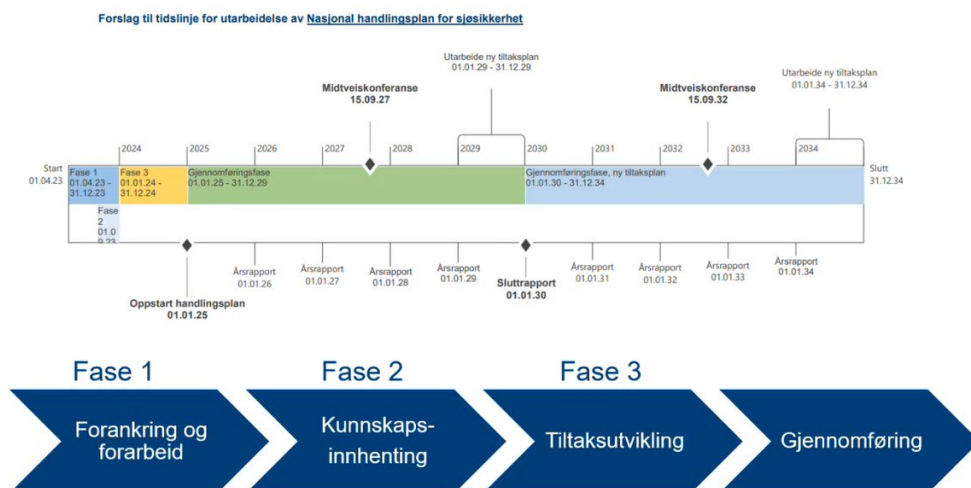
ITF representert ved NSOF, direktoratet og Narvik kommune. Senteret fungerer både som velferdssenter for sjøfolk og lokalt kulturhus. Antall cruiseanløp i Narvik har økt, og det er fint at det finnes et tilrettelagt tilbud der allerede.

Det foreligger ellers en søknad fra Den indre Sjømannsmisjon til drift av internasjonale sjømannscentre i andre store cruisehavner. Det handler også om MLC-forpliktelser.

#### 4. Status for nullvisjonen og innspill til kunnskapsgrunnlag

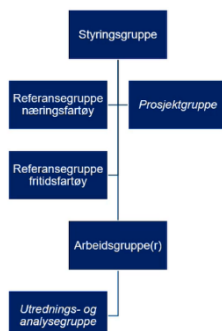
##### 4.1 Oppdatering status Nullvisjonen/Handlingsplan v/Anders Amundstad Balle, Sjøfartsdirektoratet

1. Styringsgruppe etablert. Første møte gjennomført under Arendalsuka. Medlemmer:  
 Sjøfartsdirektoratet: Sjøfartsdirektøren og avdelingsdirektør Fartøy og sjøfolk  
 Kystverket: Kystdirektøren og direktør for navigasjonsteknologi og maritime tjenester  
 Fiskeridirektoratet: Fiskeridirektøren og seksjonssjef Sjøtjenesten  
 Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap: Avdelingsdirektør Kjemikalie-, Produkt- og El-sikkerhet og seksjonssjef Produktsikkerhet  
 (Arbeidstilsynet og Petroleumstilsynet er også invitert, men har ikke meldt seg på foreløpig.)
2. Departementet har godkjent prosjektskissen/tidslinjen. Arbeidet er i rute.



Nærmest forestående arbeid er:

- Kunnskapsgrunnlag ferdigstilles (medio november)  
 Grunnlag for innsatsområder som det skal utvikles tiltak for. Det blir egne arbeidsgrupper knyttet til innsatsområdene, som skal utvikle gode og treffsikre tiltak.
- Innkalling til tiltaksutvikling basert på avdekte innsatsområder (nov-des)
- 2024 – tiltaksutvikling, tilstandsmål og indikatorer, rapportering og formidling
  - Prosjektstruktur:



Arbeidsgruppene skal komme frem til tiltak basert på kunnskapsgrunnlaget, som partene inviteres til å gi innspill til. Avklaringer gjøres med hver sin referansegruppe for næringsfartøy og fritidsfartøy. Det kan være de samme organisasjoner, bedrifter osv. som er representert i begge grupper, men mandatet for hver arbeidsgruppe er tydelig på forankringen i det etablerte kunnskapsgrunnlaget. Alle andre innspill på toppen, f.eks. landsstyremøtevedtak som strider mot noen av tiltakene, tas inn i referansegruppene.

Økonomi: Utfyllende svar på spørsmål sak 3.4: Sjøfartsdirektoratet og medvirkende direktorat er innstilt på å finansiere og dele på ressurser i arbeidet som foregår 2023/2024 med utvikling av handlingsplanen. Det viktigste er gjennomføringsperioden, at det finnes midler til å gjennomføre eventuelle kostbare tiltak. Direktoratet har gitt innspill til departementet i budsjettinnspillrunden, og håper på gjennomslag. Partene kan gjerne bidra til å snakke Nullvisjonens sak i politiske miljø på Stortinget.

Ting begynner å bli mer konkret, innsatsområder utpeker seg. Sjøfartsdirektoratet vil ta kontakt og opprette dialog med aktører som kan være med å påvirke sikkerheten på utpekte innsatsområder.

Innspill til arbeidet med Nullvisjonen kan sendes: [aaba@sdir.no](mailto:aaba@sdir.no)

## 4.2 Bistand til utarbeidelse av kunnskapsgrunnlag v/Marita Pytte, Safetec

### 1. Bakgrunn

Safetec er engasjert i arbeidet med å kartlegge hvile faktorer som påvirker målsetningen om null omkomne og hardt skadde og hvilken styrke denne påvirkningen har. Kunnskap om dette vil være avgjørende for treffe effektive og virkningsfulle tiltak i den fremtidige handlingsplanen.

Planen skal omfatte både fritidsfartøy og næringsfartøy.

Kunnskapsgrunnlaget skal fange opp hele risikokjeden – både faktorer som påvirker sannsynligheten for at hendelser skjer, og konsekvenser etter at hendelsen har skjedd.

Skal også kartlegge kunnskapshull – både det vi vet er mangelfullt – og det vi ikke vet så langt.

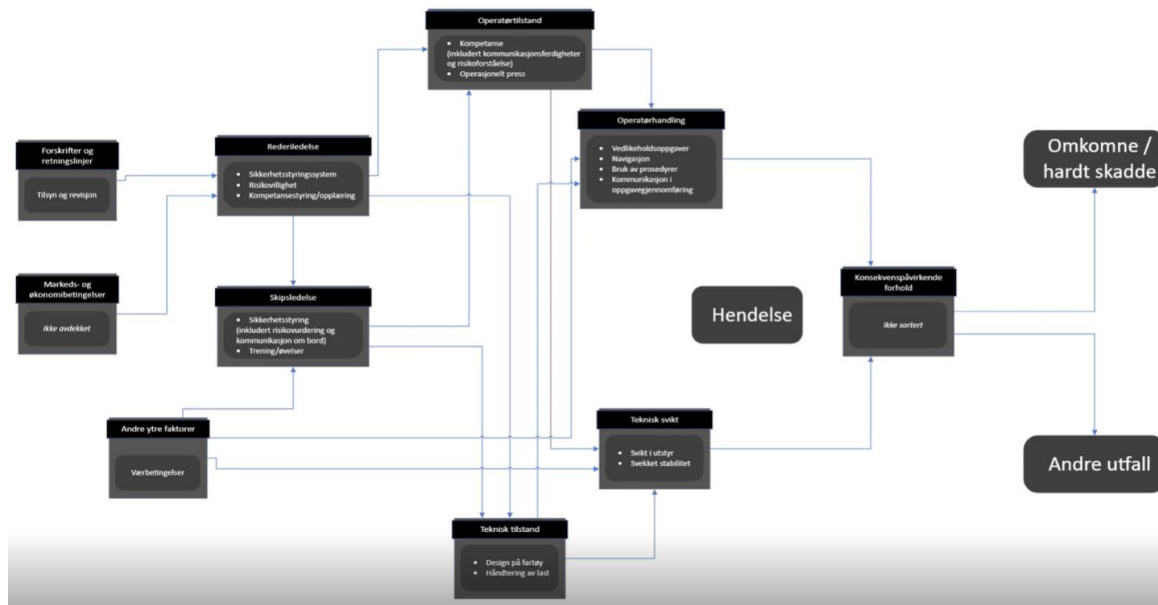
### 2. Gjennomføring

Kartlegger og sammenstiller eksisterende kunnskap:

- Litteraturstudie- hardt skadde og dødsfall siste ti år
  - Faglitteratur, fagrapporter
  - Statistikk (ulykker, eksponering etc.) fra Sjøfartsdirektoratets ulykkesdatabase, Spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet, båtlivsundersøkelsen.
  - Granskningsrapporter fra Statens havarikommisjon
- Ekspertintervjuer  
Følge opp med intervjuer, spesielt der litteraturstudien viser kunnskapshull. Har identifisert noen hull det ønskes innspill fra forumet på.
- Risikomodeller: En visuell oversikt over faktorer som påvirker og kan føre til ulykker – og konsekvens av ulykker
- Status og effekt av tiltak i handlingsplan for fritidsfartøyulykker  
Det ble kartlagt en del tiltak knyttet til ulike aktører, en del av oppdraget er å kartlegge status og effekt av tiltakene
- Kvalitetssikring med referansegruppe og Sjøfartsdirektoratet  
Diskutere resultatene og få innspill til videre arbeid på tiltaksutvikling
- Rapportering og presentasjon

### 3. Foreløpige funn

Modell er utarbeidet som gir oversikt over ulike tema.



**Forklaring:** Modellen er rangert som en hendelseskjede: Temaene til venstre er lenger fra ulykken både i tid og rom (bakenforliggende årsaker). Temaene mot høyre er nærmere hendelsen. Under hvert tema oppsummeres hvilke fremtredende faktorer en har sett innenfor området, som er kommet frem i nevnte ulike kilder. Om konsekvenspåvirkende forhold: Er spesielt ute etter forhold som skiller de hendelser der det gikk bra og der det førte til hardt skadde eller omkomne. Pilene mellom de ulike temaene viser påvirkninger, f.eks. skipsledelse og deres organisering av trening og øvelser vil påvirke operatørens kompetanse.

Rapporten vil bli strukturert etter disse temaene, inkludert utfyllende informasjon om hver fremtredende faktor, hvilke kunnskapskilder som peker på faktoren, hvorfor de er fremtredende og hvis kunnskapskildene sier motsatte ting. Vil også ta for seg særlig utsatte grupper innenfor de ulike faktorene, f.eks. fartøytyper, persongrupper og lokasjoner, som skiller seg ut og er særlig påvirket av den faktoren. Har f.eks. sett stor forskjell på typen ulykker som forekommer på ulike næringsfartøytyper. Ulykkesbildet som fører til dødsfall er ulikt, og det er viktig å få frem hvilke faktorer som påvirker hvilke grupper i størst grad. (Oversikt over ulykker med høyest frekvens på ulike fartøytyper finnes i vedlagte presentasjon.)

### Spørsmål/kommentarer

Det norske maskinistforbund: Bra teoretisk underlag i prosjektet, ser frem til omsetting til praksis. Forbundet ser to utfordringer: utenriks og innenriks. Det er gjort et godt stykke arbeid internasjonalt. Hva er tatt inn av materiell her? Vil også peke på utfordringen siste år med at skipsledelsen er overstyrt av rederiledelsen. Kjenner til tilsvarende forhold i oljeindustrien, og fikk allerede for 25 år siden dette klart definert inn i regelverket hvordan dette skal fungere. Senere fått tilleggstekst i ISM-koden, men er ikke i mål enda. På innenriks har stadig flere fergereferi utenlandske eiere. Basert på tidligere erfaringer kan systemet som skal virke sikkerhetsmessig få økonomiske utfordringer. Forbundet mener det må ses nærmere på effekten av anbudsordningene, der utenlandske eiere opererer i Norge og utfører samfunnsansvaret med frakt av passasjerer og kjøretøy.

Safetec: Markedsøkonomi og betingelser, f.eks. hvilke land eierne kommer fra, er satt opp som et kunnskapshull fra Safetec sin side. Får ikke info om dette ut fra granskningsrapporter og statistikker fordi kartleggingene her ikke går så langt tilbake i kjeden av bakenforliggende årsaker. Safetec vil gjøre intervjuer på dette, og ber om tips her.

#### 4. Bistand fra Maritimt Samarbeidsforum:



Safetec ber om tips på følgende som forumet tenker kan være viktige å få med i rapporten, i tilfelle det ikke allerede er fanget opp:

- Kunnskapskilder.
  - Forsknings- og utviklingsprosjekter
  - Fagrapporter
- Intervjuobjekter med informasjon om det som sees som kunnskapshull per nå:
  - Hendelser som fører til "Hardt skadde"  
(Har en del data på dødsfall, men kategorien «hardt skadde» er det ikke så mye spesifikk informasjon om – om de skiller seg fra ulykker som fører til dødsfall. Direktoratets ulykkesstatistikk skiller mellom fravær over/under 72 timer og dødsfall, det mangler informasjon mellom her.)
  - Markeds- og økonomibetingelser som påvirker/forårsaker hendelser
  - Konflikter mellom ulike regelverk som påvirker/forårsaker hendelser  
(Det er nevnt at ulike regelverk kan gå på bekostning av sikkerhet når man må veie opp for de ulike krav.)

Sjøfartsdirektoratet: Rapporten med kunnskapsgrunnlaget blir et viktig produkt og premissleverandør for arbeidet med tiltaksutvikling fra og med 2024. I den grad forumet er opptatt av å få med kunnskapskilder og sørge for at vi forstår mest mulig om tilstanden til sjøsikkerhet på det som påvirker risikoen, sannsynligheten og konsekvensen for at noen blir hardt skadd eller mister livet, er dette tidspunktet for å spille inn tips og forslag. På regelverk er også sannsynlighetsreduksjon og konsekvensreduksjon en del av bildet, om det gjelder havnesikkerhet, redningstjenesten eller tilbake til forskrifter og havrettskonvensjonen. Kom med det, så blir det gjort en vurdering om det kan påvirke hardt skadde og omkomne.

Målsettingen er ferdigstillelse i desember før det kalles inn til møter i 2024 om tiltaksutvikling. Det må gis tid til å lese rapporten og gjennomføre kvalitetssikringsmøter. Her vil arbeidsgruppe 4 «Risikovurdering», med spesiell tilknytning til Nullvisjonen, bes om å gi tilbakemeldinger på rapporten før endelig ferdigstillelse.

#### Oppfølging:

Spørsmål og/eller innspill til kunnskapsgrunnlaget som nevnt i punkt 4 sendes snarest og medio november til:

- [marita.pytte@safetec.no](mailto:marita.pytte@safetec.no), mobil 962 32 640 – Principal sikkerhetsrådgiver Safetec
- [leif.inge.sorskar@safetec.no](mailto:leif.inge.sorskar@safetec.no) – mobil 452 85 800 – sikkerhetsrådgiver Safetec

## **5. Fokusområde 2024: Arbeids- og levevilkår – psykososialt arbeidsmiljø**

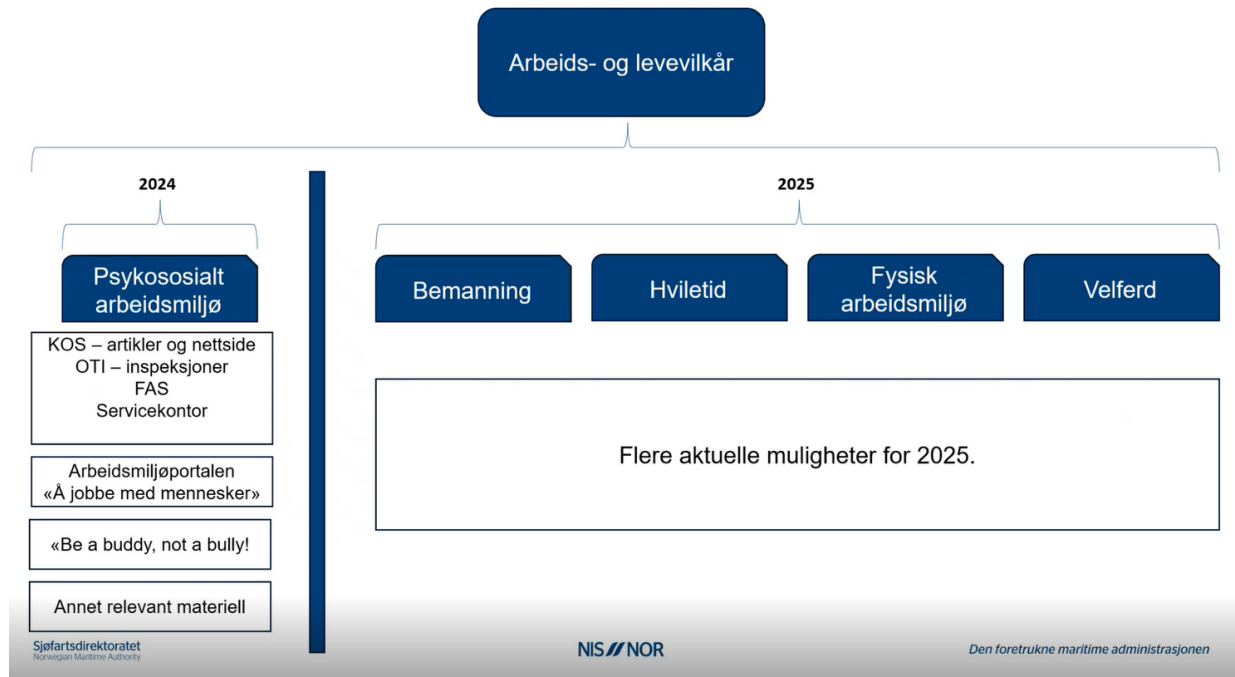
Orientering ved Sverre Flatebø

Fokusområdet 2024, kunngjort under Sjøfartskonferansen, blir psykososialt arbeidsmiljø. Det henger sammen med funn i spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet, der 27% oppgir å ha opplevd mobbing og trakassering.

Avgjørende for å ta tak i og gjøre noe med problematikker som kommer frem i undersøkelsen om maritim sikkerhet, er at den enkelte aktør i partssamarbeidet fungerer som et bindeledd og deler informasjon med sin organisasjon/sammenslutning. Det kan være gjennom å videreformidle selv, eller invitere direktoratet inn. Sjøfartsdirektoratet lager artikler og har sine formidlingskanaler, men informasjonen kommer bredere ut hvis hver enkelt i forumet bidrar i formidlingen av samme kunnskap ut til sine medlemmer.

Problemstilling: Hvordan kan direktoratet tilrettelegge for at alle rederier og skipsarbeidstakere på en best og enklest mulig måte kan arbeide strategisk og langsiktig for å redusere belastning ved arbeidet?

Det ble vurdert å ha arbeids- og levevilkår som fokusområde, men valgte å spisse inn mot psykososialt arbeidsmiljø i 2024 med bakgrunn i nevnte funn. Fokusområdet vedtas år for år, men et ønsket mål bilde nå er å ha overordnede arbeids- og levevilkårsforhold som fokusområde kommende år, fordi det er faktorer her med åpenbar betydning for det psykososiale arbeidsmiljøet.



I 2024 vil det dreie seg om hvordan mobbing og trakassering kan motvirkes i 24/7 skipssamfunnene ved bevisstgjøring og bygging av en god samarbeidskultur om bord.

Skisse for planlagte tiltak 2024:

- **Arbeidsmiljøhjelpen**  
Ambisjonen er at partene i fellesskap kommuniserer ut og motiverer næringen til å ta i bruk verktøyet «Arbeidsmiljøhjelpen» som ble lansert august 2023. Temaet «Jobbe med mennesker» er spesielt relevant for arbeidet med psykososialt arbeidsmiljø. For sjøfart er Arbeidsmiljøportalen hittil utviklet for gods- og passasjertransport, men flere av temaene i verktøyet, herunder «jobbe med mennesker», er også egnet for større fiskefartøy. Verktøyet inneholder aktuelle temaer til diskusjon, og genererer konkrete handlingsplaner basert på input av det besetningen kommer frem til. Et konkret tiltak kan f.eks. være å gjennomføre kampanjen «Be a buddy, not a bully».
- **Kampanjen «Be a buddy, not a bully»**  
Målsetting: Motivere skipsbesetningene til å ta i bruk eget undervisningsmaterieell mot sjikane og mobbing i sjøfart. Kampanjen «Be a buddy, not a bully» bygger på initiativer for å forebygge og håndtere krenkende atferd, og er utviklet av Sea Health & Welfare i Danmark 2018. Sjøfartsdirektoratet har fått tillatelse til gjenbruk og tilpasning av undervisningsmateriellet. Direktoratet vil etablere et team som kan veilede fagansvarlige på rederinivå om hvordan de kan komme i gang med bruk av materiellet på sine fartøy. Avhengig av kapasitet, kan teamet også bidra til kursing på større mannskapssamlinger.

Undervisningsmanualen inneholder

Redskap 1: Powerpoints

Redskap 2: Dialogkort (For å få i gang «lavterskel»-dialog om grensesetting i vanskelige mellommenneskelige situasjoner som kan oppstå, er det laget kort med ulike scenarier og situasjoner.)

Redskap 3: Vitners betydning

Redskap 4: Er det mobbing?

Redskap 5: Film (hva er DK sin erfaring med denne?)

Redskap 6: «Energizers»

(E-læring eller webinarer kan være aktuelt på sikt.)

- Oversettelse av boken «Det gode arbeidsliv til sjøs». Sea Health & Welfare har utviklet innholdet i samarbeid med psykologer som har sett spesielt på utfordringene med arbeidslivet til sjøs i et 24/7 samfunn og intervjuet sjøfolk. Eksempler på kapitler i boken er:
  - Forebygging av sosial isolasjon: En rekke sjøfolk forteller om hvilke utfordringer som kan øke sosial isolasjon om bord, og gir råd om hvordan man kan forebygge og avhjelpe sosial isolasjon og ensomhet om bord, blant annet gjennom sosiale tiltak.
  - Flerkulturelle besetninger: En rekke sjøfolk forteller om hvilke utfordringer det gir å ha mange forskjellige kulturer om bord, og hva man kan gjøre for å få et godt samarbeid om bord. Nøkkelord til trivsel om bord handler i denne sammenheng om å kjenne hverandre. I bokens verktøysdel kan man lese mere om hvordan man kan møtes på tvers av kulturer, og tiltak for hvordan man kan bli bedre kjent med hverandre.
  - Arbeidsbelastninger og stress: En rekke sjøfolk forteller om hva de mener skal til for å forebygge arbeidspress og stress om bord.

#### Oppsummering:

Sjøfartsdirektoratet kan bidra med å sette fokus på og tilrettelegge verktøy og materiell, men jobben med å forbedre det psykososiale arbeidsmiljøet til sjøs må naturligvis skje via rederi og om bord på det enkelte fartøy.

Sjøfartsdirektoratet skal etablere en hjemmeside med kunnskapsformidling og informasjon om nevnte verktøy. Det skal etableres et team som kan gi veiledning/kursing av organisasjoner og de som er i direkte kontakt med besetningene.

Målsettingen er at samtlige rederier og fartøy skal gjennomføre dette. Sjøfartsdirektoratet har forventning til at medlemmene i Maritimt Samarbeidsforum tar ansvar og bidrar for å nå flest mulig innen sine bransjer med informasjon om fokusområdet og virkemidler for å forebygge mobbing og trakassering om bord.

#### Spørsmål/kommentarer:

Norges Kystfiskarlag: Det er bra at det blir gjort et grundig arbeid i 2024 spisset til psykososialt arbeidsmiljø med vekt på den mellommenneskelige biten, som ellers fort blir nedprioritert hvis det skulle favnet alt som har med arbeids- og levevilkår om bord. Når det gjelder involvering av organisasjonene: hva med de som ikke er representert i forumet? KUN skal eksempelvis starte et arbeid på HMS og sikkerhet nå. SINTEF er også i gang med et prosjekt. Prosjektet «Hun fisker» og andre interesseorganisasjoner skal også i gang med arbeid.

Sjøfartsdirektoratet: Kommunikasjonsavdelingen vil publisere nyhetsartikler og benytte SOME, med håp om at aktuelle organisasjoner og rederier skal fange opp informasjonen. Men dette alene gir moderat uttelling sammenlignet med at arbeidet forankres høyt i organisasjonene, at medlemmene i forumet bidrar til eierskap og at kunnskap og anbefalinger formidles på egne konferanser og i relevante fora. Det

gode samarbeidet om mobilisering rundt spørreundersøkelsene om Maritimt sikkerhet er eksempel på dette.

Maritime videregående skoler: Skole og undervisning er også viktige. Vil gjerne ha tilsvarende materiale ut til vg. skoler, fagskoler og høyskoler for å forberede kandidatene i forkant. Kampanjen retter seg mot maritim industri, men ikke alle elever/studenten når der.

Sjøfartsdirektoratet: Det er ikke avklart om alt materiellet vil bli gratis tilgjengelig. Det er åpenbart at materiellet bør gjøres tilgjengelig for undervisningen også.

Det norske maskinistforbund: Siden 2015 har regelverket gjennom ISM-koden lagt opp til at en skal ta for seg alle aspekter ved tjeneste om bord. Forbundet har siden den gang hevdet at mobbing og seksuell trakassering er en sikkerhetsrisiko. HTW 8 har i februar 2022 besluttet at dette skal inn i sikkerhetsopplæringen. Når det gjelder regelverkspraktisering, mener forbundet at alt opplæringsmaterieell myntet på sjømannen også må ut til rederiene som er ansvarlige for sikkerhetsopplæringen. For få lik regelverkspraktisering foreslås at Sjøfartsdirektoratet bruker IMO sitt instrument som pålegger alle denne opplæringen gjennom de obligatoriske sikkerhetskursene, dvs. lage et rundskriv om dette og forpliktelsene til rederiene.

Sjøfartsdirektoratet: Forslaget er notert, og blir sett på. Temaet skal inn i sikkerhetsopplæringen og rederiet har et overordnet ansvar for det psykososiale arbeidsmiljøet om bord. Men Sjøfartsdirektoratet ser ikke at partene kan forpliktes til å bruke hjelpemidlene som her er presentert. Utgangspunktet nå er basert på anbefaling om bruk av skisserte verktøy for å igangsette dialog om problemstillingen.

DNMF: Maritime Safety Committee har i forbindelse med spørsmål om tolkning og praktisering av ISM-koden, klargjort at den er fleksibel nok å kunne følge med på utviklingen, og det er en klar kobling mellom ISM-koden og STCW. Forbundet kan oversende IMOs uttalelser her som et grunnlag.

Norsk sikkerhetscentres forening: Her er det en større holdningskampanje som skal dras i gang i 2024. Oppdateringskurs/videregående sikkerhetskurs når mange. Sentrene er låst av rammene for de kursene de har godkjenning for, og spør om det kan være noe som kan presenteres på oppdateringskurs kommende år? Sikkerhetscentrene kan bidra til å få ut informasjon og bidra i prosessen med å sette i gang de tiltak og aksjoner som ønskes. Et innspill er å se på hva sikkerhetscentrene kan bidra med i forhold til dekksoffiserer og maskinoffiserer, og nå noen nivåer opp i ledersjiktene også.

Sjøfartsdirektoratet: Som ledd i oppfølging av Riksrevisjonens rapport er det tilsatt koordinator for tilsyn med arbeids- og levevilkår (tiltrer i mars). Uten å foregripe noe, kan en tenke seg at tilsynet undersøker etterlevelse når det gjelder verneombudets og arbeidsmiljøutvalgenes aktiviteter om bord. Etter ASH-forskriften skal AMU om bord ta opp til drøfting forhold som har betydning for trivselen om bord, samværsformer, fritidsbeskjeftigelser mv. Rederiene har ansvar for rammene, men skipsledelsen og ansatte skal etter regelverket jobbe med dette.

Sjøfartsdirektoratet: Horisonten på direktoratets arbeid strekker seg utover fokusområdet 2024. Sjøfartsdirektoratet vil bygge opp kompetanse i organisasjonen på dette, og verktøyskrinet som utvikles og etableres i 2024 skal være et grunnlag for det videre arbeidet med oppfølgingen av arbeids- og levevilkår, herunder psykososialt arbeidsmiljø.

## **6. Sjøfartsdirektoratets myndighets- og tilsynsområde i forhold til Sjøkeldirektoratet og Havindustritilsynet**

Fremmet av Det norske maskinistforbund.

Det norske maskinistforbund orienterte om bakgrunnen for saken. Med hensyn til arbeidet med regelverksvedlikehold og utvikling, er det vesentlig å få avklart det tekniske opp mot det politiske når de nye tilsynene har fått oppdrag med transport og lagring i Nordsjøbassenget. Vi har hatt lignende gråsoner tidligere i forbindelse med flerbruksskip. Det er laget et regelverk for industripersonell, som heller mot maritimt regelverk, som er det beste regelverket når det gjelder sikkerhet på 24/7 fartøy. Har nå lignende utfordring med havbruk og havinstallasjoner, og forbundet ser det som viktig å ha en omforent forståelse av det som foregår nå med hensyn til videre arbeid i Maritimt Samarbeidsforum og annet partssamarbeid.

Sjøfartsdirektoratet: Kjenner til at fagorganisasjonene (DNMF, NSOF og NSF) har jobbet strategisk med dette spørsmålet, og glad for engasjementet i forumet.

Status nå er at Petroleumstilsynet endrer navn til Havbrukstilsynet 1.1.2024, men det er ikke gjort noen endringer av porteføljen. Sjøfartsdirektoratet er bevisst de problemstillinger som DNMF tar opp, f.eks. hvor legges regulering rundt havbruk til havs og installasjoner med fremdriftssystem. Det er på et gitt tidspunkt en politisk beslutning. Det er viktig å legge til grunn at fra lovgivers perspektiv er de ulike regelverkene sidestilt med samme kvalitet, og viktig at vi fremlegger og jobber med det.

Vi som sektor må være bevisste på at hvis den maritime porteføljen svekkes, svekkes også det norske flagget, vår posisjon som næring og internasjonale innflytelse. Må tenke hva som er det beste for nasjonen Norge og hvordan vi organiserer oss, og ha forståelse for at beslutningen er politisk i slutteenden. Men viktig at vi på vegne av den maritime næringen fremlegger betydningen av at det maritime regelverket blir brukt, styrken i det, og konsekvensene hvis det maritime regelverket blir tilsidesatt på det som er helt klare maritime installasjoner, fremdriftsinstallasjoner, og at det vil utgjøre et strategisk veivalg for nasjonen. Det kan ikke være om det er Sjøfartsdirektorat som blir styrket eller svekket som har betydning, eller hvilken arbeidstakerorganisasjon som får medlemmer eller ikke medlemmer, men hva som er det beste for Norge og vår internasjonale tyngde, som bør prege frontargumentasjonen.

Første prøvestein er saken om havbruk til havs som ligger til vurdering og jobbes med i departementet. For Sjøfartsdirektoratet er det viktig å påpeke at endringer ikke må svekke oss som sjøfartsnasjon og vår sterke posisjon når det gjelder å påvirke det internasjonale regelverket. Det er viktig å være tydelig på at sjøfartsregelverket holder samme standard og er like sikkert og trygt som andre typer regelverk som blir vurdert.

Det norske maskinistforbund: Takker for redegjørelsen. Når det gjelder lovvalg, synliggjorde erfaringen med flerbruksskipssaken i regelverksforum i Petroleumstilsynet, en holdning til sjøfartsregelverket som annenrangs. Oppfatningen i regelverksforumet dreide etter at de var om bord og befarte og erfarte at regelverket på sjøsiden er det beste for 24/7 arbeidsliv til sjøs. Forbundet mener utgangsholdningen den gang gjentar seg når utvikling av regelverk for havvind er tillagt Ptil, fra nyttår omdøpt til Havindustritilsynet. Forbundet opplever at rederiene som tilbyr frakt og verkstedfasiliteter til vindmølleinstallasjoner ikke er kjent med industripersonellkoden og føringer om at master er sjef. Selv om de er ansatt på AML-formular, må ISM-systemet følges, bl.a. STCW sikkerhetskurs og helseattest som sjøfolk. Industripersonellkoden kan brukes til å bevise at vårt regelverk er fullt på høyde med hvilket som helst annet regelverk som forsøkes innført. Det er viktig å stå samlet om dette, mer enn noen gang for å fastholde Norge blant de 10 mektigste sjøfartsnasjonene i IMO-sammenheng, og at det omfatter både havgående og «inland waterways» skip. Prosjektet nå med at regelverket med ISM-styringssystem favner helt ned til minste fartøy som ikke faller inn under SOLAS-regelverket direkte, er en styrking for Norge og noe som vi ikke må miste på noen måte. Forbundet er bekymret for at dette systemet skal vekkes.

Sjøfartsdirektoratet/Gåseidnes: Det ventes en høring fra departementet på offshore havbruk i løpet av høsten. Det er bra om man er til stede og bidrar til å fremsnakke maritimt regelverk som et oppdatert og funksjonelt regelverk.

Sjøfartsdirektoratet/Tynes: Vil bare minne på det som ble sagt i forbindelse med saken om anerkjennelse av tjeneste likeverdig som fartstid, der Sjømat Norge uttalte at det har aktualisert seg et behov for maritim kompetanse på havbruksinstallasjoner i eksponerte farvann. At oppgavene som det er behov for der ute sammenfaller med det som utføres på tradisjonelle skip, eksempelvis vedlikeholdstyringsystemer, maritim kompetanse, stabilitet osv. Dette er en del av bildet.

Det norske maskinistforbund: Ad høringen på havbruk er det allerede en omveltning her ettersom Sjømat Norge har tatt inn et sjøgående havbruk klasset som offshore servicemodul, men vil samtidig beholde kompetansen. Har tidligere hatt lignende tilfeller i oljeindustrien der et rederi klasset om alle sine flyttbare innretninger som medførte problemer med sertifikater. Fant da en løsning gjennom daværende rådet for maritime sertifikater og bemanning. Det finnes alltid løsninger, men opplever nå at vi er splittet i veien frem mot en endelig løsning. Dette er uheldig, og håper forumet kan få en omforent forståelse for hvordan en kan løse disse sakene.

Sjøfartsdirektoratet: Vil presisere at departementet per tid ikke har sendt ut høringen. Sjøfartsdirektoratet er i innspurten med sine innspill til de endelige høringsdokumentene. Direktoratet håper at det planlagte møtet mellom departementet og organisasjonene, utsatt grunnet statsrådsskifte, blir opprettholdt slik at viktige problemstillinger for næringen blir tatt opp.

Sjømat Norge: I forbindelse med dykkersaken, der dykkeroperasjoner fra fartøy nå skal legges under Arbeidsmiljøloven, vil organisasjonen uttrykke bekymring for manglende engasjement fra maritim avdeling i departementet. Organisasjonen har selv tatt opp dette i møte med departementet, men ber også Sjøfartsdirektoratet bringe dette videre i dialogen med NFD. I nevnte sak var det sjømannsorganisasjonene, Kystrederiene og Sjømat Norge som selv måtte bestille utredningen fra kompetente miljøer, som konkluderte med at dette faktisk er sjøfolk, også etter internasjonal og nasjonal rett. Det kom ikke fra NFD selv, så organisasjonen er bekymret for manglende engasjement derfra på området, og mener det er helt avgjørende at også embetsverket er på.

Når det gjelder havfarmen «Jostein Albert» som DNMF sikter til, er det ikke Sjømat Norge som avgjør hvilket regelverk denne skal være inn under. Per i dag er den ikke definert som et skip, men en stålinstallasjon, med den konsekvens at det er Arbeidsmiljøloven (AML) som gjelder på fartøyet. Men også her har operatøren behov for maritimt personell om bord. Håper Sjøfartsdirektoratet kan se på at i den grad det brukes maritimt personell, kan disse opprettholde sertifikatene sine.

Sjøfartsdirektoratet: Har hatt en prosess på dette, det er en hjemmel for at en kan opprettholde basert på en likeverdighetsvurdering. Per tid må det gjøres «case by case». Direktoratet jobber som kjent med et rundskriv på dette.

Det norske maskinistforbund: Hvis en går gjennom papirene for havbruksinstallasjonen, er den klasset av DNV som en MOU, og har fått utstedt dokumenter basert på det. Det handler ikke om å forhindre at de får beholde sertifikatene, det som bekymrer er hvem som skal ha tilsynet etter hvert. Når en har bygget iht. maritimt regelverk og overfører til AML: Hvem skal ha tilsynet, som er avgjørende for sikkerheten.

Sjøfartsdirektoratet: Dette er per tid uavklart, men blir adressert i nevnte høring. Både regelverk knyttet til HMS og en del annet regelverk knyttet til offshore havbrukinnretningen (fiskerømming mm.) vil bli omtalt.

## **7. Avklaring type arbeidsordning i lys av hviletids- og vaktholdbestemmelsene**

Fremmet av Det norske maskinistforbund

Sjøfartsdirektoratet: Tolker at problemstillingen er knyttet til pågående dialog gjennom sommeren opp mot dette med tilpasset skift, og bemanningsprosjektet angående definisjonen av arbeidstidsordninger i vaktordforskriften.

Det norske maskinistforbund: Det var innholdet i vedlagte reportasje som ansporet til å ta opp saken. Utgangspunktet er det som er blitt jobbet med over tid når det gjelder praktisering av hviletid i fartsområde 1 og 2. Men opplever stadig at det er en uklar definisjon på dette med skiftordning og vaktordning, omtalt i Prop 11. (2011-2012) som danner grunnlag for unntaksbestemmelsen. Forbundet mener det er en uklar regelverksoppfattelse av hvordan et bemanningssertifikat skal utstedes for å få alle faktorer som skal ligge til grunn for å drifte et skip på plass, inklusiv hviletid. Partene har i samarbeid laget mange gode definisjoner, som også må tas inn i arbeidet nå. Forbundet har gitt eksempler på dette, og går man inn i følgebrevet til bemanningssertifikatet står det klart og tydelig hvordan dette skal fungere, og at vaktordning som ligger til grunn gjelder både i sjøen og i havn. Avisartikkelen tjener som eksempel på en ugrei praktisering, med 14-timers vakter i opptil 14 dager av gangen, med for lite søvn og forstyrrelser på bro under manøvrering, bruk av dagmann til vedlikehold under fart osv. Det maritime regelverket er et godt og sterkt verneregulativ, men er bekymret for allmennhetens oppfatning ved slike fremstillinger. Videre viser innholdet eksakt forbundets påstander om at ikke alt er reelt sikkerhetsmessig begrunnet i de søknadene som kommer. Forbundet setter pris på at Sjøfartsdirektoratet den senere tid har vært restriktive og krevd skikkelig begrunnelse for hvordan dette skal fungere. Det er viktig med en felles forståelse av hvordan dette skal fungere, og etablere trygghet til at det maritime regelverket er et solid og internasjonalt forankret regelverk. På bakgrunn av dette mener forbundet at begrepet «skiftordning» som er særnorsk og står i forskriften bør tas vekk så lenge det ikke praktiseres skiftordning slik som var grunnlag for regelverket.

Sjøfartsdirektoratet: Det er foreslått i rapporten fra bemanningsprosjektet at definisjonen av skiftordning bør revurderes. Den er litt for vag i dag, og det kan være vanskelig å skille mellom skift- og vaktordning. Mener imidlertid det er behov for begge typer arbeidsordninger for å få næringen til å fungere innenriks. Det er ikke alle plasser ordinære sjøvakter passer. Loven setter noen ytre rammer for hva en skift- og vaktordning er. Tror ikke vi skal definere helt ned på detaljene, det er positivt at partene kan finne løsninger innenfor rammen som er. Det pågår en dialog når det gjelder «tilpasset skift», fordi noen har utnyttet dette og gått langt i å definere seg ut og inn av ting. Vil ellers ikke kommentere enkeltsaker her. Arbeidsgruppen er enig i at det må gjøres en jobb med definisjonene.

Det norske maskinistforbund: Er bekymret over omdømmet til næringen som følge av eksemplet i avisartikkelen. Forbundet har for øvrig en annen oppfatning av hva sjøvakt er, og mener det er bedre å benytte begrepet vakt fremfor sjøvakt eller skiftordning. Skiftordning kom i gang pga. ferger og hurtigbåter hadde behov for døgnskiftordning. Forskriften benytter kun «vakt»-begrepet. Det er forskjellige måter å sette vakt på, og det er opp til kapteinen og maskinsjefen å sette disse.

Sjøfartsdirektoratet: Vi må passe på i ordvalget at vi snakker om det samme. Forenklet sagt er skiftsystem basert på at folk går av og på fartøyet til forskjell fra sjøvakt der folk bor og arbeider om bord. Ser at det er rom for tolkning i dag som ikke faller helt heldig ut. Det blir gjort justeringer og skarpere definisjon i forbindelse med bemanningsprosjektet.

## **8. Spørsmål om Sjøfartsdirektoratets håndtering av bekymringsmeldinger**

Fremmet av Det norske maskinistforbund

Det norske maskinistforbund: Enhver ansatt på skip har rett til å sende bekymringsmelding angående arbeidsforhold etc, også anonymt, og flaggstatsmyndighetene plikter å behandle alle meldinger. Mye av utviklingsarbeidet i Rådet for maritime sertifikater og bemanning var tuftet på bekymringsmeldinger og saksbehandlingene av disse.

I mange tilfeller sender forbundet bekymringsmeldinger på vegne av mannskap for å nå frem. I noen tilfeller melder de ansatte fra selv på oppfordring fra forbundet, f.eks. der skipsledelse om bord ikke blir hørt i bemanningssaker. Forbundet har fått melding om to tilfeller med uakseptabel respons fra Sjøfartsdirektoratet (ref. saksfremlegget). Forbundet finner dette sterkt beklagelig, og vil komme til bunns i dette. De som har meddelt dette er meget misfornøyd med svaret. Dette er brudd på flaggstatens plikt, og ordningen med bekymringsmeldinger må håndteres slik regelverket tilsier.

Sjøfartsdirektoratet: Prosedyren er slik at innkomne bekymringsmeldinger rutes til saksbehandler på revisjon og beredskap, som koordinerer uanmeldte tilsyn og fordeler de fleste bekymringsmeldinger som kommer inn videre til en inspektør eller fagavdeling, avhengig av tema. Koordinator vil gjerne ha informasjon om hva bekymringsmeldingene som det refereres til gjelder: Er det mannskapsforhold, tilstand til skip eller bemanning?

Det norske maskinistforbund: Vil presisere at i 99% av tilfellene fungerer dette. Men på bakgrunn av to slike meldinger, vil forbundet forsikre seg om at medlemmene kan være trygge på at varslingene blir mottatt, behandlet, skriftliggjort og avsluttet på en verdig måte. Så kan en like svaret eller ikke, men saken er i alle fall saksbehandlet på rette måten i et system som ivaretar alles interesser. De nevnte tilfellene gjelder bekymringsmeldinger relatert til levevilkår og bemanning.

Sjøfartsdirektoratet: Tror tilfellene det refereres til har vært et uhell. Direktoratet får inn flere hundre bekymringsmeldinger hvert år som blir behandlet og tatt tak i. Det jobbes med ny løsning for bekymringsmeldinger, med flervalg på type tema bekymringen gjelder. Hensikten er å gjøre det lettere for den som melder fra, samt effektivisere oppfølgingen ved å kanalisere direkte til rette saksbehandlere. Er planlagt publisert før nyttår. Det skal fortsatt være mulig å ringe inn.

Oppsummert og videre oppfølging: Det blir oppdatering på nettsiden, og interne prosesser og prosedyrer gjennomgått. Saker som sendes til postmottak blir fordelt og håndtert riktig, men oppfølgingen er avhengig av hva bekymringsmeldingen gjelder, hvorvidt vi kan agere direkte eller må bruke tid på å finne ut av hva dette går i, og om flere interne krefter skal påkobles i vurderingen. Vanskelig å gi generelt svar på oppfølging alle mulige typer saker, men det gjøres en oppgang i høst. En presentasjon av hva som er gjort siden sist og status blir gitt på neste møte. Det står i forskrift at man kan klage til flaggstat, og det skal Sjøfartsdirektoratet fortsatt håndtere på en ryddig måte. I den grad vi har svart som det fremgår av saksfremlegget, er det beklagelig og svært uheldig, og langt fra retningslinjer i prosedyrene.

Det norske maskinistforbund: Når det gjelder temaet psykososialt miljø om bord og hvordan man skal behandle dette, foreslås det at dette meddeles i et rundskriv. Enten som et regelverksrundskriv, ettersom det er et regelverk her, men i det minste som et veiledningsrundskriv. Med klare retningslinjer kan man bedre fange opp de forholdene som er omtalt, fordi det oppfattes mer legitimt når det settes fokus på vanskelige tema. Videre peke på at det som kan være vanskelig å ta opp om bord, i siste instans kan fanges opp via systemet med bekymringsmeldinger, i utgangspunktet beregnet på arbeidsforhold og levevilkår. Forbundet mener at med fokus på dette og ei god hjemmeside kan en komme langt. Alle parter må få ut informasjon om hvordan dette virker og blir behandlet. Selv om det er mange bekymringsmeldinger, kan det at avsender blir informert og får et saksnummer være 50% av løsningen på problemet.

Sjøfartsdirektoratet: Innspill er notert. Innmeldingssystemet skal forbedres, men for behandlingstidens del, er det viktig at avsender benytter den nettbaserte innmeldingstjenesten eller sender til postmottak, og ikke direkte til enkeltpersoner. Det kan fort bli en omvei dersom mottakeren ikke er rette vedkommende på saksfeltet.

Direktoratet vil på neste møte komme tilbake med tall på bekymringsmeldinger per 2023, og vil uansett gjøre vurderinger på dette.



## 9. Orientering om og innspill på oppfølgingsaker

Saker i den generelle oppfølgingsloggen ble gjennomgått. Dette er bl.a. saker som forumet har besluttet å holde hverandre gjensidig orientert om. Enkelte kan bli aktuelle som enkeltsaker til behandling dersom bevegelse tilsier at rådet skal behandle og uttale seg.

Orienteringssaker	Status
Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID)	Koblet til nasjonalt ID-bevis. Venter fortsatt på prioritet i POD. Saken er eskalert til departementsnivå. DNMF: Tatt opp i SAFE pga. ILO-konvensjonen ønsket dette. Aktualisert under koronapandemien der norske sjøfolk ble nektet å komme i land i Brasil uten slikt bevis. Dette haster.
Kjemikalieeksponering/prosjekt/kampanje	NSOF: Viktigste steg er tatt med grenseverdier i revidert ASH-forskrift. Foreslår å la regelverksprosessen gå, deretter følge opp med ekstra oppmerksomhet om følgene av kjemikalieeksponering.
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder for skip	Ingen utvikling, men står på listen over problemstillinger. Diskutert på kontaktmøte med Mattilsynet, som per tid regulerer for skip. Ønskelig med bedre og tilpasset regelverk for vannproduksjon om bord, må i dag forholde seg til en forskrift med sikte på vannproduksjon på land. DNMF: En arbeidsgruppe laget forslag til tekst, et regelverk må på plass for å gi sjøfolk samme beskyttelse som andre.
Utvikling av maritimt helseregister	På nasjonalt politisk nivå, kan bli et dokument 8 i Stortinget. DNMF: Jobber parallelt opp mot andre politiske organer. Nettopp vært høring om forebyggende medisin, der organisasjonene har spilt inn behovet for helseregister for sjøfolk, når det finnes for alle andre bosatt i Norge.
Endring i forskrift om skipsmedisin	Innspill fra Sjøfartsdirektoratet ligger hos Helse- og omsorgsdepartementet (HOD). Gjentatte purringer sendt.
Avklare lovvalg innen havbruk	Ref. orientering i sak 6 vedrørende kommende høring på dette.
Samarbeid om hviletid for fiskere/ Dokumentasjon hviletid	Rundskriv publisert. Kan tiltaket dermed tas ut av listen? DNMF: Mener aksjonspunktet kan lukkes. Oppgaven er løst med veiledningen og informasjonen som omhandler hviletid for både STCW og STCWF-holdere. Beslutning: Saken tas ut av oppfølgingslisten.
Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Pågående arbeid med informasjonsskriv med oversikt over hvilke arbeidsoppgaver som kan godkjennes som likeverdig som fartstid, og krav til dokumentasjon til erstatning for manglende fartstidsbekreftelse.
Brann og redning tilknyttet nye energibærere	Problemstilling knyttet til at skipene skal hvile på rednings- og beredskapsressurser i land, som i litt varierende grad er forberedt på å håndtere en del av de nye stoffene. Følges opp med DSB. Gjort noen tiltak i kontaktmøte med DSB på forsommeren. Har også tangert noen problemstillinger i et rundskriv ute nå om vakt hold på batterielektriske fartøy, peker på lokale beredskapsressurser. DNMF: Gjort mye godt arbeid, men veiledende rundskriv står ikke like sterkt som et regelverksrundskriv. Arbeidsgrupper i IMO jobber med dette. Hvilken kontakt har Sdir med de som jobber i London for å bruke dette i stedet for DSB sitt regelverk som i utgangspunktet er beregnet på landindustri. Oppfølging: Sdir kommer tilbake på dette.

Oppfølging på HØY-risikoskipene	Følger med på dette i hverdagen. Nye fagsystemer for tilsyn er under utvikling, både for å flagge tilsyn og velge ut fartøy. Jobber med forbedring knyttet til identifikasjon av HØYrisikofartøy og oppfølgingen.
Oppfølging rapporten fra Riksrevisjonens gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår.	Er i gjennomføringsrunden av de første tiltakene presentert på møte tidligere. Mer detaljer løypemelding gis på neste møte. DNMF: Riksrevisjonens rapport er bra for å korrigere på funnene, men det er tydeligvis behov for ressurser til å gjennomføre oppgavene. Politiske utspill må følges av ressurser til sikkerhetsarbeidet. Sdir: Må til enhver tid prioritere innenfor tilgjengelige ressurser, har tatt en god del initiativ med dette utgangspunktet. Har sendt innspill for 2025 bl.a. ressurser opp mot tilsyn. Må vekte opp tilsyn på arbeids- og levevilkår, utfordrende å balansere de ulike tilsynene.

## 10. Eventuelt

### 10.1 Spørsmål til opphør utsending kopi av bemanningssertifikater til organisasjonene

Det norske maskinistforbund: NFD slo fast i 2016 at forbundene har juridisk rett til innsyn i bemanningssertifikatene. Utsending av kopi har på nytt opphørt, og det må begjæres innsyn per sak. Dette gjelder alle organisasjonene. Hva er begrunnelsen for dette?

Sjøfartsdirektoratet: Kommer tilbake med info på praksisen. Årsaken til uteblitte kopier kan skyldes overgang til nytt system der de elektroniske sertifikatene går automatisk rett til «Min side fartøy». Må se på hvordan det kan gå i kopi til organisasjonene.

### 10.2 Planer om årlig Maritim uke i Haugesund

Sjøfartsdirektoratet: Det tas det sikte på i 2024 å koordinere Sjøsikkerhetskonferansen, Haugesundskonferansen og andre lignende årlige arrangementer for den maritime næringen til samme tidsrom og etablere «Maritim uke» i Haugesund. Intensjonen er å samle krefter og markere alt som skjer innenfor maritim sektor sterkere overfor omverden. Det går ut invitasjon til aktører i løpet av kort tid. Organisasjonene oppfordres til å se på muligheten for å legge sine samlinger til uken. Det tas også sikte på å samle Maritimt Samarbeidsforum i løpet av denne uken i 2024, som vil foregå 23.-27. september (uke 39).

### 10.3 Årshjul for 2024

Etter en kartlegging av datoer med hensyn til eksamener, internasjonale møter og andre initiativ, ble følgende årshjul fastsatt for 2024:

- Møte 1: Onsdag 14. februar - Teams
- Møte 2: Onsdag 5. juni – Fysisk møte
- Møte 3: I løpet av uke 39 (23.-27. september)

Innkalling sendes i outlook for å reservere plass i kalenderen.

Møteleder takket for oppmøtet og gode bidrag og refleksjoner fra deltakerne.  
Møtet ble hevet kl. 14:02.

onsdag

01

## Innkalling til møte nr. 3 2023 i Maritimt Samarbeidsforum

🕒 10:00 - 14:00

nov 2023

EXT Maritimt Samarbeidsforum 📍 Microsoft Teams-møte

### Agenda

10:00 🕒 10 min

#### 1 | Møtet åpnes

1. Velkommen
2. Navneopprop
3. Godkjenning av innkallingen
4. Godkjenning av sakslisten
5. Innmelding av saker til eventuelt

10:10 🕒 5 min

#### 2 | Referat fra møtet 24.5.2023

Eventuelle spørsmål og kommentarer til [Referat 24.5.2023](#) og agendapunkter behandlet på forrige møte.

10:15 🕒 55 min

#### 3 | Status fra faste arbeidsgrupper

1. Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet  
Arbeidsmiljøportalen
2. Bemanning  
Bemanningsprosjektet: Rapport, status for behandling i Sjøfartsdirektoratet og antatt videre prosess.
3. Utdanning og kvalifikasjoner  
Status vedlikehold av emneplaner  
Status APS (Automatiske personlige sertifikater)
4. Risikovurdering
5. Nasjonalt velferdsutvalg

Jan Reinert Vestvik  
Odd Konrad Dale  
Sverre Flatebø  
Irene Mortveit Ellings...  
Trine Carin Tynes

11:10 🕒 10 min

#### II | Benstrekk

11:20 🕒 30 min

#### 4 | Status for nullvisjonen og innspill til kunnskapsgrunnlag

- Orientering

Anders Amundstad-Balle  
Marita Pytte

11:50 🕒 20 min

## 5 | Fokusområde 2024: Arbeids- og levevilkår - psykososialt arbeidsmiljø

Sverre Flatebø

- Orientering

12:10 ⌚ 30 min

### II | Lunsjtid

12:40 ⌚ 15 min

## 6 | Sjøfartsdirektoratets myndighets- og tilsynsområde i forhold til Søkeldirektoratet og Havindustritilsynet

Odd Rune Malterud  
Knut Arild Hareide

*Saksinnspill og fremstilling fra Det norske maskinistforbund*

### Beskrivelse av tema/problemstilling

Oljedirektoratet og Petroleumstilsynet vil få nye navn fra 1. januar 2024. Oljedirektoratet skal skifte navn til Søkeldirektoratet, mens Petroleumstilsynet vil endre navn til Havindustritilsynet.

Statsministeren la vekt på at både Oljedirektoratet og Petroleumstilsynet bidrar til det viktige arbeidet med å utvikle norsk sokkel videre, både innen olje og gass og innen nye næringer som transport og lagring av CO<sub>2</sub>, havvind og havbunnsmineraler.

Oljedirektoratet har eksempelvis kartlagt mulige CO<sub>2</sub>-lagre på norsk sokkel og bistår Olje- og energidepartementet i å legge til rette for videreutvikling av transport og lagring av CO<sub>2</sub>. I tillegg jobber direktoratet med mulighetene for utvinning av havbunnsmineraler.

I Petroleumstilsynet pågår det et arbeid med å etablere HMS-regelverk for havvind. Tilsynet har også fått ansvar for sikkerhet og beredskap knyttet til CO<sub>2</sub>-transport og -lagring og havbunnsmineraler. [Oljedirektoratet og Petroleumstilsynet bytter navn - regjeringen.no](#)

### Begrunnelse for innspillet

Det oppfattes som om Sjøfartsdirektoratet er satt på side linjen av statsministeren og det er fare for at all sjøfartsnæring blir underlagt Arbeidsmiljøloven og regelverk knyttet opp mot IMO-, ILO- og EU-regelverket for maritim kompetanse blir radert ut.

### Forslag fra DNMF til anbefaling/tiltak

Det bes om en fullstendig redegjørelse i saken og hvordan vi som en del av maritimt regelverk skal forholde oss til dette

- Orientering

12:55 ⌚ 10 min

*Saksinnspill og fremstilling fra Det norske maskinistforbund*

### Beskrivelse av tema/problemstilling

- Det ønskes avklaring og presisering av krav til skiftordning til forskjell fra vaktordning
- Bemanningssertifikatet må inneholde korrekt type arbeidsordning som praktiseres om bord
- Det ønskes avklart regelverksforståelsen knyttet til type arbeidsordning

### Bakgrunn

Det har i mange år vært fokus på hviletid - [https://www.sdir.no/sok/?q=hviletid](https://www.sdir.no/sok?q=hviletid). Partene har i samarbeid utviklet en Q & A , guidelines og et nytt hviletidskjema med fokus på fatigue og den enkeltes sjømanns helse, sikkerhet for seg selv, sine kolleger, passasjerer, last, skip og ytre miljø med Sjøfartsdirektoratet som utøvende myndighet i enkeltvedtak som gjelder bemanningssertifikatet og unntak iht. SSL § 24 i fartsområde 1 og 2. Unntaket er i lov knyttet opp til begrepet skiftordning hvor en gikk 1 døgn på og 2 døgn av.

I de senere år har rederiene innført 1 uke, 2 uker opp til 3 uker på med påfølgende friperioder hvor Sjøfartsdirektoratet har gitt vedtak om unntaksbestemmelser basert på skiftordning, mens de i realiteten går ordinær vaktordning iht. vaktforskriften med konsekvens godkjent brudd på loven om minst 10 timer hvile ila. en periode på 24 timer. Det må av den grunn avvikles skiftordning som grunnlag for bemanningssertifikat og unntak, der hvor vaktordningen avviker fra lovens intensjoner – ref . [Prop.11 L \(2011 -2012\)](#).

### Forslag fra DNMF til presisering av skiftordning

Vaktholdsforskriften må legge hviletidsbestemmelsene til grunn, en skiftordning defineres som 24 timer om bord med minst 6 timers hvile og 2 døgn påfølgende fri.

Alle andre ordninger kommer inn under vaktholdsforskriftens bestemmelser som grunnlag for bemanningssertifikatet.

[§ 24. Hviletid](#) i skipsikkerhetsloven må ses i sammenheng med:

- [Skipssikkerhetsloven §23 om arbeidstid](#) og [§ 15. Bemanning og vakthold](#)
- [Forskrift om bemanning av norske skip](#)
- [Forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv.](#)
- [Forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy](#)
- [Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip](#)

- [Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip](#)

### Vedlegg:

- Utklipp fra [Sjøfartsdirektoratets rapport](#) hvor det praktiseres skiftordning med opptil 14 dager, hvor de innrømmer lite søvn og forstyrrelser på bro ved manøvrering, samt utnyttelse av dagmann på vedlikehold
- RSV 08-2015 Arbeidsordninger som kan legges til grunn ved søknad om fastsettelse av sikkerhetsbemanning på norske skip.

- Diskusjon  2

13:05  10 min

## II | **Benstrekk**

13:15  15 min

### **8 | Spørsmål om Sjøfartsdirektoratets håndtering av bekymringsmeldinger**

Odd Rune Malterud  
Egil Bjørnevik

*Saksinnspill og fremstilling fra Det norske maskinistforbund*

#### **Beskrivelse av tema/problemstilling**

Sjøfartsdirektoratet har nå i lenger tid IKKE svart på bekymringsmeldinger fra Dnmf.

Videre er det innmeldt fra våre medlemmer som har sendt inn bekymringsmeldinger direkte fra skipet at svaret når de ringer og purrer er: "Skulle vi ha behandlet alle bekymrings meldingene fra DNMF hadde vi ikke hatt annet å gjøre så det gidder i ikke!".

En slik holdning er brudd på sjøfartdirektoratets plikt som flaggstat, noe som også var omtalt i Riksrevisjonens rapport som ikke tilfredsstillende.

#### **Forslag fra DNMF til tiltak:**

Det kreves en full gjennomgang og snarlig skriftlig redegjørelse for hvordan slik saksbehandling skal foregå iht. regelverket for ettertiden, meddelt i et rundskriv.

- Orientering

13:30  15 min

### **9 | Orientering om og innspill på oppfølgingsaker**

Håvard Gåseidnes

Orienteringssaker	Status
Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID)	Koblet til nasjonalt ID-bevis
Kjemikalieeksponering/prosjekt/kampanje	
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder for skip	Saken tas opp på et senere tidspunkt

Utvikling av maritimt helseregister	På nasjonalt politisk nivå, kan bli et dokument 8 i Stortinget
Endring i forskrift om skipsmedisin	Innspill fra Sdir ligger hos Helse- og omsorgsdepartementet (HOD).
Avklare lovvalg innen havbruk	Avklare hva som gjenstår (bl.a. yrkesdykking) i egen sak.
Samarbeid om hviletid for fiskere	Rundskriv publisert. Kan tiltaket dermed tas ut av listen? Informasjonsskriv med oversikt over hvilke arbeidsoppgaver som kan godkjennes som likeverdig som fartstid, og dokumentasjon til erstatning for manglende fartstidsbekreftelse
Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Problemstilling knyttet til at skipene skal hvile på rednings- og beredskapsressurser i land, som i litt varierende grad er forberedt på å håndtere en del av de nye stoffene. Følges opp med DSB.
Brann og redning tilknyttet nye energibærere	
Oppfølging på HØY-risikoskipene	
Oppfølging rapporten fra Riksrevisjonens gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår.	

13:45 ⌚ 15 min

**10 | Eventuelt**



1

## Bistand til utarbeidelse av kunnskapsunderlag

Maritimt Samarbeidsforum 011123



2



## Agenda

1. Bakgrunn
2. Gjennomføring
3. Foreløpige funn
4. Bistand aktører



3

## Bakgrunn

- Sjøfartsdirektoratet har fått i oppdrag å utarbeide en handlingsplan for å nå målsetningen om at **ingen skal miste livet eller bli hardt skadd når de ferdes på sjøen**
- Før dette er det behov for å **kartlegge hvilke faktorer som påvirker målsetningen om null omkomne og hardt skadde og hvilken styrke denne påvirkningen har**. Kunnskap om dette vil være avgjørende for å treffe effektive og virkningsfulle tiltak i den fremtidige handlingsplanen
- Handlingsplanen skal omfatte både **fritidsfartøy og næringsfartøy**. Dermed må også kunnskapsgrunnlaget omfatte disse segmentene.
- Sjøfartsdirektoratet ønsker at handlingsplanen med et tilhørende kunnskapsgrunnlag skal fange opp hele risikokjeden – **fra sannsynlighetsreduksjon til konsekvensreduksjon**.

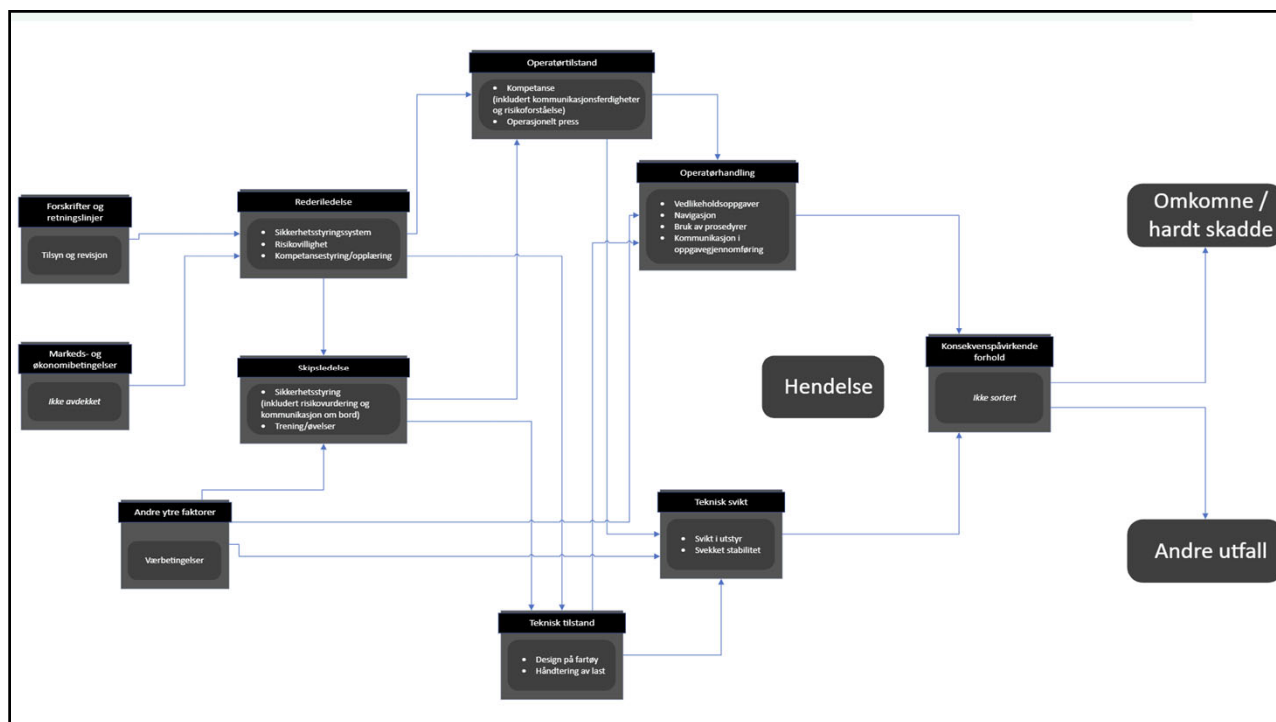
4

## Gjennomføring

1. Litteraturstudie – hardt skadde og dødsfall siste ti år
  1. Faglitteratur & fagrapporter
  2. Statistikk (ulykker, eksponering etc.)
  3. Granskingsrapporter
2. Ekspertintervjuer
3. Risikomodeller
4. Status og effekt av tiltak i handlingsplan for fritidsfartøyuulykker
5. Kvalitetssikring med referansegruppe
6. Rapportering og presentasjon



5

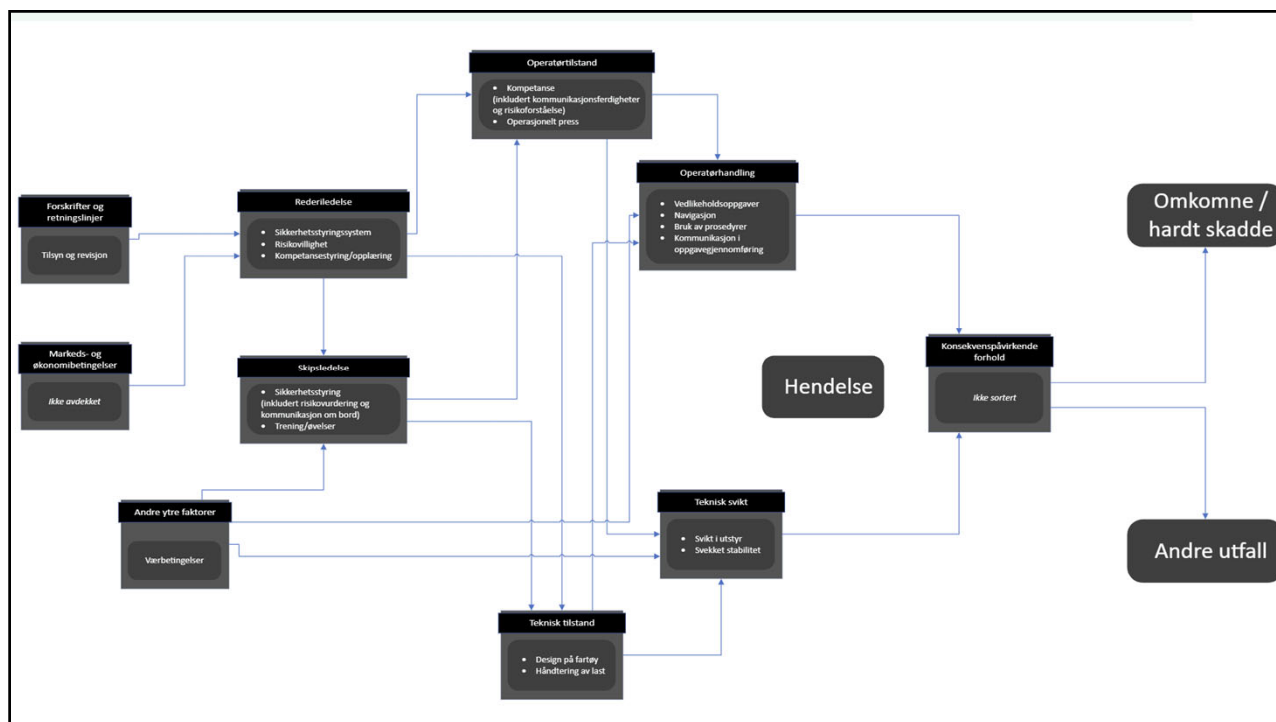


6

## Ulykker med høyest frekvens

	Fartøygruppe	Vanligste skipsulykke	Vanligste personulykke	Stilling	Farvann
Dødsulykker	Fiskefartøy	Kollisjon	Fall til sjø	Fisker	Åpent havområde
	Lasteskip	Kantring	Støt/klemskade	Matros	Langs kai
	Passasjerskip	Annen ulykke	Fall om bord	Passasjer	Trangt kystfarvann
Ulykker uten dødsfall	Fiskefartøy	Brann/eksplosjon	Støt/klemskade	Fisker	Åpent havområde
	Lasteskip	Grunnstøting	Støt/klemskade	Matros	Trangt kystfarvann
	Passasjerskip	Kontaktskade, kaier, broer etc.	Fall om bord	Matros	I havneområde

7



8

## Bistand fra dere

### Kunnskapskilder

- Forsknings- og utviklingsprosjekter
- Fagrapporter

### Intervjuobjekter med informasjon om ...

- Hendelser som fører til «hardt skadde»
- Markeds- og økonomibetingelser som påvirker/forårsaker hendelser
- Konflikter mellom ulike regelverk som påvirker/forårsaker hendelser



9

## Kontaktinformasjon



### Leif Inge K. Sørskår

Principal Sikkerhetsrådgiver

+47 452 85 800

leif.inge.sorskar@safetec.no



### Marita Pytte

Sikkerhetsrådgiver

+47 962 32 640

marita.pytte@safetec.no



10