

Dato 17.02.2022

Tid 10:00 - 14:00

Sted Teams

Til stede

Sjøfartsdirektoratet:

Knut Arild Hareide
Håvard Gåseidnes
Trine Carin Tynes
Jack-Arild Andersen
Tor Einar Risøy
Unn C. Lem
Tor Einar Risøy
Odd Konrad Dale
Lilly Sandvik Vevatne

Det Norske Maskinistforbund:

Odd Rune Malterud
Madalina Imbuzan

Norsk Sjømannsforbund:

Gunnar Amland

Norsk Sjøoffiserforbund:

Morten Kveim

Norges Rederiforbund:

Hege Ajer Petterson

NHO Sjøfart:

Evelyn Blom-Dahl
Webjørn Sandor Knudsen

Kystrederiene:

Lena Kristoffersen
Karsten Henrik Sprenger

Norges Fiskarlag:

Joakim Martinsen
Britt Sæle Instebo

Fiskebåt:

Geir Ove Vikshåland
Hanna Bauge

Norsk Forening for Maritim Medisin:

Hege Sofie Imsen

Maritimt Utdanningsforum

Inger Johanne Lurås

Telenor Kystradio:

Frøydís Oven

Forfall SAFE, Sjømat Norge, Kystfiskarlaget, FosFor og Norske Sikkerhetssentres Forening

Referent Lilly Sandvik Vevatne

Vedlegg 5 PowerPoint-presentasjoner

Sjøforsvaret:

Andreas Levsen

Fagskolene:

Trine Otterlei
Astrid Sæbulonsen

Private Sikkerhetssentres forening:

Jan Egil Brevik
Roald Skålevik

Industri Energi:

Endre Hopen

Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap:

Bjørn Myrseth

Hurtigbåtforbundet:

Bjarne Rygg

Universitet/Høgskoler:

Johanne Marie Trovåg

Maritime videregående skoler:

Jon Wiggo Solberg

Agenda

1 - Velkommen

Deltok: Knut Arild Hareide

Sjøfartsdirektør Knut Arild Hareide åpnet det første rådsmøtet og ønsket velkommen.

2 - Årshjul Maritimt Samarbeidsforum

Håvard Gåseidnes presenterte forslag til årshjul for forumet.

Sjøfartsdirektoratet fremmet følgende forslag til årshjul:

	Når	Tema
Møte 1	Februar	Oppsummering foregående år. Årsstatistikker. Etablere planer og ev arbeidsgrupper for inneværende år.
Møte 2	Mai/juni	Fokusområde 2023, Status pågående arbeid.
Møte 3	November/desember	

Sjøfartsdirektoratet viste til at det ville være naturlig å ta opp status og statistikk på første møte i året.

Det andre møtet i året kunne brukes til å jobbe med et fokusområde, slik som mange ville kunne kjenne igjen fra SAFE. Videre ville årets andre møte kunne benyttes for å diskutere status på pågående arbeid. Her ville man også kunne diskutere de nedarvede sakene fra RMSB og SAFE.

I årets siste møte foreslo direktoratet at man kunne ta opp praktiske ting som tilsynsplaner og forarbeid for det neste året. Her ville det være rom for å komme med meninger, anbefalinger, ønsker og føringer for hva direktoratet burde prioritere i det neste året.

Norsk Sjøoffiserforbund rakk opp hånden og ba om at man ikke bant rådet til å kun sette opp arbeidsgrupper i februar. Det måtte være mulig å sette opp nødvendige arbeidsgrupper i alle de tre møtene gjennom hele året.

Dette var Sjøfartsdirektoratet enige i.

Det Norske Maskinistforbund ba også om at det ble satt opp arbeidsgrupper allerede i dette møtet. De ba også om at det ville bli en fast sak på agendaen at arbeidsgruppene i hvert møte skulle legge fram arbeidet sitt. Forbundet kom så med forslag til ulike datoer for det neste møtet.

Det ble en enighet om at Sjøfartsdirektoratet skulle følge opp og forberede de nedarvede sakene fra RMSB og SAFE til neste rådsmøte. Dette for at rådsmedlemmene skulle få anledning til å sette seg inn i sakene og eventuelt være klare til å tre inn i en arbeidsgruppe på temaet i løpet av neste møte. Forslag om å bruke mal fra SAFE om «action points» og så krysse ut.

Enighet i Samarbeidsforumet om at neste rådsmøte ville bli et fysisk møte i Haugesund mandag den 30. mai 2022.

3 - Sjøsikkerhetskonferanse 2022

Deltok: Kristin Davidsen, Sjøfartsdirektoratet

Kristin Davidsen, prosjektleder for Sjøsikkerhetskonferansen, orienterte om planer for Sjøsikkerhetskonferansen 21.-22. september 2022 på Scandic Maritim i Haugesund.

Sjøfartsdirektoratet ba om innspill til årets tema, tips til foredragsholdere (gjærne kvinnelige), tips til konferansier og andre tips til arrangementet. Ønsket var å skape virkningsfulle øyeblikk som «sitter igjen».

Tips kan sendes til Kristin Davidsen på krda@sdir.no eller sdir-konfr@sdir.no

4 - Ulykker 2021

Deltok: Vegar Berntsen, Sjøfartsdirektoratet
Vedlagt PowerPoint: «Ulykkesstatus 2021»

Sjøfartsdirektoratet presenterte overordnet ulykkesstatistikk for næringsfartøy i 2021 (se vedlagt PowerPoint).

Det Norske Maskinistforbund spurte om det var tatt høyde for pandemien, hvor det blant annet var gitt fravik om regler for hviletid, og at pandemien hadde fått påvirkning for sjøfolks mentale helse.

Sjøfartsdirektoratet kom tilbake til dette senere, men svarte at ulykkestallene var absolutte. Pandemi (og annet) kunne ha hatt påvirkning på ulykkestallene. I spørreundersøkelsen Maritim Sikkerhet var det sett nærmere på effekten av pandemien.

Norsk Sjøoffiserforbund spurte om det var en normalisering mot aktivitetsnivå.

Sjøfartsdirektoratet viste til presentasjonen – spesifikt til det om NOR/NIS-flåten. Det korte svaret var at det var per fartøy og ikke aktivitetstid.

Private sikkerhetssentres forening spurte om Sjøfartsdirektoratet så noen trender som de burde ta med inn i sikkerhetsopplæringen. De lurte særlig på om det var noe det kunne være lurt å vektlegge (i større grad) i oppdaterings- og grunnkurs.

Sjøfartsdirektoratet inviterte foreningen til å ta del i arbeidet med risikovurderingen 2022, da det her ville komme frem mye som man kunne ta med seg videre i sikkerhetsopplæringen (**se agendapunkt 7 i dette referatet**).

Fiskarlaget takket for presentasjonen og uttrykte at de syntes det var trist at ulykkesstatistikken gikk i feil retning. De var glade for nullvisjonen for fiskeflåten og ville gjerne bidra med det faglige grunnlaget om det var behov for det.

Det Norske Maskinistforbund sa at dette var et viktig arbeid, og at man var begynt litt i segmentet fisk. Det var viktig å få på plass et eierforhold til verneregelverket – for eksempel dette med hviletid.

5 - Pågående regelverksarbeid

Deltok: Arild Viddal, Sjøfartsdirektoratet
Vedlagt PowerPoint: «Regelverksprosess og pågående regelverksarbeid»

Sjøfartsdirektoratet orienterte om regelverksprosessen og det pågående regelverksarbeidet i direktoratet.

Det Norske Maskinistforbund takk for presentasjonen. Forbundet uttrykte så bekymring for internasjonalt regelverk som var blitt gjennomført i norsk rett med feiloversettelser. Videre viste forbundet til at det var mange definisjoner fra internasjonale regelverk som ikke var tatt med ved gjennomføringen i norsk rett. Til slutt stilte forbundet spørsmål om revisjoner på regelverk i et tidsintervall. Her ville man for eksempel kunne revidere datostemplinger på iverksettelse. Forbundet mente så direktoratet om at det var mulig å implementere regler før fristen som var satt.

Det Norske Sjøoffiserforbund takket direktoratet for presentasjonen og la samtidig vekt på at næringen kunne og burde bli hørt tidlig i utarbeidelsesfasen. Det ville også sikre større enighet når eventuelle forslag ble sendt ut på høring.

6 - Internasjonalt arbeid 2022

Deltok: Haakon Storhaug, Torstein Dale Selsås, Sjøfartsdirektoratet

Håvard Gåseidnes gratulerte først Haakon Storhaug med å bli valgt som formann for «Sub-Committee on Human element, Training and Watchkeeping (HTW)» i IMO.

Delegasjonslederne, Haakon og Torstein, fra Sjøfartsdirektoratet orienterte så forumet om det pågående arbeidet og de kommende initiativene i IMO/ILO.

De viste til at det var viktig og bra at «human element» nå var en del av strategiplanen til IMO.

Videre ga de informasjon om at vi sannsynligvis vil få en omfattende revisjon av STCW i de kommende årene. Pandemien har blant annet forsterket behovet for å se på konvensjonen. Også Cape Town-avtalen blir omfattende revidert.

Det er et ønske om at STCW og STCW-F skal bli likere, og særlig når det gjelder sikkerhetsopplæringen. Det vil gjøre det lettere for skipsarbeidere å bytte på hvilke fartøy de jobber på.

Det er også et håp om at ILO 188 og STCW-F sine hviletidsbestemmelser ikke blir for ulike.

Haakon Storhaug informerte videre om ILO-møtet sin fjerde sesjon. Her var det hele 12 endringsforslag. De fleste fremmet av næringen selv.

Det var spesielt ett forslag som kan komme til å ha store implikasjoner. Dette forslaget går ut på å begrense sjøfolk sin tjenestetid om bord til 11 mnd. Forslaget er støttet av EU-landene og bygger på en sammenstilling av retten til ferie og retten til hjemsendelse. Det har utviklet seg en forståelse fra næringen om at sjøfolk maksimalt skal være 11 mnd. om bord. Å innføre dette vil ha en del konsekvenser, for eksempel for kadetter.

Torstein, Norges delegasjonsleder i HTW 8 ga informasjon om at rapporten fra HTW 8 ville bli publisert på Sjøfartsdirektoratet sine nettsider. Her vil det også være mulig å abonnere på nyheter.

7 - Risikovurdering 2022

Deltok: Sverre Flatebø, Sjøfartsdirektoratet
Vedlagt PowerPoint:

Sjøfartsdirektoratet orienterte om planlagt prosess for risikovurderingen 2022. Rådet ble invitert til å gi innspill på hvordan rådet kunne samhandle med direktoratet i vurderingen.

Det Norske Maskinistforbund viste til et konkret forslag om brann og eksplosjon som ikke er blitt utført.

Privat Sikkerhetssentres forening diskuterte sikkerhetsopplæringen, og at risikovurderingen kunne brukes som utgangspunkt for arbeid med vektingen av de ulike emnene i sikkerhetsopplæringen. De understrekte at det var viktig å spille på lag her.

Det Norske Maskinistforbund spilte inn at dette var vel så viktig med tanke på sikkerhetsfamilisering. Det var også under familiseringen de største økonomiske belastningene kom inn.

Rådet besluttet at det skulle opprettes en arbeidsgruppe som jobbet videre med risikovurderingen. Interesserte i arbeidsgruppen ble bedt om å ta kontakt med Sverre Flatebø på sfl@sdir.no.

Sjøfartsdirektoratet vil gi oppdateringer underveis om hva gruppen jobber med. Andre vil kunne melde seg inn i gruppen senere dersom de ser at temaene gruppen arbeider med er interessante.

8 - Tilsynsplan 2022

Deltok: Thomas Angell Bergh, Sjøfartsdirektoratet
Vedlagt PowerPoint:

Sjøfartsdirektoratet presenterte tilsynsplanen 2022 for rådet (se PowerPoint).

Det Norske Maskinistforbund var glade for at de får kopier fra MLC-inspeksjonene som blir gjennomførte. Forbundet ba samtidig ha i mente at det var viktig at bekymringsmeldinger ble holdt anonyme. Noen var redde for jobbene sine. Forbundet hadde så et spørsmål om bruken av fjerntilsyn.

Sjøfartsdirektoratet svarte at de hadde hatt et godt samarbeid med ITF om en del vanskelige saker. Videre understrekte direktoratet at bekymringsmeldinger skal behandles som anonyme, og at direktoratet hadde egne folk som daglig tok imot disse bekymringsmeldingene og jobbet kontinuerlig med disse. Når det gjaldt fjerntilsyn svarte direktoratet at pandemien hadde bragt dem inn i det sporet. Sjøfartsdirektoratet hadde fått på plass et eget fjerntilsynssenter i Haugesund med eksperter på tilsyn. Direktoratet var nå i gang med et evalueringsarbeid for å se på når man burde og ikke burde bruke fjerntilsyn. Fjerntilsyn ville være bra i enkelte sammenhenger og ikke fungere i andre. Det var viktig å ikke bruke denne typen tilsyn der hvor man ikke burde det.

Det Norske Maskinistforbund spurte så hvilken holdning direktoratet hadde til rapportering av ulykker med utenlandske fartøy i norsk havn.

Sjøfartsdirektoratet svarte at de hadde samme holdning til utenlandske fartøy som med norske fartøy: man ønsker ikke at ulykker skal skje. Det ville imidlertid være litt andre rammer for hva man kunne gjøre for utenlandske fartøy. Grunnholdningen var likevel den samme.

9 - Trakassering fiskefartøy - oppfølging gjennom tilsyn

Deltok: Thomas Angell Bergh, Sjøfartsdirektoratet
Vedlagt PowerPoint:

Sjøfartsdirektoratet orienterte om planlagte tiltak for å adressere trakasseringsproblematikk på fiskefartøy.

Norsk Forening for Maritim Medisin lurte på hvordan man hadde avdekket trakassering på fiskefartøy og om trakasseringsproblemet bare gjaldt for fiskefartøy.

Sjøfartsdirektoratet svarte at de ikke selv hadde avdekket det, men at det hadde kommet fram gjennom media når folk hadde stått fram. Næringen og fiskeriorganisasjonene hadde umiddelbart tatt kontakt med direktoratet. Fiskeri- og havbruksministeren besøkte Sjøfartsdirektoratet tidligere i år og uttalte seg blant annet om at trakassering var noe man måtte få bukt med. Men direktoratet antok at det nok var problemer på andre typer fartøy også, men her hadde man ingen tall på dette. Så det var vanskelig å si noe om sammenligningsgrunnlaget for andre typer arbeidsplasser.

Norsk Senter for Maritim Medisin foreslo at dette kunne være starten på et arbeid som gjaldt for hele næringen. Senteret foreslo også at informasjon om trakassering kunne komme tydeligere fram på Sjøfartsdirektoratet sine nettsider.

Sjøfartsdirektoratet var enige i det og sa at de tok dette med seg på alle typer næringsfartøy.

Fiskarlaget viste til at her var arbeidsgiver- og -taker-foreningene samstemte og jobbet i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet og Ligestillings- og diskrimineringsombundet. Det var ikke bare seksuell trakassering man burde ta tak i, men alle typer trakassering. Fiskarlaget var glade for at dette nå også kom fram på tilsynssiden.

Norsk Sjøoffiserforbund var glade for at tilsynsvirkosomheten også tok tak i arbeidsmiljøet. De la så ned et forslag til forumet om at arbeidsmiljø burde være et fast punkt. De var enige i at det psykososiale arbeidsmiljøet som man nå hadde diskutert var viktig. Men de ønsket også fokus på det fysiske arbeidsmiljøet – for eksempel spørsmål om kjemisk eksponering og lignende.

Sjøfartsdirektoratet nevnte kort at i for eksempel Danmark hadde de en holdningskampanje gående kalt «be a buddy, not a bully». Direktoratet henviste seg så til Norsk Sjøoffiserforbund sitt forslag, og spurte om man kunne lage en arbeidsgruppe på dette og for eksempel putte inn noen av de arvede sakene fra SAFE som gikk på nettopp dette med fysisk arbeidsmiljø. Det kunne gjerne også være et fast agendapunkt eller tema.

Det Norske Maskinistforbund viste til at de var deaktive i saken og hadde også sendt inn krav hvor de viste til vold mot kvinner. Her var ILO C 190 sentral. De hadde ikke fått respons. Her ville også ITF-inspektørene kunne være til stor hjelp i forbindelse med varsling for de som var redde for å miste jobbene sine.

11 - DNMF: revisjon av bemanningsforskriften § 9 tredje ledd

Det Norske Maskinistforbund hadde sendt inn en sak om revisjon av bemanningsforskriften § 9 tredje ledd. Denne bestemmelsen åpner for at det ikke kreves maskinoffiser på hurtiggående passasjerskip i innenriksfart med flere motoranlegg hvor fremdriftsmaskineriets effekt er mindre enn 1500 kW og hvor det er minst to uavhengige maskinrom. Forbundet viste til at RMSB hadde diskutert og konkludert denne problemstillingen flere ganger tidligere, og i flere år, helt tilbake til I Rundskriv 10 – 2004 fra Sjøfartsdirektoratet hvor det bekreftes det at dette vil bli gjennomført ved neste forskriftsendring. De viste til at regelen var blitt overført til den nye bemanningsforskriften i 2009 ved en inkurie og at rådet hadde konkludert både i 2011, 2015 og 2017 at bemanningsforskrifta § 9 (3) var i strid med STCW-konvensjonen.

Sjøfartsdirektoratet innledet med å fortelle om det pågående arbeidet i direktoratet med bemanningsforskriften. Direktoratet var nå i gang med å fatte et problemskriv og en behovsanalyse (se PowerPoint-presentasjon til agendapunkt 5). Behovsanalysen ville i første omgang vise hva eventuelle problemer var, og så ville neste steg i prosedyren være å finne løsninger på problemene.

Direktoratet hadde et mål om å ha en behovsanalyse klar før neste rådsmøte 30. mai 2022, slik at rådet skulle få mulighet til å komme med innspill til denne – enten komme med flere problemer eller svare ut noen av de problemene direktoratet hadde listet opp. Det var viktig at næringen ble involvert i dette arbeidet.

Direktoratet ønsket ikke å endre én bestemmelse i forskriften nå når man uansett var i gang med å revidere hele forskriften. Dette hadde også med de tilgjengelige regelverksressursene å gjøre. Et pågående lovarbeid om arbeids- og levevilkår trakk nå mye ressurser.

Bemanningsforskriften § 9 tredje ledd var likevel ikke en glemt problemstilling fra direktoratet sin side, og i arbeidet med å vurdere forskriften ville man ikke starte fra begynnelsen av. Man ville ta med seg de utredningene som var gjort fra tidligere.

Det Norske Maskinistforbund viste til at det allerede var blitt gjort en analyse av hva som må gjøres med § 9 tredje ledd, og at det var kommet inn flere skriftlige innspill til hvordan man skulle løse dette. Det var for eksempel kommet inn forslag om en overgangsordning. Forbundet kunne ikke godta noe annet enn at saksutredningen ble overført direkte til Maritimt Samarbeidsforum. De ønsket derfor en arbeidsgruppe som så konkret på dette fram mot neste møte.

Sjøfartsdirektoratet gjentok at de arbeidet med en behovsanalyse, i tråd med utredningsinstruksen og prosedyre for regelverksutvikling. De ønsket så å vite om det var andre i rådet som hadde samme posisjon om at man måtte opprette en arbeidsgruppe på § 9 tredje ledd nå. Det ble ikke rullet opp noen hender.

Det Norske Maskinistforbund sto fast på sitt krav og viste til at § 9 tredje ledd var ferdig utredet. De tilbydde seg å sende inn dokumentasjon på det.

Direktoratet svarte at de kjente til saksgangen og de konklusjonene som var gjort. Spørsmålet nå var om man skulle sette i gang endringer i bemanningsforskriften. I tillegg måtte man følge prosessen (agendapunkt 5) og starte med behovsanalysen. Det var ikke noe tvil fra direktoratet sin side om at § 9 tredje ledd skulle vurderes og at man skulle ta med seg de tidligere utredningene som var gjort. Behovsanalysen skulle direktoratet prøve å ha klart i tide til neste møte.

Norsk Sjøoffiserforbund var positive til at man nå skulle se på bemanningsforskriften. De ønsket å være med i prosessen så tidlig som de kunne.

Det Norske Maskinistforbund anså det som at det nå ble gjort noe med bemanningsforskriften.

12 - DNMF: revisjonsbehov kvalifikasjonsforskriften

Deltok: Jack-Arild Andersen

Sjøfartsdirektoratet informerte kort om arbeidet med revidering av kvalifikasjonsforskriften. På tross av noe begrensede ressurser, er dette et arbeid som er i godt i gang og som man håper at det vil nærme seg klart til neste år.

Det Norske Maskinistforbund sa at direktoratet hadde holdt på med dette siden 2017 og hadde fått nok tid til å få arbeidet på plass. Forbundet viste til at tiden var inne for å revidere kvalifikasjons- og bemanningsforskriftene da det var disse forskriftene det oftest oppsto tvister om.

Sjøfartsdirektoratet noterte signalene fra Norsk Sjøoffiserforbund og Det Norske Maskinistforbund om at de ønsker arbeidsgrupper på kvalifikasjonsforskriften. Direktoratet understreker imidlertid at det er en noe begrenset kapasitet på regelverksarbeid hos direktoratet fram mot påske. Dette skyldes blant annet arbeidet med ny lov om arbeids- og levevilkår.

13 - DNMF: revisjon av forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse

Det Norske Maskinistforbund viste til at de tidligere hadde gått arbeidsoppgaver gjennom RMSB og SAFE om å sende inn skriftlige forslag til endringer i ASH-forskriften. Dette hadde de gjort, men ikke fått respons tilbake.

Forskriften var viktig fordi den handlet om både arbeid og fritid – den gikk altså lenger enn arbeidsmiljøloven. Forbundet pekte imidlertid på store problemer med praktiseringen av forskriften, og nevnte særlig dette med verneombud. De etterlyste nå en arbeidsgruppe, i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, hvor man jobbet videre med grunnpilarene STCW, ASH-forskriften og bemanning. Gruppen kunne kjøre et risikobasert system hvor man fant noe, og så gjorde noe med det. Ikke bare i fine kampanjer, men også i regelverket slik at det traff det det skulle treffe. Dette hang sammen med MLC og ILO188 og Norges forpliktelser.

Norsk Forening for Maritim Medisin viste til at også bedriftshelsetjeneste burde tas med inn i dette arbeidet.

Det ble ikke konkludert i denne saken, men Det Norske Maskinistforbund etterlyste større utveksling av informasjon.

14 - DNMF: bekymringsmelding - skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60°C

Agendapunkt 14 og 15 ble behandlet under ett.

Når det gjaldt skip med drivstoff med flammepunkt under 60°C viste Det Norske Maskinistforbund til at Norge var

et foregangsland. De etterlyste likevel kompetanseheving, eventuelt standardtrening. Forbundet viste til at det var mange skip som opererte uten riktig opplæring og at det var personale uten nødvendige kompetansesertifikater som tjenestegjorde på norske skip.

De etterlyste regler for ammoniakk, hydrogen og etylen.

Det ble ikke konkludert i denne saken.

15 - DNMF: bekymringsmelding: bemanning på brønnbåter i maskindepartement

Når det gjaldt bemanning av brønnbåter i maskindepartementet viste Det Norske Maskinistforbund til at det virket som at brønnbåter var blitt behandlet som fiskeskip.

Forbundet hadde fått inn bekymringsmeldinger om at fleste brønnbåter var bemannet med bare én sertifisert maskinoffiser på vakt, og motormenn som fungerte som maskinoffiserer.

Forbundet etterlyste en snarlig saksgjennomgang og at det ble utstedt nye bemanningssertifikater i disse tilfelle.

De la så ned et krav om at det skulle bli satt ned en arbeidsgruppe som gikk gjennom saken og la frem en helhetlig løsning til neste møte i Maritimt Samarbeidsforum.

Det ble ikke konkludert i denne saken.

16 - DNMF: hviletidsbestemmelse på fiskefartøy

Det Norske Maskinistforbund etterspurte status for arbeidet med hviletidsbestemmelsene på fiskefartøy, og hvem som var kontaktperson.

Sjøfartsdirektoratet svarte at Lilly Sandvik Vevatne, lsve@sdir.no, var kontaktperson for dette arbeidet. Status var at man hadde hatt en arbeidsgruppe på dette i 2021, uten at man landet på noen konklusjoner der. Deltakerne i arbeidsgruppen ble så oppfordret til å ta en pause med tariffpartene for å undersøke det sporet videre. Nå hadde én av arbeidsgiverforeningene for fiskeflåten sendt et forslag til tariffavtale til direktoratet. Direktoratet har også sendt ut e-post til deltakerne og bedt om å møtes igjen for å følge opp arbeidet som var gjort av tariffpartene, og for å se på det som skulle reguleres i forskrift. Direktoratet beklaget så at arbeidet hadde tatt tid.

Representanten fra Fiskarlaget svarte at de ikke blandet seg inn i dette med tariffavtale, men at de støttet at man tok arbeidet fram og jobbet videre med saken. Det handlet blant annet om å finne gode måter for føring av hviletid.

Det Norske Maskinistforbund opplyste om at man ikke snakket om tariffavtaler, men en forskrift som ville gi rom for tariffløsninger. Dette var viktig for inspektørene, og forbundet viste blant annet til siste møte i SAFE hvor inspektørene belyste denne utfordringen.

10 - Nettsider Maritimt Samarbeidsforum

Sjøfartsdirektoratet har etablert enkle nettsider for forumet under direktoratets domene sdir.no (se vedlegg).

Trine Carin Tynes presenterte de nye nettsidene i møtet. Hun viste også til Ptil sitt sikkerhetsforum sine nettsider som inspirasjon. På disse nettsidene var også kontaklinformasjonen til medlemmene, med bilde, lagt ut.

Medlemmene i Samarbeidsforumet ble invitert til å gi konkrete innspill.

Det Norske Maskinistforbund, Maritimt Utdanningsforum og Norsk Sjøoffiserforbund roste initiativet med å lage nettsider.

Det Norske Maskinistforbund foreslo at man også så til nettsiden til Ptil sitt regelverksforum. Forbundet foreslo at man på nettsidene lenket til de viktigste regelverkene, som STCW, kvalifikasjonsforskriften, ASH-forskriften og bemanningsforskriften, og at veiledningene til forskriftene også var tilgjengelige. Her ville det også kunne komme informasjonsskriv om derating, elektrikeroffiserer og guidelines on FSE-kurs.

Norsk Sjøoffiserforbund ba om at man tenkte på sikkerhet og var obs på phishing av e-postadresser. Dette kunne for eksempel løses ved at e-postadresser ikke var synlige eller tilgjengelige på nettsidene.

Sjøfartsdirektoratet ba dem som samtykket til det om å sende inn bilder av seg selv. Bildene vil da legges ut på Maritimt Samarbeidsforum sine nettsider under «medlemmer». Eventuelle bilder kan sendes inn til Trine Carin Tynes på e-post: tct@sdir.no.
