Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Møtereferat

Maritimt Samarbeidsforum

Møte nr. 2/2025

Dato: 11. juni 2025
Tid: 10:00-12:15
Sted: Teams

Medlemsorganisasjoner/sammenslutninger	Fast representant	Møtt	Vara	Møtt
Det Norske Maskinistforbund (DNMF)	Odd Rune Malterud	X	Hege-Merethe Bengtsson	
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)	Bjørn Myrseth			
Fagskolene	Fredrik Engh	X	Kristin Sæther	
Fiskebåt	Ola Inge Grønnevet	X	Tore Are Vaskinn	
Forbundet Styrke (tidl. Industri Energi)	Mads Eirik Tjøtta	X	John Ludvigsen	
Fosfor - Fiskeri og sikkerhetsfaglig forum	Vidar Gjerde	X	Per Olav Nilsson	
Hurtigbåtforbundet HRF	Bjarne Rygg	X	Rune Midtkandal	
Kystrederiene	Kenneth Erdal		Kjell Hauge	X
Kystverket	Erle Dimmen		Ruben Aleksander Furali	X
Maritime videregående skoler	Jon Wiggo Solberg	X	Tore Fykse	
Maritimt Utdanningsforum	Inger Johanne Lurås	X	Torun Lied Giske	
NHO Sjøfart	Webjørn Sandor Knudsen		Evelyn Blom-Dahl	
Norges Fiskarlag	Joakim Martinsen	X	Silje Mortensen	
Norges Kystfiskarlag	Alice Roseth Helleberg	X	Stian Tobiassen	
Norges Rederiforbund	Hege Ajer Petterson		Jahn Viggo Rønningen	
Norsk Forening for Maritim Medisin	Geir Sverre Braut		Mona Elizabeth Svanqvist Søndenå	
Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin	Jon Magnus Haga	X	Cesilie Tveit	
Norsk Sjømannsforbund (NSF)	Gunnar Amland		Line Heimstad	X
Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF)	Morten Kveim	X	Hans Sande	
Norske Sikkerhetssentres Forening (NSSF)	Eirik Solheim Haugen		Yngvar Dalen	
Pelagisk forening	Mia Høgi	X	Ask Økland	
Private Sikkerhetssentres Forening	Jan Egil Brevik	X	Hanne Steinsland	
SAFE Sammenslutningen av Fagorganiserte i Energisektoren	Jan Morten Strand		Ørjan Haugmoen Grandal	X
Sjøfartsdirektoratet	Håvard Gåseidnes, leder		Therese Landås	X
Sjøforsvaret	Andreas Furrebøe Levsen	X	Roger Njord Svinø	
Sjømat Norge	Hilde Flåten		Stine Akselsen	X
Telenor Kystradio	Gorm Kluge	X	Sara Gran	
Universiteter/høyskoler	Robert Drønen	X	Tor-Inge Myklebust	
Andre deltakere:			Saker:	
Birthe Lill Eskevik	Lasteskip og flyttbare innretninger		4.1	
Jan Reinert Vestvik	Passasjerskip		4.2, 5	
Odd Konrad Dale	Sjøfolk		4.3	
Sverre Flatebø	Risikostyring og analyse		4.4	
Haakon Storhaug	Internasjonalt arbeid		6	
Trine Carin Tynes	Sjøfolk		Referent	

Agendasaker

1. Møtet åpnes 2
2. Endring av reglementet – Representasjon av Pelagisk forening 2
3. Opprettelse av arbeidsgruppe vedrørende HMS forpleining offshore 2
4. Status arbeid faste arbeidsgrupper/tema 3
4.1 Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet 3
2.2 Bemanning og hviletid 5
4.3 Utdanning og kvalifikasjoner 5
5. Om bruk av enkel bemanning (én person) 8
6. Internasjonalt arbeid (IMO/ILO) 9
7. Saksoppfølgingslisten 9
8. Eventuelt 11

Vedlegg

1. Agenda for møtet

1. Møtet åpnes

Møtet ble ledet av Therese Landås, underdirektør Sjøfolk.

- Navneopprop ble foretatt. Pelagisk Forening ble spesielt ønsket velkommen som ny medlemsorganisasjon.
  Forfall: Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), NHO Sjøfart, Norges Rederiforbund, Norges forening for maritim medisin, Norsk sikkerhetssentres forening.
  23 av 28 medlemmer var representert og rådet var beslutningsdyktig.
- Innkallingen ble godkjent.
- Referatet fra møtet 19.02.2025 ble godkjent uten kommentarer.
- Sakslisten ble godkjent.
- Innmeldte saker under eventuelt:
  - Sdir: Endringer i Telenor Kystradio
  - DNMF: Om oppmøte og deltakelse i forumet.
  - SAFE: Prosess knyttet til søknad om reduksjon av MEDEVAC-helikopter og SAR-beredskap i Brønnøysund.
  - Fiskarlaget: Etterlyser status på arbeid tilknyttet nytt fiskeskipper klasse C sertifikat

2. Endring av reglementet – Representasjon av Pelagisk forening

Sak fremmet av Sjøfartsdirektoratet

Pelagisk forening om bakgrunnen for henvendelsen: Deltar i HMS-arbeidet i fiskeflåten og andre arenaer, men har også saker og temaer oppe som en ser faller inn under forumets område.

Vedtak:
Som innstillingen. Reglementet § 2 endres i tråd med dette.

3. Opprettelse av arbeidsgruppe vedrørende HMS forpleining offshore

Sak fremmet av Norsk Sjømannsforbund. Line Heimstad orienterte.

NSF organiserer forpleining i alle fartsområder. Har fått mange tilbakemeldinger fra medlemmer og observert selv at dette er en veldig utsatt gruppe. Det er en utsatt rolle, både mht. isolasjon, stort arbeidspress og blir vurdert til alle måltider hver dag. For å kartlegge gruppen ble det gjennomført en pulsundersøkelse i regi av Avonova bedriftshelsetjeneste (resultat vedlagt agendasaken). Undersøkelsen sendt alle (ikke begrenset til egne medlemmer) i forpleining i offshore, inkludert forpleiningssjefer. Sendt alle typer offshore fartøy, mest PSV-flåten, men også konstruksjonsskip og ankerhåndterere.

Svarene varierer, mest mht. fartøystørrelse. De mest utsatte er de som jobber helt alende. Resultatet samsvarte med mottatte innspill fra medlemmer. De fleste av temaene havnet på kategori rød for denne gruppe: arbeidsmengde, om det er meningsfullt arbeid, sosialt samspill om bord, psykologisk trygghet, ergonomi osv.

Resultatet er Ikke overraskende, men svært bekymringsfullt. Ser mye muskel- skjelett plager, psykososiale utfordringer og relativt sett høyere sykefravær. Jobber i høy sjø med daglige måltider, med større krav til kost og tilrettelegging for spesielle individuelle behov i besetningen, som har økt arbeidsbelastningen. Renhold er også stort tema, pga. forpleiningens ansvar for at lugarrenhold er i orden, med lintøy osv.

Arbeidsgiver er ansvarlig for å legge til rette for at arbeidsforholdene er best mulig og iht. lover og regler.
Forbundets oppfølging følger tre spor:

- Ta opp undersøkelsen med arbeidsgiverne og gi anbefalinger om tilpasning av tiltakene som er fremkommet i kartleggingen.

- Tillitsvalgte oppfordres til å be om at det opprettes et forpleiningsutvalg i de forskjellige rederiene som kan se på fartøysspesifikke utfordringer og hva som kan tilpasses av f.eks. ergonomi som kan lette arbeidsdagen.
- Se på regelverket, særskilt innredningsforskriften. Kan det gjøres endringer her for å tilrettelegge bedre for forpleining på skip? Det foreslås derfor at det opprettes en arbeidsgruppe, med to fra NSF (innstiller Line Heimstad og Kim Helge Fjæreide), to fra arbeidsgivere og to fra Sjøfartsdirektoratet.

Ordskifte:
DNMF: Støtter forslaget om en arbeidsgruppe, men anbefaler at den omfatter personell fra ledelsesnivået om bord, fordi utfordringene også griper inn i organisasjonsplaner, ISM-systemet og MLC-inspeksjoner. Uten ledelsesnivå kan det bli en flaskehals når det gjelder avklaring ansvar for forpleining, mat, hvem som skal rengjøre lugarer etc. Arbeidsgruppen bør gjerne i tillegg til innredningsforskriften ta med annet lovverk som ligger til grunn, som tilsier at ledelsesnivået har ansvaret for at daglig renhold blir utført. Viser også til læring av erfaringer på dette området under pandemien.

SAFE: Ut fra egne erfaringer som kokk på PSV, bekrefter undersøkelsen det kokkene diskuterer seg imellom. SAFE organiserer også kokker og kan stille i en slik gruppe. Enig med DNMF om at problemstillingene går utover rammer kokkene påvirker, derfor viktig å inkludere ledelsen og se på totalbildet av krav som påvirker situasjonen.

NSOF: NSOF stiller i arbeidsgruppen hvis ønskelig med representanter for den operative ledelsen om bord. Har for øvrig en del forpleiningssjefer som medlemmer.

Vedtak:
Maritimt Samarbeidsforum gir sin tilslutning til at det opprettes en arbeidsgruppe basert på ovenstående, fortrinnsvis representert med 1-2 representanter fra arbeidsgiversiden, arbeidstakersiden, ledelsesnivå om bord og Sjøfarsdirektoratet.

Innmelding av representanter i arbeidsgruppen sendes
- Norsk Sjømannsforbund ved Line Heimstad - line.heimstad@sjomannsforbundet.no

NSF tar ansvar for etablering av arbeidsgruppen, der antall representanter avgjøres av interessenter og behov for sammensetning.

Sjømannsforbundet koordinerer og gir tilbakemelding på arbeidet til forumet, og eventuelt looper inn andre interessenter hvis behov.

Saken settes på saksoppfølgingslisten for jevnlig løypemelding/eventuelt egen sak, inntil konklusjon foreligger.

4. Status arbeid faste arbeidsgrupper/tema

Fast orienteringssak.

4.1 Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet

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

Ingen spesielle oppfølgingssaker har vært adressert arbeidsgruppen siden forrige møte. I stedet gjennomgås relevante læring av hendelser og artikler siste periode, som vi oppfordrer medlemmene til dele videre i sine relevante fora.

Læring av hendelser publisert i siste periode:

- Utslipp under bunkring og intern transfer av drivstoff - Sjøfartsdirektoratet
  Vi har sett mye hendelser på spesielt mindre utslipp til sjø på tvers av fartøygrupper. Det har også blitt en forbedring tilknyttet rapportering her. Hvert utslipp har sine årsaker. Det kan være feil ved avlesning av nivå på tank, manglende overvåkning av fylling/transfer, teknisk ved feil ved nivåmåler, opparbeidet trykk på tank, slangebrudd el.l.

  Læringen: Alle fartøy skal ha egne bunkringsprosedyrer for å sikre at en ikke får utslipp. Det skal også foreligge

plan for hva en skal gjøre dersom noe går galt, og ved fare for utslipp til sjø. Læring gir forslag til enkle rutiner som man kan etterleve for å hindre at utslipp skjer.
Her er det for eksempel henvist til kampanjesjekkliste-2019.pdf i nyttige lenker. Eksempelvis er det mht. kravet om oppslag på bro/lett synlig sted, en MARPOL-plakat som informerer om utslippskravene, spesielt i forhold til mindre arbeidsbåter.

- Mindre arbeidsbåt på grunn i kjent farvann - Sjøfartsdirektoratet
  Har sett en del grunnstøtinger på mindre arbeidsbåter. Det anbefales som forebyggende tiltak at følgende temaer tas opp på skipsførersamlinger eller egne rederikurs for navigatører: Sikker seilas/seilasplanlegging, bruk av kartmaskin, ta høyde for møtepunkt mellom sjø og land, dekksdagbokføring. Det pekes også på kvalifikasjoner og erfaring, der D6-kompetansesertifikatet er viktig.
  Læring: Temaene ovenfor må repeteres regelmessig.

Artikler:

- #Passpå – grunnstøting med mindre arbeidsbåter - Sjøfartsdirektoratet



Grafen viser økning i antall registrerte grunnstøtinger i årene frem til 2022, så en liten nedgang. Antall grunnstøtinger de siste fem årene med mindre arbeidsbåter under 500 BT, nestenulykker er inkludert. I denne sammenhengen er en nestenulykke at fartøyet har hatt en lettere grunnberøring med små eller ingen skader og konsekvenser (ikke definert som en sjøulykke). Foto: Sjøfartsdirektoratet

  Artikkel med statistikk antall grunnstøtinger de siste fem årene med mindre arbeidsbåter under 500 BT, nestenulykker er inkludert. Hatt en liten nedgang fra 2022 til 2024, men tall fra 2025 tilsier at vi trenger fortsatt å holde fokus oppe. Har publisert en ny film om grunnstøtinger med mindre arbeidsbåter, som oppfølging etter kampanjen høsten 2023 om «Sikker arbeidsbåt». Filmen er blitt tatt godt imot og hittil over 650 000 visninger.

- Sikker drift av havbruksfartøy under 24 meter — Maritim uke
  Seminar 3.9 under maritim uke: Mindre arbeidsbåter/servicefartøy er målgruppe.
  Dette blir et samarbeid med sjømat Norge, kystrederiene og Sjøfartsdirektoratet. Tema blir kultur og holdninger med læring som verktøy. Sikkerhetskultur på arbeidsbåter er i fokus.

- God sikkerhetskultur er nøkkelen til trygg seilas - Sjøfartsdirektoratet
  Artikkel publisert på bakgrunn av at manglende vakthold eller at den som fører skipet sovner på vakt, har gått igjen i flere hendelser siste perioden. Det er flere grunnstøtinger på tvers av ulike fartøytyper.
  Artikkelen tar for seg viktigheten av en god sikkerhetskultur. Det å ha gode rutiner om bord og at mannskapet er tilstrekkelig uthvilt. Fatigue er satt opp som en problemstilling.
  Et tiltak som kan bidra til å øke sikkerheten er at brovakten består av minst to personer, med dedikerte oppgaver. Brovakt med minst to personer bør derfor vurderes, selv når det ikke er krav til dette.
  Brovaktalarm er også et tiltak det er krav til på flere fartøy. Denne skal være aktivert når fartøyet er underveis. Dette er en ekstra barriere, men ikke en vekkerklokke eller erstatning for tilstrekkelig hvile. Brovaktalarm erstatter heller ikke utkikk. Alarmen er for å varsle de på broa, og også resten av mannskapet, dersom brovakt av en eller annen grunn ikke kvitterer ut alarmen.

2.2 Bemanning og hviletid

Orientering ved Jan Reinert Vestvik, Passasjerskip, Sjøfartsdirektoratet

1. Rundskriv om vilkår for hviletid, publisert 29. april - Rundskriv 8 2025. I hovedsak likt det rundskrivet som er fulgt videre, men nytt vedlegg som inneholder noen akseptkriterier, som går på de vanligste kriteriene i søknaden som vi får. Diskutert med partene. Det betyr ikke at det ikke kan komme andre forslag eller nye ordninger. Men er det i henhold til rundskrivet, skal søknaden gå greit gjennom. Saksbehandlingstiden vil normaliseres når etterslepet som har bygd seg opp er tatt unna.
   En annen endring siste året, som gjelder hovedsakelig fergerederiene, er utstedelse av en ny form for bemanningssertifikat for type «tilpasset vakt»/«vaktordning med differensiering» for ferger som går mindre enn 24 timer i døgnet, men så mange timer at de ikke kan gå i en skiftordning. Etableringen av slik arbeidsordning er nybrottsarbeid, og det skal gjennomføres en evaluering innen utgangen av året, herunder dialogmøte med fergerederiene og aktuelle organisasjoner fredagen under Maritim Uke.
2. Bemanningsprosjektet: Ikke så mye nytt siden sist. Det er noen endringer i intern arbeidsgruppe. Regelverksavdelingen i Sdir vil ventelig formelt igangsette regelverksarbeidet over sommeren. Måler er høring på ny bemanningsforskrift tredje kvartal neste år, men det er et stort prosjekt med mange ulike interesser som skal ivaretas. Det er viktig å ta nødvendig tid til dialog.

Ordskifte:
DNMF: Oppfatter tidligere omtalt brev fra NFD som blankofullmakt på dispensasjoner fra hviletidskravet, og det har aldri vært så mange fartøy med dispensasjoner tidligere. Det ble nevnt at rundskrivet skal praktiseres nå, men DNMF opplever ikke at det nye rundskrivet blir praktisert fullt ut, selv om en del får avslag. Det er fremdeles 80 skip som har dispensasjon. Det spørres om Sjøfartsdirektoratet har nok ressurser til å gripe fatt i og følge opp dette.

Sdir: Målet med rundskrivet er ikke at flest mulig søknader skal bli avslått. På noen områder åpner det for flere dispensasjoner enn det forrige rundskrivet, bl.a. ukeskift som det ikke var klare vilkår for før. Videre er det åpnet igjen for ned til 5 timer døgnhvile i noen tilfeller.

Når det gjelder ressurssituasjonen, handler det om prioriteringer og ressurser i tjenestevegen, som kan være krevende og uforutsigbart. Men vi nærmer oss mer ajour.

4.3 Utdanning og kvalifikasjoner

Orientering ved Odd Konrad Dale, Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet
Jon Magnus Haga, Norsk Senter for maritim medisin og dykke medisin

Status for siste årets arbeid med revisjon av emneplaner.
Fokuset er å kvalitetssikre at de oppdateres i henhold til gjeldende IMO modellkurs, STCW og andre forskrifter som berøres. Fokus på kjønnsnøytrale begrep og SASH, lik struktur, og fått en endringslogg på historikken.
De som bruker emneplanene har vært involvert i prosessen. Innspill underveis er hørt og håndtert av regelverksavdelingen.

Når nye planer er publisert, sender Sdir info til relevante aktører og kursleverandører samt informerer på hjemmesiden. Det blir gitt en overgangsordning som løper til 1.1.2026, slik at de som bruker modellkurs og emneplanene har en realistisk mulighet til å oppdatere sine lokale planer i tråd med endringene som er gjort.

Emneplanene som nå er ferdig:
- Oppgraderingskurs for dekksoffiser og maskinoffiser uten dokumentert fartstid (66-timers kurs)
- Sikkerhetsopplæring for mindre skip
- Kompetansesertifikat D5
- For D6: Praktisk prøve, ankerhåndtering og slep, løfteoperasjoner (særnorske kurs)

Revisjon av emneplaner for medisinsk førstehjelp og medisinsk behandling
Det er mye helse knyttet til økt kompetanse innenfor medisinsk behandling og førstehjelp, og Norsk Senter for maritim medisin og dykke medisin gjør den faglige gjennomgangen, sett opp mot STCW og annet regelverk.

En arbeidsgruppe nedsatt 1.4.2025 med mål om å identifisere gap mellom emneplaner og dagens krav til medisinske ferdigheter til sjøs, og deretter utarbeide utkast til nye emneplaner. Målsetning om å dette klart for høring innen 1.11.2025.

Arbeidsgruppen er sammensatt av Sdir, overleger med relevant erfaring fra Helse Bergen HF og Norsk Sjøoffisersforbund.

Har noen rammer. Utgangspunktet er at den som er «lege» til sjøs, typisk er offiser/navigatør om bord med den utdanningen som følger av emneplanen, og med de begrensningene som følger av konteksten til sjøs. Noen av rammene er hvilke personellgrupper som er til sjøs, og medisinsk seleksjon som gjelder for personellet til sjøs, der bl.a. STCW er sentral, og tidligere modellkurs 1.13, 1.14 og 1.15. Videre er det forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger, som gir en selektert populasjon. Opplæringen må tilpasses arbeidstaker-/pasientgruppen, altså ikke hele bredden av medisinsk bakgrunnssykdom. Men samtidig kan alt oppstå til sjøs, derfor finne en balanse når det gjelder hva en kan møte i populasjonen der ute. Ser også på hvilke muligheter de har ihht. skipsmedisinforskriften og det materiellet man har om bord (bygger på EU direktiv 92/29/EEC).
Det hele har følgelig et internasjonalt oppheng, og norske rammebetingelser som gir noen inngangsverdier i arbeidet. Videre ses hen til Likestillingsstrategi for maritim næring, herunder bl.a. kjønnsnøytrale begreper.

Aktuelle emneplaner:
Medisinsk behandling: Grunnopplæring og oppdatering
Medisinsk førstehjelp: Grunnopplæring og oppdatering

Andre emneplaner med medisinsk innhold:
Sikkerhetsopplæring: Grunnopplæring og oppdatering
Sikkerhetsopplæring for fiskere: Grunnopplæring og oppdatering

Ser som scope at det skal gi en sammenheng med det medisinske på tvers av de ulike emneplanene:

- Vil se på generell struktur/layout/system – oppbygging og rekkefølge på emner som vil gi en best mulig medisinsk sammenheng
- Oppdatere og korrigere det medisinskfaglige innholdet
- Vurdere læringsmetoder, læringsmiljø og vurderingsform. Ønske om mer «hands-on» kompetanse/trening. Kan ting undervises på nye måter i fremtiden? Hva kan eventuelt undervises om bord, hva kan være deler av kontinuerlig læring, hva skal være klasseromsundervisning osv. Håper på gode diskusjoner fremover på temaer som ikke er konkludert, både når det gjelder innhold og form.

Innsiktsfase: Har innhentet timeplaner fra ulike aktører som driver kurs i dag (Nosefo Bergen, Sikkerhetssenteret Rørvik, Høgskulen på Vestlandet, RelyOnNutec Bergen). Er det ulikheter og likheter, hvordan praktiseres dette i dag. Ser også hen til offshore og Sjøforsvaret for å samle mest mulig kompetanse.

Status per 11.6.:

- Har samlet en del kunnskap. Ønsker å standardisere begrepsbruk når det gjelder nivå på kompetanse.

Type kompetanse / Kompetansenivå	Kunnskap	Ferdigheter
Laveste kompetansenivå	Ha kjennskap til Kjenne til	Ha kjennskap til Kjenne til
Mellomste kompetansenivå	Ha kunnskap om	Under supervisjon kunne utføre/ anvende/ håndtere osv.
Høyeste kompetansenivå	Ha god kunnskap om	Beherske Selvstendig kunne utføre/ anvende/ håndtere osv.

- Ønsker å se på mulighetene for å slå sammen grunnkurs og repetisjonskurs er i samme plan. Det blir lettere dokumentstrukturelt å få oversikten, samt gir faglig mening fordi det er det samme man skal oppdatere som man lærte i grunnkurset. Det kan bli ulik vekting og læringsformer, men samme pensum ligger til grunn.
- Strukturen i dag kan langt på veg videreføres, men vil gå gjennom hvert av kompetansemålene, og se på detaljnivået. Veldig forskjellig hvor detaljert de ulike kompetansemålene er beskrevet og konkretisert i dag.

- Vil se på muligheten for løfte inn tre nivåer av trening: 1) Teoretisk basert kunnskap, 2) Enkeltmannsferdigheter, 3) Sette sammen enkeltmannsferdigheter/enkeltprosedyrer til å løse sammensatte medisinske problemstillinger i samarbeid med andre om bord. Viktig å øve seg på å samhandle med hverandre og en telemedisinsk tjeneste som Radio Medico.

Tentativ tidsplan 2025:
April: Innsiktsfase
Mai/juni: Revisjon av emneplan medisinsk grunnbehandling
August: Revisjon av emneplan medisinsk grunnbehandling oppdateringskurs
Sept./okt: Revisjon av emneplan medisinsk førstehjelp
November: Revisjon av emneplan medisinsk førstehjelp oppdateringskurs
Deretter høring.

Ordskifte:
Universitet/høgskoler: Ad høring i november, hvordan er tidsaspektet når det gjelder implementering av emneplanen?
Sdir: Formoder 6 ukers høringsperiode og implementeringsperiode på 3-6 måneder
NSOF: Til orientering er det opprettet kontakt med to seilende, henholdsvis worldwide og i nord, som blir lytteposter for de seilende i prosessen.
Private sikkerhetssentres forening: Vil arbeidsgruppa vurdere e-læring på teori, basert på digitaliseringen de siste par årene. For de som leverer sikkerhetsopplæring er det viktig å vite hva som vurderes når det gjelder kompetansenivået på de som skal undervise på kursene.
Sdir: Begge deler blir vektlagt. Vil se på kvalifikasjonene til de som skal undervise.
NSMMDM: Ser på om e-læring også kan være utover teori, f.eks. fasilitere og oppfølging av praktisk trening. Ser at mange gjør dette allerede, at det er mye kompetanse der ute, og arbeidsgruppa vil forstå mer av dette slik at emneplanen ikke begrenser muligheten til å gi god undervisning. Poenget er å sikre at nivået er der det skal være, inkludert kompetansen hos undervisere. Det kan være differensiert, men dette er en del av vurderingen som gjøres.
SAFE: Forbundet kjente ikke til, men deltar gjerne i arbeidsgruppa. Organiserer en del offiserer offshore og er et forbund med kompetanse på offshore Norge. Har deltatt i en del utvalg og prosesser tidligere og stiller gjerne.
DNMF: Lurer på status på Sdirs arbeid med likeverdig av fartstid?
Ad revisjon emneplaner medisinsk behandling og førstehjelp: Det er utarbeidet IMO-regelverk i forbindelse med alternativ fuel. Det er opprettet et dokument «train the trainer» i forbindelse med IMO, International Chamber of Shipping og ITF. DNMF var tidligere involvert i prosjektet med alternativ fuel, som krever en annen måte å lære førstehjelp på med hensyn til temperatur og trykk, høyspent og giftighet. Det spørres om dette fortsatt er på agendaen til arbeidsgruppen.
Sdir: Ad likeverdig fartstid: Har undersøkt og fått et grunnlag fra egne inspektører, som også er relevant for inspektører fra andre aktører som DNV, klasseselskaper, verkstedfolk i byggetilsyn osv. Arbeidet er i prosess, men skjer ikke noe før sommeren.
NSMMDM: Tematikken som tas opp av DNMF er viktig. Næringen utvikler seg, medisinen må følge dette.
Norges Kystfiskarlag: Når det gjelder treningsnivå 3 – sammensatt trening basert på at de fleste ikke er alene, gjelder dette i mindre grad fiskerinæringen hvor det er mange enefiskere. Har selv stått alene med en skadet person på kaien, uten kompetent hjelp i nærheten. Mange er alene, på øde steder langt fra legevakt. Har erfaringer, og meldt seg til arbeidsgruppe 3, men kan ikke se å ha vært innkalt til arbeidsmøte.
Når det gjelder opplæringen i STCW-F, enten første gang eller oppdateringen, erfarer flere at førstehjelpsbiten er hastig. Om det er kunnskapsnivået som er lavt eller nedprioriteres vites ikke, men ikke imponert over kunnskapsnivået. Anbefaler en gjennomgang av tilbyderne av grunnkursene.
NSMMDM: Er opptatt av å formidle at man alltid kan ringe noen og samhandle, med f.eks. Radio Medico, legen på land. Ser stadig oftere at fiskebåter har Starlink og er på video med Radio Medico. Det er en del ting man kan samhandle om, som handler om teori og diagnostikk osv. Må ikke kunne alt på fingrene, men må kunne det praktiske håndverket. Derfor er det viktigst å styrke førstehjelpsbiten med de praktiske ferdighetene, samhandlingstrening. Selv om man er alene, er det telemedisinsk støtte til sjøfolk og fiskere. Det er viktig å ta høyde for at det er veldig store forskjeller mellom skip.

4.4 Nullvisjonen

Orientering ved Sverre Flatebø, Risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet

Nullvisjonen startet offisielt 1. januar. Har prioritert å bygge opp en nettside. Har nylig lagt til en oppskrift med hvilke elementer som rederiene oppfordres til å prioritere og styrke. Sdir får ikke til dette alene, og utfordrer alle til å melde inn tiltak. Grunnmuren som er prioritert er verne- og miljøtjenesten. For å bygge opp sikkerhetskulturen om bord med et godt

psykososialt arbeidsmiljø med psykologisk trygghet, trengs en god verne- og miljøtjeneste. Det blir en nasjonal maritim verneombudkonferanse under Maritim Uke, som forhåpentligvis tiltrekker deltakere bredt fra ulike fartøykategoriene, som kan dele erfaringer på tvers. Har nedsatt en treparts programkomite. Målsettingen med programmet for konferansen er å øke anseelsen og gjøre det mer attraktivt å være verneombud.

Spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet:
Svarfristen for årets undersøkelse var 10. juni. Undersøkelsen er også et viktig tiltak i oppfølgingen av Nullvisjonen. Psykososialt arbeidsmiljø er fortsatt tema, og undersøkelsen inneholder denne gang også mer utdypende spørsmål om mobbing og trakassering. Nytt tema er verneombudtjenesten, for å få mer innsikt i hvordan situasjonen er i bransjen. Det er tatt med generelle spørsmål om man har verneombud, og hvordan verne- og miljøtjenesten eventuelt er organisert om bord. Kapteiner og de som er verneombud, har fått en mer omfattende spørsmålsrekke, for å få innsikt i hvordan det fungerer, og hva som eventuelt kan styrkes og forbedres.
Et annet tiltak er at operativt tilsyn skal øke uanmeldte tilsyn på oppfølging vernetjenesten. Sjekklister er klare og opplæring er gitt inspektørene. Tilsynene begynner i juni, og gjelder også fartøy uten ISM. Sjøfartsdirektoret vil følge både tilsyns- og veiledningssporet, med nyhetssaker og artikler på temaet.

Det komme for øvrig flere tiltak fremover, og arrangementer relatert til Nullvisjonen under Maritim Uke.

Sdir/Landås: Vil supplere at det er også to tiltak i Nullvisjonen som adresseres Maritimt Samarbeidsforum:

- Sjøfartsdirektoratet sammen MSF og eventuelt andre relevante referansegrupper, skal utarbeide målrettede kampanjer og effektive tiltak. Vil sondere nærmere rundt dette i neste møte.
- Henstille aktørene i maritimt samarbeidsforum om å opprette arenaer for erfaringsutveksling. Det er som nevnt allerede i gang en del ting, men fint å ta en runde og refleksjon rundt MSF sitt mulighetsrom til å følge opp her. Det kan være arenaer som er nasjonale og regionale, kan bestå av ulike konstellasjoner fra rederier, arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner, myndigheter og interesseorganisasjoner. Hensikten er å dele og lære av erfaringer på tvers, fra interngranskninger og øke sikkerhetskompetanse og samordnet praksis. Det er ønskelig at MSF kan ta initiativ til prosjekter som trekker på læring fra andre bransjer.

Dette ligger i oppgaveporteføljen. Har ikke konkret svar på gjennomføring, men foreslår at dette tas som eget punkt på neste møte.

5. Om bruk av enkel bemanning (én person)

Fremmet av Sjøfartsdirektoratet. Innledning ved Jan Reinert Vestvik, Passasjerskip, Sjøfartsdirektoratet

Problemstillingen gjelder båter som på sett og vis konkurrerer med bussen og opererer i tettbebygde områder. Har ca 20-50 passasjerer. Tilbake i 2000 var det en tilsvarende sak i rådet for passasjerskip der det ble bestemt at en kan enkel bemanning på båter som ikke er sjøgående. Praksisen har endret seg i årene siden, der praksisen er utvidet, spesielt på innsjø og elv, opp til 50 PAX. Har også fått spørsmål fra næringen om en kan lempe på praksisen til også å omfatte havneområder i større byer. Her er det ofte flere båter i samme havnebasseng, som innebærer beredskapsmulighet.

Gjeldende forvaltningspraksis, med forslag til tillegg (merket rødt):
Følgende passasjerskip med bruttotonnasje mindre enn 50 og fremdriftseffekt under 750 kW kan få sikkerhetsbemanning bestående av én person:

- Passasjerskip med inntil 50 passasjerer i fartsområde innsjø og elv, samt i havnområder i større byer.
- Passasjerskip med inntil 25 passasjerer i fartsområde 1-3
- Passasjerskip med inntil 12 passasjerer i fartsområde 4

Det skal gjøres en vurdering i hvert enkelt tilfelle, og det er en forutsetning at alle funksjonskrav i bemanningsforskriften §§ 8 og 9 er ivaretatt.

Det foreslås at det nedsettes en arbeidsgruppe til å vurdere innspillet. Det kan være at en ender opp med å beholde dagens praksis, eventuelt også med tillegget. Forslaget er at arbeidsgruppe 2 diskuterer dette.

Ordskifte:
NSOF: Vil bare raskt si at dette er et greit underlag for diskusjon i arbeidsgruppen, har ikke behov for mer diskusjon nå.
DNMF: Det er argumenter for, i hovedsak fra næringen, og mot forslaget. Denne type fartøy er nå utstyrt med alternativ fuel, som gjør at en trenger annen type kompetanse. Det kan være mye trafikk og det er sårbart med én person om bord

dersom det skjer en hendelse. Ser ikke positivt på dette. Har spørsmål til gjeldende praksis og er skeptisk til at en bruker fartsområde 1-3, når det er fartsområde 1 og 2 som en kan gi dispensasjoner i Norge.
Sdir: Har ikke historikken per nå til hvorfor det er utvidet til fartsområde 3, men kan gå dypere inn på dette i saken.
Hurtigbåtforbundet: NHO Sjøfart og Hurtigbåtforbundet ser faren for at dagens praksis og rammebetingelser, som er viktig, blir satt i spill, ikke bare på enmannsbesetninger, men også på små fartøy med lite kompleksitet. En trenger ikke gjøre store endringer, fordi det angriper den sårbare delen. Det skjer en del ting rundt øysamfunn og distriktene rundt i kyst-Norge, fordi det ofte er lite folk som skal fraktes på spredte plasser. Det er viktig å beholde dagens praksis, fordi det ellers åpner for «konkurrenten» 12 PAX med en del andre type fartøy, dersom en kan ikke ligge med lav bemanning.
Sdir: Spørsmålet går kun på om en skal utvide til havneområder, ikke endring av dagens praksis for øvrig.
Hurtigbåtforbundet: Ser på dette som anbefaling.

Beslutning:
Som innstillingen.

6. Internasjonalt arbeid (IMO/ILO)

Orientering ved Haakon Storhaug, Regelverk og internasjonalt arbeid, Sjøfartsdirektoratet

Orienteringen gjelder IMO knyttet til HTW (Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping) og ILO-arbeid i april. På det femte møtet i ILOs "Special Tripartite Committee" (STC) ble flere viktige endringer til Maritime Labour Convention (MLC) vedtatt etter en uke med intense trepartsforhandlinger.

Møtet gjennomføres hvert tredje år. Utgangspunktet var 16 endringsforslag, men endte opp med syv sett med endringer til MLC.

Møtet resulterte i vedtak om forbud mot vold og trakassering om bord. Dette er en oppfølging av arbeidet som er gjort i STCW og trådt i kraft når det gjelder hvordan forhindre og håndtere vold og trakassering. Endringene tas direkte inn i MLC.

Videre er det tatt med en endring som sikrer retten til landlov og hjemreise. Mange av endringene har bakgrunn i pandemien, og de prøvelsene som sjøfolk opplevde der. Det jobbes parallelt på flere fronter, også FAL-konvensjonen har fått med lignende endringer.

Annen viktig konvensjonsendring som kom opp under pandemien er at sjøfolk defineres som «key workers». En del land klassifiserer sjøfolk som key-workers, deriblant Norge. Vil komme i MLC med tid og stunder, begrenset til når det er behov globalt.

Alle endringer som ble vedtatt av STC blir stemt over og vedtatt av ILOs generalforsamling, og trer i kraft i løpet av desember 2027. Det tar ca to uker fra vedtak til ikrafttredelsesdato. Følger samme prosedyre som SOLAS, med mindre et visst antall land protesterer mot endringen. Vil bruke tiden fremover til å gjennomføre de endringene som ble vedtatt. For Sdirs del, i hovedsak bestemmelsen som gjelder mot mobbing og trakassering, et arbeids som Sdir allerede har startet.

Sjøsikkerhetskomiteen i IMO starter neste uke. Flere ting som skal diskutere her, bl.a. autonome skip som er et pågående arbeid. Det kommer stadig forslag om STCW-relaterte ting, som «Remote Operators» med hensyn til type opplæring og kvalifikasjoner disse skal ha. Har så vidt begynt å diskutere dette, og har ikke kommet helt til enighet ennå. Har litt opplæringskrav i MASS-koden, eventuelt gjør noe med STCW. Norges hovedposisjon er at opplæringskrav skal komme i MASS-koden, siden dette er personer som sitter på landsiden. Ikke avgjort, kommer nok en debatt om hvordan man skal jobbe med dette videre. Norge bidrar aktivt i “Intersessional working group” i forhold til MASS fremover.

Det blir mandag 16. et seminar/workshop i IMO om kriminalisering av sjøfolk, og de problemstillingene dette reiser. Sjøfolk er en vanskelig posisjon om de blir mistenkt for straffbare handlinger. IMO har vedtatt retningslinjer for dette. På seminaret/workshopen skal flere paneler diskutere reelle tilfeller og høre sjøfolks egne erfaringer som har blitt utsatt for mistanker. Interesserte kan følge med på Youtube-overføring av seminaret. Det samme gjelder MASS-symposiet som Norge skal arrangere i forkant av det to uker lange MSC-møtet i juni.

7. Saksoppfølgingslisten

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

Sak/tema	Status/bevegelse siden forrige møte
Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID)	Forrige status: Sdir og POD har nedsatt en arbeidsgruppe. Ordskifte: DNMF: Kom opp som tema i siste ILO/IMO-møte i forbindelse med tilbakehold av sjøfolk. Ny status: NAV viderefører ikke Sjøfartsbøkene. POD har signalisert at de tidligst kan prioritere dette 2027. Utfordrende for Sdir. Går for egen løsning basert på dagens krav. DNMF: Et lite spørsmål – Vedtatt i ILO at sjøfolk er kritisk personell i en force majeur-situasjon. Erfaringene fra pandemien, er at mangel på Sjøfolks ID gjorde at medlemmer ble nektet landlov. Håper dette blir lagt til grunn for å fortgang i denne saken. Sdir: Følger opp med det best mulig scenariet vi har.
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder	Forrige status: Vurderer særregulering i dialog med aktuelle instanser. Ny status:
Utvikling av maritimt helseregister	Forrige status: NSOF: Det jobbes med på politisk nivå. Ny status:
Endring i forskrift om skipsmedisin	Forrige status: Bedt HOD om avklaring handlingsrommet, har en del oppfølgingspunkt på ulike fartøyskategorier. Ny status:
Avklare lovvalg innen havbruk til havs	Forrige status: NFD i gang med lovvalg, venter på avklaring. Ny status:
Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Forrige status: Oppdatert info. på Sdir sin side. Sak foreslås tatt ut av oppfølgingslisten DNMF: Er ikke i mål, ref. hensyn til gamle dokumenter, revisjon av STCW, MASS-skip og ønsket konkretisering likeverdig fartstid med tanke på f.eks. ROC, jf. IMO-prosesser. Ny status: (ref sak 4.3) Sdir har undersøkt og fått et grunnlag fra egne inspektører, som også er relevant for inspektører fra andre aktører som DNV, klasseselskaper, verkstedfolk i byggetilsyn osv. Arbeidet er i prosess, men skjer ikke noe før sommeren.
Brann og redning tilknyttet nye energibærere	Forrige status: Det jobbes med. Ny status:
Oppfølging av Riksrevisjonens arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår	Forrige status: Sdir/ Marianne Warvik: Har begynt med uanmeldt MLC-tilsyn fra januar 2025. Holder også på å revidere MLC-kursene for inspektørene for å tilpasse og forberede innholdet for å møte funnene som Riksrevisjonen avdekket. Mange tiltak gjort når det gjelder opplæring og kompetanseheving på hviletidstemaet, intervjuteknikk, gått gjennom sjekklister og veiledningstekst, tips-oss kanalen og bekymringsmeldinger. Inspektørene har informert og drevet holdningsskapende arbeid knyttet til fokusområdet og «Be a buddy not a bully»-seminaret for å motivere til å skape engasjement for å styrke eget arbeidsmiljø på det psykososiale og fremme sammenhengen mellom sikkerhet og arbeidsmiljø. DNMF: Ønsker at temaet fortsatt står som oppfølgingspunkt, til vi informasjonsmessig er fornøyd med resultatet av arbeidet. Ny status:
Forslag om implementering av «IMO MSC. 1/Circ. 1675 «Interim guidelines on safe operation on onshore power supply (OPS) service in port for ships engaged on international voyages" i Norsk regelverk.	Forrige status: Møte med DSB, Sdir og ITF/DNMF avholdt. Resultat skal legges frem. Ny status: Ingen ny bevegelse meldt.
Oppfølging bemanningsrapporten	Forrige status: Rapporten skal videre i en regelverksprosess. Ny status: Ref. sak 4.2: Regelverksavdelingen i Sdir vil ventelig formelt igangsette regelverksarbeidet over sommeren. Måler er høring på ny bemanningsforskrift tredje kvartal neste år, men det er et stort prosjekt med mange ulike interesser som skal ivaretas. Det er viktig å ta nødvendig tid til dialog.

Styrking av vernetjenesten til sjøs (sak 5 23.09.2024)	Forrige oppdatering: Vil være et tiltak i forbindelse med Nullvisjonen. Konkrete tiltak vil kunne bli adressert til ulike arbeidsgrupper tilknyttet forumet. Ny status: Ref. sak 4.4. Programkomité i gang med nasjonal maritim verneombudskonferanse under Maritimt Uke.
Fartstidsopptjening og dokumentert systematisk opplæring (sak 6 23.09.2024)	Forrige status: Forslag i saken videresendt arbeidsgruppe 3 for videre drøfting av eventuelt forslag til endring fartstidsopptjening. Ny status:

8. Eventuelt

8.1 Endring av Telenor Kystradio

Orientering fra Sjøfartsdirektoratet

Staten overtar kystradiotjenesten fra Telenor med virkning fra 1. januar 2026. Regjeringen har bestemt at Kystverket overtar den tekniske infrastrukturen, Sjøfartsdirektoratet skal overta oppgavene med forvaltning av skipsradioregisteret og lisensordningen, mens Hovedredningssentralen overtar radiooperatørtjenesten. Sjøfartsdirektoratet ser på hvordan oppgavene kan organiseres best mulig, og kommer tilbake med mer info på neste møte.

8.2 Bekymring rundt oppmøte i Maritimt Samarbeidsforum

Innspill fra DNMF

DNMF registrerer at enkelte medlemmer uteblir fra møtene, og oppfordrer de det gjelder til å slutte opp om arbeidet i forumet.
Norges Kystfiskarlag pekte på at oppfølgingen av saksoppfølgingslisten og arbeidsgruppene kan forbedres.

8.3 Om beredskap Halten Nordland

Innspill fra SAFE

Saken gjelder Equinor sin søknad om å redusere områdeberedskapen i Nord-Norge. Per i dag er det 6 SAR baser langs kysten, knyttet til energibransjen. Det er søkt om at MEDEVAC maskin i Brønnøysund skal fjernes. MEDEVACen som er plassert i Kristiansund er ikke en egen ressurs. Det er allerede en tynn områdeberedskap, der sjøfolkene er en del av den. Det medfører kun et helikopter tiltenkt dette formålet. Hvis det skjer to hendelser samtidig, blir beredskapsmuligheten svært begrenset. SAFE har sendt inn saksgrunnlag og tilleggsdokumenter (den 10. juni), og ber om at saken settes på sakskartet neste møte. Det er ønskelig at Havtil og Equinor inviteres til å snakke om forslaget. Søknaden om å kutte områdeberedskapet vil ramme sjøfolk også, som ikke er blitt inkludert i prosessen.
DNMF: Vil meddele at saken også ble tatt opp i Havtil sitt regelverksforum. Forbundet støtter at den blir satt på kartet også i MSF.

8.4 Spørsmål om status på arbeid knyttet til fiskerskipper klasse C sertifikat.

Innspill fra Norges Fiskarlag

Ønsker status på fiskeskipper klasse C sertifikat. Forbundet ser behov for å revidere sertifikatet, med tanke på utvikling i flåten. Både 50 BTA og områdebegrensning. Har også sett på nedre sertifikatgrense, om den blir senket. En arbeidsgruppe med organisasjonene og utdanningsinstitusjonene var godt i gang, men arbeidet stoppet plutselig opp. Fiskarlaget har etterspurt hva som skjer. Sør-Norge Fiskarlag har pekt på en del utfordringer, som dette sertifikatet kunne bidratt til å løse. Vil understreke at det haster-

Sdir: Ser på regelverksarbeid, ikke noe konkret arbeid med denne sertifikatstrukturen nå. Har ønske om å gjøre det, men ikke ressurser pga arbeidet med å få i havn det som kommer fra STCW-F og fristen her innen 1.1.2026.
Må prioritere sett opp mot ressurser for regelverksarbeid på kvalifikasjonsforskrift og sertifikatregimet, men er klar over innspillet, og kan ha dialog etter møtet.

8.5 Planlegging neste møte

Innspill fra Hurtigbåtforbundet

Foreslått dato for neste møte under Maritim Uke er ikke særlig egnet for de som er tilreisende. Foreslår at en ser på ny dato for Maritimt Samarbeidsforum.