Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Møtereferat

Maritimt Samarbeidsforum

Møte nr. 1/2026

Dato: 28. januar 2026
Tid: 10:00-14:00
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	X		
Fagskolene	Fredrik Engh	X	Kristin Sæther	
Fiskebåt	Ola Inge Grønnevet	X	Tore Are Vaskinn	
Forbundet Styrke (tidl. Industri Energi)	Mads Eirik Tjøtta	X	John Ludvigsen	
Fosfor - Fiskeri og sikkerhetsfaglig forum	Vidar Gjerde		Per Olav Nilsson	X
Hurtigbåtforbundet HRF	Bjarne Rygg	Fra kl. 11	Rune Midtkandal	X
Kystrederiene	Kenneth Erdal	X	Kjell Hauge	
Kystverket	Erle Dimmen		Ruben Aleksander Furali	
Maritime videregående skoler	Jon Wiggo Solberg	X	Tore Fykse	
Maritimt Utdanningsforum	Håvard Magnus Njåstad	X		
NHO Sjøfart	Webjørn Sandor Knudsen	X	Evelyn Blom-Dahl	
Norges Fiskarlag	Joakim Martinsen	X	Silje Mortensen	
Norges Kystfiskarlag	Alice Roseth Helleberg	X	Stian Tobiassen	
Norges Rederiforbund	Hege Ajer Petterson	X	Jahn Viggo Rønningen	X
Norsk Forening for Maritim Medisin	Geir Sverre Braut		Mona Elizabeth Svanqvist Søndenå	
Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin	Jon Magnus Haga	X		
Norsk Sjømannsforbund (NSF)	Gunnar Amland		Line Heimstad	
Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF)	Morten Kveim		Hans Sande	X
Norske Sikkerhetssentres Forening (NSSF)	Eirik Solheim Haugen	X	Yngvar Dalen	
Pelagisk forening	Mia Høgi		Ask Økland	X
Private Sikkerhetssentres Forening	Jan Egil Brevik	X	Hanne Steinsland	
SAFE Sammenslutningen av Fagorganiserte i Energisektoren	Jan Morten Strand	X	Ørjan Haugmoen Grandal	
Sjøfartsdirektoratet	Håvard Gåseidnes, leder	X	Therese Landås	X
Sjøforsvaret	Roger Njord Svinø	X		
Sjømat Norge	Hilde Flåten		Stine Akselsen	X
Universiteter/høyskoler	Robert Drønen	X	Tor-Inge Myklebust	

Andre deltakere:		Saker:
Sveinung Fagervik	DNMF	
Birthe Lill Eskevik	Lasteskip og flyttbare innretninger	2.1, 4
Jan Reinert Vestvik	Passasjerskip	2.2
Odd Konrad Dale	Sjøfolk	2.3
Anders Amundstad Balle	Risikostyring og analyse	2.4
Sverre Flatebø	Risikostyring og analyse	2.4, 3
Gorm Kluge	Seksjon radiolisenser	5
Torstein Dale Selsås	Regelverk og internasjonalt arbeid	6
Tove Aasland Torgersen	Risikostyring og analyse	7
Line Myklebust	Sjøfolk	8
Trine Carin Tynes	Sjøfolk	10 (+ referent)

Agendasaker

1. Møtet åpnes 2
2. Status arbeid faste arbeidsgrupper/tema 2
2.1 Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet 2
2.2 Bemanning og hviletid 3
2.3 Utdanning og kvalifikasjoner 4
2.4 Oppdatering Handlingsplanen/Nullvisjonen 5
3. Forespørsel om innspill til Maritim Uke 2026 7
4. Forebyggende HMS-arbeid gjennom deling av læring fra hendelser 7
5. Endringer av reglementet - Representasjon Telenor Kystradio 8
6. Internasjonalt arbeid - STCW HTW 12 9
7. Ulykkesstatistikk næringsfartøy 2025 10
8. Innføring av nytt identitetsbevis for sjøfolk (Sid) 10
9. Felles innsats for økt likestilling innen sjøfart 11
10. Utforming av veiledningsrundskriv om plikten til å sikre et fullt forsvarlig psykososialt arbeidsmiljø om bord 12
11. Årshjul 2026 13
12. Oppdatering saksoppfølgingslisten 13
13. Eventuelt 14

Vedlegg

1.		Agenda for møtet
2.	Sak 2.2.	Fjerning av sikkerhetsbarrierer på palleteringsmaskiner og annet automatisert utstyr (Sikkerhetsmelding 1 2026)
3.	Sak 2.2	Personskade ved bruk av linekaster (Sikkerhetsmelding 6-2025)
4.	Sak 2.3	Artikkel om rederiets plikter i verne- og miljøarbeidet om bord
5.	Sak 7	Presentasjon ulykkestatistikk 2025
6.	Sak 10	Presentasjon forslag til veileder om psykososialt arbeidsmiljø om bord

1. Møtet åpnes

Møtet ble ledet av Håvard Gåseidnes, avdelingsdirektør Fartøy og sjøfolk.

- Navneopprop ble foretatt. Fosfor, Norsk Forening for Maritim Medisin og Norsk Sjømannsforbund hadde meldt forfall. Rådet er beslutningsdyktig når flere enn halvparten av de faste representantene er til stede.
- Innkallingen ble godkjent.
  Kommentar fra DNMF til oppfølging sak 3 «Eksponering av benzen og VOC-gasser på offshore service fartøy». DNMF har som avtalt sendt anmodning til Samarbeid for sikkerhet (SfS) om å utarbeide anbefaling/beste praksis på utfordringene nevnt i møtet, med basis i Norsk olje og gass retningslinje 131. Til orientering er SfS omorganisert der Offshore Norge har overtatt lederrollen og dannet nytt styre. Det er foreløpig ikke avgjort om Forum for maritime operasjoner (FOM) skal fortsette som permanent arbeidsgruppe i SfS, ergo står saken i bero inntil videre.
- Sakslisten ble godkjent.
- Saker til eventuelt:
  - DNMF: Revisjon av RSV 15-2020 - Reduksjon av framdriftsmaskineriets effekt - "de-rating"
  - NSOF: Sjøfartsdirektoratets definisjoner av opplæringsstillinger som slår skjevt ut i forhold til bruk av opplæringsstillinger om bord.
  - Private Sikkerhetssentres Forening: Forenkling av tilgang på IMO-modellkurs
  - SDIR: Orientering om tildelingsbrevet fra NFD 2026

2. Status arbeid faste arbeidsgrupper/tema

Fast orienteringssak.

2.1 Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet

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

SDIR har et prosjekt innenfor psykososialt arbeidsmiljø som foreslås lagt til arbeidsgruppen, ref. sak 10.

Seminaret for rederier og sjøfolk i havbruksnæringen i 2025, arrangert i samarbeid med Sjømat Norge og Kystrederiene, ønskes videreført i 2026, utvidet med sjømannsorganisasjonene og rederiforbundet som medarrangører. Oppgaven med planlegging av agenda tas opp i arbeidsgruppa.

2.2 Bemanning og hviletid

Orientering ved Jan Reinert Vestvik, Passasjerskip, Sjøfartsdirektoratet

Statusoppdatering bemanningsprosjektet:
Det vises til anbefaling på operasjons- og oppgaveanalyse i forprosjektet, som er grunnleggende for mange av de andre anbefalingene:
«Nye søknader om sikkerhetsbemanning bør ta utgangspunkt i en operasjons- og oppgaveanalyse, inkludert vurderinger av arbeidsbelastning. Alarminstruksen må inngå i operasjons- og oppgaveanalysen.»

SAFETEC er engasjert til å bidra på utkast, herunder operasjonalisere det som kommer fra IMO-resolusjonen 10.47 om bemanning. Deretter presentere og jobbe videre med dette i arbeidsgruppen.

Vaktordning med differensiering på innenriks passasjerskip:
Bakgrunn: SDIR begynte for to år siden å fatte vedtak med ny type vaktordning på ferger, som gjorde at en kunne fjerne stillinger når båten ikke har 24-timers drift. Bakgrunnen er at mange ferger har litt for mange timer til å gå skiftordning, men for få timer til normal sjøvaktordning. Det har vært mye dialog i forkant, men siden praksisen likevel er ganske ny, er det behov for evaluering etter å ha høstet erfaringer. Alle rederier med slike sertifikater fikk brev med følgende pålegg:

- *Dette vedtaket er med på å sette ny standard for bemanning av ferger med driftstid fra ca 17-18 timer, men mindre enn døgnkontinuerlig drift. Vi mener det er behov for å evaluere ordningen etter at alle parter har høster mer erfaring med ordningen.*
- *Vi vil derfor be rederiet om å gjennomføre evaluering i løpet av 2025. En skriftlig rapport skal sendes til Sjøfartsdirektoratet innen 31. desember 2025.*
- *Kopi av rapporten skal sendes til de berørte arbeidstakerorganisasjonene.*
- *Rapporten skal belyse både rederiets og mannskapets erfaringer. Så langt det er mulig, bør konklusjonene i rapporten dokumenteres (eksempelvis ved å legge ved statistikk mv.).*
- *Dette bemanningsvedtaket kan omgjøres helt eller delvis dersom resultatene av evalueringen tilsier dette. En eventuell omgjøring kan føre til skjerpede eller lempeligere krav, avhengig av resultatene av evalueringen.*

Alle har respondert, noen har fått utsettelse. Litt varierende på oppfølging av kopi av rapporten til arbeidstakerorganisasjonene. Det er synd, viktig å ha alle parter inkludert. Men positivt at rederiene har vært flinke til å inkludere lokalt tillitsvalgte eller de som jobber i denne ordningen.

Gjennomgangen av innkommet materiale så langt viser positive tilbakemeldinger. Stikkord er lavere sykefravær, mindre turnover, samt opplev bedring på mindre målbare faktorer som bedre arbeidsmiljø, høyere trivsel osv. Har også mottatt forslag til forbedring av ordningen, samt forhold som ligger på siden, SDIR vil prøve å forstå helheten, og vil gi en oppsummering når alt er mottatt og gjennomgått.

Ordskifte:
Universitet/høyskoler: Har introdusert for SDIR nyansatte Bikram Singh Bhatia ved HVL som forsker på arbeids- og hviletid. Det har vært kontakt med Sdir vedr. bemanningsprosjektet. Kan SDIR gi mer info om dette?
SDIR: Kontakt er etablert, i forbindelse med nytt agendapunkt i IMO på håndhevelse av hviletid, som er tett knyttet til bemanning. Kan følge opp vedr. bidrag på bemanningsprosjektet også.
NSOF: Positivt at det kommer signaler på bemanningsforskriften og endringer, det er etterlengtet. Har innspill på info og vurderinger som mangler når SDIR fastsetter sikkerhetsbemanningen. Rederiene lager en skjematisk oppstilling av disponering av mannskapet på når de skal på vakt og når de skal på fri, men ikke noe om hvilke oppgaver som skal løses. Heller ikke er det krav til dokumentasjon på hvordan pauser er ivaretatt, som er viktig for det psykososiale. Mener rederiene må dokumentere bedre hvordan de ivaretar det som skal ivaretas. Var med på gjennomgang av bemanningsforskriften i 2019, og trodde § 8 skulle være den systematiske metodisk gjennomgangen av alle kriterier som vi mener er viktig for skipets drift. Men så lenge Sjøfart ikke verifiserer en selvangivelse her, har de liten verdi. NSOF

ønsker velkommen at rederiene i større grad må si at man har et sett med oppgaver som skal gjøres, ved siden av det å være vaktgående.
Viser samtidig også til forpleining om bord, noe SDIR tok opp under arbeidet med bemanningsforskriften. Men svært få rederier har faktisk allokert egne folk der man har krav til at man skal oppnevne en i besetningen til å forestå forpleiningen så lenge man er under 10. Hvordan rederiene har tenkt å ivareta forpleiningen om bord bør være del av bemanningsanalysen, men det er ikke krav til det. Dette er forhold som stadig kommer til forbundet, medlemmer er frustrerte, SDIR lar det gli mellom. Rederiene må i større grad dokumentere at de har sikker drift.

Så til erfaringene med alternativ seilingsordning, som ble utprøvd etter ønske om å innføre 1:2 i tariffområdet i segmentet. La opp til at det ville være ulik produksjon utover 19 timer. Utfordringen nå er at man begynner å differensiere bemanningen på ordinær sjøvakt hvor man går 1:1. Faktum er at man lokalt skal bli enig om bemanning utover sikkerhetsbemanningen hvis man har differensiert vaktordning, men der har arbeidstakerne ingen sanksjonsmuligheter. Det er til syvende og sist SDIR som skal fastsette. Hvis det er slik at man ikke blir lokalt enig, så oppstår det et gap mellom seilendes behov i forhold til å ivareta sikker drift, og et rederi som mener de har styringsretten. NSOF har levert et omfattende innspill til SDIR basert på erfaringer som kapteiner og tillitsvalgte har med ordningen. Ting må strammes inn, ellers fortsetter det i denne leia med tvistesaker og kamp om bemanningsfastsettelse. SDIR må komme på banen nå og sette kritiske kriterier for sikker drift som skal verifiseres av SDIR, og hva som er kritiske kriterier for å ivareta helse, miljø og sikkerhet og det psykososiale om bord. Har vært forbundsleder i 20 år og har siden 2009 jobbet med bemanning. Det har ikke vært rolig én dag. Håper de som følger etter har et bemanningsregime som funker, både for rederiene, men også de som har sitt virke om bord.
SDIR: Rapporten er mottatt og blir tatt med i evalueringen.
DNMF: Støtter NSOF. Takker SDIR for godt arbeid med prosjektet, har ikke vært lett. Vil bemerke at enkelte fergerederier opererer med driftstid, men mener dette ikke er avgjørende. Det er vakt i sjø og i havn som skal dekkes 24/7. Må se nærmere på dette. Det er vakttiden det henvises til i bemanningssertifikatet, i sjø og i havn. Må få en omforent definisjon av dette for å komme videre. Noen rederier har klart dette, men noen står på at driftstid = tiden de får betalt for av oppdragsgiver i fergefarten.

2.3 Utdanning og kvalifikasjoner

Orientering ved Odd Konrad Dale, Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

Status revisjon av emneplaner:
Medisinsk førstehjelp er gjennomført og revidert av ekspertise fra NSMMDM og Haukeland Universitetssykehus. Det er gjort et grundig faglig arbeid med oppdateringen. Sendes ut til kursleverandørene for gjennomsyn og kommentarer fra de som bruker disse emneplanene. Målet er publisering i april/mai.
De samme fagfolkene har startet med medisinsk behandling. Målet her er publisering i juli/august.

NSMMDM: Er veldig interessert i å få tilbakemeldinger før en sluttrunde for å revidere eget arbeid.

Likeverdig fartstid:
Har laget noen sjekklister for det som skal til for å kunne gjøre en vurdering av likeverdig fartstid. Listene er anvendelig både internt og eksternt for de som skal fornye sine sertifikater på bakgrunn av annen tjeneste enn ordinær fartstid. Listene sendes NSOF og DNMF for gjennomgang og tilbakemelding før ferdigstillelse. Det er ikke satt en dato for endelig publisering. Det finnes allerede en beskrivelse på hvordan sertifikat kan fornyes med likeverdig tjeneste, men nå blir det mer konkretisert for å forenkle vurderingen for saksbehandlere og de som vurderer å søke fornying av sine sertifikater.

Ordskifte:
Private Sikkerhetssenteres Forening: Har det vært noen endringer i kompetansekrav for de som skal undervise på kursene?
SDIR: Fokuset har først og fremst vært på det faglige innholdet. Kvalifikasjonsforskriften sier at man skal ha kompetanse på det nivået man underviser på.
NSMMDM: På noen punkter er det konkretisert på hvilket faglig nivå det undervises på, og hvilke personellgrupper som innehar det nivået. Det er eksemplifisert i tabellen, som man kan spille inn kommentarer på. Det er mer en konkretisering av hvilken kompetanse som er nødvendig i ulike deler av det praktiske i kurset, ingen vesentlig endring.

2.4 Oppdatering Handlingsplanen/Nullvisjonen

Orientering ved Anders Amundstad Balle, Risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet

Minner om at Nullvisjonens logo kan benyttes av alle som har materiell eller tiltak som kan knyttes til Nullvisjonen. Forespørsler sendes AABA@sdir.no. Logoen finnes i ulike formater egnet til trykk. Se også nettsiden til Nullvisjonen på sjøen.

Arbeidet med gjennomføring og operasjonalisering av handlingsplanen er i gang. Det er første gang sjøfart har hatt en så omfattende og sammensatt handlingsplan, derfor også brukt tid til å finne den beste gjennomføringsmodellen. Om lag 50-60% av tiltakene er påbegynt, noen er også ferdigstilt. Mer eksakt status synliggjøres i årsrapporten medio februar 2025.

Opplever god motivasjon blant deltakerne, og det etableres prosjektgrupper på tvers av etatene i styringsgruppen for å forankre samarbeid om tiltakene enda bedre.

Innsatsområdet «vernetjenesten» har godt driv. Verneombudskonferansen ble en suksess.
Maritim Uke satte fokus på mange av tiltakene og fokusområdene i Nullvisjonen, blant annet rettferdighetskultur, sikkerhetsstyring, enefiske, vernetjeneste mm.

Et tiltak står ikke for seg selv. Har kartlagt sammenhengen mellom ulike tiltak, og hvordan de er avhengig av hverandre, for å gjøre det enklere å gjennomføre tiltakene. Det blir grupper på tvers av alle de større organisasjonene som bidrar til å gjennomføre tiltakene. «Sikker Fisker» er mest komplekst med 12 tiltak.

Forslag til prosjekter/grupper

Prosjektnavn	# tiltak	# avhengigheter	= # hensyn	>/< gjennomsnitt (8,4)	Sikkerhetseffekt (gj. Snitt)
Havbruk	2	3	5	-3,4	15
Kompetanse	7	6	13	4,6	11,8
Læring og innsikt	4	1	5	-3,4	11,5
Rammebetingelser	3	0	3	-5,4	11,3
Sikker fisker	12	15	27	18,6	16,25
Sikker fritidsbåt	9	1	10	1,6	16,22
Sikker fritidsbåtbruker	7	5	12	3,6	16,15
Sikker havn	1	1	2	-6,4	10
Sikker navigasjon	5	0	5	-3,4	13,6
Sikkerhetsutstyr	2	5	7	-1,4	12,5
Sikkert arbeidssted	4	1	5	-3,4	13,5
Tilsynsvirksomhet	7	4	11	2,6	11,7
Utredning og regelverk	2	6	8	-0,4	14
Veiledning	3	1	4	-4,4	9,3
Vernetjenesten	9	0	9	0,6	9

Får stadig indikasjoner på at tiltakene vil kunne ha effekt. 3 av 4 undersøkelsesrapporter fra Statens havarikommisjonen publisert etter at handlingsplanen ble iverksatt, peker direkte på tiltak i handlingsplanen og viser til spesifikke tiltak som ville kunne ha forhindret eller redusert sannsynligheten for ulykkene de har undersøkt. Videre hender det at SHK avstår fra å gi sikkerhetstilrådinger, men viser i stedet til forventet effekt av handlingsplanen. SDIR ser på dette som en god tilbakemelding på prosessen med å lage tiltak, der MSF har medvirket, og et tegn på at tiltakene er treffsikre, samt tydelige forventninger til at tiltakene gjennomføres i tråd med intensjonen.

Utvalgte tiltak fra handelingsplanen som SDIR ønsker å ha et samarbeid med forumet :

45. Sjøfartsdirektoratet vil ta initiativ til en samkjøringsprosess for en **felles innrapporteringstjeneste** med andre myndigheter. En slik felles innrapporteringstjeneste vil kunne tilpasses ulike næringer og vil omfatte hendelser eller forhold som handler om sikkerhet, helse, ytre miljø, biosikkerhet og arbeidsmiljø.
- Operasjonaliseres som nytt ulykkessystem.
  Vil bli prioritert og utviklingsarbeidet planlagt startet i løpet av året.

49. I forbindelse med Sjøartsdirektoratets **revidering av melde- og rapporteringsforskriften** skal det legges vekt på læring. Dette innebærer at det skal registreres påvirkende forhold til hendelser fremfor årsaker som peker på individet. Dette kan

oppnås gjennom veileder/sjekklister for rapportering, og gjennom todelt tidligrapportering av hendelse og rapportering av påvirkende forhold innen rimelig tid. Veileder/sjekklister skal også bidra til lik forståelse og praksis for hvilke hendelser (og nestenhendelser) som skal rapporteres, og samtidig opplyse at det skal brukes til læring og at rapportering ikke medfører overtredelsesgebyr.

- Operasjonaliseres som modernisert og oppdatert rapporteringsregime
  Er utredet, fått en god del innspill fra MSF i prosessen. Ikke landet på tidslinjen ennå.

53. **Undersøkelsesmetodikk**
I utvalgte hendelser med potensielt alvorlige konsekvenser eller hendelser med gjentagende tendenser skal Sjøfartsdirektoratet utvikle offentlige sammendragsrapporter eller korte filmsnutter med hensikt om læring. Maritimt Samarbeidsforum skal gi innspill til tiltak.

- Operasjonaliseres som utvikling av undersøkelsesmetodikk for å forstå ulykker og sikkerhetsproblematikk på en bedre måte
  Vil gi bedre innsikt i bakenforliggende forhold og hva som påvirker sikkerhet på sjøen i dag, og i tråd med Riksrevisjonens anbefalinger om å utrede på en bedre måte.

MSF vil bli særskilt orientert i kommende møter når tiltakene er enda mer konkretisert.

Følgende tiltak på innsatsområdet læring fremheves også:

46. Sjøfartsdirektoratet vil i samarbeid med næringen arrangere en årlig sikkerhetsdag med særlig fokus på alenefiskere. Oppfølging: Ildsjeler i næringen har selv tatt ansvar og eierskap til Nullvisjonen, f.eks. tre ulike sikkerhetsdager for fiskere/elever på fiske-/fangstlinjer på Sørvær i Finnmark, Myre i Vesterålen og Husøy på Senja. SDIR har deltatt med innlegg.

MSF oppfordres til å lag arenaer for å snakke om sikkerhet med medlemmer, kunder osv. Inviter inn folk og SDIR til å bidra på agendaen. SDIR ser at nevnte initiativ treffer brukerne en vil nå. Veldig motiverende å se og delta på hvordan visjonen blir mer enn bare handlingsplanen.

47. Aktørene i Maritimt Samarbeidsforum skal sørge for at det opprettes og utvikles arenaer for erfaringsutveksling i de ulike næringene. Slike arenaer kan være nasjonale eller regionale og kan bestå av ulike konstellasjoner av rederier, arbeidsgiver og arbeidstakerforeninger, myndigheter og interesseorganisasjoner. Hensikten er å lære av erfaringer på tvers, dele erfaringer fra interngranskinger, øke sikkerhetskompetansen og samordne praksiser. Maritimt Samarbeidsforum kan også ta initiativ til prosjekter som trekker læring fra andre bransjer.

Årsrapporten sendes forumet når den er klar.

Ordskifte:
DNMF: Takker for status og gode eksempler. Fagforeningene fremmer også Nullvisjonen i mange ulike sammenhenger, men kan forbedre innmelding av dette. Viser ellers til oversikt over forslag til prosjekter/grupper. Hvordan dannes disse? Kan organisasjonene spille inn forslag til grupper, og delta, f.eks. på temaene kompetanse og utvikling av regelverk?
Ad tiltak 53: Veldig positiv til filmsnutter. Har god erfaring med dette i Samarbeid for sikkerhet. Effektiv formidling av budskap og godt mottatt av målgruppen.
Ad tiltak 45: Er selvmord tatt med i innrapporteringssystemet, slik ILO-konvensjonen har innført at dette skal tallfestes i forbindelse med mental helse om bord, som del av et annet prosjekt.
SDIR: Selvmord registreres, i tråd med ILO-direktivet, også i nåværende rapporteringsskjema, men kategorisert som dødsfall som ikke er sjøulykke. Ser økt innrapportering av slike hendelser. De inngår ikke i ulykkesstatistikken og årsstatistikken på ulykker, men rapporteres og inngår i ILO sin statistikk. Når det gjelder prosjektgruppene, vises det til intern organisering. Arbeidsgruppen på kompetanse er de samme folkene internt som jobber med tiltakene i handlingsplanen på kompetanse. Det er naturlig at MSF involveres når det er behov for det.
Fint at Nullvisjonen fremsnakkes i ulike sammenhenger. Tar gjerne imot bilder fra samlinger, som kan deles videre for å vise eierskapet.
DNMF: Fint å vise at Nullvisjonen er et samarbeid på tvers. Har for øvrig oppfattet at selvmordstall skal inngå og offentliggjøres i ulykkesstatistikkene. Tar til etterretning hvis ikke tilfelle, men ber om tilgang til tallene. Det er viktig arbeid i forbindelse med psykososialt arbeidsmiljø, nye krav i sikkerhetskurs på vold og SASH, av hensyn til rekruttering og beholde folk i næringen.
SDIR: Skal dobbeltsjekke. Har tallene. Ikke ansett som sjøulykker i statistikken, men kan diskutere synliggjøring på annet vis.

Status arbeidet med å styrke verneombudstjenesten
Orientering ved Sverre Flatebø, Risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet

Tilknyttet Nullvisjonen jobbes det med ulike tiltak for å styrke vernetjenesten om bord:

- I fjor ble det nedsatt en tre-parts programkomité som arrangerte en nasjonal maritim verneombudskonferanse under Maritim Uke. Denne er besluttet videreført. Programarbeidet pågår. Alle er velkommen til å komme med innspill.
- I 2025 ble det også inntatt spørsmål om vernetjenesten i undersøkelsen om maritim sikkerhet, som har gitt økt innsikt. Enkelte spørsmål er rettet spesielt mot kapteiner og verneombud for å undersøke hvordan samarbeidet og involveringen er. Det er publisert artikler for å informere og motivere rederiene til å jobbe målrettet for å bygge opp tjenesten, spesielt bygge opp under anseelsen. Resultatet viste at 47% av verneombudene var utpekt, mens 53% var valgt. Funnene illustrerer behovet for å øke anseelsen, at det skal være attraktivt gjennom involvering av verneombud, gi meningsfulle oppgaver, relevant kursing, og ta verneombudet med på laget.
- I tillegg ses det på regelverket. Det er ikke sikkert regelverket krever endringer, men følge bedre med på etterlevelsen. Det er laget et rundskriv med noen presiseringer rundt vernetjenesten.

3. Forespørsel om innspill til Maritim Uke 2026

Innledning ved Sverre Flatebø, Sjøfartsdirektoratet

Viser til saksgrunnlaget, med informasjon og invitasjon. Det er laget ny organisering, med etablering av «advisery board» som skal være en «lyttepost» med anslagsvis to møter før Maritim Uke. De som er oppført her er de som har engasjert seg og bidratt inn i Maritim Uke, og som kan spille inn om noe tematisk de tenker mangler. Listen er ikke uttømmende, interesserte som ønsker å involvere seg kan fortsatt melde seg.

Når det gjelder innhold er det bransjen som vet hva som er interessant. Det er etablert prosjektgrupper innenfor de ulike hovedtemaene, bl.a. på sjøsikkerhet, forskning, fritidsbåt, cyber security, ny teknologi.
Innfor sjøsikkerhet inviteres interesserte til å delta på regelmessige 30 minutters møter hver 2. eller 3. uke fremover, der vi orienterer om arrangement, som per i dag er Sjøsikkerhetskonferansen, Verneombudskonferansen, Nullvisjonen og arrangementer knyttet til læring av hendelser.

Oppfølging:
Det gis tilbakemelding på foreslått sammensetning av "advisory board" og prosjektgrupper, samt innspill til tema eller arrangementer på Maritim Uke 2026. Det er også ønskelig med tips til foredragsholdere innen forslåtte tema. Forslag kan også sendes prosjektleder SFL@dir.no.

Fremover vil Maritim Uke arrangeres uke 39. Medlemmene oppfordres til å holde av denne uken.

4. Forebyggende HMS-arbeid gjennom deling av læring fra hendelser

Orientering ved Birthe Lille Eskevik, Sjøfartsdirektoratet
Orientering om relevante læring av hendelser, sikkerhetsmeldinger og artikler siste periode.

Fjerning av sikkerhetsbarrierer på palleteringsmaskiner og annet automatisert utstyr (Sikkerhetsmelding 1 2026)
Bakgrunn: De siste ukene har det kommet opp problemstillinger med fjerning av sikkerhetsbarrierer på palleteringsmaskiner og annet automatisert utstyr.
Se utfyllende detaljer i vedlagte sikkerhetsmelding (vedlegg 2).

Det har vært gjennomført uanmeldte tilsyn de siste ukene, som har avdekket at flere fartøy har deaktivert, eller foretatt ukontrollert ombygging av sikkerhetsordninger. Dette er noe Sjøfartsdirektoratet vil ha fokus på, og har orientert Fiskebåt, Fiskarlaget og Pelagisk forening om problemstillingen, og håper dette deles videre med sine medlemmer.

Personskade ved bruk av linekaster (Sikkerhetsmelding 6-2025)
Under bruk av linekaster eksploderte linekasteren i hånden til personen som opererte den.
Linekasteren fra aktuell batch må ikke brukes. Fartøy som har en slik linekaster om bord, må levere denne til godkjent mottak for destruksjon.
Se utfyllende detaljer i vedlagte sikkerhetsmelding (vedlegg 3).

Rederiets plikter i verne- og miljøarbeidet om bord
ASH-forskriften stiller krav til vernearbeid om bord på fartøy.
Sjøfartsdirektoratet har publisert et veiledningsrundskriv til denne forskriften (vedlegg 4).

Oppfølging:
Rådet tar orienteringen til etterretning og oppfordrer medlemmene til å videreformidle informasjonen i relevante sammenhenger og kanaler.

5. Endringer av reglementet - Representasjon Telenor Kystradio

Orientering ved Gorm Kluge, Sjøfartsdirektoratet

Det vises til tidligere informasjon om virksomhetsoverdragelsen med virkning fra 1.1.2026. Det er bare lisens- og sertifikatfunksjonen som har gått fra Telenor Kystradio til Sjøfartsdirektoratet, men litt større endringer enn for de andre avdelingene, herunder byttet ut systemene for å tilpasses SDIRs andre systemer.

Strukturen videre fra 1.1.2026

Kystradiostasjonene:
- Alle ansatte og oppgaver overført til Hovedredningssentralen, med unntak av noen kommersielle oppgaver.
- Samme lokasjon for alle
  - Kystradio Nord – HRS Nord-Norge i Bodø
  - Kystradio Sør – HRS Sør-Norge på Sola
- Samme radiointentiter og telefonnummer inn til stasjonene (mulig endringer i e-post adresser)

Infrastruktur og teknisk senter:
- Alle oppgaver og ansatte overført til Kystverket
- Teknisk senter har samme lokasjon som tidligere
  - Samlokalisert med HRS Sør-Norge på Sola
- Infrastrukturen er i hovedsak styringssystemer ved stasjonene og radioinstallasjonene langs kysten
- Infrastrukturen mellom er leid av Telenor (kan endres som følge av konkurranse)

Radioinspeksjonen
- De ansatte kjøpte virksomheten fra Telenor Norge AS i 2025.
- Etablerte selskapet Radioinspeksjonen AS fra 1. juni 2025.
- Driver videre som et rent inspeksjonsforetak.

Lisens og sertifikat
- Alle oppgaver og ansatte overført til Sjøfartsdirektoratet.
- Flyttet fra Fornebu til Oslo sentrum
- Byttet ut gammelt system for lisens og personsertifikat med nye system.
  - Sertifikater og påtegninger er inkludert i SDIRs eksisterende system for sertifikater og påtegninger
  - For lisens er det bygget et nytt system på fundamentet av Skipsregisteret og det nye fagsystemet til SDIR.
- Fungerer bra for sertifikatene, men noen oppstartsproblemer med systemene innenfor lisens. Kompliserte koblinger mellom de forskjellige registrene med stor grad av automatisering og at kundene selv skal gjøre endringer. Når problemene er løst, vil det være en forbedring for kundene, og oversikt for rederi på egne fartøy og private brukere.
- Vi er trygge på at kundene innen kort tid vil få like gode eller bedre tjenester, sammenlignet med 2025.

Mye styrking med spesifikke fagområder på de ulike grenene, spesielt på sertifikat med mye faglig støtte på sertifikater og godt fagmiljø der, samt samarbeid med Skipsregistrene når det gjelder registrering av lisenser, som er sammenfallende med oppgaven de gjør. Men har kanskje mistet noe med Radioinspeksjonen, som var en stor del av den radiofaglige kompetansen til Kystradioen, som lisens- og sertifikat benyttet seg mye av. Her er det en oppgave med å bygge en sterkere fagbase i tiden som kommer.

Ordskifte:
Fagskolene: Vi tilbyr både studenter GOC kurs, og har betalt for sertifikatet og fått samlefaktura fra Telenor. Må studentene søke hver for seg, eller kan fremdeles sertifikatet gå til studentene og faktura til skolen?

SDIR: Kjent problemstilling. Systemene er lagt opp til at sertifikatene betales av den enkelte, som er problematisk for skolene med gratis skolegang, fordi de får disse før avsluttet skolegang, og dermed viker fra de andre kompetansesertifikatene. Har foreløpig ingen løsning, men ser på utfordringen.
Universitet/høyskole: Som kurssenter i forbindelse med eksamensgjennomføringen av det praktisk, spørres om det blir endringer i emneplanen i forhold til systemet som er bygget opp med 60 timers praksis og 50 timer teori.
SDIR: Emneplanen skal revideres i løpet av året. Når det gjelder tidsfordelingen, kommer timetallet ventelig til å stå likt, og følge IMO modellkurs anbefalingene på timetall. I utgangspunktet er det ingen planer om endring her. Men ved innføring av at skoler lager egen gode nettbaserte teorikurs, er dette noe som i større grad må gjenspeiles i planene.

Behandling i møtet:
Som formell følgeendring av virksomhetsoverdragelsen, er det nødvendig med justering av reglementet § 2 slik at Telenor Kystradios representasjon opphører.

Samtidig foreslås å invitere Hovedredningssentralen til deltakelse i forumet, som en konsekvens av at funksjoner som tidligere var representert i forumet med Telenor Kystradio, forsvant ut med endringen.

Beslutning
Instruksen justeres i tråd med det som er beskrevet i saken. Sjøfartsdirektoratet følger opp med invitasjon til Hovedredningssentralen om de ønsker å engasjere seg i forumet.

6. Internasjonalt arbeid - STCW HTW 12

Orientering ved Torstein Dale Selsås, Sjøfartsdirektoratet

HTW 12 går fra 23. februar ut uken. Arbeidet med STCW-revisjonen fortsetter uken etterpå med intersessional arbeidsgruppemøte, som skal rapportere til neste møte igjen. Det blir to uker sammenhengende på STVW-revisjon i IMO. De fleste i forumet skal ha fått invitasjon til møtet.

Standard forberedelse er å sende formell invitasjon til næring, organisasjoner, de som har vist interesse for arbeidet og naturlige samarbeidspartnere. Ble sendt ut før jul med påmeldingsfrist 27. februar.
Hvis noen mangler invitasjon, kan beskjed sendes TDS@sdir.no eller post@sdir.no

Som informert om i rådet tidligere, har fase 1 (innledende fase) blitt gjennomført, dvs. gjennomgått dagens regelverk og identifisert gap som må adresseres. Nærmere 500 gap er identifisert, som det er enighet om å se videre på. Gap tilknyttet kapittel 2 og 3 skal ses på i førstkommende møte, og det er bedt om innsending av dokumenter med tekstforslag til endringer i STCW. Har selv deltatt i 12-13 år, men aldri før sett mer enn 30-40 dokumenter på agendapunkt, men nå er det opptil 163 dokumenter på et enkelt agendapunkt. Det er en enorm mengde dokumenter og forslag som skal ses på.

Det har ikke vært korrespondansegrupper, kun innsending av dokumenter frem mot møtet HTW 12. SDIR har varslet at det blir formøte den 17. februar. Ca en uke i forkant sender SDIR utkast til briefer om norske posisjoner på dokumenter som har kommet inn. SDIR tar imot innspill og kommentarer. Endelige norske posisjoner blir bestemt på formøtet, og blir forhandlingsgrunnlaget i IMO. Formoder at arbeidet deles i bolker, men usikker på hvor mange bolker som en rekker over på førstkommende møte. Kan uansett slå fast at gjennomgangen ikke blir ferdig i år.

Oppfordrer interesserte til å melde seg på i prosessen. SDIR ønsker at dette skal være et samarbeid og ha med næringen – skoleinstitusjoner, fagforeninger m.fl. på dette. Det er stort og viktig arbeid som skal gå over flere år fremover, og det er viktig at det er et arbeid vi står samlet om.

Invitasjonen til deltakelse er sendt sentralt postmottak hos hovedorganisasjonene.

Ordskifte:
DNMF: Den norske delegasjonen i IMO gjør en stor jobb, og samarbeider godt med organisasjonene. Arbeidet startet før pandemien og er to år forsinket. Snakker om 10 års revisjoner, men trolig 20 år til denne revisjonen er ferdig. Håper denne blir bedre enn forrige i 2010, som medførte opprydding etterpå, både på krav til kompetanse og helsebiten.
Grunnen til stort antall dokumenter nå, er at IMO har satt i gang et arbeid med alternativ fuel og ny teknologi, og gitt marsjordre på at teknisk regelverk skal gå hånd i hånd med kompetansekrav som stilles for sikker seilas i fremtiden. Det kompliseres av liste på 20 forskjellige alternative fuel og ny teknologi som skal ivaretas også i STCW.

Utgangspuktet vårt er at STCW som er absolutt minimumskrav, ikke skal endres så mye i innhold, annet enn at f.eks. gå vekk fra prinsippet om at alle skip skal ha en stor hovedmotor og en aksling, og gjelder alle energikilder på kraft ut. Det som er hovedarbeidet etter forbundets syn er å lage skipsspesifikke kurs på absolutt grunnkvalifikasjoner som STCW omhandler i utgangspunktet. Det har også kommet inn et viktig moment som er kobling mellom STCW og ISM-koden. Familiarisering er mye mer i front, derav kommer de skipsspesifikke kursene. En ny revidert STCW kan tjene næringen på en fornuftig måte og kunne følge med i tiden. Mener at dersom en skal ha revisjoner av STCW i 20-års perspektiv, har en tapt, men har stor tro på at Norge som flaggnasjon har mulighet for å innføre STCW+, i samarbeid med alle som er i næringen.

7. Ulykkesstatistikk næringsfartøy 2025

Orientering ved Tove Aasland Torgersen, Sjøfartsdirektoratet

Presentasjonen er vedlagt (vedlegg 5).

Ordskifte:
NSOF: Hva slags fartøysgrupper er gjenganger på grunnstøtinger? Er det særskilte fartøysgrupper som stikker seg ut, f.eks servicefartøy havbruk? Spør fordi det er en generell bekymring fra sjøfolk at i en overgangsperiode gikk en over fra at båtene på havbruk fra 8-15 meter ble operert basert på realkompetanse, men så ble D6 innført. Men ser en på utvikling av fartøyene, er de snart like avanserte og utfører like avanserte operasjoner som små supplyfartøy. Det er betimelig å se på om vi har lavere fagplaner for disse, og bør ta en gjennomgang på det som lå til grunn for D6, og vurdere behov for revisjon tatt i betraktning den teknologiske utviklingen og kompleksiteten i operasjoner de utfører i dag.

Pelagisk forening: Når det gjelder fiskefartøy, er det ønskelig med info om ulykkestall fordelt på fartøysstørrelse og type fiskeri, kystnært fiske mv. ulykkene skjedde på. Det er stor forskjell på enmannsjarker og store fabrikktrålere.

SDIR: Tall kan finmaskes på underkategorier, og kan fås i ettertid.

DNMF: Støtter NSOF om at en må se på kompetansen på nevnte type fartøy, for å oppnå sikkerhetsinfrastrukturen som kan gi resultater i Nullvisjonen. Kompetanse må stå i høysete, og er det vi skal konkurrere på. Ikke lenge siden STCW-F ble revidert nettopp for å heve kompetansenivået så den passer i den sikkerhetsinfrastrukturen som vi opererer i.

SDIR: Minner om at det finnes live ulykkesstatistikk på sdir.no, se lenke i chatten. Har sett på konsekvens på dashbordet og sortert ut grunnstøting og lasteskip under 24 meter, som kan være en indikasjon på det NSOF etterspør: Det ble registrert 24 grunnstøtinger i 2020 og 45 i 2025. Så kan en gjøre sine analyser ut fra det.
På fiskefartøy kan det sorteres på ulike størrelser, men muligens ikke type fiskeri.

SDIR: Gjør en del status på ulykkesstatistikk. Hvis det ønskes at SDIR stiller digitalt i forum, er vi åpen for forslag, med tid og kapasitet som begrensning. Forespørsler på ønsker om mer detaljer for ulike næringsgrupper kan forespørsler sendes AABA@sdir.no eller TATO@sdir.no. Blir ellers medtatt i årsrapporter og tilknyttet Nullvisjonen.

8. Innføring av nytt identitetsbevis for sjøfolk (Sid)

Orientering ved Line Myklebust, prosjektleder for SID, Sjøfartsdirektoratet.

Norge er gjennom ILO-konvensjonen 108 å tilby norske sjøfolk et identitetsbevis. Norge har oppfylt konvensjonen ved å tilby sjøfartsbok til de som ønsker det. Sjøfartsboken er både et identitetsbevis og et dokument for registrering av fartstid. Sjøfartsboken utstedes på vegne av SDIR ved 16 NAV-kontor langs kysten. Det er en frivillig og veldig nyttig ordning. Id-beviset dokumenterer at innehaveren har sitt arbeid om bord, forenkler reiser mellom havner og gir adgang til landlov i utenlandske havner.

Sjøfartsboka er basert på eldre teknologi, og vi ser behov for id-dokument med sikkerhetselementer etter dagens standard. SDIR har hatt et samarbeid med Politidirektoratet siden 2014 om utvikling av sjøfartskort. Pga. gjentatte forsinkelser i prosjektet, har SDIR besluttet å utvikle SID (plastkort) på egen hånd.
Løsningen er at sjøfolk kan søke digitalt om SID via APS, søknaden behandles i SDIR, mens produksjon og utsending av kort gjøres eksternt hos leverandør. Ordningen finansieres ved gebyr for utstedelse av kortet.

Som følge av SID, er det utarbeidet ny forskrift om sjøfartskort for norske statsborgere og andre identitetsbevis på skip og flyttbare innretninger (sjøfartkortforskriften). Endringen har også krevd endringer i kvalifikasjonsforskriften §§ 16 og 81, som gjelder registrering og oppbevaring av dokumentasjon om fartstid. Når ny forskrift trer i kraft, oppheves forskrift om kontroll av maritim tjeneste.

NFD har fastsatt gebyr for sjøfartskort (kr 700) og duplikat (kr 350) i eksisterende gebyrforskrift.

Status per 28.1.2026:
Sjøfartsdirektoratet har gjennomført høring om ny sjøfartsforskrift og endring i kvalifikasjonsforskriften.
Forskriftene vil ikke bli fastsatt før vi vet når sjøfartskortet kan utstedes, fordi hjemmelen til å utstede sjøfartsbok bortfaller når forskrift om kontroll av maritim tjeneste oppheves og erstattes av ny sjøfartskortforskrift.

Jobber med utvikling av søknadsflyt og saksbehandling. Det tekniske skal være klart til produksjonsdatoen er satt av leverandøren. Dersom alt går etter planen er oppstart mai 2026.

Ordskifte:
DNMF: Takker for presis presentasjon. Vil bemerke at prosjektet ble igangsatt av SAFE, forløperen til MSF, allerede i 2014, og kan endelig lukkes. Dette vil lette situasjonen for medlemmene, som eskalerte under pandemien der sjøfolk ikke kom i land pga. mangel på slikt id-bevis. Tiltaket henger også sammen med mental helse, og må markedsføres grundig.
SDIR: Informasjon om SID vil bli offentliggjort i alle infokanaler SDIR har tilgang på når alt er klart.
Utstedte sjøfartsbøker har gyldighet på 5 år, og vil vare fram til utløpsdatoen, selv om det kommer ny forskrift i mellomtiden.
Med denne endringen, samt endringen med Telenor Kystradio (sak 5), begynner SDIR å nærme seg å ha samlet alle personlige dokumenter, sertifikater og godkjenninger på en plattform, som i seg selv er en positiv utvikling.

Beslutning (som innstillingen):
1. Rådet tar orienteringen til etterretning og oppfordrer relevante medlemmer til å videreformidle informasjonen innenfor sine respektive kretser.
2. Tiltaket er gjennomført og tas ut fra Rådets saksoppfølgingsliste.

9. Felles innsats for økt likestilling innen sjøfart

Orientering ved Therese Landås

Regjeringen lanserte i 2022 en likestillingsstrategi for maritim næring. Den innebærer en rekke punkter: Rekruttering av rollemodeller, et inkluderende arbeidsmiljø, et arbeidsliv fritt for trakassering og diskriminering og en tilpasset arbeidsplass. Det har vært jobbet godt og lenge for samarbeidserklæringen for økt likestilling i maritim næring. Den ble lansert i 2023 og signert i 2024, og ble utvidet med flere aktuelle punkter for oppfølging, bl.a. et indikatorsett som er tilknyttet de ulike innsatsområdene. Det er jevnlige møter med partnerne i samarbeidserklæringen.

Det som er nytt nå, er en utvidelse av samarbeidserklæringen for økt likestilling i fiskeri. Den ble opprinnelig signert i 2022 av likestillings- og diskrimineringsombudet, Sjøfartsdirektoratet og organisasjonene, og var mer spisset mot trakassering og seksuelle trakassering i fiskerinæringen. Den har siste perioden blitt utvidet i samsvar med samarbeidserklæringen i maritim næring, og er nå besluttet signert og vedtatt, og vil følges opp noenlunde med samme ramme.
Rapporter er vedlagt agendaen, og medlemmene oppfordres til å gjøres seg kjent med den.

Det vil jobbes betydelig mer med begge de spesifiserte samarbeidsklæringene innen sjøfarten, og generelt den totale innsatsen på likestilling, mangfold og inkludering på ulike punkter. Det er naturlig at det gis status på felles arbeid og innsatsområdene.

Ordskifte:
Norges Kystfiskarlag: Egen organisasjoner er en av partene som skal signere avtalen for fiskeri, men savner svar på hvorfor fiskeri ikke er inkludert i likestillingsstrategien for maritim næring.
SDIR: Det har vært dialog om muligheten, men endte opp med å gå videre med to adskilte samarbeidsavtaler, med vrien at man økte omfanget av avtalen i fiskeri med tanke på å gjenspeile den samme innsatsen som ble lagt i den andre avtalen.

Må eventuelt undersøke om det er andre argumenter for å gå videre med to separate avtaler utover det historiske, at det startet med en egen for fiske, og har bygd videre på den.
DNMF: Støtter Kystfiskarlaget. Vi vil fremstå som en samlet maritim gruppe, men så er fiskeri distansert. Fra 1. januar er det innført en sikkerhetsopplæring på mobbing og trakassering inkludert seksuell trakassering, som det hadde vært en fordel å koble hele bransjen inn på. Ønsker at årsaken for adskilte avtaler begrunnes nærmere.
SDIR: I forbindelse med implementering av STCW-F endringene har vi med oss hvordan vi best mulig kan håndtere den regelverksendringen som kom 1.1.2026 på seksuell trakassering og trakassering, og hvor vidt man kan for fiskere ha samme nivå som i grunnleggende sikkerhetsopplæringen som for sjøfolk ellers.

10. Utforming av veiledningsrundskriv om plikten til å sikre et fullt forsvarlig psykososialt arbeidsmiljø om bord

Presentasjon av saken ved Trine Carin Tynes, Sjøfartsdirektoratet.

Tiltaket er basert på ønske om at partene i felleskap utarbeider en veiledning om regelverk og veiviser for god praksis mht. forbedring av psykososialt arbeidsmiljø til sjøs. Det skjer mye bra arbeid hos ulike aktører i næringen, som anbefalinger også kan se hen til. Presentasjonen fra møtet er vedlagt (vedlegg 6).

Ordskifte:
DNMF: Bra det fremheves at sjøfolk lever i 24/7-samfunn, de både arbeider og har fritiden sin om bord i skipet. Det er spesielt. Likestillings- og diskrimineringsloven (ldl) gjelder for arbeidstakere til sjøs, men noen bestemmelser kan bli satt opp mot seleksjonskravene på helse til sjøs. I et annet utvalg er dette diskutert med bakgrunn i helsesertifikater, og funnet ut at grunnet de spesielle levevilkårene som gjelder for de som har sitt arbeid om bord, kan man ikke alltid ta hensyn til alt i ldl. Det er et godt eksempel på hvordan man med bakgrunn i relle forhold i en risikovurdering, ikke bare kan ta hensyn til personen det gjelder, men også de andre om bord. Det er viktig å ha med i bildet at det er så få personer om bord, at frafaller en person, oppfyller man ikke lenger sikkerhetskravene, eller overfører arbeidsbyrden på gjenværende.

Det er et veldig godt samarbeid mellom maritime organisasjoner på inspektørsiden og samspill Paris MOU og Tokyo MOU. Forrige uke ble det laget en guideline på fjerninspeksjoner i IMO, som må tas med i betraktning. Erfaringene fra fjerninspeksjoner under pandemien viste at det ikke fungerer på dette temaet. Ønsker et bedre samarbeid mellom myndighetene og ITF-inspektørene som også er spesialtrent på MLC-inspeksjoner. MLC 208, karriereplanlegging har også mye å si for trivsel om bord og inkorporering i et team, som er viktig for rekruttering av nye arbeidstakere på skip.

NSOF: Dette er et nyttig arbeid. Minner på prosjektet Maritim Forskning som går på det psykososiale og arbeidsmiljøet generelt om bord. STAMI kjører prosjektet, NSOF garanterer finansieringen. Det er et stort samarbeidsprosjekt mellom alle sjømannsorganisasjonene. SDIR er i referansegruppen. Det er nesten 2000 mennesker med i prosjektet, som deltar og svarer på spørringer og fysiske målinger. Det er syv spørringer som skal gjennomføres de neste to årene, samt 500 målinger. Kunnskaper fra dette prosjektet vil være viktig for arbeidet med konkrete tiltak. Ettersom STAMI allerede har vært med i forbindelse med «En bra dag på jobb» i sjøfart, bør det vurderes om STAMI burde vært med i referansegruppen, slik at etter hvert som resultatene fra undersøkelsene blir klare, kan de bidra til å gi viktige innspill til arbeidsgruppen. Prosjektet er unikt i Europeisk sammenheng. Det omfatter nå segment som nærskipfart, ferge lokal, passasjerskipsfarten, aquashipping og Kystverket. 500 målinger er også unikt i forskningssammenheng. Det oppfordres til å informere bredt om https://www.maritimforskning.no/og oppmuntre folk til å registrere seg og delta i spørringene. Prosjektleder er Markus Koch i STAMI.

Universitet/høyskole: Tematikken er del av jobben som skal gjøres i STCW fremover, der SDIR og den norske delegasjonen ventelig vil bidra til å få temaet bedre inn i utdanningen. UH-sektoren gir muligheter for videre- og etterutdanning. HVL har nå et kurs som heter Maritime Human Factors, som berører disse punktene: Maritime Human Factors - Western Norway University of Applied Sciences. Håper folk som jobber på sjøen tester ut kurset som er gratis, og tilbys med og uten studiepoeng. Hvis dette slår an, kan nye tilsvarende kurs lages som går mer i dybden på enkelte tema. Håper flere søker seg til disse kursene, som kan bidra til økt bevisstgjøring og forebygging av situasjoner vi hører om i maritim næring.

Hurtigbåtforbundet: Mye bra arbeid gjøres på feltet, nevnte undersøkelse er viktig. NHO Sjøfart, Kystrederiene og Hurtigbåtforbundet har bransjestandarden utviklet av NHO Sjøfart, nå også med et åpent digitalt kurs på tre deler som handler om holdningsendring i praksis. Det er nyttig å gjennomføre disse kursene for å kjenne på tematikken. Forbundet ønsker å delta i arbeidsgruppen.

Beslutning:
Rådet støtter utarbeidelsen av et veiledningsrundskriv om plikten til å sikre et fullt forsvarlig psykososialt arbeidsmiljø om bord. Rådet gir sin tilslutning til at arbeidet gjennomføres som beskrevet i saksframlegget når det gjelder tilordning av oppgaven til arbeidsgruppe 1 HMS og personlig sikkerhet.

11. Årshjul 2026

Innledning ved Håvard Gåseidnes, møteleder

Saksfremlegg og innstilling fremgår av agendaen (vedlegg 1).

Innspill:
Unngå rederikonferansen til Kystverket 4. juni og Hurtigbåtkonferansen 15.-16. oktober.

Beslutning:
Møte 2 avholdes i mai/juni og møte 3 i oktober/november.
Sjøfartsdirektoratet fastsetter møtetidspunkt med hensyntagen til IMO/ILO-sesjoner og innspillene.

12. Oppdatering saksoppfølgingslisten

Listen ble gjennomgått. Tomt kommentarfelt på ny status betyr at saken fortsatt er aktiv avventende og/eller at bevegelse avhenger av oppfølging fra eksterne aktører.

Sak/tema	Status/bevegelse siden forrige møte
Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID)	Ny status: Se sak 8. Behandling: Tiltak er gjennomført og tas ut av oppfølgingslisten.
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder	Forrige status: SDIR ønsker å overta ansvaret for drikkevann fra Mattilsynet, herunder mer tekniske krav til utforming og drikkevannsanlegg på skip. Malen vil være Sjøfartsdirektoratets drikkevannsforskrift for flyttbare innretninger som er mer konkret. Ny status: Er i prosess.
Utvikling av maritimt helseregister	Forrige status: NSOF: Stoppet opp på politisk nivå. Jon Magnus Haga ved NSMMDM har laget et notat til politisk leder i departementet. Ingen kjent bevegelse foreløpig. Ny status: Ukjent.
Endring i forskrift om skipsmedisin	Forrige status: Bedt HOD om avklaring handlingsrommet, har en del oppfølgingspunkt på ulike fartøyskategorier. Ny status: Ingen konkret endring på gang, men etablert tettere dialog.
Avklare lovvalg innen havbruk til havs	Forrige status: NFD i gang med lovvalg, saken har vært på høring. Ligger hos NFD. Ny status: Bevegelse i utlysning av havbruksområder, men på spørsmålet om lovvalg HMS-regelverket, er det ikke formelt avgjort om det blir den primære posisjonen i utredningen eller det maritime alternativet.
Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Forrige status: Info om mulighet for fornyelse av sertifikat uten tilstrekkelig fartstid er oppdatert på nett. MSF ønsker konkretisering av type virksomhet/oppgaver som kan anerkjennes som likeverdig fartstid. Stikkord er tidligere avklaringer, revisjon av STCW, MASS-skip og ROC, jf. IMO. 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. Samt undervisningspersonell simulatortrening, ref. sak 2.3 møte 5.92025. Ny Status: Se orientering sak 2.3. Ikke publisert noe nytt.
Brann og redning tilknyttet nye energibærere	Forrige status: Det jobbes med. Brann og litium presentert på Maritim Uke. Pågående arbeid i IMO på kompetanse. Norge implementert ny tekst i IGF-koden. Ny status: Pågår ny høringsprosess på nytt forslag til § 3 i forslag til *forskrift om skip som bruker batterisystem med litium-ion-celler som har en samlet kapasitet på 20 kWh eller mer.*
Oppfølging av Riksrevisjonens arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår	De mest umiddelbare tiltakene er gjennomført, og status fremkommer i årsrapportene til departementet (NFD). Behandling: Som innstillingen. Punktet tas ut av loggen.

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. Ingen ny bevegelse meldt. Ny status: DNMF venter fortsatt på svar. Gjør mye arbeid internasjonalt, men det stopper opp i implementeringen i vårt system.
Oppfølging bemanningsrapporten	Behandling: Som innstillingen. Punktet tas ut av loggen. NSOF: Viktig å synliggjøre ambisjonsnivå med en tidslinje for arbeidet i rapporteringen på fast agendapunkt bemanning og hviletid.
Styrking av vernetjenesten til sjøs (sak 5 23.09.2024)	Behandling: Som innstillingen. Punktet tas ut av loggen.
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. Gjelder formelen der kadetter går etter tiden om bord, ikke læringskurven. Får yngre og yngre assessorer som ikke oppfyller kompetansekrav, men timekrav. Ikke fartstid alene, formelen gir 2,5 dag per dag om bord. Ny status:
Læring av hendelser. Deling av «good practice» (sak 6 19.2.2025)	Behandling: Som innstillingen. Punktet tas ut av loggen.
Vakthold på batteriferger	Avklare forutsetninger for at folk kan sove om bord på ferger med store batteripakker (elektriske eller hybridferger) på skiftferger. Tilknyttes prosessen med regler i batteriforskriften som skal på høring. Det er laget nye rundskrivformuleringer. NHO Sjøfart og arbeidstakerorganisasjonene er aktuelle å presentere dette for. Ny status: Bevegelse internt.
HMS for forpleining offshore (sak 3 11.06.2025)	Forrige status: NSF har tatt initiativ til etablering av en arbeidsgruppe som skal se på innredningsforskriften for å tilrettelegge bedre for forpleining på skip. Møte er gjennomført, deltakerne anerkjente behovet for å se nærmere på denne gruppen, bl.a. varslingskanaler for forpleining. Annet forslag er etablering av kokkeforum i sine rederier, dele erfaringer og håndtering av psykososiale utfordringer. Har konkludert med at regelverket er tilstrekkelig, men fokusere på etterlevelse. Vil fortsette arbeidet med å opprette forum og dele beste praksis, bestående av NR og arbeidstaker/giverorganisasjonene. Tiltenkt å være et forum a.la. sikkerhetsforum, med mål å harmonisere rutiner og prosedyrer, og bidra til læring og erfaringsoverføring av tiltakene man faller ned på. Det må gjøres et holdningsskapende arbeid. Ny status: SAFE: Det jobbes med.
Utarbeidelse av en veiledningspakke om psykososialt arbeidsmiljø.	Sak 10. Arbeidet tilordnes arbeidsgruppe 1. Et utkast skal legges fram for forumet.

13. Eventuelt

13.1 Revisjon av RSV 15-2020 - Reduksjon av framdriftsmaskineriets effekt - "de-rating"

Fremmet av Det Norske Maskinistforbund.

I flere tiår har dedikert person i SDIR og DNMF gjennomgått og oppdatert rundskrivet med jevne mellomrom. De-rating er nevnt i IMOs regelverk, men opp til flaggstaten å tolke det. Er endret flere ganger, spesielt med grunnlag i moderne teknologi som blir innført. Foreliggende rundskriv er utgått på dato (5 års spenn). Er det mulig å få utpekt en dedikert person tilsvarende kontaktperson i Rådet for maritime sertifikater og bemanning, for i felleskap gå gjennom og enten bli enige om at det som står kan bli gjeldende for nye fem år inntil STCW er revidert – eller gjøre endringer og sende på høringsrunde som normalt. Viktig at kart og terreng stemmer når det gjelder ny teknologi og alternativ fuel i forhold til gammel diselmotorteknologi som er beskrevet i rundskrivet.

SDIR: Notert. Må i hvert fall komme frem til et gyldig rundskriv. Anerkjenner problemstillingen at rundskrivet er skrevet med tradisjonell teknologi for øye, som ikke nødvendigvis er situasjonen for alle skip lenger. Kommer tilbake på kontaktperson.

13.2 Definisjoner på opplæringsstillinger

Fremmet av NSOF

Vi har i Norge en forskrift om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs, og krav til opplæringsstilling. Refusjonsordningen gir 225.000 per stilling, med vilkår om å ta om bord opplæringsstilling. Forskriften sier ingenting om hva slags opplæringsstilling det skal være, bare at det skal være to per skip (på NIS er det litt andre vilkår).
Problemet oppstår i hvordan begrepet «opplæringsstilling» tolkes. Når man kommer ut fra skolen og er junioroffiser, har man et sertifikat, kanskje klasse 4. I sammenheng med stiftelsen er man definert som juniorstilling til man har løst klasse 2. Ifølge SDIRs tolkning av forskriften er man i opplæring til man har løst skipsførersertifikatet.

Dette gir uheldige utslag. For det første at hvis du har et selvstendig sertifikat, er du ikke attraktiv fordi rederiet ikke kan definere deg i en opplæringsstilling fordi du har nådd ditt høyeste kompetansenivå basert på det sertifikatet du har. Det diskriminerer de som ikke har en «fullverdig» maskin- eller dekkutdanning. Hvis du f.eks. bare har tatt det ene året, så du kan maks løse klasse 3, vil du ikke være attraktiv å ansette for rederiene fordi de ikke kan bruke deg i opplæringsstilling. For det andre erfarer vi at rederiene sier «kom til oss», men går du som overstyrmann må du signere en kontrakt som innebærer at du går i en opplæringsstilling. Og selv om du får fartstid nok til å løse skipsførersertifikatet, blir du holdt i den stillingen, for ellers vil rederiet ikke kunne motta refusjon.

Den mest problematiske konsekvensen er at når man begynner å definere juniorstillinger over klasse 2, så tar rederiene å oppfylle kravet til opplæringen ved å ta inn overstyrmenn og 1.maskinister og si at det er opplæring til kaptein eller maskinsjef, som ikke gir plass til kadettene. Opplæringskontorene sliter med å få ut kadetter, og hvis dette er en praksis i næringen at man tolker at man er i opplæring selv med høyeste sertifikatet inntil man er blitt kaptein og maskinsjef, må vi se på retningslinjene. Måten SDIR har tolket dette er annerledes enn hvordan f.eks. stiftelsen har tolket dette, og forskriften sier ingenting annet enn «opplæringsstilling». Vi er tjent med å se på om det har skjedd en tolkningsfeil, eller hva ellers som er årsaken til ulik praksis. Når de praktiske konsekvensene er at det går førstemaskinister og overstyrmann definert som opplæringstillinger, da har vi en utfordring, Og særlig for de som bare har et 2.maskinsertifikat eller 1. styrmann sertifikat, og ikke blir foretrukket i rederier hvor dette praktiseres.

Problemstillingen er kanskje mer egnet for realitetsbehandling i et særegent møte bilateralt, men ønsker å belyse den i forumet.

DNMF: Støtter NSOF. Diskusjonen har vart i mange år. Har sendt inn forslag om at man ikke kan definere personell på «management level» som opplæringsstillinger. Litt av problemstillingen er at den norske utgaven av STCW mangler nettopp definisjonen på management-, operational- og support level. Henger sammen med en årelang diskusjon. Må derfor få klargjort konsekvensene av mangel på definisjoner og samkjørt praksis - overfor sjøfart og overordnede organ.

Oppfølging:
Sdir skal følge opp, men må koble på de rette instansene. Forskriften det refereres til er en av de relativt få forskriftene som ikke er delegert til SDIR. Tolkning og forståelse av denne må skje i dialog med NFD. Kan formidle til rett mottaker, og følge opp med info i etterkant.

13.3 IMO-modellkurs – Spørsmål om emneplaner

Fremmet av Norske sikkerhetssentres forening.

Gjelder en tilgangs-praktikalitet senteret ber SDIR bidra til å finne en løsning på. I fjor startet prosessen med overgang fra norske nasjonale emneplaner over til IMOs modellkurs. Men senteret har siden slitt med å finne en norsk leverandør som kan skaffe modellkursene, og endte med å kjøpe modellkursene via IMO Publication. Problemet er at man ikke kan laste ned eller printe ut modellkursene i sin helhet. Det er fryktelig tungvint uten slik mulighet når man trenger å distribuere til instruktører på fem ulike lokasjoner som skal gjøre seg kjent med innholdet. Er det mulig å få IMO til å åpne opp? Vi har tross alt kjøpt produktene. (Kjøper man e-bok i netthandel, kan man laste ned på ulike enheter, men her virker det låst.) Hvis det er mulig at SDIR kan påvirke tilgjengeligheten eller legge til rette på andre måter, hadde det forenklet for oss i sikkerhetsopplæringen.

13.4 Orientering om tildelingsbrev 2026

Fremmet av Sjøfartsdirektoratet

Starten av året er tiden SDIR får instrukser og tildelingsbrev. Hovedinstruks er fornyet, ingen store endringer, utover at sikkerhet og beredskap generelt er vektet opp i føringer fra departementet.

Her nevnes spesielt oppdrag SDIR har fått, som kan være relevant for forumet, og som krever initiativ til gjennom året, når vi får mer detaljer i supplerende tildelingsbrev. En del er startet opp.

- Etablere rutiner for nasjonalt tilsyn av krav som følger av allmenngjøringsloven. Det jobbes med.
- Avklaringer må skje i tariffnemnda for å komme helt i mål, men er i startgropa med det.
- Har et oppdrag ift. lovutvalget som pågår med revisjon av maritimt regelverk. SDIR har en representant i utvalget og deltar i sekretariatet.
- Har fått et oppdrag på registreringsplikt for fritidsfartøy. (TO for å synliggjøre ressursbruk.)
- Skal utarbeide notater for lov- og forskriftsendring for registreringsplikt for alle næringsfartøy.
  Per i dag er det registreringsadgang, men ikke alle fartøy har registreringsplikt. Gjelder spesielt mindre arbeidsbåter og 12 PAX fartøy.
- Dekke et oppdrag som har rullert over noen år som handler om evaluering av integrert praksis Høgskolen på Vestlandet (HVL). Avventer nærmere føringer fra departementet.
- En god del oppdrag på miljøregelverk og krav, for det meste videreføring av oppdrag fra tidligere utredningsoppdrag fra Klima- og miljødepartementet. Handler om klimakrav til akvakulturfartøy, gjennomføring av en del EU-instrumenter, ETFs, «Fit for 55», utredning av krav om bruk av landstrøm sammen med Miljødirektoratet og Kystverket, begroing på skip, gjennomføring av OSPAR beslutning om forbud mot utslipp av scrubbervann, vurdering av krav til tømming av kloakkvann fra fartøy langs norskekysten.

Detaljene finnes i tildelingsbrevet som blir publisert på regjeringen, NFD og SDIR. Legger en del føringer før SDIRs ressursbruk i 2026. En del tiltak er også relevant for aktørene i Maritimt Samarbeidsforum.

Møtet ble avsluttet 13:45.