Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Møtereferat

Maritimt Samarbeidsforum

Møte nr. 2/2024

Dato: 12. juni 2024
Tid: 10:00 - 14:00
Sted: Maritimt Hus, Oslo og Teams

Medlemsorganisasjoner/sammenslutninger:	Fast representant	Møtt	Vara	Møtt
Det Norske Maskinistforbund (DNMF)	Odd Rune Malterud	X	Hege-Merethe Bentsson	
DSB – Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Bjørn Myrseth			
Fagskolene	Trine Otterlei		Astrid Sæbulonsen	
Fiskebåt	Geir Ove Vikshåland		Tor Are Vaskinn	Teams
Fosfor - Fiskeri og sikkerhetsfaglig forum	Roger Nybakk		Paul Almar Andersen	
Hurtigbåtforbundet	Bjarne Rygg	Teams	Rune Midtkandal	
Industri Energi	Endre Hopen			
Kystrederiene	Kenneth Erdal	X	Kjell Hauge	
Kystverket	Hans Morten Midtsand	X		
Maritime videregående skoler	Jon Wiggo Solberg	X	Tore Fykse	
Maritimt Utdanningsforum	Inger Johanne Lurås	X	Torun Lied Giske	
NHO Sjøfart	Evelyn Blom-Dahl		Webjørn Sandor Knudsen	X
Norges Fiskarlag	Joakim Martinsen	Teams	Britt Sæle Instebø	
Norges Kystfiskarlag	Alice Roseth Helleberg	Teams	Tom Vegar Kiil	
Norges Rederiforbund	Hege Ajer Petterson		Jahn Viggo Rønningen	
Norsk Forening for Maritim Medisin	Arne Johan Ulven	Teams	Pernilla Simolin	
Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin	Jon Magnus Haga	Teams	Alf Magne Horneland	
Norsk Sjømannsforbund (NSF)	Gunnar Amland		Line Heimstad	
Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF)	Hans Sande		Morten Kveim	X
Norske Sikkerhetssentres Forening (NSSF)	Eirik Solheim Haugen		Yngvar Dalen	X
Private Sikkerhetssentres Forening	Jan Egil Brevik	Teams	Jan Morten Solstrand	
SAFE – Sammenslutningen av Fagorganiserte i Energisektoren	Jan E. Nilsen		Ørjan Haugmoen Grandal	X
Sjøfartsdirektoratet	Håvard Gåseidnes, leder		Therese Landås	X
Sjøforsvaret	Andreas Furrebøe Levsen	X	Roger Njord Svinø	
Sjømat Norge	Hilde Flåten		Krister Hoaas	
Telenor Kystradio	Sara Gran			
Universiteter/høyskoler			Bjørn-Morten Batalden	

Andre til stede fra Sjøfartsdirektoratet:	**Avdeling/seksjon**	**Sak:**
Lars Inge Særsten	Risikostyring og anlayse	2.1
Jan Reinert Vestvik	Passasjerskip	2.2
Odd Konrad Dale	Sjøfolk	2.3, 10,14
Anders Amundstad Balle	Risikostyring og analyse	6,7
Sverre Flatebø	Risikostyring og analyse	3, 4, 5
Sifis Papageorgiou	Avdeling fartøy og sjøfolk	9
John Kristian Spångberg	Passasjerskip	10
Per Otto Årland	Sjøfolk	10
Birthe Lill Eskevik	Lasteskip og flyttbare innretninger	11,12,13
Referent		
Trine Carin Tynes	Sjøfolk	

Saksliste

1. Møtet åpnes....2
2. Status fra faste arbeidsgrupper....2
2.1 Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet....2
2.2 Bemanning og hviletid....4
3 Fokusområdet 2024 – Psykososialt arbeidsmiljø. Mobbing og trakassering....7
4 Forberedelse undersøkelse om maritim sikkerhet 2025....7
5 Maritim Uke i Haugesund 2024....8
6 Løypemelding for Nullvisjonen....8
7 Utredning av melde- og rapporteringsforskriften....9
8 Oppfølging av Riksrevisjonens rapport om arbeids- og levevilkår....10
9 Human element in Mass (Maritimte Autonomous Surface Ships)....10
10 IMO/ILO-arbeid....13
11 Kjemikalieeksponering....14
12 Fortsatt fokus på arbeidsbåter....15
13 Arbeidsmiljøportalen – Havbruk og fiske....16
14 Saksoppfølgingslisten – Kort info om eventuelle bevegelser....17
15 Eventuelt....18

Vedlegg:

1 Agenda for møtet
2. Sak 9 – Presentasjon Human Element in MASS
3. Sak 10 – Presentasjon IMO/ILO-arbeid – Revisjon STCW konvensjonen
4. Sak 11 – Presentasjon kjemikalieeksponering
5. Sak 12 – Presentasjon fortsatt fokus på mindre arbeidsbåter
6. Sak 14 – Oppfølgingssak – Informasjon om fartstidslikhet

Agenda

1. Møtet åpnes

1.1 Møteleder Therese Landås ønsket velkommen til møtet og Morten Kveim ønsket fysiske deltakere velkommen til Maritimt Hus.
1.2 Navneopprop ble foretatt.
Forfall: DSB, Fagskolene, Fosfor, Industri energi, Norsk rederiforbund, Norsk Sjømannsforbund, Sjømat Norge, Telenor Kystradio og Universiteter/høyskoler. 18 av 27 medlemmer møtte og rådet var beslutningsdyktig.
1.3 Innkallingen ble godkjent.
1.4 Referatet fra møte 14.2.2024 ble godkjent.
1.5 Sakslisten ble godkjent. Sak 8 utsatt til neste møte.
1.6 Følgende saker ble meldt inn under eventuelt:

- Innspill om vernetjenesten

2. Status fra faste arbeidsgrupper

2.1 Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet

Orientering ved Lars Inge Særsten, Sjøfartsdirektoratet

Møte avholdt 6.6.2024 for gjennomgang av backloggen. Flere av sakene har hatt en god utvikling, og for en del temaer vil det alltid være et pågående arbeid. På bakgrunn av gjennomgangen foreslås sakene på listen lukket slik de fremstår per nå. Følgende forslås som faste agendapunkt til videre diskusjon og gjennomgang i arbeidsgruppen:

- Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse (ASH)
- Innspill til tilsynsplan relatert til ASH

Arbeidsgruppen anmoder videre MSF om å være konkret i saker som overføres arbeidsgruppen, slik at saker kan besvares og avsluttes uten å dra for langt ut i tid.

Saker som gruppen har mottatt og gjennomgått:

- Sak 13 17.2.2022 - Revisjon av forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse (ASH)
  Siste endringer gjennomgått i agendapunkt 5, på møte i MSF 1-24.
  Språkrettelser og korrekt oversettelse av internasjonale regler skal tas inn. ASH-forskriften vil være fast agendapunkt i gruppen. Forslag til endringer, tolkninger, mm., som gruppen kommer frem til, oversendes MSF for gjennomgang og beslutning.
- Sak 4 30.5.2022 - Arbeidsgruppe om kjemikalieeksponering/kjemikalieprosjekt/-kampanje. Ønsker en konkretisering av hva som var tenkt. ASH er oppdatert med siste endringer, tiltaks og grenseverdier mm.. Ref. agendapunkt 5 MSF-møte 1-24. Veiledning og informasjonsarbeid vil være et pågående arbeid.
- Sak 9 17.2.2022 - Trakassering fiskefartøy - oppfølging gjennom tilsyn
  Sdir. fokusområde 2024, informasjon se agendapunkt 10, på møte i MSF 1-24.
  Kommer krav til kurs/opplæring - STCW/STCW-F (MSC 108), som skal gjelde fra 1.1.26. Arbeidsgruppa peker på at Sjøfartsdirektoratet og næringen må være klar og ha fått inn SASH i sikkerhetsopplæringen før denne tid.
- Sak 13 28.10.2022 - Innspill til tilsynsplan (Fokus på verne- og miljøutvalg om bord) Gruppen ønsker å prioritere arbeid med en «guideline» på ASH-forskriftens paragrafer relatert til verneombud og verneutvalg.
  Vernerapport er sjekklistepunkt ved tilsyn, men usikker på i hvilken grad det blir brukt. Tidligere skulle årsrapporter på vernearbeid sendes inn til Sjøfartsdirektoratet, men litt usikker på praksis rundt oppfølging av mangelfull rapportering. Vil innhente informasjon om bruk av dette sjekklistepunktet i forkant av neste møte.
  Gruppen er urolig for hvordan vernearbeid organiseres om bord, for eksempel med tanke på 40-timers kurs, og hvem som har/tar dette. Det er uklart hvordan vernearbeidet ivaretas i de tilfellene regelverket åpner for at verneombud kan velges bort.
  Gruppen vil også se mer på vernetjeneste for mindre arbeids og servicefartøy. Fartøyene har få ansatte om bord, men rederiet kan ha mange fartøy og ansatte. Arbeidsgruppa ønsker å se på mulige ordninger innenfor regelverket for å sikre ivaretakelse av vernearbeidet om bord.
  Gruppen vil stå fritt til å komme med innspill til ASH-relaterte sjekkpunkter i tilsynsplan, ref. ønske om faste agendapunkt.
- Sak 14 28.10.2022 - Samarbeid om forebygging av ulykker innen havbruk og akvakultur
  Kampanjen «Sikker arbeidsbåt» gjennomført i 2023, ref. agendapunkt på MSF møte 1-24.
  Arbeidsgruppa var ikke involvert i kampanjen, men ser for seg at arbeidsgruppa kan bidra og ha innflytelse på lignende kampanjer senere.
  Gruppen mener at det trengs ytterligere fokus på rederi- og førerrollen og ansvar for driften av arbeidsbåten. Havarikommisjonen vil alltid spørre hvem som er fører dersom det skjer en ulykke.
  Sdir i samarbeid med Sjømat Norge vil ha eget temaseminar 25/9/24 under Maritim Uke. Tema er læring av hendelser med mindre arbeidsbåter/servicefartøy og hvordan øke sikkerheten på disse,

samt sette fokus på rederi og førers rolle. Har et genuint ønske om å redusere ulykker og hendelser og gjøre det trygt å jobbe på arbeidsbåter. Enkelte forhold er i gråsonen mellom Arbeidstilsynet og Sjøfartsdirektoratets regelverk.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
NSOF: Oppfølgingspunktet på kjemikalieeksponering er å bruke momentumet med nytt regelverk til å skape blest og øke bevisstheten om farene, ikke lage egen arbeidsgruppe.

Sdir: Har allerede planlagt tiltak som artikkel og mer veiledning. Mye bra informasjon finnes allerede og kan lenkes opp. Høgskolen skal ha et kurs på området. Egen info om dette i sak 11.

DNMF: Unødvendig å be forumet om mandat, det har arbeidsgruppene allerede og kan spille inn saker. Det forventes at arbeidsgruppenes arbeid blir presentert og at forumet eventuelt kommenterer og godkjenner videre gang. Har kritisert Sdir for mangelfull oppfølging av innspill til ASH-forskriften. En helhetlig gjennomgang ble forespeilet for 5 år siden i SAFE, herunder revidere den iht. internasjonalt regelverk. Rådene ble invitert til å gi innspill, med det mangler info om hvordan gitt innspill er vurdert og behandlet.
Ad vernetjenesten skulle det lages en enkel info om verneombud og 40-timers kurset. Det er gitt forslag til endring på tekst og forslag på info ut i en kampanje. Det har sterkere virkningsgrad om det kommer samlet omforent informasjon fra alle aktørene.
Oppsummert: Det ønskes en tilbakemelding på håndtering av tidligere innspill til endringer i ASH-forskriften, og spesielt innspillene som gjelder verneombud.
Når det gjelder sikkerhetskurs for fiskere, så vil DNMF koble på ILO og IMO-arbeid knyttet til SASH, med en fast track på endring her i STCW. Et nytt kurskrav trer i kraft i 2025, som blir obligatorisk for alle å ha innen 1.1.2026. Ønsker svar fra Sdir på tiltak for gjennomføring innen fristen.
SAFE: SAFE har gjennomført en undersøkelse blant klubblederne om vernetjenesten. Tilbakemeldingene er at kurset er digitalisert og nedkortet, ikke lenger 40-timer, mange har ikke verne- og miljøutvalg, opp til offshoreskip. SAFE støtter at dette blir tatt tak i, og har spilt inn egen sak på temaet.
DNMF: Opplyser at det har vært en prosess rundt de digitale 40-timers kursene, utfordringen er ikke kurstilbyderne men praktiseringen av regelverket om bord. Der bør støtet settes inn.
NSOF: Et utfordring med skillet mellom maritimt og landregelverk, er at standardkurs beregnet for virksomheter underlagt AML ikke er 100 prosent relevant for det maritime. Med økt fokus vil etterspørselen på slike kurs forhåpentligvis føre til at det lages kurs basert på det maritime regelverket.
DNMF: Det er laget et kurs på maritimt grunnlag, i samarbeid med alle aktørene, ytterligere forsterket når det ble digitalt.
SAFE: Spør hvorfor det ikke er videre kursing i etterkant. Det kan være 20 år siden kurset ble gjennomført. Når det ikke er skikkelig praktisering om bord forvitrer kompetansen.
DMNF: Lovverket er minimum, forutsetter at oppfølgingen jobbes videre med og praktiseres om bord.

Oppfølging:
Sdir: Det skal gis tilbakemelding på oppfølging tidligere gitte innspill til ASH-forskriften.
Oppsummeringen viser hva som ble tatt opp i arbeidsgruppa. I det videre er det fint med konkrete bestillinger til arbeidsgruppene. Det vil jobbes videre med utvikling av en guideline for verneombud og vernetjenesten og hvordan den er tenkt.

2.2 Bemanning og hviletid

2.2.1 Oppfølging av bemanningsrapporten
Orientering ved Therese Landås, Sjøfartsdirektoratet

Rapporten fra arbeidsgruppen har vært behandlet i ledelsen, og går videre i en regelverksprosess. Foreslåtte tiltak skal vurderes mot kost-nytte, men først avklaring i forhold til utredningsinstruksen. Saken settes på oppfølgingslisten.

2.2.2 Referat fra høringsmøte om endring av rundskriv RSV 19-2022

Orientering ved Jan Reinert Vestvik, Sjøfartsdirektoratet

Arbeidsgruppen har hatt et arbeidsmøte for å gjennomgå rundskriv 19-2022, dispensasjon fra hviletiden på passasjerskip i fartsområde 1 og 2. Målsettingen var å korte bakgrunnsinfo og tilføye info som besvarer ofte stilte spørsmål. Kom et stykke videre og kunne ferdigstilt rundskrivet nå, men gruppen avventer å sluttføre arbeidet til klagesaker oversendt departementet er ferdigbehandlet.
DNMF: Spørsmål til bemanningsforskriften: Veldig bra rapport utarbeidet. Savner informasjon om hvordan det går med bemanningsforskriften – sett hen til vaktholdsforskriften, kvalifikasjonsforskriften og ASH-forskriften – som henger sammen når det gjelder bemanning. Det er gitt inn kommentarer på selve rapporten, lurer på hvordan dette er håndtert. Ønsker spesielt avklaring i sammenheng med ny forskrift om industripersonell.

DNMF hadde kommentarer til prosess rundt rundskriv 8 2003 – vakthold i havn, og mener dette burde vært et regelverksrundskriv.

Sdir svarte at dialogen rundt dette rundskrivet foregår på andre nivåer enn i arbeidsgruppen. Orienteringssak nå - rundskriv 19 2022 – ligger fortsatt ute i opprinnelig variant inntil ny er på plass. Oppfølging av bemanningsrapporten settes opp som egen sak på neste møte.

2.2.3 Tilbakemelding på spørsmål om straff/sanksjoner for brudd på arbeids- og hviletidsbestemmelsene

Orientering ved Trine C Tynes, Sjøfartsdirektoratet

Det ble i forrige møte stilt spørsmål om det er gitt straffesanksjoner etter ssl kapittel 10 for brudd på hviletidsbestemmelsene i ssl § 24. Det har vært gitt overtredelsesgebyrer til rederier i 6 saker de siste årene. I tillegg er to under behandling. Det er ikke registrert at det er gitt straffesanksjoner til rederi eller fører etter kapittel 10. Vil for øvrig også nevne en parallell til vegtransport der Vegvesenet i økt grad ilegger sjåfører og foretak gebyrer fremfor å anmelde overtredelser til politiet. Mener det er mer preventivt enn anmeldelse, som i mange tilfeller blir henlagt pga. kapasitets- og tidshensyn hos påtalemyndighetene.

DNMF: Det er fare for ukultur når overtredelse ikke gir konsekvenser, men enig i at det er en bevegelse i fokuset på hviletid.

2.3 Utdanning og kvalifikasjoner

Orientering ved Odd Konrad Dale, Sjøfartsdirektoratet

Oversikt over status gjennomgangen av 36 emneplaner og vurdering av hvilke som kan beholdes og hvilke som kan overtas av IMO modellkurs er vedlagt agendaen.

Modellkurs 1.21 som er et viktig modellkurs fremover, tas inn fortløpende der det er aktuelt fremover, herunder SASH.

For de emneplanene som skal ivaretas av Sdir, vil kjønnsnøytrale begreper vært en del av kontrollpunkt i oppdateringsarbeidet.

Er kommet dit at vi kan starte arbeidet med å invitere relevante aktører til å bistå i revisjon av de emneplanene som vi skal vedlikeholde selv. Det skal samarbeides med kursleverandører slik at det blir god kvalitet på arbeidet som skal gjøres.

Det ligger en bestilling på at kjønnsnøytrale begrep skal skje i år, men arbeidet settes i gang når det er konkludert hvilke som skal vedlikeholdes selv. Har satt som mål at «egne» emneplaner skal være revidert innen utgangen av året. Tar forbehold om kapasitet, har begrensede ressurser internt.

Planen er å gi en god statusoppdatering på møtet under maritim uke i september.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
DNMF: Medisinsk førstehjelp: Satt i gang et arbeid nasjonalt og internasjonalt med tanke på innføring nye typer drivstoff, som krever utvidet kunnskap om førstehjelp og medisinsk behandling. Et forslag fra medisinsk personell blir overlevert IMO i løpet av året. Ad hjelp fra næringen, hvor mye ses det hen til internasjonalt arbeid her? Både når det gjelder medisinsk førstehjelp og emneplaner i forbindelse med nye typer fuel. Ref. modellkurs utarbeidet på fast-track (på like linje som SASH) for enkelte av nye typer drivstoff. I samarbeid med Lloyd og ITF er det nedsatt en komite som har laget «train the trainer»-kurs for å ivareta dette. Når Sdir godkjenner iverksettelse av et skip som har ikke-tradisjonelt drivstoff til fremdrift, manøvrering og operasjon, kreves det iht. ISM-koden at utvidet kompetanse på dette området er til stede.
Sdir: Med hydrogen som eksempel, er IGF-koden og kursene viktige grunnlag, og ASH-forskriften som gir krav til opplæring og dokumentasjonskrav når ny teknologi tas i bruk. Har rundskriv på batteri og et i prosess når det gjelder ammoniakk/hydrogen. Bruker mulighetene vi har til å kreve opplæring for nye teknologi knyttet til nye typer drivstoff.
DMNF: Hvorfor er ikke Sdirs rundskriv akseptert av rederiene, for det gis ikke den opplæring som de har krav på.
Sdir: Dette er et større spørsmål om reders ansvar og hva slags funksjon et veiledningsrundskriv skal ha. For å gi grundigere svar, er det ønskelig at større saker som sendes maritimt samarbeidsforum sin veg meldes inn å forhånd.
Jon Viggo: Har spørsmål knyttet til privatister, spesielt på maritime elektrikere. Hva skjer hvis vi endrer emneplanene for høyspent og IRM – vil man fremdeles ha mulighet til å kvalitetssikre og få gjennom privatister som maritime elektrikere – eller blir de nødt til å gå på skolen for å få fullverdig utdannelse.
Sdir: Rundskriv (RSV 10-2019) som har tillatt at skipselektriker-nivå kan oppdatere seg til skipselektrikeroffisersnivå, er i ferd med å gå ut. Kommer til å gjøre en endring på rundskrivet, fordi vi ser fra landbasert hold at det er et behov for maritim kompetanse både på skipsverft for å rekruttere ut til skipselektriker offiser. Har vært med på revisjon fra Udir, en ny emneplan som erstatter privatisteksamen, kommer en ny oppdatert utgave. Fremdeles mulig å oppgradere seg til maritim kompetanse på privatisteksamen, men vil også måtte bygge på IRM-kurs, høyspentkurs og sikkerhetsopplæring. Rundskrivet har vært tilrettelagt for å forenkle for de som har lang seilingstid, men de som kommer direkte fra landbasert kan ikke gjøre det fordi de ikke har ikke skipserfaring. Muligheten vil fortsatt være der, men rundskrivet er ikke ferdigstilt.
Private Sikkerhetssentres Forening: Er modellkursene som skal erstatte eksisterende emneplaner tilgjengelig i nye versjoner?
Sdir: Modellkursene som er referert til er i en vedlikeholdsprosess hos IMO. De versjonene man kan hente er de som er gjeldende per i dag. Kan sende en lenke over alle de aktuelle modellkursene.
Private Sikkerhetssentres Forening: Foreningen bidrar selvfølgelig i gjennomgangen. Skal vi gå over til modellkurs, må en se på de e-læringene som er utviklet for å kvalitetssikre disse.
Fiskarlaget: Det ble gjort store endringer i sikkerhetsopplæringen for fiskere for en del år siden. Sikkerhetsopplæringen ble lagt til kurssentre på land og emneplanen lagt opp mot STCW. Fiskarlaget har i flere runder etterspurt en evaluering av om den nye emneplanen fungerer slik at sikkerhetsnivået er

minst like godt som før, og treffer brukergruppen. Vil gjenta ønsket om en evaluering, som er viktig å få gjort i denne sammenhengen.
NFMM: I alle årene som vakt i Radio Medico og de kursene som senteret hadde for navigatøropplæringen i Bergen viste med all tydelighet behovet for en dramatisk endring i den medisinske kompetansen om bord. Er det nå en større endring slik at det tilpasses mer til at sjøoffiserene skal kunne undersøke og vurdere sammen med vaktlegen og ikke kursing i en masse detaljkunnskap som ikke trengs.
Sdir: Det er 24 år siden modellkursene ble oppdatert, det er et stort arbeid som skal gjøres. Kan komme tilbake med mer informasjon på neste møte.
DNMF: Hele STCW er under revisjon, inklusive den medisinske biten. Leder av NSMDM kan orientere om pågående arbeid nasjonalt.
Hurtigbåtforbundet: I 2016 leverte en arbeidsgruppe en rapport om hurtigbåtutdanningen. Den handlet om fartstid, førerrett i forhold til D5 på hurtigbåt. Den har også noe om emneplanene for bl.a. DRM, IRM, assessorkurs. Er denne rapporten med som del av revisjonsgrunnlaget?
Sdir: Rapporten blir en del av grunnlaget. Rapporten har også kommet med innspill til kvalifikasjonsforskriften. Sdir har uttrykt ønske om møte om rapporten. Står på agendaen i høst, gitt at den inneholder innspill til pågående og tiltenkt arbeid både når det gjelder revisjon av emneplanene og kvalifikasjonsforskriften.
Private Sikkerhetssentret Forening: Opplever at Sdir har knapt med personell når det gjelder mulighetene til å følge opp sikkerhetsopplæringen, og har et innspill til direktoratet om at de må se på bemanningsressursene her. Leder av arbeidsgruppen har «på haugen nok»! Dette er et viktig arbeid, det er mange aktører som leverer og mange tusen sjøfolk som skal gjennom sikkerhetsopplæringen. Vet at det legges ned en god innsats, men for knappe ressurser, og ønsker å gi et tydelig innspill om at Sjøfartsdirektoratet må avsettes tilstrekkelig krefter til å styre denne prosessen på en god måte.

2.4 Risikovurdering / Nullvisjonen
Se sak 6.

3 Fokusområdet 2024 – Psykososialt arbeidsmiljø. Mobbing og trakassering
Orientering ved Sverre Flatebø, Sjøfartsdirektoratet
Fokusområdet har blitt tatt veldig godt imot i næringen. Takk rettes til medlemmene i forumet som har bidratt til å informere ut. Har så langt hatt seminar for 42 rederier og organisasjoner. Mer informasjon på hjemmesiden om hvordan en kan bestille seminarer og materiell her: Fokusområde 2024 – psykososialt arbeidsmiljø - Sjøfartsdirektoratet.

Det blir en egen samling om temaet under Maritim Uke 23.-27. september der Høgskulen på Vestlandet, forskermiljøet, Sjømannsforbundet og NHO Sjøfart som har et eget bransjeprogram deltar.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
Kystfiskarlaget: «Hun Fisker» inviterte Sjøfartsdirektoratet til å komme på en årlig samling 17. juni for medlemmene, men fikk melding om at ingen kunne stille.
Sdir: Her er det en kommunikasjonsbrist, fordi Sjøfartsdirektoratet ønsker å komme. Vil sjekke opp og komme tilbake på dette.

4 Forberedelse undersøkelse om maritim sikkerhet 2025
Orientering ved Sverre Flatebø, Sjøfartsdirektoratet
Det er planlagt ny undersøkelse i 2025. Utforming og temaer blir tema på eget møte, men vil i denne omgang minne rederiene om muligheten til å få sine egne rapporter fra undersøkelsen, i tilfelle noen i næringen planlegger egne undersøkelser. Forutsetningen er minst 10 respondenter. Spørreundersøkelsen er omfattende, og kan også brukes til å få innsikt i og sammenligne situasjonen for eget rederi i forhold til samlet resultat, og på tvers av fartøyskategorier.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
DNMF: Samarbeides det med andre nordiske sjøfartsmyndigheter om slike undersøkelser. Rapporten fra Sdir er for øvrig overlevert IMO, og har satt sine spor. Sjøfart og fagorganisasjonene har hatt nordisk samarbeid her tidligere. Vil være interessant i oppfølging av nye energiformer.

Sdir: Samarbeider ikke direkte med andre sjøfartsnasjoner om undersøkelsen, men har et velferdssamarbeid og dialog på det som gjelder på psykososialt arbeidsmiljø. Det er også tatt initiativ til dialog om erfaringer knyttet til fokusområdet og regelverksutvikling på dette temaet.

Kystrederiene: Som hovedorganisasjon for nærskipsfarten, kan det tas ut rapport aggregert på egne medlemmer.

Sdir: Det er Safetec, ikke Sjøfartsdirektoratet, som kan ta ut ønskede rapporter fra svarmaterialet. Det forutsetter at det opprettes databehandleravtaler med Safetec i forkant. Resultatene filtreres ikke på rederinivå til organisasjonene, men kan inndeles i smalere fartøystyper enn grovkategoriene som er i Sdirs samlerapport.

5 Maritim Uke i Haugesund 2024

Orientering ved Sverre Flatebø, Sjøfartsdirektoratet
Programmet ble presentert, se www.maritimuke.no. Det blir et eget seminar om mindre arbeidsbåter. Sjøsikkerhetskonferansen og Fritidsbåtkonferansen foregår torsdag og fredag under uken. Mye av programmet er satt, men fortsatt åpent for innspill, gjerne med forslag til foredragsholdere og/eller aktører til paneldebatt.

6 Løypemelding for Nullvisjonen

Orientering ved Anders Amundstad Balle

Både Nullvisjonen og utredning av melde- og rapporteringsforskriften er knyttet til samme oppdragsbrev fra NFD i forbindelse med utvikling av handlingsplanen.

Forutsetningen for handlingsplanen er at:
- Tiltakene skal være gjennomførbare og virkningsfulle
- Tiltak som kan gi størst effekt skal ha prioritet i handlingsplanen
- Handlingsplanen skal utvikles med innspill fra offentlige og private aktører
- Melde- og rapporteringsforskriften (eid av NFD) skal oppdateres i sammenheng med nullvisjonen.

Kunnskapsgrunnlaget er basen for utvikling av tiltak for å kjenne til hvor risikoen er. Fra mars har det vært arrangert åpne innspillsmøter med næringen, inndelt i fartøystyper/segment og risikoområder innenfor disse. Innspillsmøtene har vært spredt på ulike steder i hele landet. God deltakelse med 160-170 påmeldte fra styringsgruppen (der politiet også har kommet med), næringen på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden, myndigheter, fagforeninger, beredskapsorganisasjoner, media, engasjerte enkeltpersoner og forskere med god kjennskap til temaene.

Har gjennomført 10 fysiske samlinger + digitale oppfølgingsmøter. For hvert segment har det vært oppfølgingsmøter med de samme deltakerne for å avklare om oppsummerte tiltak er forstått som foreslått, eller trenger mer utdyping.

Sitter igjen med 300-400 forslag til tiltak. Jobben nå er å vurdere forslagene ut fra sikkerhetseffekt og hvor mange det har effekt for, og eventuelle andre effekter de kan ha, som f.eks. økonomiske, helsemessige eller sosiale forhold om bord. Synliggjøre at det kan bygge opp under mer enn sikkerheten. Gode diskusjoner og prosesser. Folk som har stilt opp har vært engasjerte og motiverte, pekt på problemstillinger og foreslått løsninger. Stor bredde i forslag til tiltak, fra omfattende inngripen til enklere gjennomførbare tiltak.

Tidsline ble presentert (se vedlegg). Målet er at handlingsplanen med forslag til helhetlig sammensetning av tiltak og innsatsområder skal presenteres på Sjøsikkerhetskonferansen. Handlingsplan-perioden har oppstart 1.1.2025.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
DNMF: På segmentmøtene, var arbeidstakerorganisasjonene med? Og følger det midler med nullvisjonen.
Sdir: Informasjon om møtene har vært spredt i mange kanaler. På hvert møte har det vært en samarbeidspartner som har invitert. Det har vært både arbeidsgivere og arbeidstakere på alle møtene. Ad midler, Sdir har brukt egne ressurser i arbeidet med handlingsplanen så langt. Har ikke fått konkrete midler til videre oppfølging. Blir enklere å synliggjøre hvis det foreslås ressurskrevende tiltak man har stor tro på. Har fått mandatet av Stortinget om å komme i mål med en nullvisjon, som gjør det enklere å foreslå innspill i fremtidige budsjetter, for både Sdir, Fiskeridirektoratet og Kystverket, på tiltak som kan knyttes til nullvisjonen.

7 Utredning av melde- og rapporteringsforskriften

Orientering ved Anders Amunstad Balle, Sjøfartsdirektoratet

Oppdraget henger sammen med Nullvisjonen. Vi har behov for å vite mer om ulykker og nestenulykker og tilstanden til enhver tid i maritim sektor. Forskriften har potensiale til å skaffe denne innsikten. NFD eier forskriften, kan ikke endre selv, men er i ferd med å utrede den. Det er synliggjort behov for endringer, moderniseringer og tydeliggjøring, bla. knyttet til ny teknologi, driftshendelser, nesten-ulykker, definisjoner. Har også sammenfalt med pågående arbeid med endringer i MLC på innrapportering av alle dødsfall på sjøen til ILO, uavhengig av dødsårsak (ikke bare ulykker). Naturlig å bruke det samme regimet tilknyttet melde- og rapporteringsforskriften.
Spørsmålet er hvilken tilnærming en skal ha i ulykkesforebyggende arbeid fra Sdirs side. Det står i forarbeidet til forskriften i dag, er det at innrapporterte ulykker i hovedsak skal informere Sdirs tilsynsvirksomhet. Men det er en større diskusjon nå om hvordan en tar lærdom av ulykker og sprer dette ut igjen gjennom implementering av nytt regelverk, tilsynsvirksomhet eller erfaringsdeling med næringen. Vil prøve å gå i retning av at det skal være like viktig med læring som at en får inn informasjon om hvor en bør gå på havaritilsyn.

Hatt en åpen innspillsrunde i en tidlig fase, ikke som høring, men fange opp pågående diskusjoner. Fått inn 5-6 innspill, hovedsakelig fra fergerederier. Ikke så mye nytt, lett å ta inn i utredningen. Mange etterspør dette om konfidensialitet og offentliggjøring av ulykkesrapportene. Skal gjøre et grundig arbeid i utredningen for å unngå at folk ikke rapporter pga. risiko for at det havner i avisen. Ikke noe tidsperspektiv. Jobber jevnt og trutt med det.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
DNMF: Aksept for at selvmord også skal rapporteres i systemet ble påskyndet av pandemien. Fokuset er psykososiale forhold i tjeneste, men viktig å få frem at det kan være forhold om bord som også påvirker selvmord når individene er på land.

Sdir: MLC-endringen trer i kraft 1.1. Tar innspillet om at rapportering knyttes til yrket, ikke bare når man faktisk er på jobb videre i implementeringsarbeidet.
DNMF: Det er også en problemstilling at hvis det skjer hjemme, får den om bord ikke avløsning, med videre følgevirkninger.
NFMDM: Støtter innspillet fra DNMF om at en må tenke et større perspektiv. Går glipp av en del hvis man ser kun på det som hender om bord. I denne type prosjekt kan man miste av synet en del av de skadene som kommer over tid etter gjentatte eksponeringer. Må se på kontinuet mellom skade og sykdom. Der det eksponert over tid utvikles sykdom klassifiseres annerledes enn en skade som oftest er 1:1 knyttet til en konkret relasjon. Mye vanskeligere med yrkesrelatert sykdom, og enda vanskeligere med psykisk sykdom. Selvmord er ofte i forlengelse av psykisk sykdom som kan ha sitt opphav i en arbeidssituasjon. Må ikke være for snevre, sykdom og skader henger sammen. Et sjømannsliv er både til sjøs og i land, og fortsetter etter yrkeslivet til sjøs. Det er like viktig for sjøfolk, og for NSMDM å forebygge sykdommer og skader som gjør seg gjeldende senere i livet som de hendelsene som skjer til sjøs.
Sdir: Tar innspillet til etterretning i arbeidet. Har mottatt et veldig godt dokument fra NSMDM som går på dette og definisjoner knyttet til skadegrad som er relevant og som vi har fokus på.

8 Oppfølging av Riksrevisjonens rapport om arbeids- og levevilkår

Sak utsettes til neste møte.

9 Human element in Mass (Maritimte Autonomous Surface Ships)

Orientering ved Sifis Papageorgiou, Sjøfartsdirektoratet

Pågående prosjekter på autonome skip, i forskjellige faser, ble presentert (se vedlegg). Det er en betydelig økning både på mengde og kvalitet innen forskning og utvikling knyttet tll MASS.

Gjennomgangen her gjelder spesielt bevegelser internasjonalt når det gjelder human element innen MASS.

Overbygning for MASS-koden:

- Det er internasjonal enighet om at MASS-koden skal være et frivillig IMO-instrument i første omgang. Først etter en fase med opparbeidet kunnskap gjennom erfaringslæring og evaluering, utarbeides en obligatorisk versjon av koden. Forpliktende reguleringer er følgelig ikke hovedfokuset for medlemsstatene i denne tidlige fasen.
- MASS gjelder kun lasteskip. Høyhastighetsfartøy omfattes ikke (finnes for øvrig få slike lasteskip i verden).
- MASS skal være et supplerende instrument til eksisterende instrument. SOLAS, COLREG, STCW osv. skal følges, med mindre situasjonsbestemte unntak må vurderes.
- Den ikke-obligatoriske Mass-koden skal sluttføres innen 2025.
- Inneholder per i dag 28 kapitler. Et svært omfattende rammeverk fordi spekteret av områder som skal dekkes varierer fra skip med periodisk ubemannet bro til fullt ut automatisk fjernstyrte ubemannede fartøy.

Grunnprinsipper som arbeidsgruppa er enige om er:

- Det skal være en menneskelig skipsfører med ansvar for alle typer MASS, uavhengig av driftsmåte.
- En skipsfører på MASS må ikke være fysisk om bord, avhengig av teknologien på fartøyet og menneskelig tilstedeværelse om bord. Dette åpner for fjernstyring av skip.
- Uavhengig av driftsmåte, bør skipslederen på en MASS ha mulighet og midler til å gripe inn når det er nødvendig.

- Flere skipsførere kan være ansvarlige for en MASS i løpet av en enkelt reise, men på visse vilkår og forutsatt at det til enhver tid kun er én skipsfører av gangen som er øverste ansvarlig. Det trengs videre drøftinger av hva disse vilkårene skal være.
  Mulige situasjoner kan være to forskjellige fjernstyringssentraler på land som opererer et ubemannet skipet, eller begge typer personell er om bord i ROC (remote operating center). Det må være klare prosedyrer på når øverste ansvarshavende veksler.

MASS-koden kapittel 15: Human element
Et av de siste, og lengste, kapitlene som er utviklet i MASS-koden.
Koden ble innledningsvis utviklet av ITF, Imarest og Danmark (desember 2023). Dernest gjennomgått av Norge (Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med flere interessenter) og UK (januar/februar 2024)
Arbeidsgruppens rapport oversendt og gjennomgått på MSC 108 i mai. Det er erkjent at det gjenstår fortsatt mye arbeid med dette kapittelet før det kan sluttbehandles.

Hovedinnhold i kapittel 15:
- Generelle krav
- Roller og ansvar
- Tilleggskvalifikasjoner, opplæring og familiarisering
  Utgangspunktet er at Sjøfartsadministrasjonene er ansvarlige for opplæring basert på STCW. Det har kommet en del forslag på bordet knyttet til supplerende kompetanser, men er ikke på det stadiet nå at dette kan fastsettes mer spesifikt. Ser for seg at koden vil gi noen avgrensede veiledninger når det gjelder behovet for tilleggskompetanser.
- Bemanning og rekruttering
  Fortsatt høyt nivå. Når det gjelder konvensjonelle skip, fortsatt overlate i stor grad til administrasjonene å fastsette minste sikkerhetsbemanning, også av fjernstyringssentraler. Det mer utfordrende er hvis et ROC opererer skip med forskjellig flagg. Krever en oversiktsmekanisme for å sikre at personellet er sertifisert
- Arbeidsmiljø og helse
- Bruk av menneskesentrert design (HCD)
  Koden inneholder også noen elementære prinsipper som er viktig å ha med her.

Hovedpunkt i kapittel 15:
Hvis det er besetning eller personer om bord, skal en skipsfører også være om bord for å sikre sikkerheten for personell og operasjoner
Dette punktet var omdiskutert i det siste MSC, men vil sannsynligvis bli et krav.

Når det gjelder grunnprinsippet om én ansvarlig skipsfører av gangen, er det to grunnpilarer for å adressere ansvaret for å unngå situasjoner hvor f.eks. et system eller automasjon har skapt situasjoner der ulykker eller hendelser er uunngåelige, og der kontrollen sekunder før er overlevert til et menneske, som så gis ansvaret for ulykken/hendelse.

Det er derfor viktig å besørge følgende to grunnpilarer før ansvaret tildeles en operatør/mannskap:
- Sørge for at fjernoperatører og mannskap til enhver tid har adgang til informasjon som gir tilstrekkelig situasjonsforståelse knyttet til skipets operasjonskonsept (ConOps)
- Videre må utpekt ha evne og mulighet til å gripe inn i funksjoner og har de nødvendige midlene for å utføre slike inngrep og ta kontrollen på skipet.

En fjernoperatør av en MASS bør ha kompetanse og erfaring som en offiser kvalifisert i henhold til relevante STCW-krav. Mer erfaring om behovene på MASS trengs, og det formodes at dette til en viss grad også omfattes i STCW-gjennomgangen.

Minste sikkerhetsbemanning bør være basert på Res.A 1047(27). Gjelder for konvensjonelle skip, men for MASS skal administrasjonen basert på følgende tilleggsvurderinger være i stand til å fastsette minste sikkerhetsbesetning i et bemanningssertifikat:

- Operasjonskonseptet (ConOps) – et dokument som beskriver hvordan skipet er tenkt operert
- Fareidentifikasjon og risikovurdering (en integrert del av MASS-koden, som er ment å gjennomføres i mange ulike stadier, ikke som en lineær men som en gjentakende prosess med risikovurderinger på ulike detaljnivå)
- Håndtere nødsituasjoner
- Hensyn til fordeling av samlede oppgaver (krav til detaljert beskrivelse av hvem som gjør hva). Det gjelder oppgaver, utført av systemer eller operatører, men også hvor operatøren er lokalisert – om bord eller på fjernstyringssentral.

Neste steg:
Videre gjennomgang av korrespondansegruppens arbeid med «Human element»-kapitlet vil foregå:

- ISWG september 2024 (regner ikke med at Human Element-kapitlet blir endret her)
- MSC 109 desember 2024
- MSC 110 juni 2025

Målet er at den ikke-bindende versjonen av koden sluttbehandles 2025. Deretter følger en fase med erfaringslæring og kunnskapsbygging, som ventelig vil vare noen år.

Utover IMO-arbeidet, vises det til Sdirs arbeid nasjonalt, bl.a. rundskriv RSV 12-2020 som også omfatter autonome skip. Planlagt revisjon av dette, men har avventet utviklingen av MASS-koden.

Avslutningsvis nevnes «North Sea MoU», et samarbeid mellom UK, Danmark, Nederland, Belgia og Norge med overordnet mål å fasilitere MASS-operasjoner i Nordsjøbassenget. Prosjektet er i innledende fase, og memorandumet er et ganske generelt dokument på overordnet nivå. Det er hovedsakelig et grunnlag for at administrasjonen og andre interessenter kan sammen vurdere om og hvordan en i første omgang kan tillate at slike skip opererer. Det dreier seg om bl.a. jurisdiksjon knyttet til flagg og det tekniske.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
DNMF: Det antas at det er overlatt administrasjonen å fastsette bemanning fordi det er en frivillig kode. Det er ønskelig å vite hvor Sjøfartsdirektoratet står i dette spørsmålet. Det spørres også hvorfor Sdir ikke har vært involvert i det nylig avsluttede EU-prosjektet «Green Autonomous Corridor Norway – Netherlands» der alle juridiske aspekter er gjennomgått.
Er som ITF-repr. med i arbeidet med «The human check-list», og har forstått det slik at den største diskusjonen i korrespondansegruppen Sdir deltar i er knyttet til ISM-koden og hvorvidt skipet bør ha et ISM-sertifikat og ROC ha et annet. Reagerer på dette, og mener alle bindende instrumenter må følges også i innledningsfasen for MASS. Ber om utdyping her. Savner også mer nasjonalt samarbeid i dette spørsmålet.

Sdir: Ad bemanning, jobbes det videre nasjonalt. Har et internt prosjekt på både bemanning og kompetansekrav knyttet til ROC. Vi prøver sammen med DNV å gi en teknisk plattform for hvilke kriterier som skal legges til grunn for å vurdere dette på en enklere måte.
Ad nevnte EU-prosjekt, tar Sdir gjerne imot mer info fra DNMF på dette.

Når det gjelder ønsket om mer nasjonalt samarbeid, skjer dette i varierende grad, begrenset av stramme tidsrammer. Koden er utviklet med 28 kapitler i løpet av et år og Norge har aktivt utarbeidet og koordinert mange av kapitlene. Har så langt som mulig invitert og diskutert med interessenter nasjonalt i ulike referansegrupper. Sdir deltar i mange korrespondansegrupper, ofre med flere frister innen samme uke. Derfor er det vanskelig å inkludere alle, men har involvert Kystverket, HRS når det gjelder søk og redning, DNV, SINTEF og andre. Tar gjerne imot forslag på forslag til forbedring av samarbeidet her.

Ad ISM koden, er det store diskusjoner om sertifisering generelt, hvorav også ISM-koden på MSC. Det er riktignok relatert til det menneskelige elementet, men ikke nødvendigvis innen kapittel 15 i MASS-koden. Man har sett i prosjektene at forhold med ett selskap/reder, som har sin egen ROC og sitt eget skip, så fungerer ISM-koden fint. Det er ikke behov for endring. Der vi ser utfordringer er i tilfeller hvor forskjellige redere delegerer eller i prinsippet kontrakterer et selskap som opererer et ROC, som da er den som kontrollerer skipet. Forretningsmodellen til enkelte selskaper er sentralisering av driften av ROC (f.eks. forskjellige kontrollstasjoner i samme bygning) som opererer forskjellige skip. Her ser vi at det blir vanskelig, selv om alle skipene er under samme flagg, å sørge for at fjernstyringsoperatørene kan følge opp de forskjellige sikkerhetsstyringssystemene på ulike skip, i noen tilfeller må fjernstyringsoperatører kunne fire eller fem forskjellige sikkerhetsstyringssystemer. Fra et menneskelig perspektiv, er tilbakemeldingen vi har mottatt at dette er grenseoverskridende. Derfor ønsker vi også å fokusere på ROC og ha en separat ROC-sertifisering.

Som en alternativ tilnærming ser man på muligheten for en sertifiseringsordning basert på ISM-koden, men som da sertifiserer ROC separat og introduserer begrepet ROM-selskap, altså Remote Operations Management Company. Det introduserer også spesifikke vilkår for hvordan et skip kan knyttes til en spesifikk ROC. Det vil si å sertifisere kravene både fra et teknisk og operasjonelt perspektiv, for å knytte et skip til en ROC. Hele denne sertifiseringsordningen er ganske kompleks. Her er det behov for mer informasjon og undersøkelser. Ut fra den erfaringen vi har hatt i Norge, kan dette løse noen utfordringer med de eksisterende prosjektene. Det som kan fastslås, er at med forskjellige selskaper under samme ROC, er det en spredning av ansvar, og det skaper også problematiske situasjoner.

DNMF: Kjenner til spørsmålet om ISM, og derfor er det viktig at vi samarbeider, fordi ISM-koden direkte refererer til Resolusjon 1047 når det gjelder bemanning og kvalifikasjoner, og så videre. ISM-koden er ikke bare er en styringskode for driften, men også miljøspørsmål gjeldende for alle selskaper, eller bør være det. Det er et viktig spørsmål den beste måten å løse det på er å samarbeide med alle interessenter og prøve å finne en løsning basert på hvordan vi praktiserer i dag, fordi vi faktisk har ISM-selskapet og vi har ISM-skipet, så det burde ikke være så veldig vanskelig å se sammenhengen her, med mindre skipsføreren ikke er engasjert i selskapet!

Sdir: Oppsummert tas opp interessante spørsmål og temaer, til videre diskusjon både i dette forumet på et senere tidspunkt, og noe som bør adresseres videre. Dagens tema var det menneskelige elementet i MASS, men som nevnt, er det mange andre aspekter i form av ulike teknologiske valg og operasjonelle modeller for en ROC, som f.eks. nevnte ROM. Det er mange ting i utvikling, i raskt tempo i samarbeid med næringen.

10 IMO/ILO-arbeid

Kort orientering om status og planlagt oppfølging av temaer på MSC 108 mai 2024

10.1 Presentasjon av arbeidet med revisjonen av STCW-konvensjonen

Orientering ved John Kristian Spångberg, Sjøfartsdirektoratet.

Det ble opprettet en korrespondanse gruppe i HTW 9, som levert en rapport om arbeidet i 2023 til HTW 10 i februar.

Arbeidet skal gå frem mot MSC113, som etter planen skal gjennomfører endringen i løpet av høsten 2027.

Det ble også orientert om undersøkelser om SASH i ulike sjøfartsnasjoner og rettssaker i Norge knyttet til trakassering om bord. Resultater fra undersøkelsene, plan for implementering av SASH og hva som er gjort så langt fremgår av vedlagte presentasjon.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
DNMF: Revisjon av selve STCW begynte i 2019, men satt på pause under pandemien. Det ble nedsatt en nasjonal referansegruppe ved oppstart, og det ble sendt inn forslag til endringer knyttet til nevnte temaer som ny teknologi, ny fuel etc. Det ble diskutert om man skulle endre både koden og selve konvensjonen. Hvor står det gruppearbeidet i dag i forhold til ny marsjordre fra IMO?
Sdir: Har ventet på at det skulle bli godkjent i MSC i mai. Har akkurat mottatt dokumentene, og det kommer en melding til deltakerne i løpet av noen dager.

10.2 Presentasjon av arbeidet med STCW-F

Orientering ved Per Otto Årland, Sjøfartsdirektoratet
Har ventet på MSC som nå har godkjent STCW-F. Trer i kraft 1.1.2026. Ingen store endringer i kravene, med unntak av større endringer i helseerklæring (guideline til sjømannslegene) + tatt inn grunnleggende sikkerhetskurs for fiskere, med egen tabell.
Etter intern gjennomgang, sendes det snart ut et råutkast av det MSC har godkjent, til de som har vært involvert tidligere.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
DNMF: Mye endring på definisjoner som er bra. Spørsmål til nye betegnelser: Det benyttes «skippers», men hvordan tolker Sjøfartsdirektoratet det.
Sdir: Det er likt som fører på fiskefartøy. Sertifikatkrav er som før.

11 Kjemikalieeksponering

Orientering ved Birthe Lill Eskevik

Det vises til sak 5 på forrige møte om fastsettelse av grenseverdier for kjemikalier og biologiske faktorer i ASH-forskriften. Sjøfartsdirektoratet vil jobbe videre med temaet, bl.a.:

- Publisere artikler om kjemikalier og eksponering
- Informere om fastsatte grenseverdier og biologiske faktorer i ASH-forskriften, og hvor viktig det er for næringen å ta dette til seg og få dette inn som en del av sikkerhetsstyringen i rederiene og om bord på fartøyene.
- Vise til kurs og relevant informasjon som finnes.

Høgskolen på Vestlandet (avdeling Haugesund) har et pågående prosjekt Kompetanseløft for maritim næring. Som ledd i kompetanseløftet arrangeres to kurs i risikoforståelse av kjemikaler om bord på skip (EVN2017).

- Videreutdanning på Bachelornivå - 11. og 12. september 2024 på campus Haugesund Innføring i risikoforståelse av kjemikalier om bord på skip (EVN1017).
- 3. oktober: Innføring i fysisk helserisiko i maritim næring (EVN1018)

Mer info her: https://www.hvl.no/studier/studieprogram/kompetanseloft-for-maritim-naring/
Sdir informerer ikke om eksterne kurs på sine nettsider, men vil inkludere informasjonen i en artikkel om grenseverdiene.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
NSOF: Har tenkt å informere om dette, og vil be om materiell og mer info til formidlingen.
DNMF: Har tidligere fått kursene direkte og formidlet til sine medlemmer. Vil fortsette med dette.
Har en kommentar til teksten: «Denne kurspakken er for deg som jobber i eller rundt den maritime næringen.» Synes dette er upresist, det bør fremkomme at dette er HMS-kurs for de som er direkte involvert i operasjon, og ordlyden bør gjenspeile nødvendigheten av slike kurs.
Har et spørsmål til problemer med rekruttering av deltakere til kursene, for kompetanseløftet har forbundene jobbet med i mange år. Fikk en god del penger til spesialkurs knyttet til det grønne skiftet, som dette er en del av. Trenger å være flinkere til å påpeke at dette er en del av sikkerhetsstyringssystemet om bord, og noe de skal kunne iht. ISM-koden. Det er titusenvis av kurs på markedet, medlemmene er lei av å bli pålagt kursing på fritida. Må få «highlightet» hvilke typer kurs som er helt nødvendige for å ivareta egen sikkerhet, skipets sikkerhet, ytre miljø sikkerhet og rederiet må planlegge dette på en annen måte, ref. karriere-/kursplan etter MLC over en tid. Det er ansvar på rederi og den enkelte ansatte, både med tanke på økonomi og tidsbruk.
Sdir: Tar innspillet til etterretning, og vil justere og ta inn den operasjonelle tilnærmingen for mannskapet i artikkelen. Har for øvrig dialog med HVL om Sdirs informasjonstiltak knyttet til kursene.
NFMM: Siden ASH-forskriften kom har risikoforståelse, kjemikalier, fysisk helserisiko osv. vært gjeldende. Tiltak som nevnte kurs er nytt, men kravene har vært i en årrekke. Mener at det på tiltakssiden kanskje har vært ført for lite tilsyn og konsekvens, der man ikke har gjort det man skal gjøre. Det er påfallende for lite som blir gjort, og hvor lite av unnlatelsen som blir oppdaget.
Når det gjelder kompetanseløft for maritim næring på bachelor-nivå, gjelder det vel HMS-relatert personell i rederiene, ikke at det må bachelor-utdannes folk på skipene.
DNMF/Sdir: Forutsetning for kompetanseløfte-prosjektet er at kurstilbudene er åpent for vanlige sjøfolk. Valgfritt om en vil ha studiepoeng gjennom eksamen og bygge opp en bachelor på toppen, eller kursbevis. Det viktigste er at næringen benytter kursene til å bygge kompetanse.
Sdir: Kan om ønskelig sender planlagt artikkelen for gjennomlesning til DNMF for å sikre at deres kommentarer blir tatt med.

12 Fortsatt fokus på arbeidsbåter

Orientering ved Birthe Lill Eskevik om tiltak og forskning. Presentasjon vedlagt.

SINTEF Ocean har akkurat ferdigstilt nettsiden www.hmsihavbruk.no som presenterer resultatene og forslag til tiltak basert på forskningsrapportene. Her er gode veiledninger, og SINTEF ønsker at informasjonen deles innen næringen. Aktuelle medlemmer i MSF innen segmentet oppfordres til å informere om denne kunnskapsressursen. Her er f.eks. «Arbeidsmiljø og sikkerhet i havbruk» som Fellesforbundet og Sjømat Norge har laget med innspill fra Atil og Sdir lagt ut under fanen ressurser.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
DNMF: I dette segmentet er det en gråsone mellom HMS-arbeids til sjøs og HMS-arbeid til lands. Hvordan fungerer samarbeidet mellom disse to forskjellige lovverkene.
Sdir: Har hatt fokus på dette, og veiledet om dette på bl.a. «HMS i havbruk»-konferansen 2024 i Bodø i mars. Det som er aktuelt fremover er å samle veiledningsmateriellet som vi har, oversikt over regelverk og gjør rede for og belyse grenseskillet mellom Atil og Sdir, gjennom artikler og henvise til en samlet side med veiledninger og regelverk.
DNMF: Sjøfartsregelverket er mye bedre på HMS-siden fordi den bedre ivaretar 24/7-samfunnet, men det er en oppfatning om at AML er den beste. Har diskutert dette i flere prosjekter, f.eks. relatert til flerbruksskip, dykkerskip etc. Mener det beste regelverket bør gjelde for alle.

Private Sikkerhetssentres forening: Representerer sikkerhetssentre og leverer iht. godkjenning opp mot maritime kurs. Samtidig er det mange initiativ som tas som er relevant for kursene, som har innhold som

kan belyses. Det ville vært greit med en prinsipiell diskusjon om hvor stor handlingsrommet for sikkerhetssentrene er. Hvor ønskelig er det fra Sdir og næringen om at noen elementer det vises til her kunne vært gjenspeilt i sikkerhetsopplæringen. Alle sjøfolkene må innom et sikkerhetssenter med jevne mellomrom, som dermed kan være med å bidra i disse prosessene. Eller skal de forholde seg utelukkende til konvensjon og emneplan. Risikerer man at det blir et gap mellom det som gis på oppfriskningskurs/opplæring versus forventninger og ønsker i næringen? F.eks. bruk av kampanjefilmen på arbeidsbåter.

Sdir: Godt innspill, men viktig å holde tunga rett i munnen – hva som er krav, emneplan og holdningsskapende arbeid, osv. Spørsmålet tas til etterretning inn i drøftingene rundt revisjon av emneplaner fremover. En ting er hva man innholdsmessig har fått godkjenning for, og tiltak/kampanjer innen holdningsskapende arbeid. Innspillet kan tas inn i arbeidsgruppen for personlig sikkerhet og/eller på utdanning.

Private Sikkerhetssentres Forening: En del av det sikkerhetssentrene leverer på går på holdninger. Skal skille mellom krav og holdningsskapende arbeid, men samtidig går personlig sikkerhet på å skape holdninger. Ikke uten relevans å spørre om det bør det være en sammenheng.

Sdir: Vi skal tenke smart, i ulike prosesser og tenke parallelt samtidig. Kom gjerne med skriftlig spørsmål i oppfølgingen hvis det er noe konkret, så en ikke pådrar seg misforståelser. Her er en parallell til SASH-arbeidet, som haster å få gjort noe med. Det trengs en kulturell endring, som krever både arbeid på modellkursnivå, og andre nivå.

NFMM: Støtter DNMF på at ASH-forskriften overgår AML på sjøen. Skrev artikkel om dette i Navigare i 2008, og har ikke endret syn siden.

13 Arbeidsmiljøportalen – Havbruk og fiske

Orientering ved Birthe Lill Eskevik, Sjøfartsdirektoratet

I 2023 ble arbeidsmiljøverktøyene «Arbeidsmiljøhjelpen» (Atil) og «En god dag på jobben» (STAMI) i www.arbeidsmiljoportalen.no utarbeidet for sjøfart (gods- og passasjertransport til sjøs).

Høsten 2024 skal verktøyene utvikles for fiske- og akvakultur.

Arbeidsmiljøhjelpen er et verktøy som skal bidra til å jobbe bedre med de organisatoriske, psykososiale og ergonomiske arbeidsmiljøfaktorene. Disse områdene, særlig det psykososiale arbeidsmiljøet, er områder som erfaringsmessig mange synes er utfordrende å jobbe godt med. Fordi det kan være utfordrende å vite hva det handler om, og hvordan man kan snakke om det på en god måte. I Arbeidsmiljøhjelpen får man konkrete eksempler formulert som diskusjonspunkt på bestemte arbeidsmiljøutfordringer innen bestemte områder om bord, og forslag til forbedringsområder det kan jobbes med. Ment som et supplement og støtte til det lovpålagte arbeidsmiljøarbeidet en må gjøre. Forhåpentligvis kan verktøyene bidra til å sette søkelyset på områder som denne bransjen ikke jobber så mye med fra før av.

Arbeidsmiljøhjelpen inneholder en prosessveileder og legger opp til at leder, verneombud og tillitsvalgte bruker verktøyet sammen med de ansatte. Verktøyet kan brukes i sin helhet, og er de ikke tilpasset nettopp deres arbeidsprosesser, kan man bruke deler av innholdet i verktøyet på andre måter. Kan f.eks. skrive ut og snakke om det i et personalmøter. Kjernen i verktøyet er en del eksempler på utfordringer og en rekke forslag til forbedringsområder. Måten en bruker det er ikke det viktigste, så lenge det gir en verdi og nytte for de som jobber om bord og for rederiene.

Planlagt oppstart av Arbeidsmiljøhjelpen i august, med forbehold om at datagrunnlaget er på plass. Hadde et teamsamarbeid med flere fra MSF i forrige runde for gods- og passasjertransport, og ønsker på nytt å invitere til havbruk og fiske.

Aktuelle medlemmer innen fiskeri og havbruk inviteres til:

- Delta på et møte med Arbeidstilsynets innholdsprodusenter den 21.august, kl. 09:00-11:00.
  I forkant vil de som lager innhold i verktøyet sette seg inn i tilgjengelig statistikk og forskning om bransjen. I møtet legges det opp til en uformell prat om viktige arbeidsmiljøutfordringer innen segmentene, og hva som er viktig å ha fokus på i verktøyet. Det vil si arbeidssituasjoner og utfordringer som kan komme til uttrykk, begrepsbruk, slik at Arbeidstilsynet tilnærmer seg gjenkjennbare begreper.
    - Videre ønsker STAMI og Atil gi et førsteutkast til innhold, som en kan gi skriftlig innspill på i perioden mellom 2. – 20. september (estimert tidsbruk ca. 1 dag).
    - Trenger også tips til test-virksomheter (kontaktperson i HR eller en leder) som kan teste verktøyet i uke 41-43.
    - Målsetting om publisering før jul.

Beslutning i rådet:
Arbeidsgruppe 1 Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet blir referansegruppe for prosjektet.

14 Saksoppfølgingslisten – Kort info om eventuelle bevegelser

Sak/tema	Status/bevegelse siden forrige møte
Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID)	På dialogmøte med POD i april ble det nedsatt arbeidsgruppe som skal fortsette dialogen og avklare en del spørsmål, herunder det praktiske, ansvar, mulig forskriftsarbeid, finansiering. Neste møte i arbeidsgruppen blir i juni.
Kjemikalie-eksponering (veiledning)	Se egen sak.
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder	Vurderer særregulering, i dialog med aktuelle instanser. DNMF: En sak under HMS som også inkluderer tredjepart, skip leverer drikkevann til flyttbare innretninger. Har forskrift for land og flyttbare, bør ikke være så vanskelig å lage for noe som samsvarer for skip for å opprettholde sikkert drikkevann, som er et grunnleggende behov for mennesker. Har gitt konkret tekstforslag, og ber om at arbeidet med forskrift/veileder iverksettes. Det etterspørres også i Regelverksforum.
Utvikling av maritimt helseregister	Ingen ny status her.
Endring i forskrift om skipsmedisin	Ingen spesifikk endring, men meldt behov om en jevnere dialog med HOD om dere kompetanse på feltet – og vår kompetanse på det maritime feltet. Vi har en del ulike fartøyskategorier som har en del oppfølgingspunkter i sitt daglige virke med forskriften, og trenger avklaring handlingsrommet for å gå frem gitt at man ser behov for endring. Vil også invitere NFMDM inn i neste møte for en erfaringsdeling.
Avklare lovvalg innen havbruk	NFD i gang med lovvalg.

Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Har oppdatert infoen på hjemmesiden med hva som bør tas med i søknad for henholdsvis: • fornyelse av sertifikat uten tilstrekkelig fartstid (for de som har vedlikeholdt kompetansen fra landbasert virksomhet eller rigg) • Fornye utgåtte sertifikater (for de som er utgått fordi man ikke har vært i likeverdig tjeneste eller annen tjeneste) Se vedlegg.
Brann og redning tilknyttet nye energibærere	Det jobbes med.
Oppfølging av Riksrevisjonens arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår	Kontinuerlig. Egen sak på neste møte.
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 regelvek.	DNMF: Møte mellom DSB, Sdir og ITF/DNMF er avholdt, og kommet frem til enighet. Det skal legges frem et resultat, ber om at det legges frem.

15 Eventuelt

14.1 Styrking av vernetjenesten

Innspill fremmet av SAFE:
Ber om at det settes fokus på utfordringene som er belyst i saksfremlegget. I forbindelse med fokusområder mobbing/trakassering om bord, er vernetjenesten lokalt en enorm ressurs. Hvis den ikke er sterk om bord, står sjømannen ofte alene, særlig hvis trakasseringen kommer fra noen over i hierarkiet om bord. Blir enda tøffere å kontakte rederiet, og Sjøfartsdirektoratet. Det ender stadig oftere i en varsling til rederiet, som ofte ender med at det er mobbeofferet som blir flyttet.

Spørsmål/kommentarer/innspill:
DNMF: I mange tilfeller er det en sikkerhetskultur som må bygges opp på nytt. Det er en emergency-knapp på Sdir side. Hvor mange har brukt den?

Sdir: Kan komme tilbake med info om erfaringene så langt. Varsler kommer inn på ulikt vis. Noen er anonyme, som gjør det vanskeligere å følge opp disse.
Det handler om å gå et realistisk bilde av hva som kan gjøres på de ulike nivåene. Når det gjelder f.eks. personkonflikter kan man gi rådgivning på hvordan dette kan følges opp. Men handler om at det er en fungerende vernetjeneste, at det er dedikerte personer, og når er tidspunktet for å kontakte Sdir. Vernetjenesten har også vært spilt inn fra flere hold på innspillsmøter i forbindelse med tiltaksutvikling i Nullvisjons-arbeidet også. Det er viktig for sikkerhetsarbeidet om bord og det trengs en fornyet oppmerksomhet om vernetjenesten.

SAFE: Erfaringene fra utallige skipsbesøk og samtaler med sjøfolk, samt egen erfaring, tilsier at det er en trend at lovverket om vernetjenesten ikke oppfattes som forpliktende. Det gjelder på mange ulike fartøy. Lovverket er der, men reglene etterleves ikke, og det gis ingen konsekvenser når arbeidsgiversiden ikke følger opp. Ad tidspunkt for når skal man gå til Sjøfartsdirektoratet, så er det en klagelinje med start på lavest mulig nivå, den som har utløst problemet. Vernetjenesten involveres dernest, videre kapteinen osv. Men når det stopper allerede i første ledd, står man svakt.

Sdir: Oppfølgingen av Riksrevisjonens rapport på arbeids- og levevilkår adresserer delvis en del av problemstillingene her. Planen var å informere om oppfølgingen og erfaringene så langt i sak 8, utsatt til neste møte.

DNMF: Temaet vernetjenesten bør følges opp i eget møte. Ad varsling, krever MLC at der er et system for at man kan varsle anonymt. Når det gjelder bruk av definisjonen på mobbing, påpekes at forskjellige individ kan oppleve f.eks. samme språkbruk/kraftuttykk ulikt, ut fra ulik bakgrunn og kultur. Hva som oppleves som mobbing kan derfor være ulikt, men når det gjelder seksuell trakassering/overgrep snakker vi om kriminalisering. Viktig å involvere havnestatsinspektørene med kursing til å takle dette. Og vi må se på terminologien, mener at SASH ikke favner både trakassering og vold.

Kystrederiene: Mobbing har en klar definisjon. Det handler ikke om slengbemerkninger, men at en person gjentatte ganger og over en viss tid, blir utsatt for negative handlinger fra en eller flere andre personer, og har vanskelig for å forsvare seg. Dette må vi forholde oss til.

Sdir: Fokus på vernetjenesten skal følges opp, med eget sakfremlegg til neste møte. Definisjoner kan være en del av det.

SAFE: Temaet er også løftet i Sikkerhetsforum, som har en stor sak gående på dette.

DNMF: Samarbeid for sikkerhet har også laget en beste praksis på dette, hvor hele næringen er samlet.

Sdir: Arbeidstakerorganisasjonene i Maritimt Hus ble avslutningsvis takket for fint møtevertskap.

Møtet ble avsluttet 16:10.

onsdag
12
jun 2024

Innkalling til møte nr. 2 2024 i Maritimt samarbeidsforum

10:00 - 14:00
EXT Maritimt Samarbeidsforum · Microsoft Teams-møte

Agenda

10:00 15 min

1 | Møtet åpnes

Håvard Gåseidnes

1. Velkommen
2. Navneopprop
3. Godkjenning av innkallingen
4. Godkjenning av referatet fra møte 1.11.2023 (lagt ut her Maritimt Samarbeidsforum - Sjøfartsdirektoratet)
5. Godkjenning av sakslisten
6. Innmelding av saker til eventuelt

1

10:15 30 min

2 | Status arbeid faste tema/arbeidsgrupper

Lars Inge Særsten
Jan Reinert Vestvik
Odd Konrad Dale
Håvard Gåseidnes
Trine Carin Tynes

Saken omfatter status tilknyttet faste tema/arbeidsgrupper og tilbakemelding på spørsmål foregående møte.

1. Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet

Orientering ved Lars Inge Særsten

Status oppfølgingslogg - gjenstående saker

2. Bemanning og hviletid

2.1 Oppfølging av bemanningsrapporten

Orientering ved Håvard Gåseidnes

2.2 Referat fra høringsmøte endring av rundskriv RSV 19/2022 (Unntak etter ssl § 24 femte ledd)

Orientering ved Jan Reinert Vestvik

2.3 Tilbakemelding på spørsmål om straff/sanksjoner etter Skipssikkerhetsloven kapittel 10 for brudd på arbeids- og hviletidsbestemmelsene

Orientering ved Trine Carin Tynes

3. Utdanning og kvalifikasjoner

Orientering ved Odd Konrad Dale

I forbindelse med gjennomgang og revisjon av emneplanene, er det laget en plan for hvilke som skal videreføres og oppdateres av Sjøfartsdirektoratet og hvilke som foreslås erstattet suksessivt med IMOs modellkurs.

Se vedlagte plan som herved legges frem for forumet for eventuelle kommentarer/innspill.

4. Nullvisjonen

Se egen sak.

- Orientering 1

10:45 5 min

3 | Fokusområdet 2024 - Mobbing og trakassering

Sverre Flatebø

Orientering om igangsatte tiltak for å forebygge mobbing og trakassering om bord.

- Orientering

10:50 5 min

4 | Forberedelse undersøkelse om maritim sikkerhet 2025

Sverre Flatebø

Sjøfartsdirektoratet skal i 2025 for femte gang gjennomføre en spørreundersøkelse om maritim sikkerhet.
Formålet er å supplere og oppdatere kunnskap om bakenforliggende forhold og årsaker til maritime hendelser.
Undersøkelsen bygger videre på tilsvarende undersøkelser i 2016, 2018, 2021 og 2023.

- Orientering

10:55 5 min

5 | Maritim Uke i Haugesund 2024

Sverre Flatebø

Sjøsikkerhetskonferansen, Sjøoffiserskonferansen, Haugesundskonferansen og Fritidsbåtkonferansen er samlet til maritim uke i Haugesund 23.-27. september 2024. Det er lagt opp til et tett og innholdsrikt program med aktiviteter hver dag.
Påmeldingen har startet på www.maritimuke.no.

- Orientering

11:00 10 min

|| Benstrekk

11:10 10 min

6 | Løypemelding for Nullvisjonen

Anders Amundstad-...

Kunnskapsgrunnlaget for Nullvisjonen som ble gjennomgått på forrige møte har vært omdreiningspunktet for den neste fasen med innspill til gode og effektive tiltak som kan inngå i en nasjonal handlingsplan for sjøsikkerhet.

Denne fasen startet i Maritimt Samarbeidsforum i februar, og i løpet av våren/forsommeren har Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med representanter for ulike fartøygrupper arrangert både fysiske og digitale samlinger for å motta og diskutere innspill som kan bidra til øke sikkerheten til de som ferdes til sjøs, både i jobbsammenheng og fritid.

Prosjektleder gir en kort oppsummering om erfaringene fra dialogmøtene, og orienterer om veien videre (tiltaksutvikling).

- Orientering

11:20 20 min

7 | Utredning av melde- og rapporteringsforskriften

Anders Amundstad-...

Sjøfartsdirektoratet er bedt om å utrede behov for endringer i forskrift om melde- og rapporteringsplikt for sjøulykker. Denne ivaretar fartøy og rederiers plikt til å varsle direktoratet om ulykker og andre uønskede hendelser om bord. Direktoratet har tidligere spilt inn behov for endringer ovenfor NFD, som senere har bedt om utredning av disse.

Det orienteres om prosessen hittil, og kommende arbeid.

- Diskusjon

11:40 20 min

8 | Oppfølging av Riksrevisjonens rapport om arbeids- og levevilkår

Marianne Warvik

- Orientering

12:00 30 min

|| Lunsj

12:30 15 min

9 | Human Element in MASS (Maritime Autonomous Surface Ships)

Sifis Papageorgiou

Orientering i forbindelse med oppfølging fra forrige møte der det ble spurt om Sjøfartsdirektoratets arbeid tilknyttet MASS (Maritime Autonomous Surface Ships) under sak 4 - orientering om ILO/IMO-arbeid.

- Orientering

12:45 20 min

10 | IMO/ILO-arbeid

Per Otto Årland
John Kristian Spångb...
Odd Konrad Dale

Kort orientering om tema behandlet på MSC-108-16.
Status arbeidet med revisjon av STCW og STCW-F.

- Orientering

13:05 10 min

|| | Benstrekk

13:15 10 min

11 | Kjemikalieeksponering

Birthe Lill Eskevik

Sjøfartsdirektoratet har nå publisert endringene i ASH-forskriften som medfører at grenseverdiene for fysiske og kjemiske faktorer i arbeidsmiljøet, samt smitterisikogrupper for biologiske faktorer i AML også skal gjelde for de som har sitt arbeid om bord. (Se sak 5 forrige møte).

En naturlig oppfølging videre vil være informasjon til næringen. Det handler både om å øke risikoforståelsen av kjemikalier om bord på skip, og hva dette praktisk vil ha å si for de som arbeider om bord på båt.

Det blir informert om kurs som er satt i gang og planer for veiledning på området.

Videre tar Sjøfartsdirektoratet gjerne imot innspill til hvordan næringen i fellesskap kan bidra til økt bevisstgjøring rundt kjemikalieeksponering.

13:25 10 min

12 | Fortsatt fokus på arbeidsbåter

Birthe Lill Eskevik

På forrige møte ble det i sak 6 orientert om resultater og funn fra den uanmeldte tilsynskampanjen «sikker arbeidsbåt», gjennomført i perioden oktober-desember 2023. Målet var å se på om en rekke tiltak iverksatt for dette segmentet de siste årene har hatt effekt.
Sjøfartsdirektoratet har i samarbeid med aktører i næringen både gjennomført og planlagt ytterligere tiltak i etterkant av kampanjen.

- Orientering

13:35 5 min

13 | Arbeidsmiljøportalen - Havbruk og fiske

Birthe Lill Eskevik

Verktøyene "En bra dag på jobb" og "Arbeidsmiljøhjelpen" i www.arbeidsmiljoportalen.no ble utviklet og publisert høsten 2023 for sjøfart (gods- og passasjertransport), med bidrag fra medlemmer i arbeidsgruppe 1 i forumet.

I denne arbeidsmiljøsatsingen er det Arbeidstilsynet og STAMI som utvikler verktøyene for de ulike bransjene i samarbeid med aktuelle næringer. De har nå fått i oppdrag å utvikle verktøyene for akvakultur og fiske, og ønsker igjen å samarbeid med relevante organisasjoner i Maritimt Samarbeidsforum.

Det orienteres nærmere om tidsplanen og interessenter kan melde seg på.

- Orientering

13:40 10 min

14 | Saksoppfølgingslisten - Kort info om eventuelle bevegelser

Orienteringssaker	**Status**
Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID)	Sdir i dialog med POD.
Kjemikalie-eksponering (prosjekt/kampanje)	Se egen sak.
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder	Vurderer særregulering i dialog med aktuelle.
Utvikling av maritimt helseregister	
Endring i forskrift om skipsmedisin	
Avklare lovvalg innen havbruk	NFD i gang med lovvalg
Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Informasjon lagt ut på Sdir sin side. Eventuelt rundskriv vil baseres på denne infoen.
Brann og redning tilknyttet nye energibærere	Det jobbes med forslag til IMO modell kurs.
Oppfølging Riksrevisjonens gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår	Ref. egen møtesak
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.	Tilbakemelding gis forumet etter møte med Sdir, DSB og DNMF.

- Orientering

13:50 10 min

15 | Eventuelt

Revisjon emneplaner eller ta i bruk eksisterende modellkurs hvor dette er mulig.

Status på revisjonsarbeid med de 36 emneplanene som Sdir har pr. 12.06.2024:

- Grunnleggende sikkerhetsopplæring fiskere (+ oppdatering) **beholdes uendret til STCW-F er ferdigbehandlet og godkjent i IMO-MSC 108 (2 stk.)**
- Medisinsk behandling (+oppdatering)**, IMO modellkurs sist revidert 2000, mulig dette kommer opp på HTW11 (2024) (2 stk.)**
- Medisinsk førstehjelp (+oppdatering), **IMO modellkurs sist revidert 2000, mulig dette kommer opp på HTW11 (2024) (2 stk.)**
- Oppgraderingskurs for **dekkoffiserer** uten dokumentert fartstid (66t) og Oppgraderingskurs for **maskinoffiserer** uten dokumentert fartstid (66t), **Emneplaner revideres ihht. modellkursene for grunnleggende og videregående sikkerhetsopplæring. (2 stk.)**
- Hurtigbåt inkludert BRM-ERM (+ oppdatering), **Må sees i sammenheng med behandling av rapport fra HSC code. (2 stk.)**
- Høyspent oppgradering for maskinister og skipselektrikere, **Anbefaler at emneplan fases ut. Dette ligger inne i dagens maskinoffiser-utdanning (1 stk.)**
- Kompetansesertifikat D5, **Må se til STCW konvensjonen og definere handlingsrom (1 stk.)**

Så status er

- **12 kurs listet ovenfor vil kreve mer gjennomgang før vi har landet helt status på videre arbeid.**
- **17 kurs erstattes av modellkurs**
- **7 kurs vil få revidert emneplan da de er nasjonale sikkerhetskurs og D6 relaterte kurs.**

Når det gjelder oppdatering i emneplaner om kjønnsnøytrale begrep så vil dette bli kommunisert ut i informasjon som går til kursleverandører i likelydende brev når vi har landet ferdig hvilke emneplaner som erstattes av IMO modellkurs.

For de emneplaner som vi skal fortsette å vedlikeholde i regi av Sjøfartsdirektoratet, så vil kjønnsnøytralitet være ett av kontrollpunktene i revideringen av planene.

Videre er planen å kunne gi en god statusoppdatering på maritim uke i september. Håpet er at vi da er i sluttfase med revisjonen på de fleste emneplaner som vi skal fortsette å ha.

Tabell nedenfor viser status 12.06.2024

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Odd Konrad Dale
Senioringeniør - Fagleder utdanning
Sjøfolk
T: M: +4748497370
Sentralbord: 52 74 50 00

Den foretrukne
maritime administrasjonen

Revisjon emneplaner eller ta i bruk eksisterende modellkurs hvor dette er mulig.

Emneplan	Modellkurs	STCW	Merknad
Grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere	1.33	Denne fagplanen beskriver innholdet i Sikkerhetskurs for. Fagplanen er i samsvar med kravene i STCW-F konvensjonens Kapittel III, Regel 1 om Grunnleggende sikkerhetsopplæring for alt personell på fiskefartøy.	Beholdes uendret til STCW-F er ferdigbehandlet og godkjent i IMO-MSC 108
Grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere oppdatering		Denne emneplanen er i samsvar med kravene i STCW- F konvensjonen Kapittel III, Regel 1 om "Grunnleggende sikkerhetsopplæring for alt personell på fiskefartøy". Oppdateringskurset tilfredsstiller også kravene til oppdatering av "Grunnleggende sikkerhetsopplæring for sjøfolk" : STCW- 2010 , A- koden , kap. VI/1.	
Grunnleggende sikkerhetsopplæring	1.13, 1.19, 1.20, 1.21	STCW konvensjonens regel VI/I, Avsnitt A-VI/1 og tabeller A-VI/1-1, 1-2, 1-3 og 1-4.	**IMO modellkurs overtar. Definere hva som kan vedlikeholdes om bord, og hva som må repeteres på kurssenter. Dokumentere hver modul i kurset hver for seg.**
Grunnleggende sikkerhetsopplæring oppdatering		STCW konvensjonens regel VI, avsnitt A-VI/1 og tabeller A-VI/1-1, 1-2 og 1-3	
Videregående sikkerhetsopplæring	1.14, 1.23, 2.03,	STCW kodens avsnitt A, tabell VI/2-1 Redningsfarkoster og mann-over-bord-båter unntatt hurtiggående mann-over-bord-båter, tabell VI/3 Brannledelse og tabell VI/4-1 Medisinsk førstehjelp.	**Vurdere at IMO modellkurs overtar. Definere hva som kan vedlikeholdes om bord, og hva som må repeteres på kurssenter. Dokumentere hver modul i kurset hver for seg.**
Videregående sikkerhetsopplæring oppdatering (24t)		STCW konvensjonens regel VI/1, VI/2, VI/3 og VI/4, STCW kodens avsnitt A-VI/1, A-VI/2, A-VI/3 og AVI/4 og tabeller A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/2-1, A-VI/3 og A-VI/4-1. Grunnleggende sikkerhetsopplæring, redningsfarkoster og mannover-bord-båter unntatt hurtiggående mann-over-bord-båter, brannledelse og medisinsk førstehjelp. For offiserer regnes STCW kodens avsnitt A-VI/1 pkt 4 som vedlikeholdt ombord. Resterende er tatt inn i emneplanen	
Medisinsk behandling	1.14	Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/4, STCW kodens avsnitt A-VI/4 og tabell A-VI/4-2, minimum kompetansekrav for sjøfolk som skal ha ansvar for medisinsk behandling om bord.	**IMO modellkurs sist revidert 2000, mulig dette kommer opp på HTW11 (2024)**
Medisinsk behandling oppdatering		Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/4, STCW kodens avsnitt A-VI/4 og tabell A-VI/4-2, minimum kompetanse for sjøfolk som skal ha ansvar for medisinsk behandling om bord og krav i EU direktiv 92/29/EØF, som fastsatt i artikkel 5. pkt.3 jf. samme direktivs artikkel 4.	**IMO modellkurs sist revidert 2000, mulig dette kommer opp på HTW11 (2024)**

Revisjon emneplaner eller ta i bruk eksisterende modellkurs hvor dette er mulig.

Emneplan	Modellkurs	STCW	Merknad
Medisinsk førstehjelp	1.15	Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/4, STCW kodens avsnitt A-VI/4 og tabell A-VI/4-1. Krav til sjøfolk som skal gi medisinsk førstehjelp om bord.	**IMO modellkurs sist revidert 2000, mulig dette kommer opp på HTW11 (2024)**
Medisinsk førstehjelp oppdatering		Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/4, STCW kodens avsnitt A-VI/4 og tabell A-VI/4-1. Krav til sjøfolk som skal gi medisinsk førstehjelp om bord.	**IMO modellkurs sist revidert 2000, mulig dette kommer opp på HTW11 (2024)**
Oppgraderingskurs for **dekkoffiserer** uten dokumentert fartstid (66t)		Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/1, VI/2, VI/3, VI/4, STCW kodens avsnitt A-VI/1.2, A-VI/2, A-VI/3, A-VI/4 og STCW kodens tabeller A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/2-1, A-VI/3, A-VI/4-1 og A-VI/4-2. Det skal brukes minimalt med tid på A-VI/1-1, VI/1-2 og VI/1-3. De grunnleggende modulene skal bidra til å løfte elevene opp på videregående nivå. Emnene på grunnkurs nivå er utvalgt med tanke på hva som er viktig for å kunne løfte kandidaten opp på et videregående nivå.	Emneplaner revideres ihht. modellkursene for grunnleggende og videregående sikkerhetsopplæring
Oppgraderingskurs for **maskinoffiserer** uten dokumentert fartstid (66t)		Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/1, VI/2, VI/3, VI/4, STCW kodens avsnitt A-VI/1.2, A-VI/2, A-VI/3, A-VI/4 og STCW kodens tabeller A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3, A-VI/2-1, A-VI/3 og A-VI/4-1. Det skal brukes minimalt med tid på A-VI/1-1, VI/1-2 og VI/1-3. De grunnleggende modulene skal bidra til å løfte elevene opp på videregående nivå. Emnene på grunnkurs nivå er utvalgt med tanke på hva som er viktig for å kunne løfte kandidaten opp på et videregående nivå.	
Påbygging fra Norsk olje og gass (GSK) til Grunnleggende sikkerhetsopplæring for sjøfolk		Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/I, Avsnitt A-VI/1 og tabeller A-VI/1-1, 1-2, 1-3 og 1-4 og som ikke er dekket i Grunnleggende sikkerhets- og beredskapskurs (GSK) iht. Norsk olje og gass sin fagplan.	Må sees i sammenheng med grunnleggende sikkerhetsopplæring. Må lage samsvarsmatrise for grunnleggende sikkerhetsopplæring og NOG
Sikkerhetsopplæring for mindre skip		Emnene tar utgangspunkt i STCW-konvensjonens regel VI, Avsnitt A-VI/1 og tabeller A-VI/1-1, 1-2, 1-3 og 1-4, men innhold og omfang er tilpasset til skip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart eller mindre.	Må sees i sammenheng med grunnleggende sikkerhetsopplæring.
Sikkerhetsopplæring for mindre skip - oppdatering		Emnene tar utgangspunkt i STCW-konvensjonens regel VI, Avsnitt A-VI/1 og tabeller A-VI/1-1, 1-2, 1-3 og 1-4, men innhold og omfang er tilpasset til skip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart eller mindre.	Og krav til utstyr i SOLAS og forskrift for redningsredskaper for skip under 300 BT

Revisjon emneplaner eller ta i bruk eksisterende modellkurs hvor dette er mulig.

Emneplan	Modellkurs	STCW	Merknad
Hurtigbåt inkludert BRM-ERM	1.24, BRM 1.22, ERM7.17	Planen omfatter emner som er angitt i STCW konvensjonens avsnitt A, kapittel II og III. I tillegg tilfredsstiller kurset internasjonale krav og krav fra Sjøfartsdirektoratet i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk, FOR-2011-12-22-1523, om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske hurtiggående skip om gjennomført og bestått godkjent hurtigbåtkurs.	**Må sees i sammenheng med behandling av rapport fra HSC code**
Hurtigbåt inkludert BRM-ERM oppdatering		Planen omfatter emner som er angitt i STCW konvensjonens avsnitt A, kapittel II og III. I tillegg tilfredsstiller kurset internasjonale krav og krav fra Sjøfartsdirektoratet i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk, FOR-2011-12-22-1523, om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske hurtiggående skip om gjennomført og bestått godkjent oppdateringskurs.	
Redningsfarkost og MOB	1.23	Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/2, STCW kodens avsnitt A-VI/2 og tabell A-VI/2-1. Redningsfarkoster og mann-over-bord-båter, **unntatt** hurtiggående mann-over-bord-båter.	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**
Redningsfarkost og MOB oppdatering		Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/2, STCW kodens avsnitt A-VI/2 og tabell A-VI/2-1. Redningsfarkoster og mann-over-bord-båter, **unntatt** hurtiggående mann-over-bord-båter.	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**
HMOB	1.24	Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/2, STCW kodens avsnitt A-VI/2 og tabell A-VI/2-2, minimum kompetansekrav for fører av hurtiggående mann-over-bord båt.	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**
HMOB oppdatering		Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/2, STCW kodens avsnitt A-VI/2 og tabell A-VI/2-2, minimum kompetansekrav for fører av hurtiggående mann over bord båt.	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**
Sikringsbevissthet	3.25	Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonen regel VI/6, STCW kodens avsnitt A-VI/6 og tabell A-VI/6-1.	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**
Sjøfolk med særlig sikringsplikter	3.26	Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/6, STCW kodens avsnitt A-VI/6 og tabell A- VI/6-2	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**
Ship Security Officer (SSO)	3.19	Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel VI/5, STCW kodens Avsnitt A-VI/5 og tabell A-VI/5, minimum kompetansekrav for Ship Sceurity Officer	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**

Revisjon emneplaner eller ta i bruk eksisterende modellkurs hvor dette er mulig.

Emneplan	Modellkurs	STCW	Merknad
Passasjer- og krisehåndtering	1.41, 1.42,1,44	Planen omfatter de krav som stilles av Sjøfartsdirektoratet for opplæring innen Passasjer - og Krisehåndtering. Læremålene bygger på nye krav i STCW konvensjonens regel V/2, kodens avsnitt A-V/2 og tabeller A-V/2-1 og A-V/2-2, gjeldende fra 01.07.2018 (krav til oppdatering hvert 5. år)	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**
Passasjer- og krisehåndtering: oppdateringskurs		Planen omfatter de krav som stilles av Sjøfartsdirektoratet for oppdatering av kompetanser i Passasjer - og Krisehåndtering. Læremålene bygger på nye krav i STCW konvensjonens regel V/2, kodens avsnitt A-V/2 og tabeller A-V/2-1 og A-V/2-2, gjeldende fra 01.07.2018 (krav til oppdatering hvert 5. år).	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**
Høyspent oppgradering for maskinister og skipselektrikere		Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel III/1, III/2, III/3 og avsnitt A-III/1, A-III/2 og A-III/3. STCW kodens retningslinjer nedfelt i avsnitt B-III/1, B-III/2 og B-III/3. Fokus på elementene for å kunne løfte kandidaten opp på et nivå som tilfredsstiller kodens krav (STCW 1978 konvensjonen, med endringer) for personell om bord i skip med fremdriftsmaskinerier større en 750kW. Undervisningen kan være modulbasert undervisning på høyspenningskursene. Dette begrunnes med at det må planlegges for to kurs. 70 timer oppgradering av Maskinoffiserer og 105 timer høyspenningskurs for skipselektrikere.	**Anbefaler at emneplan fases ut. Dette ligger inne i dagens maskinoffiser-utdanning**
Grunnleggende tankermann olje og kjemikalie	1.01	Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens regel V/1-1, avsnitt A-V/1-1 og tabell A-V/1-1-1 for grunnleggende opplæring i lasteoperasjoner for oljetankskip og kjemikalietankskip.	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**
ECDIS	1.27	Planen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens tabell A-II / 1, A-II / 2 og A-II / 3.	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**
Kompetansesertifikat D5		STCW konvensjonens regel II, STCW kodens avsnitt A-II/3 og tabell A-II/3	**Må se til STCW konvensjonen og definere handlingsrom**
Skipselektriker	7.15	Emneplanen omfatter de krav som stilles i STCW-konvensjonens regel III/7, avsnitt A-III/7 og tabell A-III/7.	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar Det er tilbydere av ETR, men ingen tilbyr pr. dd. I Norge**
BRM og ERM	BRM 1.22, ERM7.17	Emneplanen omfatter de krav som stilles i STCW konvensjonens avsnitt A-II/1 og A-III/1 og gir bestemmelser for hvilke emner og tema det skal gis opplæring i. Emneplanen bygger på IMO modellkurs 7.03 og 7.04	**Anbefaler at emneplan fases ut, modellkurs overtar**

Revisjon emneplaner eller ta i bruk eksisterende modellkurs hvor dette er mulig.

Emneplan	Modellkurs	STCW	Merknad
Kompetansesertifikat D6		Emneplanen er delt inn i følgende kapitler som igjen har egne emner og underemner a. navigasjon b. stabilitet c. operasjonell ledelse d. teknologi/Motorlære e. praktisk læring. De ulike emnene kan gjennomføres hos ulike kursarrangører dersom kursarrangøren har lagt undervisningen opp etter et emnebasert system, slik at hvert emne har sin egen avsluttende eksamen. Eleven må gjennomføre undervisning og eksamen for det enkelte emnet hos samme kursarrangør. Eksempelvis kan de praktiske øvelsene i kapittel 6 gjennomføres hos en annen kursarrangør, dersom den opprinnelige kursarrangøren ikke tilbyr disse emnene. **1.2.1 Kompetanse** Emneplanen dekker teoretisk og praktisk opplæring for D6-sertifikat som gir rett til å føre skip med lengde (L) 24 meter i fartsområde liten kystfart. Øvrige krav til utstedelse av D6-sertfikat som krav til fartstid, helseerklæring, radiosertifikat, sikkerhetskompetanse og alder er gitt i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften) § 23(a).	**Revisjon av emneplan og for praktisk utsjekk**
Praktisk Prøve kompetansesertifikat klasse D6		Praktisk prøve forskipsførere på mindre lasteskip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart	**Revideres**
Ankerhåndtering og slep		Emnene i kurset utgjør til sammen den tilleggskompetansen en skipsfører på lasteskip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart som skal utføre ankerhåndtering og slepe.	**Revideres**
Løfteoperasjoner		Emnene i kurset utgjør til sammen den tilleggskompetansen en skipsfører på lasteskip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart som skal utføre løfteoperasjoner skal ha gjennomført.	**Revideres**

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Autonomous ship projects in Norway today

- Flagship projects: Yara Birkeland and Asko seadrones
  - Commercially active, testing phase
- Smaller, automatic passenger transport
  - MilliAmpere
  - Several cities are showing interest (Torghatten and Zeabuz paradigm)
- Ongoing USV projects
  - Reach Subsea
  - Deepocean
- Extensive R&D activity in academia and industry clusters (AUTOSHIP, AEGIS, SEAMLESS, SFI Autoship, AUTOFLEX)



MASS Code in a nutshell

- Non-mandatory (followed by EBP and mandatory)
- Cargo ships only
- Supplementary to existing instruments
- To be finalized in 2025
- 28 chapters



IMO E

MARITIME SAFETY COMMITTEE
108th session
Agenda item 4

MSC 108/WP.7
22 May 2024
Original: ENGLISH

DISCLAIMER

As at its date of issue, this document, in whole or in part, is subject to consideration by the IMO organ to which it has been submitted. Accordingly, its contents are subject to approval and amendment of a substantive and drafting nature, which may be agreed after that date.

DEVELOPMENT OF A GOAL-BASED INSTRUMENT FOR MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS)

Report of the Working Group

General

1 The Working Group on Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) met from 15 to 22 May 2024 and was chaired by Mr. Henrik Tunfors (Sweden).

2 The Group was attended by delegations from the following Member States:

ARGENTINA
AUSTRALIA
BAHAMAS
BANGLADESH
BELGIUM
BRAZIL
CANADA
CHILE
CHINA
CROATIA
CYPRUS
DENMARK
ESTONIA
FINLAND
FRANCE
GERMANY
GHANA
INDIA
INDONESIA
ITALY
JAPAN
LIBERIA
MALAYSIA
MARSHALL ISLANDS
MEXICO
MOROCCO
NETHERLANDS (KINGDOM OF THE)
NEW ZEALAND
NIGERIA
NORWAY
PANAMA
PHILIPPINES
POLAND
QATAR
PORTUGAL
REPUBLIC OF KOREA
RUSSIAN FEDERATION
SAUDI ARABIA
SINGAPORE
SOUTH AFRICA
SPAIN
SWEDEN
TURKIYE
UNITED ARAB EMIRATES
UNITED KINGDOM
UNITED STATES

I:\MSC\108\WP\MSC 108-WP.7.docx

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

MASS Code Ch.15 – Human Element

- Initially developed by ITF, Imarest and Denmark (December 2024)
- Reviewed by Norway and the UK (January/February 2024)
- Included in the CG report
- Reviewed at MSC 108 (May 2024)

- Not finalized!

MASS Code Ch.15 – Human element (contents)

- General
- Roles and responsibilities
- Supplementary Competencies, Training and Familiarization
- Manning/crewing
- Occupational safety and health
- Application of Human Centred Design (HCD)

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

MASS Code Ch.15 – Human element (highlights)

- If there is a crew or persons on board, a Master should be on board as well, to ensure the safety of personnel and operations
- MASS remote and onboard crew should have access to inputs providing sufficient **situational awareness** according to the ConOps of the MASS and general **intervention capabilities** over functions and the proper means to perform such intervention
- A Remote Operator of a MASS should have competencies and experience as an **officer** qualified in accordance with appropriate STCW requirements
- Manning based on Res.A.1047(27), the ConOps, the HazId and risk assessment, sufficient to respond to emergencies, and taking into account the task allocation summary

Next steps

- Further review of the HE chapter during the CG
  - ISWG September 2024
  - MSC 109 December 2024
  - MSC 110 June 2025
- Finalization of the non mandatory Code in 2025
- RSV 12-2020 revision
- Collaboration within North Sea MoU



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

04.09.2024

STCW-revisjonen

- hva har skjedd til nå?

Den foretrukne maritime administrasjonen

Først av alt – hva *er* STCW-konvensjonen?

- The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers setter krav til personell på handelsfartøy (sdir.no)
- STCW-konvensjonen består av to deler
  - STCW-konvensjonen, med artikler og regler
  - STCW-koden, som supplerer reglene
- STCW-konvensjonen trådte i kraft i 1984
- STCW-konvensjonen ble utvidet i 1995
- STCW-konvensjonen er gjennomført i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

Hva er gjort?

- HTW 9 (februar 2023)
  - Opprettet korrespondansegruppe
    - Korrespondansegruppen jobbet gjennom store deler av 2023 – leverte rapport til HTW 10

Rapporten

Innhold i STCW som krever justeringer/modifiseringer

- SASH – Sexual Assault and Sexual Harassment – implementeres i modellkurs 1.21 og STCW tabell A-I/4
- Modernisering av øvrige tabeller for å ta høyde for ny teknologi
  - Autonomi
  - Det grønne skiftet (alternativt drivstoff)
- E-læring
- Elektroniske sertifikater
- Veien videre (ref. fremdriftsplanen)
  - HTW 10 (februar 2024)
  - MSC 113 (2027 – uspesifisert, men må nødvendigvis bli etter HTW 13, som er om våren)
  - Møte som vil gjennomføre endringene (høst 2027)

HTW 10

Den overordnede planen for møtet var:

1. Bli enige om hvilke områder gjennomgangen av STCW skal omfatte
    a. Herunder hvorvidt artiklene er omfattet av arbeidet (dvs. ikke bare STCW-koden, men hele STCW-konvensjonen)
2. Gi et utkast til metodikken i det videre arbeidet
3. Ferdigstille veikartet for gjennomgangen av STCW
4. Ferdigstille planen for revisjonen av modellkurs 1.21
    a. Avhenger av samarbeidsmøtet IMO/ILO (februar 2024)
    b. Avhenger av MSC 108 (mai 2024)
5. Vurdere HTW 10/6/2, som er et forslag til hvordan vi skal foreslå endringer fremover
    a. Se også på formatet som er foreslått i vedlegget (som følger tabellene i koden)
6. Forberede en dokumentliste over forslag til endringer i STCW, herunder tidligere dokumenter
7. Vurdere tilgjengeligheten av informasjon vedrørende medisinske sertifikater og sjømannsleger
8. Vurdere om det skal opprettes en arbeidsgruppe som møtes fysisk eller en korrespondansegruppe som møtes virtuelt

Veien videre?

MSC 108

- Det ble vedtatt endringer i 1978 STCW-konvensjonens del A/VI/1 for å hindre mobbing og trakassering, inkludert seksuelle overgrep og seksuell trakassering (Bullying and harassment, including sexual assault and sexual harassment).
- Komiteen behandlet rapporten fra HTW 9, samt innsendte kommentardokumenter. Det var kommet inn kommentardokumenter som omhandlet oppdatering av liste over kompetente personer, rapport fra Joint IMO/ILO Tripartite WG, og kommentarer rundt falske personlige sertifikater.
- Anmodninger fra HTW 9 ble tatt til følge og det ble bestemt at elementer fra kommentardokumenter rundt falske personellsertifikater skal tas med i pågående revisjon av STCW-konvensjon og -kode.
- Rapporten fra det andre møtet i Joint ILO/IMO Tripartite Working Group to Identify and Address Seafarers' Issues and the Human Element ble tatt ad notam
    - ISM-relaterte kommentarer skal vurderes av MSC 109 sammen med kommentarer fra HTW, III, forslag til nytt agendapunkt i MSC 107/17/5 og studie fra sekretariatet.
- Generalsekretærens rapport for å vise oppfyllelse av STCW Regel I/8 ble gjennomgått, og Norge var ett av landene som nå viser å tilfredsstille krav som stilles.
- Videre ble liste av kompetente personer oppdatert uten kommentarer.

- Mellomliggende arbeidsmøte for revisjon av STCW-konvensjonen og -koden skal arrangeres 7. til 11. oktober 2024.

Undersøkelser om SASH

- Det er gjort flere studier på temaet og det viser seg at mobbing og seksuell trakassering er et reelt problem i sjøfart og fiskeri.
- Sjøfartsdirektoratet gjennomførte en undersøkelse om maritim sikkerhet hvor det ble avdekket at **27 %** av alle sjøansatte har opplevd én eller flere former for mobbing eller trakassering. **2 %** av alle sjøansatte har opplevd seksuell trakassering de siste 12 månedene. Ser vi på de **400 kvinnene** som har svart på undersøkelsen, hadde **15 %** opplevd seksuell trakassering det siste året.
- Sjømannsforbundet har også lagt ut en rapport der **25 %** av de intervjuede svarer at de har blitt **mobbet eller trakassert** på arbeidsplassen sin i løpet av de siste **2-4 årene**.
- Også Danmark har gjort lignende undersøkelse som sammenfaller med resultater som undersøkelsene fra Sjøfartsdirektoratet og Sjømannsforbundet.
- På IMO/HTW presenterte Japan en undersøkelse der de mottok respons fra **23 selskaper** og **692 sjøfolk** der **13,1 %** av sjøfolkene svarte at de hadde vært utsatt for hendelser med **mobbing og/eller trakassering** som hadde ført til mentale eller psykiske utfordringer.

Saksforekomster SASH

- Rettssaker:
  - Vi har en dom om en mannlig fisker som ble avskjediget fordi fiskeren trakasserte en kvinnelig lærling.
    - Fiskeren måtte i land (avskjed etter skipsarbeidsloven § 5-14) – tingretten ga rederlaget kritikk, men avskjeden var ikke urimelig/uforholdsmessig.
    - TSUMO-2017-174831 er avsagt 16. mai 2018 i Sunnmøre tingrett. Dommen er omtalt i Kystmagasinet.
  - Vi har også en sak som gjelder en mannlig ansatt som trakasserte fem mannlige ansatte, som alle var direkte underordnet eller som hadde lavere rang, og som alle var betydelig yngre enn den avskjedigede. Avskjedigelsen ble ansett som rettmessig både i tingretten og lagmannsretten.
    - Lagmannsretten mente at det ikke kunne forventes at arbeidsgiver skulle ta sjansen på å først gi den avskjedigede en advarsel og la han fortsette i stillingen om bord på skipet hvor det er mange yngre og underordnede til den avskjedigede. Av samme grunn var heller ikke oppsigelse tilstrekkelig til å ivareta de hensyn arbeidsgiver måtte ta til andre ansatte, arbeidsmiljøet og arbeidsgivers renommé.
    - LB-2023-13898 ble avsagt 21. juni 2023 i Borgarting lagmannsrett. Tingrettsdommen (TOSL-2022-70673) er omtalt i VårtOslo (krever abonnement).
  - Vi har ikke funnet saker på Lovdata om avskjed pga. SASH før disse to rettssakene.
- Avisartikler:
  - Kvinnelig matros (Haugesunds Avis 15.03.2024 – krever abonnement)
  - Kvinnelig fisker (Haugesunds Avis 08.10.2021 – krever abonnement)
- **Vi må erkjenne at SASH er en utfordring! (Fokusområde 2024: Psykososialt arbeidsmiljø)**

Status SASH i vårt arbeid

- HTW 10
  - Godkjente utkast til endringer i tabell A-VI/1-4 i STCW-koden for å forhindre og reagere på mobbing og trakassering, inkludert SASH, med sikte på adopsjon ved MSC 108 (MSC 107/20, avsnitt 13.8 og 13.9).
  - Det ble vedtatt å endre IMO-modellkurs 1.21 til å inkludere mobbing og trakassering, inkludert SASH.
- ILO og IMO
  - Hadde et møte 27. – 29. februar hvor det var fokus på SASH.
- Læreplaner/emneplaner for universiteter, høyskoler, fagskoler og videregående skoler
  - Det jobbes med å få SASH inn i læreplaner/emneplaner i klart språk - først ute var læreplan for maritim elektriker som trådte i kraft fra høsten 2023.
  - Det vil bli også være fokus på SASH i alle skoleslag, og det vil være fokus på i at utdanningsinstitusjonene oppdaterer sine læreplaner/emneplaner iht. STCW ved revisjoner som gjennomføres.

Hva vi har gjort til nå

- Vi har gjort enkelte grep allerede, men begrepet SASH er ikke brukt:
  - Informasjon om trakassering og seksuell trakassering
    - Samarbeidsavtalen mellom Sjøfartsdirektoratet, Likestillings- og diskrimineringsombudet og utvalgte organisasjoner
    - Definisjoner av trakassering, seksuell trakassering og mobbing
    - Hva Sjøfartsdirektoratet gjør
    - Lenker til Likestillings- og diskrimineringsombudet
  - Varsling om kritikkverdige forhold på skip
  - Fokusområde 2024: Psykososialt arbeidsmiljø
    - Bestilling av informasjonsmateriell
    - Definisjon av psykososialt arbeidsmiljø
    - Sjekkliste
    - Relevante nyhetssaker

Revisjon av emneplaner

- I Maritimt Samarbeidsforum er det en arbeidsgruppe for utdanning og kvalifikasjoner. En av oppgavene som denne arbeidsgruppen har er å gjennomgå de 35 emneplaner som Sjøfartsdirektoratet har i sin portefølje. Flere av disse emneplanene er ikke revidert på mange år, og derfor starter vi dette arbeidet nå.
- Alle disse er «**overordnede**» emneplaner som utdanningsinstitusjonene/kurssentre som har godkjenninger fra Sjøfartsdirektoratet benytter for å lage sine lokale undervisningsplaner.
- Med på å gjennomføre revisjonen vil vi invitere de som er brukere av emneplanene, altså utdanningsinstitusjoner/kurssentre.
- En rekke av emneplanene som skal gjennomgås vil bli erstattet av IMO-modellkurs hvor dette er hensiktsmessig.
  - Dersom vi velger å benytte IMO-modellkurs i stedet for dagens emneplaner vil dette fremover spare oss for vedlikehold og oppdateringer. En gjennomgang så langt ser det ut til at vi kan erstatte 14 emneplaner med IMO-modellkurs.

Revisjon av emneplaner

- **Revisjonsarbeidet vil være å identifisere gapet mellom emneplaner og dagens krav og videre sørge for:**
  - Alle emneplaner **skal** ha kjønnsnøytrale begrep der dette ikke allerede er rettet opp.
    - Trakassering og seksuell trakassering (Sexual Assault and Sexual Harassment, SASH, ref. regjeringens likestillingsstrategi hvor vi er bedt om å revidere våre emneplaner og oppdatere disse med kjønnsnøytrale benevnelser (se side 5: Likestillingsstrategi for maritim næring (regjeringen.no)
  - Lik mal og oppsett for alle emneplaner som vi fortsetter med.
  - Revisjonslogg (ikke alle malene har dette pr. i dag).
  - Kontrollere at henvisninger til STCW og annet regelverk er oppdatert.

Hvem involveres fra Norge?

- Rederier
- Utdanningsinstitusjoner
- Interesseorganisasjoner
- Fagforeninger
- Korrespondansegruppe for kvalifikasjon og utdanning

Hvem er involvert i Sjøfartsdirektoratet?

- Prosjekteier: Therese Landås
- Prosjektleder: John Kristian Spångberg
- Prosjektmedarbeidere: Per Otto Årland og Odd Konrad Dale

- Involverer store deler av underavdeling sjøfolk og resten av FAS
  - Møte med underavdeling sjøfolk avholdt 16. april

Fortsatt fokus på mindre arbeidbåter

- **Film om å jobbe på mindre arbeidsbåt, #pass på**
- [Pass på! Tilsynskampanje for sikker arbeidsbåt 2023 - Sjøfartsdirektoratet]
- Godt tatt imot av næringen
- Ny film under utarbeidelse.
  - Målet er at denne lanseres på Maritim uke i september.



- **Deltagelse/presentasjoner på konferanser/messer med fokus på arbeids- og levevilkår/HMS**
- IFISH6- Roma 2024, HavExpo 2024, HMS i havbruk 2024 etc.
- **Veiledning**
  - Pågående aktivitet med veiledningsarbeid for næringen.
  - Gjennomført veiledningssamlinger på skippersamlinger for havbruksselskap
    - Fokus på regelverk og etterarbeid med kampanje Sikker arbeidsbåt etc.
    - Øke kunnskap om risikovurderinger/sikkerhetsstyring

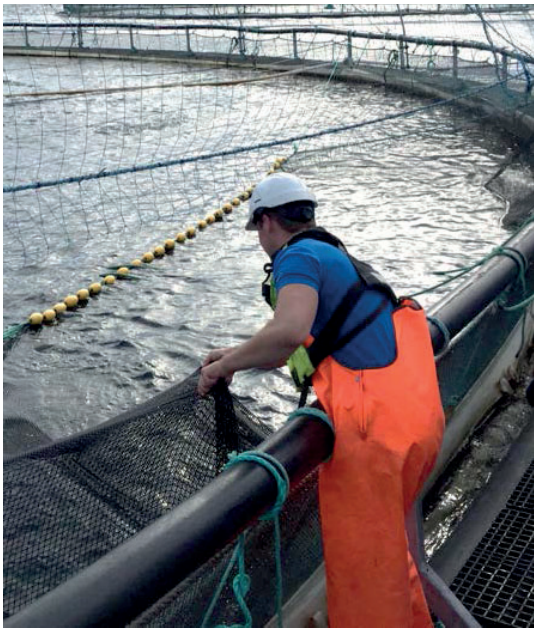
Deltagelse i forskningsarbeid

- HMS i havbruk Risikostyring i ulike produksjonsformer- FHF-prosjekt 901801

Prosjektets hovedmål er å etablere kunnskap og tiltak for sikre operasjoner og helsefremmende arbeidsplasser i havbruksnæringen

Finansiert av FHF

Resultater formidles på nettstedet www.hmsihavbruk.no





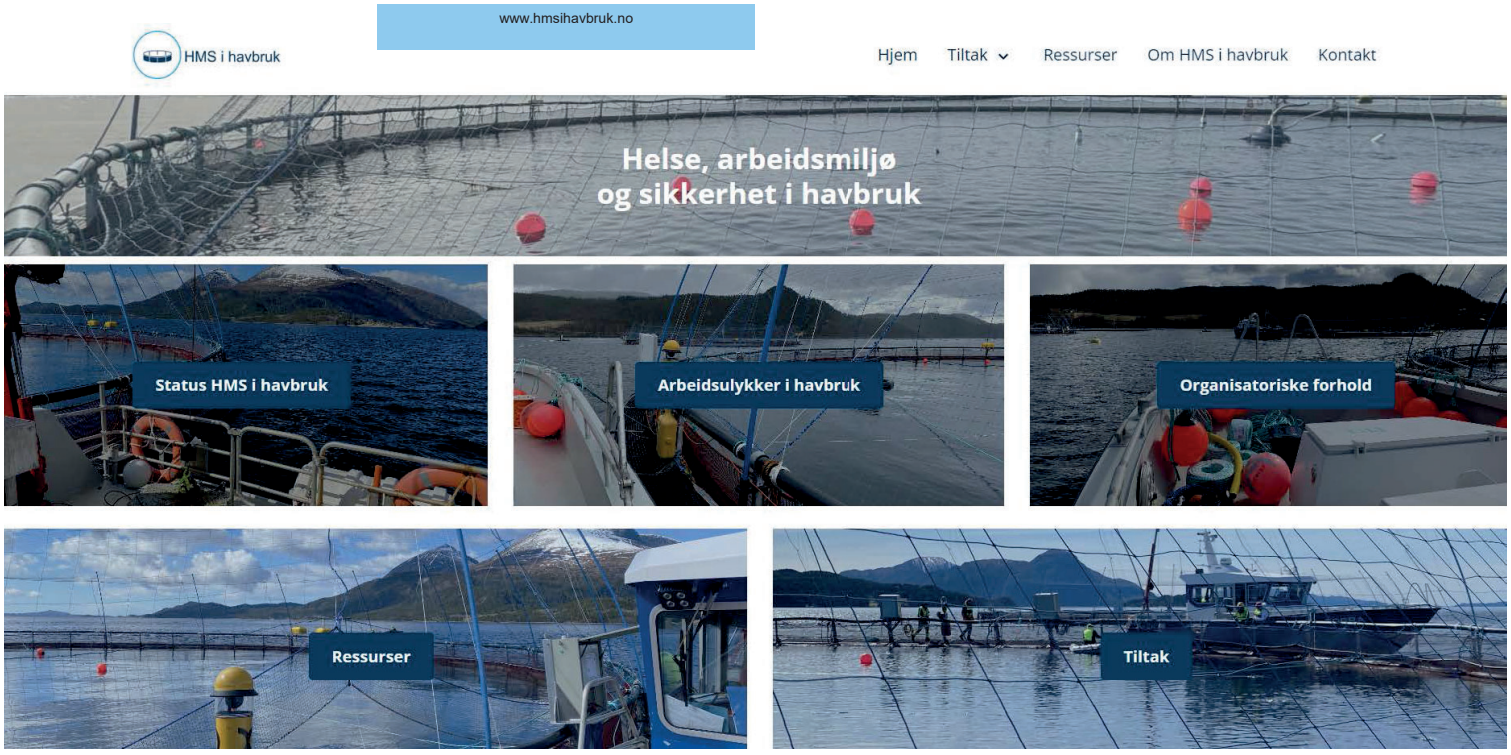
Spørreundersøkelse



Analyser av registrerte personulykker



Intervju og arbeidsmøter



Prosjektgruppe og referansegruppe

Prosjektleder

Trine Thorvaldsen
SINTEF Ocean AS
Seniorforsker
trine.thorvaldsen@sintef.no
924 22 971

Prosjektgruppe

Siri Holen
NTNU – Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet - Institutt for industriell økonomi og teknologiledelse - Postdoktor

Ingunn Marie Holmen
SINTEF Ocean AS - avd. Fiskeriteknologi - Seniorforsker

Trond Kongsvik
NTNU – Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet - Institutt for industriell økonomi og teknologiledelse - Professor

Cecilie Salomonsen
SINTEF Ocean AS - avd. Prosessteknologi - Siv.ing Industriell design

Kristine Vedal Størkersen
SINTEF Ocean AS - avd. Havbruk - Seniorforsker

Referansegruppe

Rune Dyrvik
Sjømat Norge - Fagsjef arbeidsliv/advokat

Birthe Lill Eskevik
Sjøfartsdirektoratet - Senioringeniør

Sophie Glas
Arbeidstilsynet - Seniorrådgiver

Claus Jervell
Fellesforbundet - Faglig sekretær

Geir Offerdal
Norsk Sjømannsforbund - Rådgiver

Tonje Kummeneje Vangen
Sjømatbedriftene / Norske Sjømatbedrifters Landsforening (NSL) - Fagsjef jus og arbeidsliv

Lenke til FHF sin prosjektside:
[HMS i havbruk – Risikostyring i ulike produksjonsformer (fhf.no)]

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

Kjemikalieeksponering

Veien videre:

Artikkel/artikler om kjemikalier og eksponering

- informere om fastsatte grenseverdier i ASH-forskriften, og hvor viktig det er for næringen å ta dette til seg, og få dette inn som en del av sikkerhetsstyringen i rederiene og om bord på fartøyene.

- vise til kurs og relevant informasjon som finnes.

Eksempel på kurs

Kompetanseløft for maritim næring

Vidareutdanning på bachelornivå

Den maritime næringen står overfor en spennende omstilling med digitalisering, nye energiformer og krav om reduserte klimagassutslipp. Denne kurspakken er for deg som jobber i eller rundt den maritime næringen og har behov for mer kompetanse for å ta del i omstillingen.

Nettbasert / Samlingsbasert

Høyskolen Vestlandet (Haugesund) har et pågående prosjekt Kompetanseløft for maritim næring

Videreutdanning på Bachelornivå
11. og 12. september 2024 på campus Haugesund:
Innføring i risikoforståelse av kjemikalier om bord på skip (EVN1017).

2. og 3 oktober: Innføring i fysisk helserisiko i maritim næring (EVN1018).

https://www.hvl.no/studier/studieprogram/kompetanseloft-for-maritim-naring/

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

12.06.2024

INFORMASJON OM FARTSTIDSLIKHET FOR LANDBASERTE YRKER, OG VEDLIKEHOLD AV SERTIFIKATER



INFORMASJON OM FARTSTIDSLIKHET FOR LANDBASERTE YRKER, OG VEDLIKEHOLD AV SERTIFIKATER

- **Informasjon som ligger på våre hjemmesider:**
  - Fornyelse av sertifikat uten tilstrekkelig fartstid
    - Fornyelse av sertifikat uten tilstrekkelig fartstid - Sjøfartsdirektoratet
  - Fornye utgåtte sertifikater
    - Fornye utgåtte sertifikater – Sjøfartsdirektoratet
- **Regelverk:**
  - STCW
    - Regel I/11: Forlengelse av sertifikater
    - Avsnitt A-I/11: Forlengelse av sertifikater, yrkesmessig kompetanse
  - Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk
    - § 16.Fartstid, beregning og dokumentasjon

KOMPETANSESERTIFIKATER SOM KREVER VEDLIKEHOLD MED FARTSTID						
SERTIFIKATER	**STCW TABELL / KVALIFIKASJONS FORSKRIFT**	**SERTIFIKAT TYPE**	**GYLDIGHETS TID**	**HELSE ATTEST**	**SIKKERHETS OPPLÆRING**	**MEDISINSK BEHANDLING GOC/ROC**
DEKKS OFFISER LEDELSESNIVÅ	A-II/2 OG §§23, 26, 27, 28	KOMPETANSE SERTIFIKAT D3, D2, D1	**5 ÅR**	**X**	**X**	**X**
DEKKS OFFISER OPERATIVT NIVÅ	A-II/1 OG §§ 23a, 23, 24, 25	KOMPETANSE SERTIFIKAT D6, D5, D4				**X**
MASKIN OFFISER LEDELSESNIVÅ	A-III/2. A-III,3 OG §§ 37, 39, 40, 41	KOMPETANSE SERTIFIKAT M3, M2, M1				
MASKIN OFFISER OPERATIVT NIVÅ	A-III/1 OG §§ 37, 38	KOMPETANSE SERTIFIKAT M4				
SKPSELEKTRIKER OFFISER	A-III/6 OG §§ 37, 44	KOMPETANSE-SERTIFIKAT **ETO**				