Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Møtereferat

Maritimt Samarbeidsforum

Møte nr. 3/2024

Dato: 23. september 2024
Tid: 10:00 - 14:00
Sted: Sjøfartsdirektoratet i Haugesund 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		Tore Are Vaskinn	
Fosfor - Fiskeri og sikkerhetsfaglig forum	Vidar Gjerde	Teams	Per Olav Nilsson	
Hurtigbåtforbundet	Bjarne Rygg		Rune Midtkandal	
Industri Energi	Endre Hopen			
Kystrederiene	Kenneth Erdal	Teams	Kjell Hauge	
Kystverket	Hans Morten Midtsand	X		
Maritime videregående skoler	Jon Wiggo Solberg		Tore Fykse	
Maritimt Utdanningsforum	Inger Johanne Lurås		Torun Lied Giske	X
NHO Sjøfart	Evelyn Blom-Dahl		Frode Sund (for Webjørn Sandor Knudsen)	X
Norges Fiskarlag	Joakim Martinsen	Teams	Britt Sæle Instebø	
Norges Kystfiskarlag	Alice Roseth Helleberg		Tom Vegar Kiil	Teams
Norges Rederiforbund	Hege Ajer Petterson		Jahn Viggo Rønningen	X
Norsk Forening for Maritim Medisin	Arne Johan Ulven		Pernilla Simolin	
Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin	Jon Magnus Haga		Alf Magne Horneland	
Norsk Sjømannsforbund (NSF)	Gunnar Amland	X	Line Heimstad	
Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF)	Hans Sande		Morten Kveim	X
Norske Sikkerhetssentres Forening (NSSF)	Eirik Solheim Haugen		Yngvar Dalen	
Private Sikkerhetssentres Forening	Jan Egil Brevik	X	Jan Morten Solstrand	
SAFE – Sammenslutningen av Fagorganiserte i Energisektoren	Jan E. Nilsen		Ørjan Haugmoen Grandal	X
Sjøfartsdirektoratet	Håvard Gåseidnes, leder	X	Therese Landås	X
Sjøforsvaret	Andreas Furrebøe Levsen		Roger Njord Svinø	
Sjømat Norge	Hilde Flåten	X	Krister Hoaas	
Telenor Kystradio	Sara Gran			
Universiteter/høyskoler	Robert Drønen	X	Bjørn-Morten Batalden	

Til stede på enkeltsaker:	**Avdeling/seksjon**	**Sak:**
Jan Reinert Vestvik	Passasjerskip	2
Odd Konrad Dale	Sjøfolk	2, 6
Anders Amundstad Balle	Risikostyring og analyse	3
Leif Inge Sørskår	Safetec	3
Janne Urdal Aursland	Operativt Tilsyn	4
Birthe Lill Eskevik	Lasteskip og flyttbare innretninger	5
Marianne Warvik	Operativt tilsyn	9
Referent		
Trine Carin Tynes	Sjøfolk	

Saksliste

1. Møtet åpnes 2
2. Status arbeid faste tema/arbeidsgrupper 2
3. Nullvisjonen – Status, innsatsområder og tiltak 4
4. Innspill til tilsynsplanen 2025 8
5. HMS-opplæring for verneombud, ledelsen og arbeidsmiljøutvalg for maritime besetninger 9
6. Fartstidsopptjening og dokumentert systematisk opplæring 11
7. IMO-orientering 14
8. Bemanningsrapporten. Hva nå? 14
9. Oppfølging av Riksrevisjonens rapport om arbeids- og levevilkår 15
10. Saksoppfølgingslisten – kort info om eventuelle bevegelser 15
11. Eventuelt 16

Vedlegg

1. Agenda for møtet
2. Sak 2 – Revisjon av emneplaner – Arbeidsplan og fordeling av oppgaver
3. Sak 3 – Nullvisjonen, utkast tiltaksplanen
4. Sak 5 – Presentasjon resultater fra undersøkelse om HMS-opplæring og -kompetanse i petroleumsnæringen

Agenda

1. Møtet åpnes

1.1 Møteleder Håvard Gåseidnes ønsket velkommen.

1.2 Navneopprop ble foretatt. Forfall: DSB, Fagskolene, Fiskebåt, Hurtigbåtforbundet, Industri energi, Norsk Forening for Maritim Medisin, Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin, Norske sikkerhetssentres forening (NSSF), Sjøforsvaret og Telenor Kystradio. 17 av 27 medlemmer møtte. Rådet var beslutningsdyktig.

1.3 Innkallingen ble godkjent.

1.4 Referatet fra møte 12.6.2024 ble godkjent.

1.5 Sakslisten ble godkjent.

1.6 Følgende saker ble meldt inn under eventuelt:

- Oppnevning av representanter for nye funksjonsperiode 2025-2027.

1.7 Tilbakemelding spørsmål/kommentarer i forrige møte:

- Sjøfartsdirektoratets oppfølging av tidligere innspill til forespeilet større revisjon av ASH-forskriften:
  Den tidligere meldte gjennomgangen av hele ASH-forskriften under ett blir ikke gjennomført. Det beror på ressurser og prioritering av det mest presserende i regelverksarbeidet. For ASH-forskriften gjaldt det i denne omgang som kjent å få inn terskelverdier. Andre endringsinnspill samles og vurderes tatt inn i når behovet tilsier det.
- Ressurser i Sjøfartsdirektoratets til oppfølging av sikkerhetsopplæringen:
  Oppfølging på utdanningsområdet er styrket med en person på underavdeling Sjøfolk.
- Om Sjøfartsdirektoratets tilbud til hele næringen om seminar-besøk tilknyttet årets fokusområde:
  Det ble i forrige møte bemerket at Sjøfartsdirektoratet hadde avslått en forespørsel om å delta med seminaret. Det viste seg å være en infosvikt. Sdir har stilt opp på alle forespørsler innenlands. Flere seminarer er avtalt utover høsten og i tillegg holdes seminaret under Maritim Uke samt åpent arrangement 28.11.2024 i Haugesund.

2. Status arbeid faste tema/arbeidsgrupper

2.1 Arbeidsmiljø- og personlig sikkerhet

2.2 Bemanning

Orientering ved Jan Reinert Vestvik, Passasjerskip

Arbeidsgruppen har ikke hatt møte siden forrige hovedmøte, men vil gi en statusoppdatering på hviletidsklager. Sdir er bedt om slik orientering på bakgrunn av brev fra NFD med instruks når det gjelder klagebehandling på avslag dispensasjon fra hviletid i fergefarten.

Bakgrunn:
Forumet hadde en dialog 2021-2022 om utarbeidelse av en sjekkliste for søknader om dispensasjon fra minstekrav til hviletid (ferger fartsområde 1 og 2). Dette resulterte i RSV 19/2022 med føringer for søknad og behandling av fremtidige hviletidssøknader. I praksis har diskusjonen om yttergrenser for tillatt hviletidsreduksjon resultert i tiltenkt utfasing av enkeltdispensasjoner med mindre enn 6 timer hvile i perioden 2022-2027.
I tillegg har det virket inn at Covid 19 ikke lenger er en «allmenn farlig smittsom sykdom», og begrunnelsene for utvidede unntak under pandemien hensyntas ikke lenger i saksbehandlingen.

NDF har opphevet direktoratets vedtak om avslag på hviletidsdispensasjon i sju samband. Sakene gjelder:

- To samband som gjelder ymse forhold (her er det gjort tiltak og avslag omgjort).
- To samband med avslag pga. døgnskift med mindre enn 6 timer hvile + beredskap i sambandet
- To samband med avslag pga. ukeskift uten kompenserende tiltak
- Et samband med avslag pga. ukeskift uten kompenserende tiltak samt tredeling av daglig hviletid

«Opphevet» betyr at sakene er sendt tilbake for ny behandling i første instans. NFD har ikke gitt føringer om forventet utfall av sakene, men det skal legges mer vekt på organisasjonenes uttalelser. NFD understreker at føringene som gis om å legge større vekt på partenes støtte til søknadene, kun skal ha betydning for søknader om disp. etter ssl § 24 femte ledd). Direkte berørte ruter har fått midlertidig dispensasjon fra dept. inntil sakene er ferdig behandlet. Andre indirekte berørte samband der det er aktuelt med midlertidig dispensasjon behandles fortløpende. Men det er noen konkrete vilkår for disse.

Om døgnskift-sakene:

- Sakene er prinsipielt nokså like
- Mindre enn 6 timer hvile i en 24-timers periode (4,5-5 timer)
- Beredskap
- Varierende støtte i uttalelser
- Det springende punktet her er forståelsen av intensjonen bak unntaket:
  - *Prop 11L (2011-2012) «Etter gjeldende rett kan hviletiden reduseres til 6 timer, og dette unntaket har således muliggjort en daglig hviletid ned mot 5 timer for enkelte skip. (…) Når departementet likevel går inn for å opprettholde unntaket (…)»*
  - *RSV 19/2022: I denne sammenheng viser Sjøfartsdirektoratet særlig til lovgivers intensjon om å videreføre tidligere regler der hviletiden kunne reduseres fra 10 timer til 6 timer i en 24-timers periode.*
- Det har vist seg at en ikke har vært så omforent som først antatt. Sjøfartsdirektoratet vil invitere relevante organisasjoner til ny dialog for å diskutere innholdet i loven, forarbeidene og rundskrivet.

Ukesskift-sakene

- Sakene er prinsipielt nokså like
- 0,75-2,5 time redusert hvile
- Varierende støtte i uttalelser
- Ukesskift var ikke et tema ved lovendringen i 2012, og det finnes dermed ingen etablerte grenser (utenom særskilte unntak i covid-perioden) for hva som kan aksepteres av avvik.
- Det springende punkt er tolkningen av begrunnelsen for videreføring av unntaket i ssl, der utgangspunktet skulle være en videreføring av muligheten for gjeldende praksis i 2012:
  - *Prop 11L (2011-2012) «For det første innebærer skiftordningen [døgnskiftordning] andre kompenserende tiltak med hensyn til hvile som man ikke har ved lengre sjøreiser»*
- Sjøfartsdirektoratet vil invitere til dialog for å drøfte om en kan finne fremtidige akseptkriterier som en kan basere seg på i fremtiden, og eventuelt oppdatere rundskrivet.

Spørsmål/kommentarer/innspill

DNMF: Takker for orienteringen på kort varsel. Reagerer på at NFD overstyrer faglige vedtak, spesielt med tanke på arbeidet med RSV og Stortingsproposisjonen som ligger til grunn basert på felles oppfattelse. Har registrert at den del rederier har klaget i avisene om rekrutteringsmangel, nye regler på hviletid etc. Det er beklagelig at saken har tatt denne vendingen. Tidligere innvilgede avvik på hviletid baserte seg på at reglene allerede tillot reduksjon fra 10 til 6 timer på visse vilkår, og partene var enige om at en kunne redusere til 5 i en døgnskiftordning. Det springende punktet er at før i tiden da dette ble planlagt og vedtatt, var situasjonen stort sett slik at de hadde et døgn på og to døgn fri. Nå er det opp til tre uker med redusert hvile per døgn. Forbundet mener det er uforsvarlig og uakseptabelt å diskutere utvidet akseptgrenser på nye typer unntak, spesielt sett i lys av at vi holder på å revidere flere forskrifter, og i tillegg ser hen til hva som skjer internasjonalt i IMO- og ILO-samarbeider for å få en konkret og felles tekst på hviletid i det internasjonale regelverket.

Sdir: Her blir det anledning til å diskutere videre i dialogmøtene med partene.

2.3 Utdanning og kvalifikasjoner

Orientering ved Therese Landås og Odd Konrad Dale, Sjøfolk

Arbeidet med oppdatering av de emneplanene som ikke føler IMOS modellkurs, har startet. Emneplanene som skal revideres går på nasjonale sikkerhetskurs, D6-relaterte kurs og D5. Aktører som bruker disse læreplanene i det daglige deltar i gjennomgangen. Fokuset er å kvalitetssikre i forhold til det som er av regelverk, både IMO, STCW og forskrifter som berøres. Videre er det fokus på kjønnsnøytrale begrep, SASH og lik oppbygging/struktur. Målet er ferdigstillelse til årsskiftet 2024/2025.

Når de nye planene er publisert, vil brukerne av emneplanene bli informert. Har i fellesskap kommet frem til 3 måneders overgangsperiode i utgangspunktet.

Det er 17 emneplaner av i alt 36 som blir erstattet av IMO modellkurs. Målet er at disse også iverksettes samtidig. Revisjonsarbeidet er fordelt i tre arbeidsgrupper. Oversikt over arbeidsgrupper og aktører er vedlagt. (vedlegg 2).

Spørsmål/kommentarer/innspill:
Maritime videregående skoler: Savner informasjon og invitasjon til deltakelse i forkant av oppstart av arbeidet.

Sdir: Skal sjekke opp dette, planen er å invitere relevante aktører etter type emneplan som gjennomgås.

DNMF: Det nye sikkerhetskurset vil inkludere den nye tabellen, inkludert SASH, med en deadline som gjelder allerede fra neste årsskifte. Hvordan komme i mål her innen fristen?

Sdir: I modellkursene som er relevante for oppgraderingen av sikkerhetsopplæringen, blir SASH tatt med. En del av arbeidet er å vurdere hvordan få dette inn etter IMOS retningslinjer. Målet er å klare det innen fristen, men er det ting som ikke er klart, må enkelte ting kanskje forskyves noe. Den vanlige 5 års perioden vil trolig gjelde før alle har vært gjennom nye tema i oppdateringskursene.

3. Nullvisjonen – Status, innsatsområder og tiltak

Overordnet om arbeidet

Orientering ved Anders Amundstad Balle, prosjektleder Nullvisjonen

Safetec som har deltatt i både utforming av kunnskapsgrunnlaget og tiltaksplanen vil orientere om denne delen.

Sentrale momenter i oppdragsbrevet:

1. Nullvisjonen og tilhørende handlingsplan er gjeldende for alle norske næringsfartøy og fritidsfartøy, inkludert utenlandske fartøy i norske farvann.
2. Tiltakene skal være gjennomførbare og virkningsfulle
3. Tiltak som kan gi størst effekt skal ha prioritet i handlingsplanen
4. Handlingsplanen skal utvikles med innspill fra offentlige og private aktører
5. Melde- og rapporteringsforskriften skal oppdateres i sammenheng med nullvisjonen

Arbeidet i 2024 har vært knyttet til punkt 3 og 4, basert på kunnskapsgrunnlaget (www.sdir.no/nullvisjon). Presentasjonen av gjennomførte aktiviteter i disse fasene er vedlagt.

Veien videre: Tiltakene er basert på bred involvering. Tiltakene i utkastet til handlingsplanen er i hovedsak rettet mot statlige etater som deltar i styringsgruppen. Har også mottatt mange innspill som treffer andre aktører og organisasjoner, men har valgt en tilnærming der tiltak i handlingsplanen skal myndighetene gjennomføre uansett, og styrke med tiltak som organisasjonene i sektoren kan gjennomføre. Vil også utfordre Maritimt Samarbeidsforum til å ta et ekstra ansvar og komme på tiltak som kan gjennomføres av medlemmene innenfor egne områder.

En stor del av oppgaven er å vurdere effekten av foreslåtte tiltak og ressursbehovene. Det er ikke avsatt ekstra ressurser til gjennomføringen, men vi begynnelsen på en sortering til å gå videre med overfor de som bevilger ressurser.

Ber om tiltak fra bransjen, organisasjoner og andre interessenter som støtter opp om handlingsplanen. Handlingsplandokument + kommunikasjonsverktøy (nettsted, logo, etc.) vil være tilgjengelig også for alle eksterne interessenter som bidrar i arbeidet. Lanseres i løpet av høsten.

Spørsmål/kommentarer/innspill
NSOF: Ad vernearbeid, er det en lang kjede fra regelverk via kursing til virksomhetene som skal omsette i praksis. Omfanget på tilbydere av verneombudkursing med maritim relevans har gått ned, og det som fantes for noen tiår siden er ikke oppdatert. Vil det være nødvendig for Sjøfartsdirektoratet å sette i gang arbeid for å få utviklet slike kurs? Gjennom stiftelsen Maritim Kompetanse finnes det rom for å finansiere utvikling av slike kurs. Hvor er organisasjonene i forhold til Sdir her?

Sdir: Innspillet følges opp under sak 5. Det finnes ting som kan gjøres med utgangspunkt i det som ligger per dag. Så er det en diskusjon om rammene, reglene, fagplanene osv.

Private Sikkerhetssentres Forening: i det store bildet, hvordan sikres det at de ulike bidragsyterne drar i samme retning? Når sikkerhetsopplæringen skal over til modellkursene, hvordan implementere hvis dette ikke er fremtredende i modellkursene? Da er man tilbake til noe særnorsk. Sikkerhetsopplæringen leverer også til olje- og gassnæringen, som også har en Nullvisjon, som sentrene er bidragsyter til, i tillegg til utdannelsen på høyskole og fagskolene. Hvordan ønsker en at alle som er bidragsytere skal tilnærme seg Nullvisjonen, hvordan sy sammen noe som er fleksibelt nok, og blir implementert. Hvis rammen for kurs blir veldig konkret og satt, hvordan fra et norsk perspektiv ha en tilnærming slik at vi som har de inne i løpet av en 5-års periode er bidragsytere til konkrete mål i Nullvisjonen?

Sdir: Kommer inn på temaet under opplæring og kompetanse. Noe av læringen kommer inn her, tilsvarende for handlingsplanen på fritidsfartøy. Noe av erfaringen fra foregående tiltaksplan for fritidsfartøy er at det var litt for mange tiltak av typen «hadde vært fint at noen gjorde noe med dette». For lite konkret på hvem, derfor vil tiltakene nå sikte sterkere på at initiativet for tiltakene tillegges tydeligere til konkrete etater, som de kan reagerer og handle på. Neste steg er å utfordre aktørene med utgangspunkt i hvor tiltakene i innsatsområdene tiltakene treffer. Vil være åpen rundt hvilke initiativ Sdir og de andre aktørene vil ta for å treffe på problemstillingene og innsatsområdene.

DNMF: Arbeidet er kjempebra, men det tar lang tid å bevise behovet. Nullvisjonen kom opprinnelig allerede med SOLAS. Det er en etterspørsel etter hvordan en skal gjøre dette, og i 2014 kom en oppdatert versjon av ISM-koden. Hvis en bruker ISM-koden som går på utvikling, opplæring etc, ligger ansvaret definert. Sdir har brukt visjonene i ISM-koden som utgangspunkt for dette. Trepartssamarbeid er viktig for å lykkes. I det utkastet som ble sendt til organisasjonene, står det lagt vekt på trepartssamarbeidet. I henhold til FNs bærekraftmål fordres et samarbeid, fordi det handler både om sikkerhet på arbeidsplass, miljø og krav til nye energiformer, navigasjon osv. Grunnlaget er veldig bra, alle parter må bidra.

Sjømat Norge: Deltatt på samling for rederier i havbruksnæringen, svært bra arbeid fra Sdir og samarbeidspartnere. De innsatsområdene som ligger her ser bra ut. Har spilt inn at det allerede er et omfattende regelverk for dette

fartøysegmentet, men å styrke Sdir på tilsyn og veiledning om regelverket og sikkerhetsstyringssystem vil være viktig fremover.

Gjennomgang innsatsområdene

Leif Inge Sørskår, Safetec

Innledende kommentar: Bruker høsten til å spisse og utvide tiltak for å treffe problemstillingene og forankre tiltak. Flere tiltak kan tilkomme, betinget av flere ressurser til å gjøre mer. Utkastet til tiltaksplan blir sendt medlemmene umiddelbart etter møtet for innspill (vedlegg 2), med frist

Systematikk: De øverste tiltakene per. innsatsområde er de som er nærmest topphendelsen.

- **Sikker arbeidsplass**
  Utvide debatten til andre aktører sine handlingsrom: F.eks. Fiskeridirektoratet som etterspør velferd for fisken, også etterspør personsikkerhet når noe forventes av fiskerne, samt innen aquakulturnæringen.
- **Livberging**
  Sikre at feil bruk av redningsutstyr ikke bidrar til at ulykken utvikler seg i mer alvorlig retning (særlig ved alenearbeid om bord)..
- **Opplæring og kompetanse**
  Alle mennesker kan feile, «hvordan gjøre det trygt å feile». Handler om mer enn kompetansen til enkeltpersoner, men hele bransjen. Stille spørsmål til kompetansen til rederiene, ulike interessentgrupper, fagforbund osv.
  NB! At tiltak uten adressat i oversikten, er i hovedsak eid av Sjøfartsdirektoratet.
- **Sikkerhetsstyring**
  Vurdere krav til verneombud for mindre besetningsstørrelser for å sikre én om bord som etterspør sikkerhet.
- **Navigasjon**
  Ikke mange større dødsulykker i nyere tid, men navigasjonsfeil har stort potensiale for alvorlige ulykker (ref. Viking Sky og Helge Ingstad).
- **Tilsyn og kontroll**
  Handler om at en ikke sett det en burde sett, eller ikke vært der en burde vært – eller fartøy som ikke kommer inn under tilsynsregimet. Se på egen tilsynspraksis.
  Mer konsistent tilnærming pga. meldt opplevd ulike praksis fra inspektør til inspektør. Mer samkjøring av alle tilsynsmyndighetene og aktivitetene. Ref. eksempelet målkonflikt tilsyn velferd for fisken vs. sikkerheten for fiskeren.
- **Lover og forskrifter**
  Nyhetssak: Regjeringen vil nedsette et utvalg til gjennomgang av skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven. Innspill i forarbeidet til Nullvisjonen har fanget opp mye allerede.
- **Rammebetingelser**
  Ad bestillerkompetanse ferge og hurtigbåt: ikke vært dødsulykker siste 5 år, men fremkommet i innspillsrundene at det er stort potensiale her.
  Miljødirektoratet kan også være aktuell i en samhandlingsarena knyttet til aquakultur.
  Ad anbudsprosesser, ikke forstyrre konkurransen, men hva introduseres av risiko i praksis.
  Veiledere finnes til en viss grad allerede utarbeidet av Statens vegvesen og kollektivforeningen, men kan de ta større rolle utover å vise til Sdirs regelverk. Se hen til petroleumsnæringen som har dimensjonert sikkerheten på egen hånd. Kan staten og fylkeskommunen gjøre det samme?
  Har valgt ut tre områder innen rammebetingelser å starte med, bruke som læring innenfor andre domener.
- **Læring**
  Hva kan man gjøre som en bransje når det gjelder deling av best practice for å stadig utvikle bedre løsninger for arbeidspraksis og design. Forutsetning for å lykkes med mange av de andre tiltakene. Ønsker aktiv bruk og forbedring.
  Etablere mer dynamisk risikobilde – ha et mer «live» bilde.

<u>Vekting av tiltak – Vurdering av antatt sikkerhetseffekt</u>

Attributter:

- Målgrupper
  (Hvis det er målgrupper som tiltaket er ment å treffe er overrepresentert i historiske dødsulykker, får tiltaket mer effekt, mens tiltak rettet generelt mot alle sjøansatte gis litt lavere vekt.
- Hendelsestyper
  Mange topphendelser, men hendelsestyper som skiller seg ut i dødsulykkestatistikken og storulykkepotensiale gis mer vekt, men hvis tiltaket ikke er rettet spesifikt mot spesifikke hendelsestyper gis de litt mindre vekt.
- Faktorer i modellen
  Hvis klar sammenheng mellom årsaksbildet og dødsulykker og tiltaket retter seg mot årsakene (svarer ut problemstillingene), gis det mer vekt. Hvis ingen tydelig sammenheng, gis mindre vekt.
- Type kontrolltiltak
  Tiltak som fjerner risikoen eller endrer arbeidsmetodikken gis større vekt. Hvis tiltaket er ment å øke risikobevisstheten eller personlige verneutstyr vektes lavere. Handler om hvor tiltaket treffer grad av kontroll på risikoen.
- Endringseffekt
  Mange av tiltakene representerer endring fra dagens praksis. Tiltak som representerer en justering av dagens praksis vektes lavere, men hvis stor endring fra dagens praksis i positiv retning, vektes høyere.

Attributter under vurdering

- Forsterker effekt av andre tiltak
- Avstand fra realisering.
  Noen tiltak er formulert som «vurdere å gjøre «, «skal ha et prosjekt for å finne krav» etc. Men jo lenger vekk fra realisering, jo lavere vekting i vurdering av effekt.

Sikkerhetseffekt må vurderes mot andre effekter

- Ressursbehovet (er ressursbehovet for stort til å kunne prioritere?)
- Effektiviteten (ref. eksempel med magnetsko for fiskere, ville gitt høy sikkerhetseffekt, men ikke realiserbart grunnet effekten på effektiviteten.)
  En må vite at antatt sikkerhetseffekt vil fungere i den andre enden fordi den også ivaretar andre hensyn.

Effekt av tiltak har forutsetninger

Hvis det er forankret, noen som eier det, er det en del underliggende ting som må være på plass for å vite at en lykkes med tiltaket. En ting som har pekt seg ut, er at skal man lykkes med tiltaket må det ha en viss form for brukermedvirkning. Spesielt tiltak som handler om endring av arbeidshverdagen. Litt for tidlig å ta en vurdering nå, men hvilke forutsetninger som må være på plass for å lykkes med tiltaket vil kommer inn i handlingsplanen.

Spørsmål/Ikommentarer/innspill:

Sdir/Anders: Det er en effekt i seg selv å ha en felles plattform for sikkerhet mellom ulike aktører. Det er en utfordring generelt i offentlig forvaltning at ulike etater har ulike mål og mandater, og er derfor Ikke særegent for sikkerhet på sjøen og maritim sektor. Arbeidet har gitt positive diskusjoner innad i styringsgruppa, samt med andre aktører vi har hatt dialog med for å sette sikkerhet på dagsorden der dette ikke til vanlig er på dagsorden.

DNMF: Vil peke på den praktiske og politiske biten i dette, f.eks. at Vegvesenet og Fylkeskommunen skulle stå for sikkerheten på sambandene. Vil absolutt fraråde dette, fordi problemstillingen er at de har politiske vyer og ser ikke hen til hverken den praktiske biten eller sikkerheten i dette. Viktig at alle fartøygrupper/fartsområder følger IMOs regelverk, fordi her ligger hele problemstillingen med kompetansekrav og sertifikatkrav. Når det gjelder inspeksjon, er det utrolig viktig med like vilkår - ref. Paris MOU og Tokyo MOU som har inngått et samarbeid for felles forståelse for hvordan inspiserer skip for å unngå konkurransevridning, etc. I tillegg er det mange ITF-inspektører rundt i verden som samarbeider med havnestatsinspektørene på en helt annen måte enn tidligere, noe som vil styrke sikkerheten i forhold til MLC-biten.

Sjømat Norge: Vil oppfordre i det videre til å tenke segmentbasert nettopp for å få med og ha dialog med de som har sitt arbeid om bord for å bl.a. utvikle gode veiledere innen havbruksnæringen innen det regelverk som gjelder her, samt bruke digitale løsninger for å gjøre det mer brukervennlig.

Sdir: Nullvisjonen blir også tema under Maritim Uke. Utkastet sendes MSF umiddelbart med frist til 29. september for kommentarer til tiltak som Sdir har initiativ på. Verdt å ha med seg at en del av tiltakene som gjelder utrede og fastsette krav følger vanlige rutiner, utredningsinstruks, høringsprosess mv.

4. Innspill til tilsynsplanen 2025

Orientering ved Janne Urdal Aursland, underdirektør operativt tilsyn

Har ansvar for de 7 regionene langs kysten med 100 inspektører fordelt på 16 kontorer langs kysten fra Oslo til Hammerfest.

Sdir startet for noen år tilbake med strukturerte årlige tilsynsplaner for hva en skal oppnå. En del tilsyn er regulert av regelverk. Noen tall: 2500 årlige sertifikatfornyelser, 550 ISM-revisjoner, 560 Port State-inspeksjoner, selvpålagt 25 Port State på fiskefartøy (som ikke blir helt regulert av Port State-regimet. Videre tas svovelprøver og dokumentkontroll på svovel, tilsyn og revisjon av produsenter av fritidsbåter. I tillegg kommer en stor bolk med uanmeldte tilsyn, fordi vi ser potensialet her til å avdekke ting bedre. Har derfor et prosjekt for å se hvordan økt bruk av fjerntilsyn på årlige sertifikatfornyelser kan frigi mer tid til risikobasert tilsyn. Må optimalisere bruken av inspektører der det gir mer effekt, og intensivere i forhold til uanmeldte tilsyn. Etter Riksrevisjonens rapport er det økt fokus på arbeids- og levevilkår, og vi vil styrke og tilpasse tilsynet bedre. Vi øker antall uanmeldte tilsyn, prioritert etter fartøyenes risikoskår. Må også ha godt tilsyn med at fartøyene er sertifiserte i forhold til områdene de går i, f.eks. ulike typer fartøy som operer i Svalbard tilknyttet økt turisme der.

På uanmeldte tilsyn hittil i 2024 er 17% av fartøyene tilbakeholdt. Kjørt aktiv kampanje mot mindre fiskefartøy i Øst-Finnmark. Ser god effekt av dette, og observerer gledelig at unge fiskere 30-40 år har et helt annet sikkerhetsfokus enn eldre generasjoner.

Topp påleggsforhold 2024 er: Tiltak mot brann, Stabilitet - konstruksjon og tilhørende utstyr, ombygginger uten involvering, Redningsredskaper på mindre fiskefartøy og revisjonsrelaterte avvik.

Vil videreføre mye av tiltakene i 2025, men tar gjerne i mot innspill. Er det noe vi har for lite fokus på?

Spørsmål/kommentarer/innspill:

DNMF: Rapporter om tilbakeholdte skip er et godt tiltak for at partene kan bidra. Norge er ledende når det gjelder ny teknologi og energibærere (ammoniakk, hydrogen og batteri). Hvordan er opplæringen av inspektørene når det gjelder inspeksjon av skip som går på ammoniakk, som krever helt spesielle forholdsregler når det gjelder personlig verneutstyr.

Sdir: Kjører kontinuerlig kursing av inspektører, herunder alle nye typer energibærere. Kurser akkurat nå på IGF-koden og farene med dette. Sdirs inspektører kan for øvrig ikke være ekspertene på det kjemiske som skjer og energioverføringen, men skal være gode på hvordan fartøy kan operere med nye fremdriftsmidler og hvilke sikkerhetsbarrierer som må være til stede for at det skal være trygt å jobbe på slike fartøy.

Norges Kystfiskarlag: Fikk henvendelse fra en fisker i Finnmark som hadde fått inndratt fartøysinstruksen fordi han hadde tatt ut motoren i forbindelse med reparasjon. Er dette en praksis?

Sdir: Høres spesielt ut, men vanskelig å svar uten å kjenne konteksten. Men et generelt svar er at hvis f.eks. fartøy ligger i dokk, skrives ikke pålegg fordi flåter er tatt i land pga. fornyinger.

Private sikkerhetssentres forening: Inspektørene får innføring i nye systemer osv, men har de sett gap mellom hva de kan og hva båten er designet for versus mannskapet om bord. Har det vært gap i kompetanseforståelsen. Eller møter man folk på samme nivå når det gjelder forståelsen av systemene.

Sdir: Sdir har gjennom tilsynet en oppfatning av at rederiene som tar i bruk nye energibærere er flinke til å kurse sine folk. Har ikke mottatt bekymring om dette.

Sjømat Norge: Har rederier i havbruksnæringen og havbruksselskap, der to tilsynsmyndigheter gjelder, både Arbeidstilsynet og Sdir. Havbruksselskap opplever at det er inspektører fra Sdir som ikke har full kompetanse på at de som bruker båten kun som arbeidsredskap ikke er sjøfolk fordi de ikke har sitt arbeid om bord, definert etter både internasjonalt og norsk regelverk. Disse følger AML, herunder arbeidstidsbestemmelser, men har likevel fått pålegg om føring av hviletidsskjema etter sjøfartsregelverket. Disse lukkes etter hvert, men selskapene må bruke tid på å få lukket avvik som ikke er rettmessig. Oppjustering av kunnskap om disse særskilt forholden er ønskelig. F.eks. er akvateknikere og røktere ikke sjøfolk, men bruker båten kun til transport.

Sdir: Slikt skaper unødvendig merarbeid for begge parter. Tar innspillet fra Sjømat videre. Inspektørene informeres om at personell i havbruk som kun bruker båten til transport til landanlegget ikke er underlagt hviletidsregimet etter skipssikkerhetsloven.

DNMF: Når gjelder spørsmålet om kompetansegap på nye energibærere, må det være en informasjonsglipp hvis bekymringsmeldinger er uteblitt. Det finnes det eksempler helt opp i rettssystemet på at personell om bord ikke er kurset. Det gjelder både batteri og hydrogen.

SAFE: Har medlemmer på offshorefartøy som skal bygges om til ammoniakk. Det ble holdt et lite foredrag, både rederi og de som skal utvikle dette, med verneombudet som ba om en risikoanalyse fikk ikke dette. Mener informasjonsflyten holdes tilbake, men det er viktig med god info, fordi det ligger en del frykt i tilknytning til bruk av ammoniakk og hva feil håndtering kan innebære.

Sdir. I opplæringen av våre inspektører gis god innføring i hvilke sikkerhetsbarrierer som må være på plass for å ta i bruk nye energibærere. Utviklingen med ny teknologi skjer i raskt tempo. Sdir jobber med å holde tritt med regelverket, men viktig med et godt samarbeid for at folkene som skal jobbe på fartøyene blir trygge, og våre inspektører som skal verifisere blir gode i jobben de skal gjøre.

Man kommer for øvrig ikke gjennom en slik ombygging til ny teknologi uten å gjøre ganske mange risikovurderinger, med forutsetninger om involvering på mannskapssiden og den operasjonelle kunnskapen.

Oppfølging:
Ytterligere innspill til tilsynsplanen sendes JUA@sdir.no innen utgangen av oktober.

5. HMS-opplæring for verneombud, ledelsen og arbeidsmiljøutvalg for maritime besetninger

Sak fremmet etter innspill fra fagforbundet SAFE.

Bekymring for vernetjeneste-situasjonen om bord
Innledning ved Ørjan Granmoen Haugdal
På bakgrunn av bekymringsmeldinger om svekket opplæring av vernetjenesten, har SAFE gjennomført en spørreundersøkelse. Resultatene tilsier redusert opplæring i mange selskaper. (Presentasjon av resultatene følger vedlagt.) Funn tilsier at e-læringskurs ikke virker etter hensikten. Det finnes lite maritimt spissede kurs. De er for generelle, og det tas snarveier i gjennomføringen. Erfaringsmessig holdes VMU-møter ofte hastig, eller ikke i det hele tatt. Diskusjoner gjelder ofte bagateller (kaffetype) fremfor å drøfte sikkerhetsspørsmål rundt det som faktisk har skjedd. Rapportskrivingen er kun en pålagt pliktøvelse og omhandler f.eks. slitasje på utstyr. Det er en frykt/vegringskultur for å si stopp og skrive rapporter basert på reelle uventede hendelser og ulykker. Verneombudsrollen er ofte ikke basert på frivillighet, men må utpekes, eller tvunget rotering mellom departementene om bord, eller at leder har verneombudsrollen selv om det er mot reglene. Det er selvsagt også flinke verneombud, men store variasjoner i praktiseringen tilsier at mange rederi har lite kontroll/oversikt over hvordan vernetjenesten på sine skip fungerer.

Om Sjøfartsdirektoratets arbeid med styrking av vernetjenesten
Orientering ved Birthe Lill Eskevik, underavdeling passasjerskip

Sjøfartsdirektoratet kjenner igjen mange av problemstillingene og Sjøfartsdirektoratet har utpekt en del gjøremål for å styrke vernetjenesten. Disse fremgår av saksfremlegget i agendaen. Utfyllende kommentarer refereres her.

Om opplæring av verneombud: En del kurs er helt/delvis basert på landbasert regelverk, men innholdet må være basert på maritimt regelverk for å gi relevant opplæring. Ser mer bruk av e-læringskurs. Bør være en kombinasjon, der f.eks. en type test bekrefter at den faste delen i e-læring er gjennomført og kontrollert. Hva fungerer og gir best læring?
Det er opp til leverandørene å velge tilnærming. Sjøfartsdirektoratet har laget en veileder rettet mot leverandører av kurs, og hva som bør gjennomgås. Denne ligger på www.sdir.no.

Om vurdering av endringer i ASH-forskriften: Angående andre behov tilknyttet regulering av vernetjenesten til sjøs, hadde DNMF en del innspill i forbindelse med det tiltenkt større revisjonsarbeid bebudet i 2019. Som tidligere orientert ble grenseverdier på kjemiske og biologiske faktorer, fare for gassdannelse i trange rom etc. prioritert i forrige oppdatering, men innspill på vernetjenesten blir sett hen til i vurderingene som nå skal gjøres på dette temaet, og mht. retteforskriften 2025.

Om medvirkning og samarbeid i forumet for å styrke vernetjenesten til sjøs:

- Vernetjenesten berører to av arbeidsgruppene til Maritimt Samarbeidsforum: (1) Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet og (3) Utdanning og kvalifikasjoner. Vi anmoder om at oppgavene som ønskes utredet videre i arbeidsgruppene konkretiseres.
- Hva kan aktørene/medlemmene i forumet bidra med for å styrke og sette vernetjenesten på dagsorden?

Om innspill til tiltaksplanen i Nullvisjonen for styrking av vernetjenesten
Orientering ved Anders Amundstad Balle, prosjektleder Nullvisjonen

Innspill om 40-timerskurset har kommet på samtlige innspillsmøter med næringen i vår. Sdir har hatt årlige fokusområder, der psykososialt arbeidsmiljø er årets tema. Fra og med 2025 vil innsatsen dreie seg om handlingsplanen for Nullvisjonen, der verne- og miljøarbeidet tas inn som en grunnpilar for å ivareta medvirkning og forankring uten i sektoren. Arbeidet med nevnte prosesser som er skissert vil starte i 2025. Det handler både om veiledning og forventning til verne- og miljøarbeidet som skal foregå - hvordan det kan gjøres og av hvem, der Sdir oppfølging vil være tilsvarende f.eks. tilsynsvirksomhet knyttet til fokusområdene. Skal ha noen møter gjennom høsten der næringen inviteres til å påvirke arbeidet.

<u>Spørsmål/kommentarer/innspill:</u>
DNMF: Forbundet sendte i 2019 inn fullstendig revidert tekstforslag, inkludert navneendring, av ASH-forskriften. Herunder spørsmål til utestående endringer i 2011 fra STCW-revisjonen i 2010 som gjelder nettbasert 40-timers kurs for de som jobber til sjøs. Partene utviklet da et modulbasert nettkurs der foregående moduler må fullføres for å komme videre, men ser at rederienes bruk har avtatt og løses på andre måter. Hele skipsledelsen er en del av verne og miljøarbeidet. Det vises til absolutt minimumsutdannelse er nedfelt i STCW. Mener det er en utfordring at norsk regelverk ikke har tilsvarende definisjoner på de tre nivåene: management, operasjon og støttenivå. Initiativ som «Samarbeid for sikkerhet» jobber for helhetlig tilnærming i næringen. ISM-koden endret i 2014, pålegger rederiene å sørge for denne opplæringen. ISM-kodens system kan benyttes i oppfølgingen, tilsvarende bruk av ISM-kodens tekst da SASH ble tatt inn som sikkerhetsrisiko. Dvs. bruke systemet for varsling, loggføring og utklarering, både om bord og via havnemyndighetene. Mener at å bruke ISM-koden og systemet som allerede er om bord som skipet har sertifikat for, sammen med MLC-sertifikatet, vil gi et system for verne- og miljøarbeid som fungerer. Tror ikke rederibaserte ideer og bransjestandarder er løsningen, men må løftes opp på lovnivå.

SAFE: Forstår det slik at arbeidstakeren etter AML kan bestemme selv hvor kursene tar. Kan organisasjoner som f.eks. SAFE selv utarbeide kurs for medlemmer?

Sdir: Ikke eksplisitt uttrykt i ASH-forskriften, men se hen til om tariffavtaler foreligger.

NSF: Med tanke på Nullvisjonen, kommer 90% innen havbruk utenfor kravet. Normal struktur på en servicebåt er 2-4 om bord. Det rimer ikke med en nullvisjon å sette skipsfører til verneombud. Det ville aldri skjedd på en stor båt.

Sdir: Diskusjonen har en parallell til land. Hvordan få en god vernetjeneste til å fungere under veldig små forhold? Må se på hvilke løsninger som lar seg gjøre i forhold til driften for øvrig for å ivareta vernetjeneste-mekanismen. Kan ikke alltid ha samme logikk og regime på små fartøy som på store fartøy med mange ansatte.

DNMF: Tror vernetjenesten har endret seg over tid, med større ansvarlighet for personlig og kollegaenes sikkerhet, men viktig se på hvordan skipsledelsen er med i verne- og miljøutvalget.
Ad valg av kurs, refererer forbundet til MLC 2.8 som gjelder karriereplan og rett til nødvendig kompetanse og etterutdanning for stillinger og verv, med frihet het til å velge kurstilbyder selv. Enkelte rederi har laget egne kurs, men opplæring skal etableres i samråd med næringen, tilrettelagt av flaggstaten. Herværende utvalg, med kursleverandører, er et eksempel på samarbeidsarena for utvikling av noe i fellesskap Mye godt arbeid er allerede nedlagt, men ting tar tid. Begynte i 2011 med problemstillingen og innspill sendt 2019 tilknyttet revisjon av ASH-forskriften.

Sdir: Selve ASH-forskriften sier ikke noe om valg av kursleverandør, men klar på at utgiftene til opplæring skal dekkes av rederiet. Noe er formodentlig også tariffavtalt.

Kystrederiene: Arbeidsgiver er selvfølgelig opptatt av sikkerhet og HMS på skipet, de viktigste verdiene til rederiene. Egen organisasjon tilbyr 40-timers e-læringskurs gjennom datterselskap. Kurset er nyutviklet i samarbeid med arbeidsjurister, spesialtilpasset maritim næring, med grensesnitt opp mot ssl, sal og aml.. 400-500 personer har deltatt på kurset hittil. Nye oppdaterte kurs er annerledes enn eldre kurs, og en kan diskutere kriteriene for oppnådd 40-timers nivå, men til det trengs ekstern evaluering av kvaliteten på både partenes egne kurs og fra eksterne kurstilbydere. Dette bør gå inn i det videre Nullvisjons-arbeidet. Det er mange fordeler med e-læringskurs, men visse tema bør kanskje foregå i fysiske fora med praktiske arbeidsoppgaver? Fordel at e-læringskurs kan tas ved siden av turnus og gi en god oppdatering relativt greit. Er positiv til endring av ASH-forskriften hvis det avdekkes reelle behov for det. Men det trengs mer kunnskap. Holdningsskapende arbeid er viktig, i forhold til hvordan prioritere tjenesten inn om bord, i rederiene, kapteinen og vernetjenesten. Mange ting her en kan samarbeide om for å styrke vernetjenesten.

Sdir: Takker for innspill. Konkrete tiltak som skal gjøres noe med vil kunne bli adressert ulike arbeidsgrupper tilknyttet forumet.

6. Fartstidsopptjening og dokumentert systematisk opplæring

Fremmet av maritimt utdanningsforum (MUF). Orientering ved Torun Lied Giske.

MUF har spilt inn saken fordi en ser utfordringer med fartstidsformelen per i dag. Den er god for de som er fast ansatt på skip for beregning av fartstid, stige i gradene for sertifikater osv, men vil her belyse situasjonen for førstegangssøkere av sertifikat. Formelen gjør at man raskt tjener opp fartstid på sjøen. En 12-timers dag gir mer enn 2 dagers opptjent fartstid. Dermed blir 360 dager raskt nedkortet på fartøy i 12-timers ordning. Ref. saksfremstilling og utdyping av eksempel. Det er to veier til sertifikat:

1. Vise til systematisk dokumentert opplæring i en godkjent kadettbok (WebCadet).
   Fartstiden registreres i takt med den systematiske opplæringen. Deler av kadett-tiden kan tas mellom skoleårene, men skal ha 2/3-deler igjen etter fullført og bestått vitnemål.
   Blir kontrollert av opplæringskontorene som følger kadettene i medlemsrederiene, iht. sjekkliste om korrekt oppfylt fartstid, korrekt utfylt oppgavene sine, korrekt bakgrunn (fagskole eller høyskole) før de registreres inn til Sjøfartsdirektoratet.
2. Fartstidsopptjening.
   Dersom 36 måneders fartstid før fagskole, er kravet minimum en måned fartstid etter fullført og bestått fagskole. Må legge frem en relevant kompetansevurdering for å komme inn på fagskolen. Hvis 36 måneder relevant fartstid før inntak, er det tilstrekkelig med assessment om bord etter 1 måneds fartstidsopptjening

(=12-15 dager etter formelen) før en kan søke ut sitt første sertifikat. (Hvorvidt all fartstid i de 36 månedene før fagskolen er relevant kan det også stilles spørsmålstegn ved.)

Utfordringen er at det ser ut som disse to veiene til å søke sertifikat blir slått sammen, og dermed ikke oppfyller tabellkrav i STCW. I praksis søker enkelte kadetter ut sertifikat med grunnlag i fartstidsopptjening alene uten å ha fullført den dokumenterte opplæringen som kreves i gjennomført kadettbok. Det betyr at selv om de formelt har nok dager til sjøs, har de ikke nødvendigvis den varierte treningen som skal sikres gjennom assessor-bedømmelsen av kompetansen i den systematiske opplæringen.

En ser at kadetter bruker læretiden som fartstid i variant nummer to. Først brukes læretiden for å komme inn på fagskole (fagbrevkrav). Seiler så 1 måned og legger så læretid og én måned fartstid til grunn og søker ut sertifikat på grunnlag av fartstid i stedet for å søke på grunnlag av systematisk opplæring. Utgangspunktet for systematisk opplæring er at med dokumentasjon på dette kan man få godskrevet og redusert fartstiden fra 360 til 180 dager. Noen kadetter bruker følgelig læretiden to ganger: først for å komme inn på fagskole, deretter for å korte ned til 180 dager, som allerede er nedkortet fra 360 dager. Dette kan skyldes feilaktig forståelse av forskriftskravene, det kan være press på kadettene fra rederi, mannskap eller at kadetten ønsker å få sertifikatet så fort som mulig. MUF ønsker å få opp en diskusjon om dette.

Spørsmål/kommentarer/innspill

DNMF: Utgangspunktet for dette var spørsmål til IMO i 2014 om å definere fartstidsdager. IMO stadfester dager, men timene er opp til hver enkelt flaggstat. Rådet for maritime sertifikater og bemanning behandlet saken. Det kom forslag om å bruke reelle timer, men et flertall i rådet kom frem til en formel med delingstall på 1867 som for én 12 timers dager utgjør opptjening av 2,35 dager. Den skisserte problemstillingen fra MUF kom raskt opp, fulgt opp av et rundskriv som sier at lærling og kadetter ikke skal bedømmes kun ut fra fartstid, men bedømmelse av kunnskapen som avgjør ferdigstillelse av læretiden om bord. Fartstid er et alltid minimumskrav. For lærlinger er det et eget system, men når man er kadett er det en assessor som er ansvarlig og skal gå god for opplæringen. Mangler underskrift fra assessor er det ikke grunnlag for å søke sertifikat. Det er uakseptabelt at eventuelle feil åpner for utnyttelse av systemet.

Sdir: Utgangspunktet for diskusjonen var 1867 timer per år, som er litt mer enn et vanlig arbeidsår, basert på tall fra SSB. At fartstiden blir brukt to ganger, blir litt feil måte å se det på. Ved søknad om første sertifikat er det den totale opptjente fartstiden som legges til grunn. Ved systematisk opplæring, er det de 12 månedene og det opplæringskontorene har meldt inn som blir lagt til grunn. Ved varianten med fartstid gjelder sjekklister iht. tabeller og assessoren, samt rederi som dokumenterer fartstiden. Den blir bare telt én gang. Har det forekommet feil må vi se på det. I utgangspunktet kan fartstiden brukes bare en gang. Hvis man har tjent opp fartstid fra dato til dato, og noe av dette er læretid, er det tillatt.

MUF: Regelverket er ikke tydelig. Dessuten er det relevant fartstid som skal telle, men er hele læretida alltid relevant?

Sdir: Bakgrunn for de to veiene til sertifikat er at STCW har et hovedkrav om 36 måneders fartstid. Den skal være relevant, men STCW legger ikke flere føringer. Det finnes en «option» om nedtrekk fra 36 til 12 måner forutsatt at en putter inn systematisk opplæring for å kompensere for nedtrekket. Vårt nasjonale system for fagutdanning med fagbrev som del av IMO, spiller inn, og gir nedtrekk for læretida på 2 år.
36 måneders-alternativet er et selvstendig hovedalternativ. Hvis en person som begynner på kadettbok-opplæringen oppdager i etterkant at han har fartstid nok etter 1-2 måneder, har han fått dårlig veiledning på forhånd. Vedkommende skulle vært styrt rett inn på 36-måneders alternativet, med 3 måneder med assessor om bord. Om assessmentet skjer i systematisk opplæring eller skjer om bord av en assessor, er like verdifullt for vurdering av kompetansen, som skal være den samme om en kommer ut av 36 måneders alternativet, pakket inn med systematisk opplæring, som for det andre sporet. Det andre elementet, med vår nasjonale måte å beregne fartstid blir en annen diskusjon. Men man bruker ikke fartstiden to ganger om en opprinnelig starter 36 måneders alternativet og midtveis finner ut at man i stedet kan tjene opp normal fartstid på tre måneder og ta assessment om bord. Her kan god veiledning på forhånd bidra. Regelverket er ganske klart, men i begge alternativ kan det skje at

noen kandidater kommer gjennom uten det nivået de burde hatt. Men vi må vi i utgangspunktet ha tillitt til det assessor-systemet vi har som skal bedømme kompetansen.
Sdir har ikke system som fanger opp hvem som er kadetter. Mottar vi søknad må vi forholde oss til assessment og fartstid, har ikke mulighet til å sjekke om de også er i et systematisk opplæringssystem. Søker man f.eks. maskinoffiser er det relevant fartstid fra maskindepartementet som teller.

Universiteter/høyskoler: Hvis assessment og bedømmelse om bord går for hastig frem eller ikke er reell, er det viktig å kommunisere til rederiene at de har ansvaret for de som godkjennes. Sjøfartsdirektoratet må kunne stole på dokumentasjonen. Hvordan blir det f.eks. synliggjort at 6 måneder av tiden skal være tilknyttet brovakttjeneste?

Sdir: Det fremkommer, både på brovakt og maskinvakt. Sjekklister må legges frem hvis systematisk opplæring ikke er gjennomgått.

MUF: 80% av de som tar utdanning går fagskolevegen. De fleste har læretid over to år i bunn, hvor de kan søke ut brovaktsertifikat og ferdighetssertifikat som matros eller maskinromsvakt og skipsmotormekaniker før de går til fagbrev. Læretida tilsier mye fartstid i løpet av disse to årene. Fagbrevet er billetten inn til fagskolen. Etter to år på fagskolen i ordinært opplæringsløp, gjenstår 180 dager fartstid som kadett i enden. Dette kan ikke kortes ned med bruk av læretiden. I løpet av årene på fagskolen kan de seile 60, dager. Da gjenstår 120 dager, men vi ser at også disse kortes ned. Har ikke fått avdekket årsakene til dette.

Sdir: Det utstedes kun sertifikat ved nevnte alternativ: Dokumentasjon på 36 måneder (1080 fartstidsdager) + assessment eller at opplæringskontoret har rapportert gjennomført og bestått systematisk opplæring, herunder WebCadet og fartstid.

MUF: Problemstillingen skyldes ikke feil rapportering fra opplæringskontorene, men at de avdekker at kadetten får utstedt sertifikat før de er registrert inn til Sdir.

Sdir: Svaret må da være at kandidaten har fått og kunnet dokumentere 36 måneders fartstid + assessment, som er eneste andre mulighet for å oppfylle vilkårene utenom WebCadet-systemet.

MUF: De har i alle fall tatt assessment ute på fartøyet og kuttet ut WebCadet-bruken og dermed fått et sertifikat. Vi reagerer på at ordinære kadetter, som ikke tidligere har oppgitt fartstid, likevel plutselig har et sertifikat. Ser at muligheten danner seg grunnet den raske fartstidsopplæringen, som blir et smutthull for å unngå bryet mange kadetter opplever med å fylle ut systematiske opplæringen. Dette må vi se på. På kurs for kadetter og assessorer er vi tydelige på at ansvaret for at de er tilstrekkelig kvalifisert før de tiltrer stillinger om bord, ligger på reder og den enkelte kadett. En annen ting er at når fartstid opptjenes så fort, er man i ferd med å undergrave den systematiske opplæringen og en må ta et valg om man vil ha systematisk opplæring i maritim utdanning.

Sdir forslag til vedtak:
Det forslås å sende saken til arbeidsgruppe 3 – Utdanning og kvalifikasjoner for videre drøfting og tiltak.

Behandling
Det kom følgende innspill/kommentarer:

- Det foreslås at rådet vurderer om de kan gi en tilslutning til forslaget om endring av formelen i saksfremstillingen før videre utredning i arbeidsgruppen
- Forslaget trenger mer utredning og flere fakta på bordet før en kan ta stilling til forslag som medfører eventuelle endringer i forskrift og rundskriv.
- Forslaget vil i praksis innebære splitting av formelen i én for opplæringstid og én formel for annen tid. Usikker på om det treffer problemstillingen. Trenger å ta stilling til virkningen og omfanget av forslaget.
- Tankegodset og det som er diskutert må tas inn i arbeidsgruppa.

Vedtak:
Forumet tar ikke stilling til det konkrete forsalget, men ga sin tilslutning til at saken videresendes arbeidsgruppe 3 for videre drøfting og eventuelt forslag til endring.

7. IMO-orientering

Orientering ved Therese Landås, underdirektør sjøfolk

STCW-revisjonen er godt i gang, men omfattende og tar tid. I oppfølgingen av HTW 10, blir det ekstra møte, Intersessional Working Group, 7-11.oktober med intensjon å identifisere GAP som pågående STCW revisjon må ha med, i tillegg til den lange listen med tema som allerede er identifisert og skal tas inn.
. Er i sluttspurten med dokumentet fra Norge. Neste møte HTW 11 avholdes 10-14. februar.
Sdir har invitert aktuelle aktører i næringen om innspill til aktuelle tema å se nærmere på i forhold til Gap-analysen. Inn mot arbeidsmøtet er følgende tema per august spilt inn::

- maskin-elektro i forhold krav til maskinoffiser 750 kw (vurdering om tall knyttet til tilgjengelig effekt og ikke fremdriftsmaskineri som sådan)
- polar i forhold til familiarisering hele besetningen og ikke bare offiserer
- SASH – se på ytterligere tema, f.eks. spørsmål mottatt knyttet til gravide og sikkerhetskurs
- DP-sertifikat
- Batterisikkerhet

Norge har sendte inn tre submissions på følgende tema (tilgjengelig på IMO Docs):

- Dok. 1.2.45: familiarisering av mannskap før skip går inn i polare farvann, kunnskapskrav avhengig av om vedkommende har en rolle tilknyttet alarmsystemet. Innebærer revisjon av A 5.4 i STCW-koden
- To dokumenter «cofrontet» med EU:
    - Doc. 1.2.10: Konsepter og kompetanseområder som digitalisering, dokumentasjon sertifikater, harmonisering av hviletid med MLC, spørsmål rundt fartstid, og noe SASH og digital sikkerhet
    - Dok. 2.1.11: Tekster og retting av skrivefeil

Det øvrige arbeidet handler om timing prosess i IMO i forhold til HTW 11, spesielt se nærmere på SASH i et større mangfoldsperspektiv. En ser på om det er spesifikke problemstillinger som bør løftes og ikke nødvendigvis bare kan håndteres i STCW, men også i MLC. F.eks. type forhold som garderober, fartøyskonstruksjon eller andre spor som må tas i en annen retning av type MLC og det arbeidet som gjøres i ILO/IMO-kontekst. Jobber derfor i tiden fremover med å se hva det er herfra som kan løftes inn i forhold til pågående STCW-prosess.

Det samme gjelder spørsmål på framdriftskraft 750 kw. Problemstillingen her ses hen til fast-track på arbeidet neste år på ny teknologi, spesielt opp mot nye typer fremdriftsmaskineri.

Tilsvarende ses det nærmere på posisjonen vår på DP. Det er registrert punkter i USA sitt dokument 9.7.3 som kan være av interesse for oss i forhold til perspektiver presentert så langt.

Batterisikkerhet er også tiltenkt tema i HTW11, for å få det på tidspunkt som er hensiktsmessig i STCW-revisjonen.

<u>Spørsmål/kommentarer:</u>
DNMF: Forrige uke ble bestemt at ammoniakk skal ha et eget tabellnummer, mens hydrogen fortsatt skal være under IGF-koden, med de spesielle farene her. Spesielt viktig fordi Norge er en av nasjonene som bruker ammoniakk.

Sidr: Alternativ fuel får en fast track, berammet fra HTW11 og utover, så Norge vil også se på sin posisjon her, ikke minst inn mot MASS-koden som foregår parallelt i MLC og se om det er noe vi ønsker inn i form av kompetansekrav. Det er flere spor på ny teknologi og mye arbeid frem mot HTW11.

8. Bemanningsrapporten. Hva nå?

Orientering ved Håvard Gåseidnes, Sjøfartsdirektoratet

Rapporten ble levert internt av arbeidsgruppen for et knapt år siden, deretter diskutert på fag- og ledernivå som har besluttet å gå videre. Dette er et arbeid som tar tid. Per nå har det vært en del ekstra arbeid knyttet til hviletid og bemanningssaker, spesielt på innenriks passasjerskip, som i praksis berører de samme menneskene som jobber med

bemanningsprosjektet. Derfor ingen bevegelse siden forrige møte, men håper å få brukt mer tid på overordnede saker med betydning på lengre sikt.

9. Oppfølging av Riksrevisjonens rapport om arbeids- og levevilkår

Orientering ved Marianne Warvik, MLC koordinator, Operativt tilsyn

Den nyopprettede stillingen er et av tiltakene etter Riksrevisjonsrapporten for å styrke arbeidet med arbeids- og levevilkår. Mer ressurser skal brukes på uanmeldte og risikobaserte tilsyn, herunder bl.a. forbedre tilsynene på MLC-områder så vi kan bedre avdekke brudd på hviletid, bemanning, kompetanse etc. Det jobbes med å effektivisere tilsynet ved å videreutvikle verktøyet for å kartlegge og velge ut risikofartøy.

Stillingsressursen er også tilknyttet årets fokusområde med psykososialt arbeid, herunder seminaret for maritim næring med fokus på mobbing og trakassering. Målet å skape bevisstgjøring og refleksjon over egen atferd, og inspirere og motivere til å ta kunnskapen inn i eget rederi/fartøy og jobbe systematisk med å forebygge både atferd, holdninger og dynamikker som skaper mobbing og trakassering. Det skjer mye godt arbeid i hele næringen for å snu ukultur. I 2025 blir det mer uanmeldte tilsyn på MLC, med fokus på risikofartøyene.

DNMF: Vil sende over en ny rapport basert på en internasjonal undersøkelse om psykososialt arbeid og hviletid.

Sdir: Tar imot alle innspill og rapporter som utvider kunnskapsgrunnlaget. Tilsynsarbeidet skrider videre. Av indre tiltak, som handler om kursing egne folk, er det gjort mye. De ytre tiltakene blir fokuset fremover.

10. Saksoppfølgingslisten – kort info om eventuelle bevegelser

Gjennomgang ledet av Håvard Gåseidnes

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

Sak/tema	Status/bevegelse siden forrige møte
Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID)	Forrige status: Sdir og POD har nedsatt en arbeidsgruppe. Ny status:
Kjemikalie-eksponering (veiledning)	Forrige status: Orientering sak 11 på møte 12.06.2024. Grenseverdier fastsatt. Kompetanseløft i gang, kurs gjennomført med medvirkning fra Sdir. Oppslag publisert juni: Om kjemikalier og rederiets plikter + sikkerhetsmelding "Frakt av fiskeensilasje – risiko for dannelse av farlige gasser". Sak foreslås tatt ut av oppfølgingslisten. Drøfting: SOF: Kunne ønsket et større prosjekt, men har forståelse for ressurssituasjon. Vedtak: Sak besluttet tatt ut av oppfølgingslisten.
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder	Forrige status: Vurderer særregulering i dialog med aktuelle instanser. Ny status:
Utvikling av maritimt helseregister	Forrige status: Ingen bevegelse. Ny status:
Endring i forskrift om skipsmedisin	Forrige status: Bedt HOD om avklaring handlingsrommet, har en del oppfølgingspunkt på ulike fartøyskategorier. Ny status:
Avklare lovvalg innen havbruk til havs	Forrige status: NFD i gang med lovvalg Ny status: Venter fortsatt på avklaring.
Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Forrige status: Oppdatert info. på Sdir sin side. Sak foreslås tatt ut av oppfølgingslisten Drøfting: DNMF: Er ikke i mål, ref. hensyn til gamle dokumenter, revisjon av STCW, MASS-skip og ønsket konkretisering likeverdig fartstid med tanke på f.eks.

	ROC, jf. IMO-prosesser. Vedtak: Fortsatt oppfølgingssak for videre arbeid.
Brann og redning tilknyttet nye energibærere	Forrige status: Det jobbes med. Ny status:
Oppfølging av Riksrevisjonens arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår	Forrige status: Ref. egen møtesak. Fortløpende driftssak. Sak foreslås tatt ut av oppfølgingslisten. Drøfting: DNMF: Ønsker at det fortsatt står på listen. Vedtak: Fortsatt oppfølgingssak for videre orientering.
Forslag om implementering av «IMO MSC. 1/Circ. 1675 «Interim guidelines on safe operation on onshore power supply (OPS) service in port for ships engaged on international voyages" I Norsk regelverk.	Forrige status: Møte med DSB, Sdir og ITF/DNMF avhold. Resultat skal legges frem. Ny status:
Oppfølging bemanningsrapporten	Forrige status: Rapporten skal videre i en regelverksprosess. Ny status: Se sak 8.
Utvikling Arbeidsmiljøhjelpen for "fiske og havbruk"	Forrige status: Planlagt oppstart august Ny status: Oppstartsmøte utsatt til slutten av oktober. Hvis det er flere enn påmeldte i abeidsgruppe 1 som ønsker å delta, sendes melding BLES@sdir.no.

11. Eventuelt

11.1 **NY FUNGERINGSPERODE**

Inneværende fungeringsperiode på 3 år utløper 31.12.2024. Sdir vil sende henvendelse til medlemsorganisasjonene om oppnevning av representanter for ny 3-års periode. Nåværende representanter er selvsagt velkommen til å fortsette hvis ønskelig.

DNMF: Instruksen for rådet best jevnlig sendt ut fordi utskifting også skjer i inneværende oppnevningsperioder.

Møtet ble avsluttet 14.10

mandag
23
sep 2024

Maritimt Samarbeidsforum 3 2024

10:00 - 14:00
EXT Maritimt Samarbeidsforum | Møterom 250 Skipet

Agenda

10:00 10 min

1 | Møtet åpnes

- Velkommen
- Navneopprop
- Godkjenning av innkallingen
- Godkjenning av referatet fra møte 12.6.2024 - Lenke: Norwegian Maritime Directorate (sdir.no)
- Godkjenning av sakslisten
- Innmelding av saker til eventuelt
- Tilbakemelding spørsmål stilt i forrige møte.
  - Sjøfartsdirektoratets oppfølging av tidligere innspill til forespeilet større revisjon av ASH-forskriften
  - Ressurser i Sjøfartsdirektoratet til oppfølging av sikkerhetsopplæringen.
  - Om Sjøfartsdirektoratets deltakelse med seminaret tilknyttet årets fokusområde på samling i regi av "Hun fisker".

- Beslutning

10:10 10 min

2 | Status arbeid faste tema/arbeidsgrupper

Odd Konrad Dale
Jan Reinert Vestvik

Saksinnspill og oppfølginger innen områdene til arbeidsgruppe 1, 2 og 4 fremmes som egne saker til drøfting i rådet.
Det gjelder sak om HMS-opplæring/vernetjenesten, bemanningsprosjektet og tiltaksutvikling Nullvisjonen.

Tilknyttet arbeidsgruppenes arbeidsområder blir det gitt status på følgende:

- Bemanning
  Orientering om dispensasjon hviletid i fergefarten
- Utdanning og kvalifikasjoner
  Det har siden forrige møte vært møteaktivitet tilknyttet revisjon av emneplaner. Som tidligere orientert har arbeidsgruppen hatt en gjennomgang av hvilke emneplaner som skal følge IMO-modellkurs sporet fremover. Det gis her en status på arbeidet med å revidere emneplanene som vedlikeholdes i egen regi.

- Orientering

10:20 1 t

3 | Nullvisjonen - Status, innsatsområder og tiltak

Leif Inge Sørskår
Anders Amundstad-...
Vegar Berntsen

Sak fremmet av Sjøfartsdirektoratet.

Handlingsplanen per nå med forslag til tiltak og innsatsområder legges frem for forumet til diskusjon og innspill.

- Diskusjon

11:20 10 min

4 | Innspill til tilsynsplan 2025

Janne Urdal Aursland

Det gis en kort orientering om tilsynsaktiviteter og kampanjer neste år. Videre inviteres forumet til å komme med innspill på områder de mener det operative tilsynet bør følge med på.

11:30 1 t

II | Lunsj

Lunsjservering ved reservert bord i kantinen 6. etasje.

Ettersom det parallelt med herværende møte arrangeres "Åpen dag" ved hovedkontoret i Haugesund fra kl. 12:00-15:00 (del av Maritim Uke) har vi utvidet lunsjpausen slik at møtedeltakerne om ønskelig kan møte Sjøfartsdirektoratets fagavdelinger og saksbehandlere i en uformell setting, og få svar på det man lurer på.

Alle **påmeldt Maritim** uke har i forbindelse med påmeldingsprosessen fått et valg om også å melde seg på Åpen dag.
Dersom du ikke skal delta på Maritim uke, men allikevel ønsker å delta på Åpen dag, finner du mer info og kan benytte deg av **påmeldingslenken på denne siden**. **Påmeldingsfristen er torsdag 19. september, klokken 12.00.**

12:30 20 min

5 | HMS-opplæring for verneombud, ledelsen og arbeidsmiljøutvalg for maritime besetninger

SAFE i Simon Møkste...
Birthe Lill Eskevik
Lars Inge Særsten
Anders Amundstad-...

Sak fremmet av fagforbundet SAFE

Bakgrunn
SAFE ønsker å sette HMS-opplæring av verneombud, ledelse og AMU-medlemmer for maritime besetninger på dagsorden.
Skipssikkerhetsloven definerer krav om verneombud på skip, krav til arbeidsmiljøutvalg og arbeidsgivers plikter i forbindelse med "fullt forsvarlig arbeidsmiljø". Men hvilke konkrete krav finnes det tilknyttet opplæring av de ulike rollene/deltakerne/aktørene? I hvilken grad vektlegger Sjøfartsdirektoratet disse kompetansekravene i oppfølgingen av de ulike rederiene?
Når vi ser på tilbyderne av slik opplæring/kurstilbud, kan det virke som om etterspørselen etter opplæring er relativt liten i forhold til antall potensielle kurskandidater.
SAFE ved HMS-avdelingen gjennomførte 1. kvartal 2024 en undersøkelse om HMS-opplæring og HMS-kompetanse blant klubber innen alle deler av næringen (se vedlagte presentasjon av undersøkelsen).
Resultatene fra undersøkelsen, antall kurstilbydere som tilbyr denne opplæringen (spesielt rettet mot sjøfolk) samt antall gjennomførte kurs, tilsier antakeligvis noen gap opp mot konkrete krav i lov og forskrift. Det kan også se ut som om gapene er større innenfor den maritime delen av næringen.
Når det gjelder petroleumsnæringen har SAFE løftet saken inn i Sikkerhetsforum, og ønsker herved at det også settes fokus på vernetjenesten og HMS-opplæring innen maritim virksomhet.

Sjøfartsdirektoratets vurdering og forslag til oppfølging
Sjøfartsdirektoratet har gjennom tilsynsvirksomheten sett eksempler som samsvarer med SAFE sin undersøkelse. Det er bl.a. gitt pålegg fordi verneombudet ikke har fått tilstrekkelig opplæring om bord.

Sjøfartsdirektoratet sjekker på tilsyn at verneombud har kjennskap til oppgaver og fører verneombudsbok, at det er fylt ut AMU rapport årlig, at det gjennomføres sikkerhetsmøter/AMU-møter, at personlig verneutstyr er tilgjengelig ombord osv.

Styrking av vernetjenesten vil være et tiltak nedfelt i handlingsplanen for Nullvisjonen. Sjøfartsdirektoratet ser behov for å se på mulige endringer for å styrke verneombudet og vernetjenesten til sjøs. Det dreier seg blant annet om.

- Statusheving/anerkjennelse av viktigheten av en fungerende vernetjeneste som medvirker i sikkerhetsarbeidet og forbedring av arbeidsmiljøet om bord.
- Opplæring
  - Opplæringen om bord
  - Gjennomføring av obligatorisk opplæring for verneombud (40-timers kurs)
    - Den obligatoriske opplæringen må være relevant for maritime besetninger (krav og innhold)
      - Undersøke leveransen slik den er per dato når det gjelder kursleverandør
      - Hva legges i "40 timer"? Kvantitet og/eller kvalitet?
    - Kvalitetssikring av den obligatoriske opplæringen?
      - Kan gjøres som stedbasert eller i kombinasjon e-læring/stedbasert. (Dette er noe som kursleverandør må ta stilling til).
- Vurdere behov for endringer av regelverk (ASH-forskriften)
  - Styrking vernearbeidet om bord på fartøy med 3 til 7 personer om bord som per i dag kan velge bort verneombud
  - Styrke skipsførers kompetanse innenfor verne- og miljøarbeid
  - Andre behov tilknyttet regulering av vernetjenesten til sjøs?
- Tilsyn
- Holdningsskapende arbeid
  - Veiledninger?
  - Formidle ressurser og verktøy som finnes
    - Verktøy (Arbeidsmiljøportalen: "En bra dag på jobb" og "Arbeidsmiljøhjelpen" for sjøfart)
    - Seminaret "Be a buddy not a bully" - fokus på psykososialt arbeidsmiljø
    - Annet?

Veien videre

1. Innspillene legges frem i plenum til diskusjon og prioritering av bestillinger til relevante arbeidsgrupper.
   Oppgavene som ønskes utredet videre i arbeidsgruppene må konkretiseres.
2. Hva kan aktørene/medlemmene i forumet bidra med innen sine virksomheter for å styrke og sette vernetjenesten på dagsorden?

1

12:50 20 min

6 Fartstidsopptjening og dokumentert systematisk opplæring

Torunn Lied Giske
Odd Konrad Dale

Sak fremmet av Maritimt Utdanningsforum v/Maritim Opplæring Nordvest

Bakgrunn

- Opptjening av kadett tid ved hjelp av fartstidsformelen i Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk har skapt en utfordring innen maritim opplæring. Denne forskriften legger til rette for at kadetter kan oppnå nødvendig fartstid raskere enn ønsket, noe som kan påvirke kvaliteten på den praktiske opplæringen. Konsekvensen er at førstegangssøkere til maritimt kompetansesertifikat kan ende opp med for lite trening og praktisk erfaring til å oppfylle de kravene som kreves i virkeligheten for å kunne utføre oppgaver trygt og effektivt om bord på fartøy.
- Dette fører til en uheldig situasjon der kandidater teknisk sett har tilstrekkelig fartstid for å oppnå sertifikater, men mangler dyptgående erfaring og ferdigheter, noe som kan påvirke både deres egen og fartøyets sikkerhet.
- **Eksempel:**
  Systematisk dokumentert opplæring gjennom en godkjent kadettbok er et viktig verktøy for å sikre at kadettene får den nødvendige praksis og kompetanse til å kunne søke ut sitt første maritimt kompetansesertifikat. Denne opplæringsprosessen kan, ifølge gjeldende forskrift, forkortes sammenlignet med det generelle kravet på 36 måneder. Kadetter som har gått fagskole og oppnådd fagbrev har muligheten til å søke sertifikat etter å ha fullført og fått godkjent sin kadettbok av instruktør og utsjekk av assessor, samt opptjent minimum 180 dager fartstid. Av disse dagene må minst 120 være opptjent etter fullført og bestått fagskole med datostemplet utstedt vitnemål.
- Likevel ser vi at noen kadetter søker sertifikatet og avslutter kadettiden uten å ha fullført kadettboken i sin helhet. Det kan her se ut som kadetten legger fartstidsopptjening fra læretiden ved i sin søknad, samt kadett turer i ferier i løpet av skoleårene. Samtidig får de gjennomført et assessment om bord av assessor ved bruk av veiledningen til Sjøfartsdirektoratet om bedømmelse av kompetansesertifikat. Dette skaper en utfordring fordi det systematiske opplæringsverktøyet ikke er gjennomført som tiltenkt, og kadettene får dermed ikke nødvendigvis den praksis og faglige utvikling som er nødvendig for å mestre de krevende oppgavene som en sertifisert sjøoffiser. Dermed kan personer med et sertifikat formelt sett være kvalifisert, men mangler essensiell erfaring og trening, noe som igjen kan svekke kvaliteten på deres praktiske kompetanse og sikkerheten om bord.

Sammenslåing av to veier for å søke sertifikat:
Det ser ut som en del av problemet oppstår ved at både kadetter og assessorer ombord velger å slå sammen to forskjellige måter å oppfylle kravene for å søke førstegangs kompetansesertifikat på. De to separate kravene, som normalt skal utfylles hver for seg, blandes sammen på en slik måte at kadettene søker sertifikat uten å oppfylle begge kravene fullt ut. Disse to kravene er:

1. **Dokumentert systematisk opplæring med godkjent opplæringsbok (kadettbok):**
   - Dette innebærer at kadetten gjennomfører en nøye dokumentert opplæring, hvor praktisk trening er systematisk dokumentert og godkjent av en instruktør og assessor. Fullført og godkjent kadettbok viser at kadetten har gjennomgått all nødvendig praksis for å søke sertifikat, med 180 dagers fartstid. Denne kadettopplæringen kontrolleres av Maropp kontorene og Maritim Utdanning AS
   - Denne ordningen var ment for å gi kadetter med ordinær norsk maritim utdanning en raskere vei til sertifikat fremfor å være kadett i 36 mnd. Etter fullført utdanning.
2. **Fartstidsopptjening:**
   - Dette kravet omhandler at kadetten skal ha opptjent 36 måneder før inntak på fagskole og deretter er kravet minimum 1månede fartstid med opplæring om bord og assessment gjennomført av assessor i henhold til Sjøfartsdirektoratets veiledning om bedømming om bord for førstegangssøker av kompetansesertifikat.. Dette skal sikre at kadetten har tilstrekkelig tid i praktisk maritim tjeneste.

Utfordringen:
Det som skjer i praksis, er at enkelte kadetter søker sertifikat med grunnlag i fartstidsopptjening alene, uten å ha fullført den dokumenterte opplæringen som kreves gjennom kadettboken. Dette betyr at selv om de formelt har nok dager til sjøs, har de ikke nødvendigvis fått den dyptgående og varierte treningen som kadettboken skal sikre.
Dette fører til en situasjon der kadetter med tilstrekkelig fartstid mangler en viktig del av opplæringen som er kritisk for deres kompetanseutvikling. Denne praksisen undergraver målet med systematisk opplæring og kan bidra til at førstegangssøkere ikke er godt nok forberedt til å oppfylle kravene som en maritim sertifikatholder, både når det gjelder sikkerhet, ansvar og praktisk ferdighet.

- **Hvorfor skjer dette?** Det kan skyldes en feilaktig forståelse av forskriftskravene eller press på kadettene for å få sertifikat raskere.
- **Konsekvenser:** Manglende praktisk erfaring kan føre til problemer med sikkerhet om bord og redusert kvalitet på opplæringen.
- Kort opplæringstid for kadetter øker også presset på instruktører og assessorer som får mindre tid til å sjekke ut kandidatene.
- **Tiltak:** Klarere regler og oppfølging fra maritime myndigheter kan sikre at begge kravene overholdes separat, og at kadettboken alltid er fullført før sertifikatet utstedes.

Mulig løsning:
En mulig løsning for å hindre «misbruk» av reglene og sikre at kadetter får den nødvendige opplæringen og praktiske erfaringen, kan være å endre formelen for opptjening av fartstid i opplæringsstillinger. Dette kan gjøres ved å fastsette en klar regel der kadetter og andre i opplæringsstillinger kun kan opptjene fartstid basert på en formel som tillater maksimum **1,5 dag pr. 12 timers arbeidsdag**. Dette vil bidra til å standardisere og begrense hvor raskt fartstid kan opptjenes, noe som sikrer at fartstiden reflekterer reell tid om bord og erfaring.
Ved å iverksette en slik løsning vil det bli vanskeligere å "hoppe over" viktige deler av opplæringsprosessen eller omgå forskriften. Den nye fartstidsformelen vil også skape en bedre balanse mellom faktisk arbeidstid og opptjening av erfaring, noe som i sin tur sørger for at kadetten får nok tid til å oppfylle både teoretiske og praktiske krav.

Fordeler med løsningen:

1. **Mer realistisk fartstidsopptjening:** Kadetter vil opptjene fartstid i et tempo som reflekterer faktisk tid brukt på arbeid og opplæring ombord, og dette sikrer mer grundig praktisk erfaring.
2. **Redusert risiko for regelbrudd:** Endringen i formelen vil gjøre det mindre attraktivt og praktisk umulig å fremskynde fartstidsopptjening på en måte som undergraver den nødvendige opplæringen. Det vil forhindre kadetter i å søke sertifikat før de har fullført både fartstiden og opplæringen i kadettboken.
3. **Forbedret kvalitet på opplæringen:** Kadetter vil ha mer tid til å fullføre sin systematiske opplæring og kadettbok, noe som vil sikre at de har oppnådd den nødvendige kompetansen før de får sine sertifikater.

Forslag til tiltak:
Sjøfartsdirektoratet kan vurdere å iverksette klarere retningslinjer i **Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk**, som fastslår den nye fartstidsformelen for kadetter og opplæringsstillinger.

I tillegg bør det legges inn strenge krav til dokumentasjon av fullført opplæring, slik at assessorer og instruktører må bekrefte at kadettboken er fullført før sertifikat kan utstedes.

Ved å innføre en fartstidsformel som er knyttet til faktisk arbeidstid og forbedre dokumentasjonskravene, vil systemet bli mer robust og sikre at alle søkere til maritimt kompetansesertifikat har gjennomført nødvendig opplæring og opparbeidet reell erfaring.

De 4 kontorene for Maritim Opplæring har hatt dette temaet oppe i våre styremøter, og det kommer frem at flere bedrifter er enig i at kadett tiden gjennomføres for raskt. Og at saken bør tas opp i rette fora for å gjennomgås.

Maropp Sørøst ved Oddmund Nystad har også på oppfordring fra sitt styre vært i kontakt med NSOF og DNMF ang saken. Forbundene er godt orientert om utfordringene med dagens fartstidsopptjening.

Maritim Opplæring og Maritim Utdanning As ber om at saken tas opp til diskusjon i Maritimt Samarbeidsforum slik at temaet kan diskuteres og belyses fra flere involvere parter.

Maritim Opplæring Nordvest opplever også at tilsvarende skjer på støttenivå for matroslærlinger. Der en lærling fikk søkt ut ferighetssertifikat matros uten at Maropp Nordvest hadde registrert fullført og godkjent opplæringsbok inn til Sjøfartsdirektoratet. Det som var gjort var at en assessor hadde tatt utsjekk om bord i henhold til veiledning om bedømmelse på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside, og lærlingen søkte ut ferdighetssertifikatet på fartstidsopptjening (18 mnd) før systematisk opplæring var fullført og godkjent.

Det vi ser er at denne måten å utnytte regelverket på er å undergrave arbeidet med å lage opplæringsbøker og tilrettelegge for systematisk opplæring.

Vi ser at det er den raske opptjeningen av fartstid som medfører at kravet til godkjent systematisk opplæring ikke er like relevant lenger.

Forslag fra Sjøfartsdirektoratet til videre behandling:

- Saksinspillet samt de innspill som kommer i plenum, tilordnes arbeidsgruppe 3 for utdanning og kvalifikasjoner til videre vurdering.

- Diskusjon

13:10 10 min

|| Benstrekk

13:20 10 min

7 IMO-orientering

John Kristian Spångb...

Fast agendapunkt.

- Orientering

13:30 10 min

8 Bemanningsrapporten. Hva nå?

Håvard Gåseidnes

- Diskusjon

13:40 10 min

9 Oppfølging av Riksrevisjonens rapport om arbeids- og levevilkår

Marianne Warvik

Orientering ved fagkoordinator arbeids- og levevilkår.

13:50 5 min

10 Saksoppfølgingslisten - kort info om eventuelle bevegelser

Håvard Gåseidnes

Orienteringssaker	Statusoppdatering/forslag oppfølging:
Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID)	Forrige status: Sdir og POD har nedsatt en arbeidsgruppe. Ny status:
Kjemikalie-eksponering (prosjekt/kampanje)	Forrige status: Orientering sak 11 på møte 12.06.2024. Grenseverdier fastsatt. Kompetanseløft i gang, kurs gjennomført med medvirkning fra Sdir. Oppslag publisert juni: Om kjemikalier og rederiets plikter + sikkerhetsmelding "Frakt av fiskeensilasje – risiko for dannelse av farlige gasser". Ny status: Sak foreslås tatt ut av oppfølgingslisten.
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder	Forrige status: Vurderer særregulering i dialog med aktuelle instanser. Ny status:
Utvikling av maritimt helseregister	Forrige status: Ingen bevegelse. Ny status:
Endring i forskrift om skipsmedisin	Forrige status: Bedt HOD om avklaring handlingsrommet, har en del oppfølgingspunkt på ulike fartøyskategorier. Ny status:
Avklare lovvalg innen havbruk	Forrige status: NFD i gang med lovvalg Ny status:
Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Forrige status: Oppdatert info. på Sdir sin side. Ny status: Sak foreslås tatt ut av oppfølgingslisten.
Brann og redning tilknyttet nye energibærere	Forrige status: Det jobbes med. Ny status:
Oppfølging Riksrevisjonens gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår	Forrige status: Ref. egen møtesak. Fortløpende driftssak. Ny status: Sak foreslås tatt ut av oppfølgingslisten.
Forslag om implementering av "IMO MSC. 1/Circ. 1675 «Interim guidelines on safe operation on onshore power supply (OPS) service in port for ships engaged on international voyages» i norsk regelverk.	Forrige status: Møte med DSB, Sdir og ITF/DNMF avhold. Resultat skal legges frem. Ny status:
Oppfølging bemanningsrapporten	Forrige status: Rapporten skal videre i en regelverksprosess. Ny status: Se egen sak på møte
Utvikling Arbeidsmiljøhjelpen for "Fiske og havbruk"	Forrige status: Planlagt oppstart august Ny status: Oppstartsmøte utsatt til slutten av oktober. Er det flere enn medlemmene i arbeidsgruppe 1 som ønsker å delta?

Revisjon emneplaner – arbeidsplan og fordeling

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.)**
- 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.)**

Så status er

- 9 kurs beskrevet ovenfor vil kreve mer gjennomgang før vi har landet helt status på videre arbeid.
- 17 kurs erstattes av modellkurs
- **10 kurs merket grønt nedenfor vil få revidert emneplan da de er nasjonale sikkerhetskurs og D6 relaterte kurs og D5.**

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

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

Revisjon emneplaner – arbeidsplan og fordeling

Koordinator/leder fra Sdir for de enkelte arbeidsgrupper:

Andre Heimdal, atsi@sdir.no

- Oppgraderingskurs for **dekkoffiserer/maskinoffiserer** uten dokumentert fartstid (66t)
- Sikkerhetsopplæring for mindre skip + oppdatering

Per Otto Årland, pot@sdir.no

- Påbygging fra Norsk olje og gass (GSK) til Grunnleggende sikkerhetsopplæring for sjøfolk
- Kompetansesertifikat D5

Jørgen Eielsen, joei@sdir.no

- Kompetansesertifikat D6
- Praktisk Prøve kompetansesertifikat klasse D6
- Ankerhåndtering og slep
- Løfteoperasjoner

Fokus på revisjonsarbeidet er å kvalitetssikre at alle planer som er listet nedenfor blir oppdatert etter de IMO modellkurs/STCW/forskrift om de berører.
Videre er det fokus på kjønnsnøytrale begrep og SASH
Vi skal sette disse emneplanene inn i maler fra Sjøfartsdirektoratet som vil bli lagt ut/sendt til dere
Det skal på plass en endringslogg i alle emneplaner
Målet er å være ferdig med arbeidet til årsskiftet 24/25
Når de nye planer er publisert vil Sdir kommunisere ut til relevante aktører/kursleverandører, og kursmateriell må oppdateres etter de nye planer, overgangsordning?
Koordinatorer fra Sdir som er listet over kaller inn til møter via Teams for de enkelte arbeidsmøtene
Viktig at alle som har meninger/spørsmål i dette arbeidet kommer med disse, men det er regelverk som skal være grunnlag for eventuelle endringer som gjøres.

Det er kommet noen innspill allerede for enkelte av områdene disse vil bli fordelt til de arbeidsgruppene de er relevante, men husk at det skal være takhøyde i diskusjoner som eventuelt kommer, og igjen at det er IMO modellkurs/STCW/forskrift som er verktøyet.

Odd Konrad Dale okd@sdir.no har det overordnede ansvaret for arbeidsgruppene, og skal bidra i noen av gruppene samt følge opp aktivt med spørsmål/utfordringer som ikke avklares i arbeidsgruppene selv

Revisjon emneplaner – arbeidsplan og fordeling

Tabell nedenfor viser status 15.08.2024

Emneplan	Modellkurs	STCW	Merknad	Deltaker i revisjon	Kontaktperson for gruppe i Sdir
Oppgraderingskurs for **dekkoffiserer** uten dokumentert fartstid (66t)	1.14, 1.23, 2.03, 1.21	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**	**RS Sjøredningsskolen Maersk Training Nosefo RelyOn Nutec**	**André Heimdal ATSI@sdir.no +47 46936273 Per Otto Årland POT@sdir.no +47 48959073 Odd Konrad Dale OKD@sdir.no +47 48497370**
Oppgraderingskurs for **maskinoffiserer** uten dokumentert fartstid (66t)	1.14, 1.23, 2.03, 1.21	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	1.33, 1.13, 1.19, 1.20, 1.21	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**	**Bodin VGS Arcos Maersk Training Nosefo (Offshore Norge)**	**André Heimdal ATSI@sdir.no +47 46936273 Per Otto Årland POT@sdir.no +47 48959073 Odd Konrad Dale OKD@sdir.no +47 48497370**

Revisjon emneplaner – arbeidsplan og fordeling

Emneplan	Modellkurs	STCW	Merknad	Deltaker i revisjon	Kontaktperson for gruppe i Sdir
Sikkerhetsopplæring for mindre skip	1.33, 1.13, 1.19, 1.20, 1.21	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.** **Og krav til utstyr i SOLAS og forskrift for redningsredskaper for skip under 300 BT**	**RS** **Sjøredningsskolen** **ASK Safety** **OComp** **Langset Maritime**	**André Heimdal** **ATSI@sdir.no** **+47 46936273** **Per Otto Årland** **POT@sdir.no** **+47 48959073** **Odd Konrad Dale** **OKD@sdir.no** **+47 48497370**
Sikkerhetsopplæring for mindre skip - oppdatering	1.33, 1.13, 1.19, 1.20, 1.21	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.			
Kompetansesertifikat D5	STCW tabeller	STCW konvensjonens regel II, STCW kodens avsnitt A-II/3 og tabell A-II/3	**Må se til STCW konvensjonen og definere handlingsrom**	**Nordland Fagskole,** **Vest Lofoten** **Austevoll VGS** **BKS Nord**	**André Heimdal** **ATSI@sdir.no** **+47 46936273** **Per Otto Årland** **POT@sdir.no** **+47 48959073** **Ingeborg Knapstad** **INKN@sdir.no**

Revisjon emneplaner – arbeidsplan og fordeling

Emneplan	Modellkurs	STCW	Merknad	Deltaker i revisjon	Kontaktperson for gruppe i Sdir
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**	**Campus Blå** **Marint Kompetansesenter Arcos** **BKS Nord** **MARPRO** **OComp** **Nordkapp kompetanse og sikkerhetssenter** **Langset Maritime** **Torleif Tjøstheim Storesund**	**Jørgen Eielsen** **JOEI@sdir.no** **+4792883927**

Revisjon emneplaner – arbeidsplan og fordeling

Emneplan	Modellkurs	STCW	Merknad	Deltaker i revisjon	Kontaktperson for gruppe i Sdir
Praktisk Prøve kompetansesertifikat klasse D6		Praktisk prøve forskipsførere på mindre lasteskip med lengde (L) under 24 meter i fartsområde liten kystfart	**Revideres**	**Campus Blå Marint Kompetansesenter Arcos BKS Nord MARPRO OComp Nordkapp kompetanse og sikkerhetssenter Langset Maritime Torleif Tjøstheim Storesund**	**Jørgen Eielsen JOEI@sdir.no +4792883927**
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**	**Campus Blå Marint Kompetansesenter Arcos BKS Nord MARPRO OComp Langset Maritime Torleif Tjøstheim Storesund**	
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**	**Campus Blå Marint Kompetansesenter Arcos BKS Nord MARPRO OComp Langset Maritime Torleif Tjøstheim Storesund**	

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Oppdatering Nullvisjon / Handlingsplan

Maritimt samarbeidsforum, 11.11.2024

Den foretrukne maritime administrasjonen

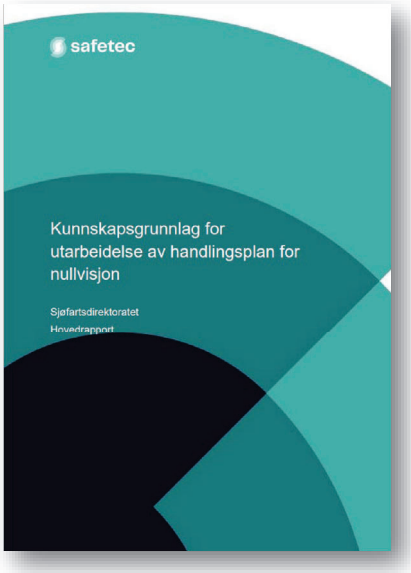
11.11.2024

Sentrale momenter i oppdragsbrevet

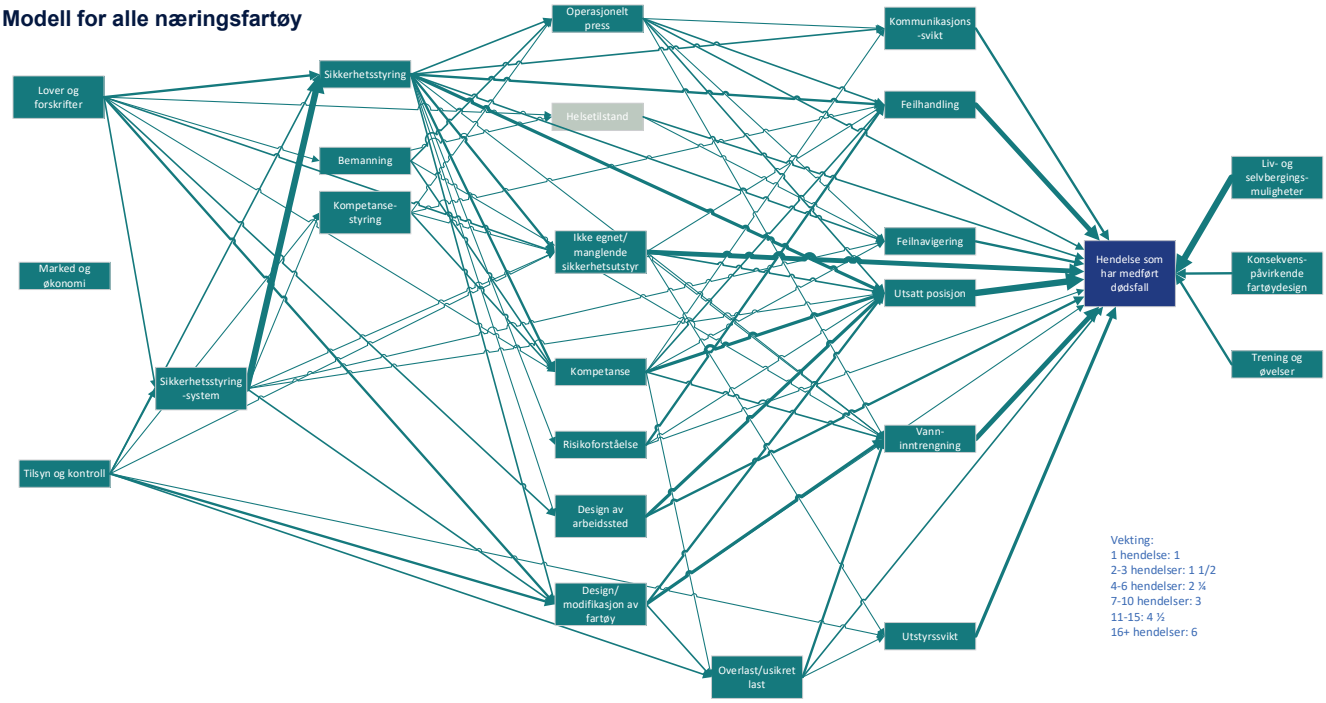
1. Nullvisjonen og tilhørende handlingsplan er gjeldende for alle norske næringsfartøy og fritidsfartøy, inkludert utenlandske fartøy i norske farvann.
2. **Tiltakene skal være gjennomførbare og virkningsfulle**
3. **Tiltak som kan gi størst effekt skal ha prioritet i handlingsplanen**
4. **Handlingsplanen skal utvikles med innspill fra offentlige og private aktører**
5. Melde- og rapporteringsforskriften skal oppdateres i sammenheng med nullvisjonen

Kunnskapsgrunnlaget

- Oppsummering av fagrapporter, ulykkesstatistikk, granskningsrapporter, forskning, resultater fra spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet mm.
- Fordelt mellom næringsfartøy og fritidsfartøy
- Oppslagsverk
- Ligger tilgjengelig på sdir.no/nullvisjon



Modell for alle næringsfartøy



Innspillsmøter for å ivareta medvirkning

- Nærmere 200 påmeldte fra næring, myndigheter, fagforeninger, beredskapsorganisasjoner, media, engasjerte enkeltpersoner, forskere
- Minst 10 samlinger + digitale oppfølgingsmøter
- Inndelt etter fartøytyper (næring og fritid)
- 3-400 **forslag** til tiltak
- Gode, meningsfylte diskusjoner
- Styringsgruppe bestående av Sdir, Kystverket, Fiskeridirektoratet, DSB og politiet

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS // NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

Kartlegge tiltak og rammer som kan redusere risikotaking relatert til åpent fiske. For eksempel verktøy for påmelding og utseilingsfrister.

Vurdere å forby alenefiske

Hyppigere rep-kurs (5 år) og krav, samt heve aldersgensen fra 60 år.- Krav til rep-kurs så lenge man står i fiskermanntallet

Pålagt med AIS i redningsvest

Kreve opplæring for truckkjøring om bord på fartøy

Stille krav til kompetanse relatert til norske forhold, f.eks. værbetingelser og topografi

Sikre at krav til fysisk utforming av arbeidsplass med hensyn til både biosikkerhet og HMS i samme regelverk.

Oppnå konsistent og høy kvalitet på bestillerkompetanse hos kunder relatert til sikkerhet

Hendelsesrapporter som sendes til Sdir skal skjermes for å sikre at de ikke blir offentlig i media "dagen etter".

Innføre krav gjennom IMO til at større passasjerskip må ha slepepunkter tilpasset fartøyet

Innføre krav til automatisk nødstopp og varsling

Fjerne mulighet til å «velge bort» det å ha verneombud om bord på lasteskip med mindre enn 8 i besetningen

Oppgang på 40-timers kurset og STCW sikkerhetskurs slik at det er bedre tilpasset arbeidet i bransjen

Inkludere utførelse av risikovurdering som en del av utdanningen. Både teoretisk og praktisk.



Utkast til tiltak, og veien videre

- 54 tiltak på næringsfartøy under ni innsatsområder
- 20 tiltak på fritidsfartøy under ti innsatsområder
- Sporbarhet mellom kunnskapsgrunnlag ⟹ innspillsmøter ⟹ tiltaksutvikling
- Tiltakene i utkastet er rettet mot statlige etater, i hovedsak
- Vurdering av effekt og ressursbehov
- Presentasjon under maritim uke (innsatsområder og utvalgte tiltak) – panelsamtale med etatsledere i styringsgruppa

Forts.

- Ber om tiltak fra bransjen, organisasjoner, andre interessenter som støtter opp om handlingsplanen
- Utarbeide handlingsplandokument + kommunikasjonsverktøy (nettsted, logo, etc.) – vil være tilgjengelig for alle eksterne interessenter som bidrar med tiltak

Innsatsområder

Næringsfartøy

- Sikker arbeidsplass
- Livberging
- Opplæring og kompetanse
- Sikkerhetsstyring
- Navigasjon
- Tilsyn og kontroll
- Lover og forskrifter
- Rammebetingelser
- Læring

Fritidsfartøy

- Sikkerhetsutstyr
- Rusmidler
- Kontrollinnsats mot overtredelser
- Sikkerhets ved brygge/havn
- Fart
- Fartøysikkerhet
- Utleiefartøy
- Alene ombord og fritidsfiske
- Båtførers kompetanse
- Forbedring av faktagrunnlag

Sikker arbeidsplass

- **Betydelig andel dødsulykker fordi forulykket oppholder seg i utsatt posisjon**
  - Klem/støt
  - Fall om bord
  - Dratt over bord av utstyr i bevegelse
  - Fall til sjø
- **Bidragsytere**
  - Design på arbeidsområde eller forflytningsområde
  - Kvalitet på sikkerhetsbarriere eller sikkerhetsutstyr
  - Manglende sikkerhetsutstyr
  - Manglende bruk av sikkerhetsline

Tiltak

- Utrede krav til montering og bruk av sikkerhetsline
- Fdir synliggjør og etterspør personsikkerhet innenfor sitt handlingsrom (Fdir og Sdir)
- Identifisere og implementere insentiver for investering i sikkerhetsutstyr
- Utvikling av personlig sikkerhets-/ og verneutstyr for arbeid i utsatte posisjoner
- Vurdere kvalitetskrav til risikovurdering av sikre områder på fartøy
- Utvikle veiledere for sikre arbeidsområder på fartøy
- Vurdere hvorvidt andre parametere enn lengde skal være førende (Fdir og Sdir)
- Tydeliggjør krav til forsvarlig i land- og ombordstigning
- Tydeliggjør krav til forsvarlig tilkomstdesign for daglig vedlikehold og inspeksjon
- Risikobasert gjennomgang forskrifter for fartøy under 24 meter

Livberging

Betydelig andel dødsulykker hvor det har vært manglende eller feil bruk av redningsutstyr

Arbeid alene ombord er en bidragsyter

Tiltak

- Sette krav til nødstoppanordning når personer arbeider alene ombord
- Vurdere krav som sikrer tidlig varsling ved fall til sjø hendelser
- Vurdere krav til muligheter for selvberging på nye fartøy

Opplæring og kompetanse

Kompetanse en medvirkende årsak til ulykker.

Det er menneskelig å feile, det trengs kompetanse på å vurdere forhold som fører til feilhandlinger.

Tiltak

- Vurdere krav til kompetanse på å gjennomføre risikovurderinger for høyrisiko aktiviteter
- Formidle Human and Organisational Performance (HOP) rammeverket
- Arbeide for at sikkerhetsstyringssystem og sikkerhetsstyring blir en del av læreplaner i alle maritime utdanninger
- Arbeide for at gjennomføring og forståelse av risikovurderinger blir del av læreplaner i STCW
- Utarbeide en fortolkning av krav til kompetanse på gjennomføring av risikovurderinger er i samsvar med kompetansekrav i STCW
- Utvikle innhold til sikkerhetskurs tilpasset fiskere
- Gjennomføre fagdager for kursholdere på STCW sikkerhetskurs (Sdir og Arbeidstagerforeninger)

Sikkerhetsstyring

Manglende eller mangelfull risikovurdering en underliggende årsak i betydelig andel dødsulykker

Mangler ved rederiets sikkerhetsstyringssystem en bidragsyter.

Bidragsyter

- Komplekse sikkerhetsstyringssystem
- Vernearbeid

Tiltak

- Forenklingsprosess for sikkerhetsstyringssystemer
- Vurdere krav til verneombud for mindre besetningsstørrelser
- Oppdatere veileder for 40-timers kurset tilpasset ulike fartøytyper og aktiviteter
- Utrede krav til helseattest fra fiskere og/eller sjøansatte som arbeider alene ombord

Navigasjon

Navigasjonsfeil kan føre til alvorlige ulykker.

Historisk sett flere storulykker ofte med komplekst årsaksforhold

Bidragsyter

- Samtidige oppgaver
- Tretthet/fatigue
- Situasjonsforståelse
- Eksterne faktorer

Tiltak

- Forskningsprosjekt med formål om å vurdere forhold på bro som påvirker navigasjonssikkerhet
- Utrede utvidelse av omgang av avbruddskriterer (Kystverket)
- Utrede anbefaling om å følge referanseruter og utvide tilbudet til fartøy over 150 meter (Kystverket)
- Vurdere økt bruk av navigasjonshjelpemidler utenfor hoved og bi-led der mindre fartøy ferdes (Kystverket)

Tilsyn og kontroll

Svakheter i tilsynspraksis en underliggende årsak i flere dødsulykker.

Tiltak

- Sdir vil gjennomgå egen tilsynspraksis med formål om økt grad risikobaserte ikke-planlagte tilsyn
- Sdir vil gjennomgå sjekklister for tilsyn for å fremheve hvilke forhold som gir hvilken type bedømming
- Utarbeide en veileder for inspektører for å oppnå mer konsitent tilsynspraksis.
- Sdir vil i samarbeid med andre myndighetsaktører videreutvikle samarbeidsavtaler for tilsyn med formål om økt grad av samkjøring

Lover og forskrifter

Manglende spesifikke krav til fartøydesign og operasjon er underliggende årsak til flere dødsulykker

Andre bidragsytere:

- Manglende spesifikke krav til fartøydesign og operasjon
- Fartøy unntatt krav
- Krav ikke tilpasset utvikling
- Krav som fører til større administrativ arbeidsmengde og samtidige oppgaver
- Krav med motstridende interesser på tvers av myndigheter

Tiltak

- Sdir vil i samarbeid med andre myndighetsaktører utarbeide oversikter over relevante regelverk for ulike fartøysegmenter og bransjer.

Rammebetingelser

Sammenheng mellom arbeidsulykker, skipsulykker og økonomi og marked.

Bidragsytere:

- Motstridende interesser på tvers av myndigheter
  - Kvotesystemet i fiskeri
  - Ulike hensyn i akvakulturnæringen
  - Bestillerkompetanse ferge og hurtigbåt

Tiltak

- Identifisere, vurdere og gjennomføre insentivordninger som stimulerer til redusert grad av alenefiske (Fdir)
- Identifisere, vurdere og gjennomføre tiltak som ivaretar sikkerhet i fiske (Fdir)
- Sdir og Fdir etablerer gjensidig forpliktende arena for samhandling knyttet til fiskeri.
- Akvakultur; revidere operasjonsveiledere og –verktøy for å ivareta flere hensyn (Fdir)
- Sdir, Fdir, Atil og Mattilsynet skal etablere en gjensidig forpliktende arena for samhandling knyttet til akvakulturnæringen
- Vurdere kriterier for bemanningsstørrelser på servicefartøy
- Utarbeide veileder for anbudsprosesser for ferge- og hurtigbåtsamband
- Initiere et forpliktende samarbeid mellom oppdragsgivere for ferge- og hurtigåtsamband
- Vurdere kriterier for bemanningsstørrelser som ivaretar sikkerhet i operasjon og beredskapssituasjoner

Læring

Læring er sentralt for evnen til å bli bedre, og fremfor å fokusere på individet og hva som ble gjort feil, er det et stort potensial i å forstå de omstendighetene som påvirker hvordan arbeidet gjennomføres og som skaper variasjon.

Tiltak

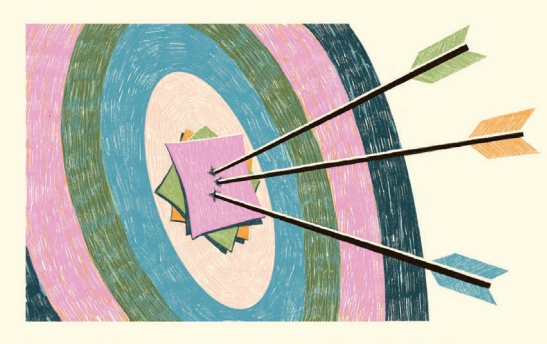
- I forbindelse med revidering av melde- og rapporteringsforskriften skal det legges vekt på læring
- I utvalgte hendelser skal det utvikles sammendragsrapporter eller filmsnutter med hensikt om læring
- Sdir vil initiere en samkjøringsprosess for felles innrapporteringstjeneste med andre myndigheter
- Sdir skal i samråd med Maritimt Samarbeidsforum (eller andre) forankre fokusområder og målrettede kampanjer
- Sdir skal i samarbeid med arbeidsgiverforeninger arbeide frem en praksis for deling av tilsynsrapporter og påleggslister mht. forbedringsarbeid
- Etablere et mer dynamisk risikobilde
- Oppdatere og utvikle veiledningsverktøy for inspektører med forslag til gode praksiser og tiltak
- Egen dag i året med fokus på sikkerhet for alenefiskere
- Opprette arenaer for erfaringsutveksling (aktører i MSF)
- Undersøkelser på gjentagende hendelser (SHK og Sdir)
- Vurdere å bruke sikkerhetskurset for systematisk erfaringsutveksling blant fiskere

Vurdering av effekt

- Attributter for vurdering av forventet sikkerhetseffekt

Vurdering av antatt sikkerhetseffekt

- Attributter
  - Målgrupper
  - Hendelsestyper
  - Faktorer i modellen
  - Type kontrolltiltak
  - Endringseffekt
- Attributter under vurdering
  - Forsterker effekt av andre tiltak
  - Avstand fra realisering
- Sikkerhetseffekt må vurderes mot andre effekter
- Effekt av tiltak har forutsetninger

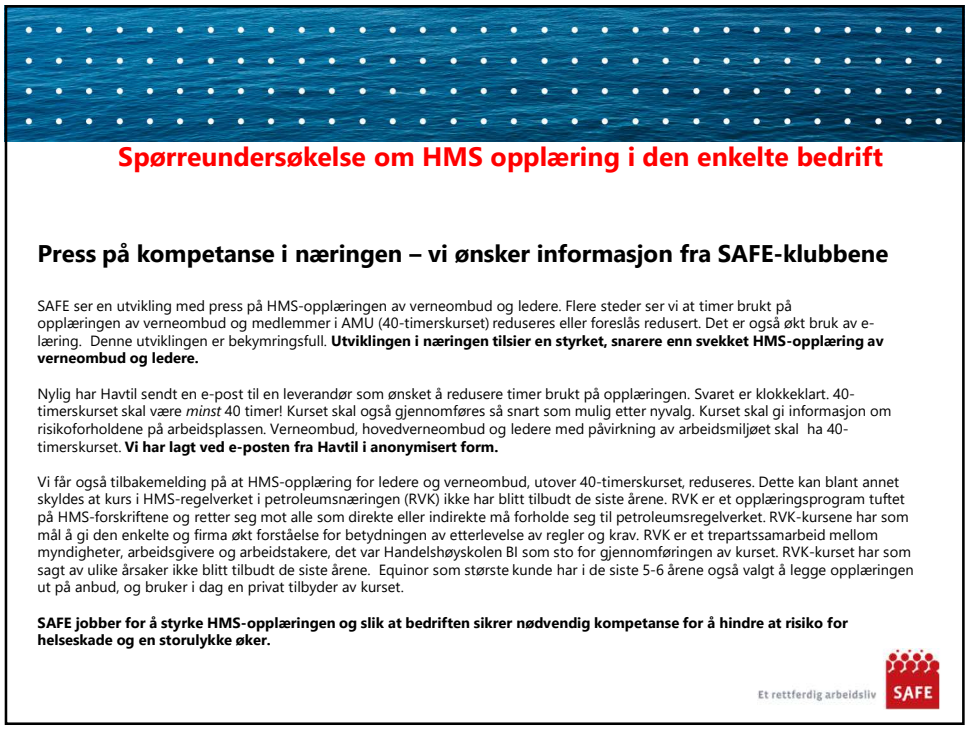


Innspill og tilbakemeldinger?
Frist for skriftlige tilbakemeldinger – 29.09 – aaba@sdir.no

Vedlegg 4 - Sak 5
Presentasjon fra fagforbundet SAFE



1



2

Om undersøkelsen:

- Sendt til ca. 60 klubber, 1. kvartal 2024.
- Klubbene omfatter alle områder i næringen.
  - Operatør sokkel
  - Operatør land
  - Brønnservice/ROV
  - Rigg/Boreselskap
  - Konstruksjon og vedlikehold
  - Sjøfart offshore
- 39 klubber har besvart undersøkelsen.
- Undersøkelsen er utarbeidet av HMS avdelingen SAFE Forbund.
- Bakgrunnen er mange henvendelser fra verneombud i næringen som savner opplæring eller føler at opplæring blir forsøkt redusert. > Mange savner mer opplæring!

Et rettferdig arbeidsliv SAFE

3

Konklusjon av vår undersøkelse:

- Opplæringen er redusert de siste årene, i mange selskaper.
- Mange (stor prosentandel på mange spørsmål) svarer «vet ikke» på spørsmålene våre.
- Mange tilbys kurs som varer under 40 timer.
- Stadig større del av opplæringen tilbys (kun) som e- læring.
- Kursene er oftest av generell karakter, og er ikke tilpasset til vår næring.
- RVK kurs er både lite kjent og i liten grad tilbudt.

Et rettferdig arbeidsliv SAFE

4

Konkrete spørsmål:

1. Har timene brukt til 40-timerskurset for ledere og verneombud blitt redusert de siste årene?
2. Opplever du at ledere i din bedrift har god kjennskap til HMS regelverket i næringen?
3. Etter nyvalg av Verneombud, hvor lang tid tar det før de har gjennomført lovpålagt opplæring? Ditt inntrykk
4. Hvor mange timer brukes på kurset i dag?
5. Hvor stor andel av timene er e-læring?
6. Er kurset tilpasset lokale risikoforhold eller er det et mer generelt kurs?
7. Har bedriften tidligere brukt RVK - Regelverkskompetanse som tilbyder av kurs i regelverks kompetanse til ledere og verneombud?
8. Har bedriften brukt andre tilbydere av kurs i regelverkskompetanse etter at RVK ikke lenger ble tilbudt?
9. Hvilken annen type HMS-opplæring er det krav til/anbefalt for ledere og verneombud?
10. Har det skjedd en endring tilbudet/kravene til opplæring?
11. Eventuelle utfyllende kommentarer?

På de etterfølgende sidene presenteres svarene.

Et rettferdig arbeidsliv SAFE

5

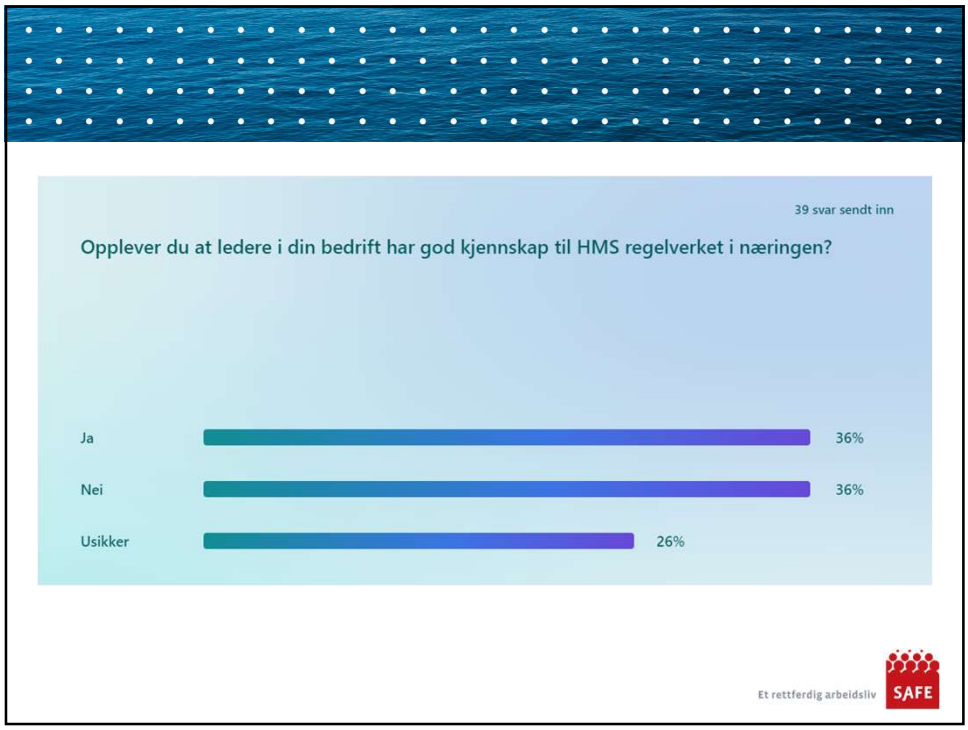
39 svar sendt inn

Har timene brukt til 40-timerskurset for ledere og verneombud blitt redusert de siste årene?

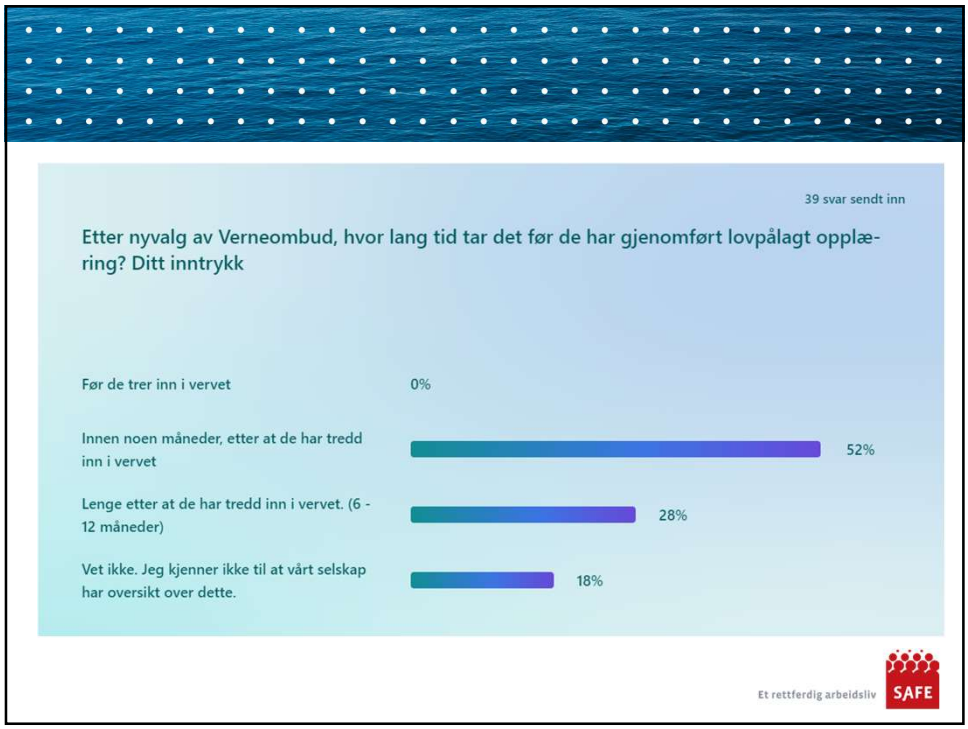


Et rettferdig arbeidsliv SAFE

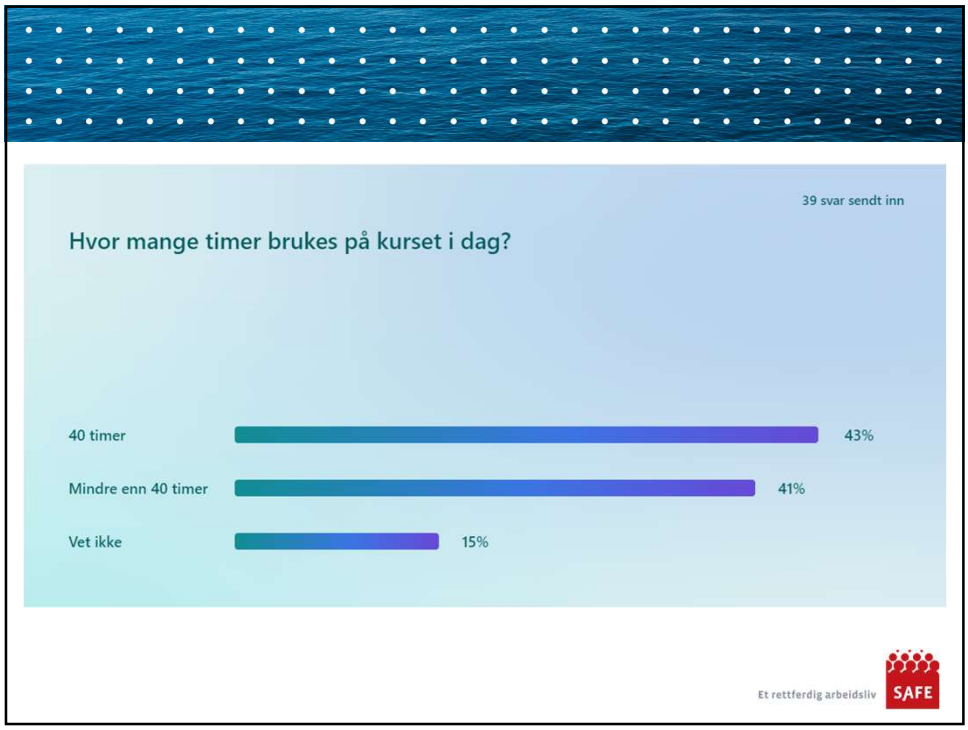
6


39 svar sendt inn
Opplever du at ledere i din bedrift har god kjennskap til HMS regelverket i næringen?
Ja
36%
Nei
36%
Usikker
26%
Et rettferdig arbeidsliv
SAFE

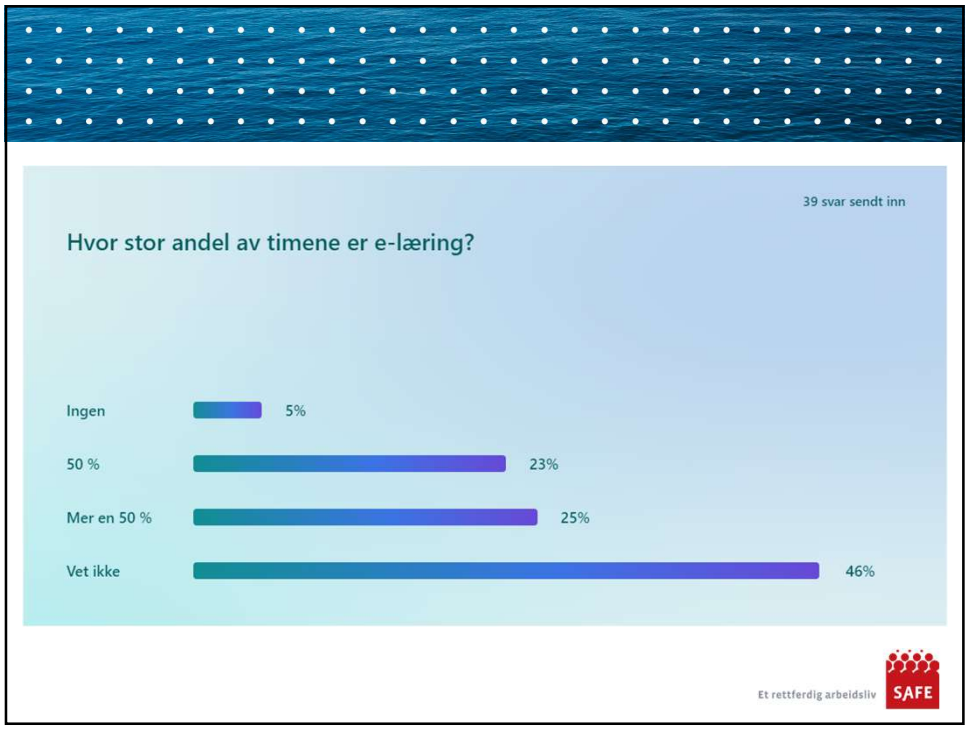
7


39 svar sendt inn
Etter nyvalg av Verneombud, hvor lang tid tar det før de har gjenomført lovpålagt opplæring? Ditt inntrykk
Før de trer inn i vervet
0%
Innen noen måneder, etter at de har tredd inn i vervet
52%
Lenge etter at de har tredd inn i vervet. (6 - 12 måneder)
28%
Vet ikke. Jeg kjenner ikke til at vårt selskap har oversikt over dette.
18%
Et rettferdig arbeidsliv
SAFE

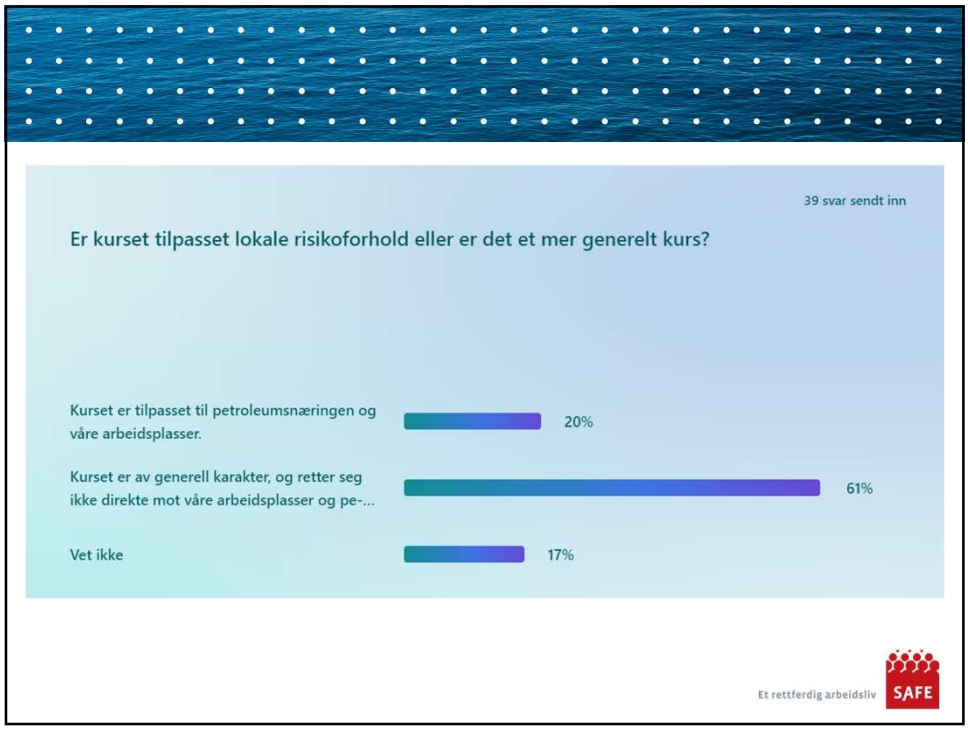
8


39 svar sendt inn
Hvor mange timer brukes på kurset i dag?
40 timer
43%
Mindre enn 40 timer
41%
Vet ikke
15%
Et rettferdig arbeidsliv
SAFE

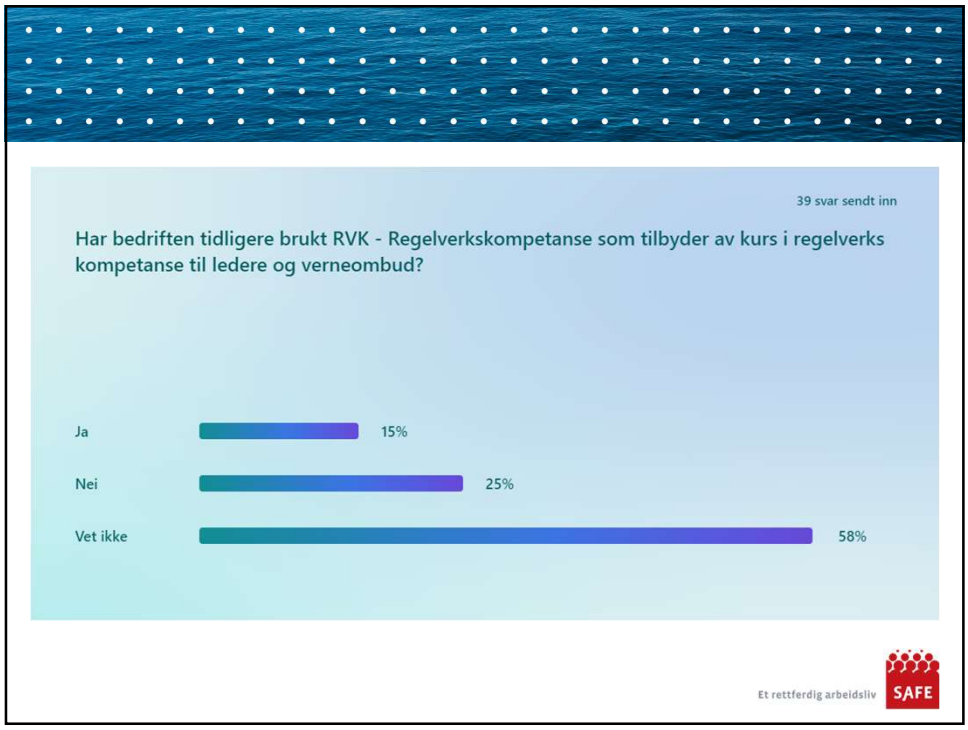
9


39 svar sendt inn
Hvor stor andel av timene er e-læring?
Ingen
5%
50 %
23%
Mer en 50 %
25%
Vet ikke
46%
Et rettferdig arbeidsliv
SAFE

10


39 svar sendt inn
Er kurset tilpasset lokale risikoforhold eller er det et mer generelt kurs?
Kurset er tilpasset til petroleumsnæringen og våre arbeidsplasser.
20%
Kurset er av generell karakter, og retter seg ikke direkte mot våre arbeidsplasser og pe-...
61%
Vet ikke
17%
Et rettferdig arbeidsliv
SAFE

11


39 svar sendt inn
Har bedriften tidligere brukt RVK - Regelverkskompetanse som tilbyder av kurs i regelverks kompetanse til ledere og verneombud?
Ja
15%
Nei
25%
Vet ikke
58%
Et rettferdig arbeidsliv
SAFE

12

39 svar sendt inn

Har bedriften brukt andre tilbydere av kurs i regelverkskompetanse etter at RVK ikke lenger ble tilbudt?



Et rettferdig arbeidsliv

13

Utdrag fra noen av tilbakemeldingene:

39 svar sendt inn

Hvilken annen type HMS-opplæring er det krav til/anbefalt for ledere og verneombud?

"Vet ikke"

"Kjenner ikke til at fagledere får denne type kurs i vårt selskap."

"Ingen som eg veit om"

"Ingen - men enkelte har beredskapskurs som livbåtfører, søk & redning etc."

"Vi får ikke noen som helst opplæring utover 40 timers kurset. Dette har tradisjonelt vært arrangert i bolker med ujevne mellomrom. Vi har en lang vei å gå før VO apparatet kan sies som fungerende. En jobb vi har hatt sak på i lang tid overfor bedriften."

"Ingen "

"Vet ikke"

Et rettferdig arbeidsliv

14

39 svar sendt inn

Har det skjedd en endring tilbudet/kravene til opplæring?



Et rettferdig arbeidsliv SAFE

15

Utdrag fra noen av tilbakemeldingene:

39 svar sendt inn

Eventuelle utfyllende kommentarer

"Som fagledere som har daglig oppfølging av arbeidstakere så stilles det ikke krav til dette kurset pr.idag."

"Ingen fleire kommentarer"

"Hele kurset er i dag basert på e-læring. Jeg vet tilfeller der folk har tatt kurset ved å klikke seg igjennom og fått bestått ila få timer."

"Vårt HVO jobber med tilrettelagte kurs, men har ikke kommet helt i mål enda. Be-driften er lite flink å støtte opp om vårt verneombudsapparat."

"Vi får nå tilbud om fire dager kurs det halvparten er e Learning, det er langt ifra 40 timer. "

Et rettferdig arbeidsliv SAFE

16