Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Møtereferat

Maritimt Samarbeidsforum

Møte nr. 3/2025

Dato: 5. september 2025
Tid: 11:00-13:00
Sted: Teams

Medlemsorganisasjoner/sammenslutninger	Fast representant	Møtt	Vara	Møtt
Det Norske Maskinistforbund (DNMF)	Odd Rune Malterud	X	Hege-Merethe Bengtsson	
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)	Bjørn Myrseth	Teams		
Fagskolene	Fredrik Engh		Kristin Sæther	Teams
Fiskebåt	Ola Inge Grønnevet	Teams	Tore Are Vaskinn	
Forbundet Styrke (tidl. Industri Energi)	Mads Eirik Tjøtta		John Ludvigsen	Teams
Fosfor - Fiskeri og sikkerhetsfaglig forum	Vidar Gjerde		Per Olav Nilsson	
Hurtigbåtforbundet HRF	Bjarne Rygg	Teams	Rune Midtkandal	
Kystrederiene	Kenneth Erdal		Kjell Hauge	
Kystverket	Erle Dimmen	X	Ruben Aleksander Furali	
Maritime videregående skoler	Jon Wiggo Solberg	Teams	Tore Fykse	
Maritimt Utdanningsforum	Inger Johanne Lurås	Teams	Torun Lied Giske	
NHO Sjøfart	Webjørn Sandor Knudsen	Teams	Evelyn Blom-Dahl	
Norges Fiskarlag	Joakim Martinsen	Teams	Silje Mortensen	
Norges Kystfiskarlag	Alice Roseth Helleberg	X	Stian Tobiassen	
Norges Rederiforbund	Hege Ajer Petterson		Jahn Viggo Rønningen	Teams
Norsk Forening for Maritim Medisin	Geir Sverre Braut		Mona Elizabeth Svanqvist Søndenå	
Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin	Jon Magnus Haga	Teams	Cesilie Tveit	
Norsk Sjømannsforbund (NSF)	Gunnar Amland		Line Heimstad	X
Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF)	Morten Kveim	X	Hans Sande	
Norske Sikkerhetssentres Forening (NSSF)	Eirik Solheim Haugen		Yngvar Dalen	
Pelagisk forening	Mia Høgi	X	Ask Økland	
Private Sikkerhetssentres Forening	Jan Egil Brevik	Teams	Hanne Steinsland	
SAFE Sammenslutningen av Fagorganiserte i Energisektoren	Jan Morten Strand	X	Ørjan Haugmoen Grandal	
Sjøfartsdirektoratet	Håvard Gåseidnes, leder	X	Therese Landås	X
Sjøforsvaret	Roger Njord Svinø	Teams		
Sjømat Norge	Hilde Flåten		Stine Akselsen	Teams
Telenor Kystradio	Gorm Kluge		Sara Gran	
Universiteter/høyskoler	Robert Drønen	X	Tor-Inge Myklebust	
Andre deltakere (SDIR):			Saker:	
Birthe Lill Eskevik	Lasteskip og flyttbare innretninger		2.1	
Jan Reinert Vestvik	Passasjerskip		2.2	
Odd Konrad Dale	Sjøfolk		2.3	
Anders Amundstad Balle	Risikostyring og analyse		2.4	
Vegar Berntsen	Risikostyring og analyse		4	
Trine Carin Tynes	Sjøfolk		Referent	

Agendasaker

1. Møtet åpnes 2
2. Status arbeid faste arbeidsgrupper/tema 2
2.1 Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet 2
2.2 Bemanning og hviletid 2
2.3 Utdanning og kvalifikasjoner 2
2.4 Nullvisjonen 4
3. Eksponering av benzen og VOC-gasser på Offshore Service Fartøy 5
4. Informasjon om virksomhetsoverdragelse – Telenor Kystradio 6
5. Reduksjon av områdeberedskap i Nord-Norge 7

6. Saksoppfølgingslisten 7
7. Eventuelt 9

Vedlegg

1. Agenda for møtet
2. Sak 2.3 – Brev sendt tilbydere av GOC og/eller ROC utdanning
3. Sak 3 – Henstilling fra DNMF for MSF til Sammen for sikkerhet om å utarbeide en beste praksis på eksponering av Benzen og VOC-gasser på OU'shore Service Fartøy

1. Møtet åpnes

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

- Navneopprop ble foretatt. Fosfor hadde meldt forfall. Selma Jakobsen deltok på Teams for Kystrederiene.
- Innkallingen ble godkjent.
- Referatet fra møtet 11.06.2025 ble godkjent.
- Sakslisten ble godkjent.

2. Status arbeid faste arbeidsgrupper/tema

Fast orienteringssak.

2.1 Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet

Det har ikke vært behandlet noen saker i arbeidsgruppen siden MSF-møtet i mai. Planlagt orientering om nye publiseringer i perioden relatert til HMS måtte utgå pga. sykdomsforfall. I stedet vises det til følgende «læring av hendelser» og veiledninger på nett som vi ber organisasjonene dele videre i sine nettverk, der det er relevant.

- https://www.sdir.no/laring-av-hendelser/kommunikasjon-mellom-fartoy/
- https://www.sdir.no/laring-av-hendelser/arbeid-pa-traldekket/
- Sikkerhetsmelding: Nødstopp og jevnlig funksjonstest av sikkerhetsinnretninger om bord på fartøy: Nødstopp og jevnlig funksjonstest av sikkerhetsinnretninger om bord på fartøy - Sjøfartsdirektoratet
- RSV 15-2025 Verne- og miljøarbeid når verneombud velges bort: Verne- og miljøarbeid når verneombud velges bort - Sjøfartsdirektoratet

2.2 Bemanning og hviletid

Orientering ved Jan Reinert Vestvik, Passasjerskip, Sjøfartsdirektoratet

Planlagt arbeidsgruppemøte etter ferien med tema «bemanning med én person» måtte utsettes, men gjennomføres etter Maritim Uke.

Spørsmål/kommentarer:
DNMF: Ønsker informasjon om arbeidet med revisjon av bemanningsforskriften.

SDIR/Vestvik: Det vises til orientering på møtet i mai. Regelverksarbeidet skal formelt i gang i løpet av høsten, tidspunkt avhengig av interne prioriteringer av juristressursene. Dette blir et samarbeidsprosjekt utover, med mye involvering av interesserte. Saken har høy prioritet.

2.3 Utdanning og kvalifikasjoner

Orientering ved Odd Konrad Dale, Sjøfolk, Sjøfartsdirektoratet

- **Revisjon av emneplaner og erstatte emneplaner med IMO modellkurs:**
  - Revisjon av emneplaner og erstatte emneplaner med IMO modellkurs:
  - Arbeidet er ferdig og de reviderte emneplaner ble publisert på våre hjemmesider 9. juli 2025

  - Sjøfartsdirektoratet hadde opprinnelig 36 emneplaner. I denne revisjonsrunden er 8 av dem gjennomgått og oppdatert. Dette har resultert i 7 nye emneplaner, ettersom oppgraderingskursene for dekk- og maskinoffiserer uten dokumentert fartstid (66 timer) nå er slått sammen til én felles plan.
  - Så er det 21emneplaner som er erstattet med IMO-modellkurs. (7 kurs som har oppdatering + 7 kurs som ikke har oppdateringer).
  - De emneplaner som ikke er revidert enda tas i en senere revisjon, eventuelt så vil de bli erstattet av IMO modellkurs etter hvert.

- Det har vært fokus på kjønnsnøytrale begrep og SASH (seksuelle overgrep og seksuell trakassering). Emneplanene er bygd opp etter lik struktur. Det er kommet på plass en endringslogg.

- I etter kant av publiseringen har vi fått noen spørsmål (fra aktører som deltok i revisjonen) om emneplan for D6 og D5 som går på vurderingskriterier for underveis- og sluttvurdering hvor det ønskes at SDIR setter en «prosentgrense» for hva som kreves for å bestå D6 og/eller D5 utdanning.
  - Generelt så er svaret på dette at STCW er et minimum, og det må lages tilstrekkelige oppgaver i underveisvurderinger og sluttvurderinger som dekker minimumskravet til STCW og emneplanene som er laget for disse kursene. Dette er en praksis som VGS, fagskoler og høyskoler har godt innarbeidet, og det bør også gjøres i andre utdanningsinstitusjoner tilsvarende.
  - Spørsmålene er vurdert/behandlet av de som jobber med utdanning og kvalifikasjoner i SDIR, og det vil komme avklaringer i løpet av den kommende uken på våre hjemmesider, sammen med informasjon som allerede ligger om kriterier og krav for de forskjellige utdanningstyper.

- Emneplaner for Medisinsk førstehjelp og Medisinsk behandling
  - Arbeidet med emneplaner for medisinsk førstehjelp og medisinsk behandling pågår, ref. orientering MSF-sak 4.3 11.06.2025. Ingeborg Ribe og Jon Magnus Haga fra NSMDM gjør den faglige gjennomgangen for SDIR med hensyn til krav i STCW og annet regelverk. Målet er å ha dette klart til årsskiftet 2025/2026. Partene har fortløpende dialog om elementer i revisjonen.

Sjøfartsdirektoratet oppdaterer emneplaner – IMO-modellkurs innføres - Sjøfartsdirektoratet
Emneplaner og IMO modellkurs for kurs og utdanning - Sjøfartsdirektoratet
Sjøfartsdirektoratet moderniserer maritime titlar og omgrep - Sjøfartsdirektoratet

Når det gjelder virksomhetsoverdragelsen av Telenor Kystradio, tilføyes at de som har godkjenning av Telenor Kystradio i dag, blir ivaretatt av SDIR videre. Det gjelder ROC og GOC. Det er sendt brev til berørte utdanningsinstitusjoner om endringen (vedlegges referatet). Selv omleggingen skjer fra 1.1.2026. Det arbeides for at overgangen skal skje så sømløst som mulig mht. dagens praksis når det gjelder godkjenning, revisjon, emneplaner og eksamen. Emneplanene for ROC og GOC er under revisjon i IMO.

Ordskifte:
NSOF: Til orientering er seilende representanter klare til å delta som referansepersoner i arbeidet med oppdatering av de medisinske emneplanene.
DNMF: Er informasjonen om SASH-tillegget gått ut til kurssentrene, slik at de er klare fra kravet inntreffer 1.1.2026?
SDIR: SASH implementeres i modellkurs 1.21. Kurssentrene er informert om dette tillegget. Men her pågår et arbeid nå, detaljeringen i modellkurset er ikke klart før HTW 12 har validert innholdet i februar.
DNMF: Viktig å poengtere at SASH er et tillegg, ikke revisjon av eksisterende innhold.
SDIR: Har informert om endringer i emneplanene, herunder modellkurs 1.21, men det forventes samtidig at sikkerhetssentrene forholder seg til enhver tid publiserte emneplaner.
DNMF: Det haster med å få avklart hvordan opprettholde fartstid for å kunne fornye sertifikater for enkelte grupper, som er del av et ISM-system, men som ikke tjenestegjør om bord. Har fått henvendelser fra inspektører, men også henvendelser fra yrkesskolelærere i sammenheng med skoleskip. Har betydning for rekruttering av undervisningspersonell i skoleverket. Det trengs sertifisert personell inn, men de mister sertifikatet fordi det ikke er enighet om at de opprettholder kompetansen sin i de funksjonene de har. Dette er kritisk, og DNMF anmoder at partene sammen får dette på plass.
SDIR: Når det gjelder utdanningsinstitusjonene på fagskole- og høyskolenivå, er det etablert praksis med at faglærere får vedlikeholdt sin kompetanse, når de underviser i alle funksjonene eller på simulatorer som ivaretar alle funksjonene. Det har i mindre grad vært like generisk for lærere på VGS-nivå, fordi de ikke har brukt simulatorer i sin undervisning. Men i dag gjør de det i større grad. Skolene kan ta kontakt så vil SDIR gjøre vurdering og finne en løsning. Det samme gjelder for skoleskip der personell er mønstret på og driver opplæring på skip. Det pågår et generelt arbeid når det gjelder

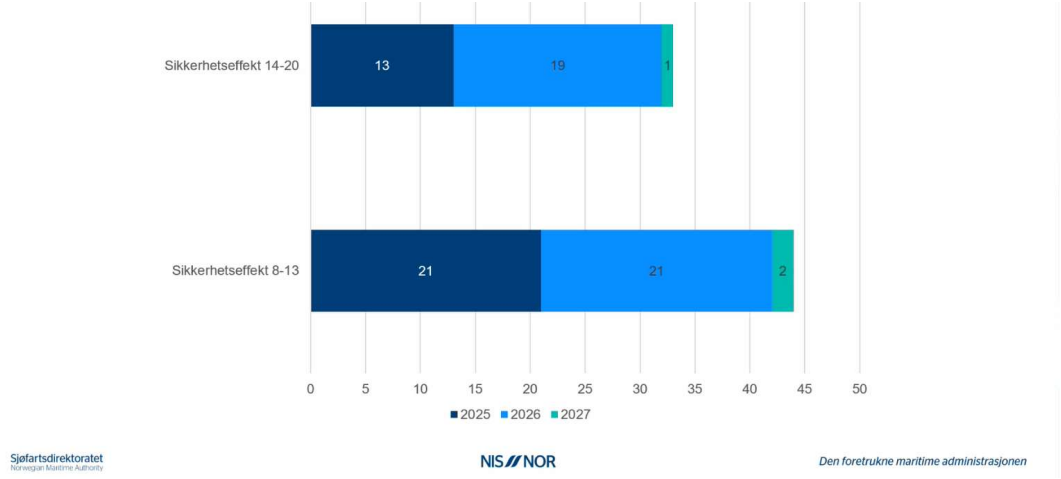
likeverdighet med fartstid. Dette er en pågående prosess, vil informere når det er mer klart. Tidsperspektivet er å lande noe innen utgangen av året, men det beror bl.a. på tilbakemeldinger fra andre aktører når det gjelder arbeidsbeskrivelser på stillinger som påberoper seg likeverdighet. Forespørsler kommer fra mange kanter. På personlige sertifikater er det uansett individuell behandling, kan ikke lage A4-skjema som skal treffe alle. Kvalifikasjonsforskriften åpner for mulighetene.
DNMF: Individuell behandling kan gi ulikhet, derfor er det ønskelig med å få til en felles grunnforståelse for den individuelle behandlingen.
Maritime vg. skoler: Videregående skoler kontakter gjerne det mest «kostnadseffektive» personellet. Det tillates å bruke matroser og skipsmotormekanikere til å undervise, men for å få best mulig kvalifisert undervisningspersonell, burde det rekrutteres styrmenn- eller maskinistkvalifiserte. Men det er blitt mer utfordrende å tiltrekke seg interesserte undervisere her, fordi det er vanskeligere for disse å opprettholde sertifikater.
SDIR: Forstår at det er ønskelig med offisersnivå på dette nivået også, fordi de skal ha en praktisk pedagogisk utdanning, som krever minst fagskolenivå. Ønsker konkrete forslag.

2.4 Nullvisjonen

Orientering ved Anders Amundstad Balle, Risikostyring og analyse, Sjøfartsdirektoratet

Arbeidsgruppa har ikke møttes, men arbeidet pågår. På tiltakssiden har Sjøfartsdirektoratet og andre etater i styringsgruppa hatt en prosess i vår, og fordelt tiltakene på oppstartsår. 40% er påbegynt inneværende år, 47% starter neste år, resten gjenstår til 2027 (4%) eller senere. Dette er store og komplekse oppgaver som skal løses. Det er ikke satt et slutt-tidspunkt for alle. Er tilfreds med at så mange tiltak er igangsatt tidlig i handlingsplanperioden.

Her er tiltakene fordelt etter forventet sikkerhetseffekt av tiltakene. Lavest er gitt 8, høyest er 20, som er type nødstopp og varsling ved fall til sjø, f.eks. på fiskefartøy, et tiltak som skårer høyt på konsekvensreduksjon. Har kommet i gang med 13 tiltak med høy sikkerhetseffekt i 2025 og 19 neste år, samt en god andel tiltak med litt mindre sikkerhetseffekt.



Andre aksjoner knyttet til handlingsplanen:

- Hadde styringsgruppemøte under Arendalsuka.
    - Enige om å opprette en fast møterekke på saksbehandlernivå mellom Sjøfartsdirektoratet, Kystverket, DSB, Politiet og Fiskeridirektoratet, med høyere møtefrekvens enn styringsgruppa for å holde trykket oppe.
    - Årsrapport på status gjennomføring av tiltakene. Legges frem på neste møte i forumet.

- Maritim Uke:
    - Stort fokus på Nullvisjonen og handlingsplanen
    - Verneombudskonferansen (eget tiltak i handlingsplanen)
    - Dedikerte arrangementer med utspring i tiltak i handlingsplanen, bl.a. hvordan ivaretar vi sikkerheten i en prosedyrestyrt hverdag. Klarer man å forenkle sikkerhetsstyringssystemene og hvor oppstår det komplekse og omfattende revisjonspregete opplegget mange holder på. Gjelder spesielt tiltak 21, skal prøve å omsette innspillene til praksis.
    - Eget møte om Sjarkfiskere, med mange gode innlegg fra bredt spekter fra næringen.
    - Også hatt møte om «rettferdighetskultur» som er en grunnmur i handlingsplanen.

- Melde- og rapporteringsforskriften
  Del av oppdraget med å utvikle handlingsplanen. Departementet eier forskriften, har gitt SDIR oppdrag med å utrede den. Er på intern høring nå. Har mottatt innspill fra flere i forumet. Foreslår å sette den på agendaen til forumet igjen etter gjennomgang i departementet. Nullvisjonen er høyt prioritert i SDIRs strategiplan.

Ordskifte:
DNMF: Veldig bra Maritim Uke. Opptatt av at det er SDIR som skal ha tilsynet på det maritime, det er her ekspertisen ligger. Mener godt tilsyn er nøkkelen til suksess, hvis en har eierforhold til dette. ISM-koden er ikke laget for kontoransatte, men mannskapet om bord. Får ofte ikke anerkjennelse av rederiet, men tilsynet kan bidra til forbedring og kostnadseffektivitet.
Hadde også kommentarer til ulykkesstatistikken som ble presentert på konferansen, som økende trend på maskinhavari. Det kan diskuteres mange forhold her, men skyldes etter DNMFs syn i stor grad manglende kompetanse tilknyttet pålagt grønn fuel. Det trengs kompetanseheving i forbindelse med det grønne skiftet med utfordringer på grønn fuel, som tidvis ikke fungerer og ødelegger maskineriet. Årsaken kan også tilskrives at ikke-kompetent personell settes til å operere dette, sammen med ny teknologi.
SDIR/Gåseidnes: MSF skal være en referansegruppe for Nullvisjonen som prosjekt. Er i en fase med en god del tiltak, vil holde MSF generelt orientert om hva det jobbes med og hva som kommer. En god del tiltak handler om regulering, som følger vanlig prosess med høringer og innspillsrunder.

3. Eksponering av benzen og VOC-gasser på Offshore Service Fartøy

Fremmet av SAFE. Innledning ved Jan Morten Strand

Saksfremlegget ble gjennomgått, herunder forslagene til anbefalinger/mulige tiltak for å redusere risikoen (se vedlagte agenda). Anbefalte retningslinjer fra Norsk olje og gass er vedlagt. Ref. også internasjonale krav som trer i kraft 2028.

Ordskifte:
Norsk Rederiforbund: Ad VOC er det sammenlignbart med lasting av råolje som også innebærer store utslipp av VOC. Hovedfokuset er at det er en klimagass som slippes ut. Om bord på de fleste tankere er det «vapor return» som gjør det mulig å sende gassen tilbake igjen til raffineriet og vareeier, som tross alt eier gassen som blir utviklet om bord. Her blir ansvaret lagt på transportøren til å håndtere dette. Rederiene har selvsagt egeninteresse av å beskytte sine ansatte og foreta målinger om bord, men det blir pålagt transportøren og ikke vareeier her også. På råoljetransport skjer 70 % av VOC-utslippene på lastingen, kun 10 % under transporten og 20 % under lossingen. Her bør vareeier og operatøren stå for dette, slik råoljelasteierne burde gjøre, men sjøfart regulerer dessverre ikke havna og landbasert virksomhet.

DNMF: Litt mer komplekst enn det virker. Mener alt som står i tiltakspunktene allerede er innført i et gjeldende regelverk – ISM-koden, inklusive obligatoriske helseundersøkelser, ref. forskriften. Mener det handler om dårlig praktisering av regelverket for å verne om mannskapet. Det blir feil vinkling å anbefale at SDIR pålegger rederier nevnte tiltak, fordi rederiene allerede har det fulle ansvaret, mens SDIR som tilsynsmyndighet kan sjekke at de har gjort det de skal. Listen er for øvrig OK.

SAFE: Problemet er mangel på målinger av de spesifikke gassene. Det benyttes fire-målere (H2S, LEL, O2 og CO) som ikke fokuserer på VOC- og benzen. Vanskelig å stoppe arbeid med fare for eksponeringer, uten konkrete målinger å vise til.

NSOF: Overrasket over at det fortsatt er et problem. Det er over 10 år siden skipsbesøk på supplybåt, som hadde fastmontert sniffere, for ulike stoffer. I en perfekt verden skulle det vært som NR sier, men tror ikke en kan regne med det. Problemet må tas på alvor, men usikker på nøyaktig hvilke løsninger som skal brukes.

SDIR: Rammeregelverket er på plass. Det har tidligere vært diskusjoner og avklaringer rundt frakt av mud, og spesielt returlast, men nå er det etablert et regime. SDIRs forventing er at all last skal være deklarert, man skal vite hva man får om bord, hvilke stoffer. Det har vært en utfordring fordi mudmiksen kan skje om bord, derfor vanskelig å gi eksakte varedeklarasjoner Mulige risikoer er kjent, Norsk olje og gass har pekt på dette. Det er ingen tvil om at ASH- og ISM-koden pålegger at farer forbundet med det man blir eksponert for skal vurderes, men det er ikke i ASH-forskriften i dag en eksplisitt regulering av typen «dersom du har benzen om bord skal du gjøre dette». Det er ikke detaljregulert, men funksjonsregulert, du er forventet å vurdere hvilke farer du er utsatt for, hvilke eksponeringsområder som kan forekomme og hva som er rimelige tiltak for å detektere, og hvis det er innenfor alvorlig sone, etablere overvåking. Det er en mulig

diskusjon å regulere dette skarpere og mer detaljert, men krever en forskriftsordning. Men i forståelsen av å pålegge næringen, så er det allerede gjort gjennom forskrift. SDIR kan selvsagt håndtere gjennom tilsyn og påleggssituasjon, se på hva er gjort av vurderinger og ta stilling til om man treffer på kravene. I forhold til nye krav, så har kunnskapen om hvor farlig benzen er beveget seg, og terskelverdier justert ned. Det kan være grunn til å bruke energi på informasjonsarbeid, og følge opp spesifikt som følge av det. Benzen er eksempel på et stoff som har beveget seg stadig nedover i aksept eksponeringskriterier. Kan følge opp, foreslår en videre diskusjon i arbeidsgruppa på arbeidsmiljø. På høsten planlegges tilsynsaktiviteter neste år, kan rigge inn dette i sjekklister.

DNMF: Det vises til Norsk olje og gass sin anbefaling. I forumet «Samarbeid for sikkerhet» der Havtil, SDIR, DSB med flere deltar, lages anbefalinger litt raskere enn regelverket, og de står friere til utforming av anbefalingstekst enn forskriftstekst. Foreslår at det sendes over til dette forumet. Sitter der som prosesseier, og kan følge opp.

NSOF: Foreslår også at det følges opp i forskningsprosjektet «Arbeidsmiljø, helse og sikkerhet i den maritime næringen» i regi av Statens Arbeidsmiljøinstitutt (STAMI) og Norsk Sjøoffisersforbund. Formålet her er å kartlegge ulike belastninger kroppen utsettes for til sjøs for å finne ny kunnskap om sjøfolks arbeidsmiljø og helse.

Beslutning:

Maritimt Samarbeidsforum støtter kontra oppfølgingsforslagene fra DNMF og NSOF (se vedlagte oppfølging fra DNMF per e-post til Sammen for sikkerhet i etterkant av møtet).

Det understrekes at selv om ISM-koden sier at formålet med sikkerhetsstyringssystem er å etablere samsvar med lover og regler, pekes det også på standarder og industri guidelines.

4. Informasjon om virksomhetsoverdragelse – Telenor Kystradio

Fremmet av Sjøfartsdirektoratet. Orientering ved Vegar Berntsen.

Det vises til orientering på forrige møte om at staten overtar både eierskap, forvaltning og drift av kystradiotjenesten fra Telenor med virkning fra 01.01.2026. Den konkrete modellen for fordelingen av ansvar ser slik ut:

- Sjøfartsdirektoratet overtar ansvar for utstedelse av radiolisens til fartøy, drift av skipsradioregisteret, fagansvar for kurs og sertifikatutstedelse til brukere av VHF/MF/HF-radio og fagansvar for kurs for brukere
- Hovedredningssentralen (HRS) overtar radiooperatørene ved kystradioens to stasjoner, samlokalisert med HRS sine avdelinger i Bodø og på Sola
- Kystverket overtar kystradioens radionettinfrastruktur og ansvaret for drift og forvaltning av denne, samt de ansatte i Telenor Kystradios Teknisk senter, lokalisert ved HRS på Sola

Alle tre virksomheter jobber nå tett med fremtidige kolleger og samarbeidspartnere for å sørge for en sømløs overtakelse uten driftsavbrudd eller redusert kvalitet i tjenestene.

Virksomhetsoverdragelsen tilsier regelverksendringer på forskjellige områder. Stikkord er:
Forvaltning av skipsradioregisteret og lisensordningen
Tildeling av maritime radiolisenser for norske fritids- og yrkesfartøy (lisens for bruk på land tildeles fortsatt av Nkom).
Utstedelse av radiosertifikatene GOC, ROC og LRC
Radiosertifikat for VHF

Informasjon vil bli publisert fortløpende og relevante aktører informeres. Det gjelder f.eks. informasjon til opplæringssteder om godkjenning og gjennomføring av GMDSS-opplæring og eksamen, og overgangsordninger til SDIRs sertifikatbehandlingssystem for sertifikatene.

Ordskifte:
Universiteter/høyskoler: Foreslår at SDIR bruker studentene til i første omgang å teste ut overgang til SDIRs løsning for sertifikatutstedelse.

5. Reduksjon av områdeberedskap i Nord-Norge

Fremmet av SAFE. Innledning ved Jan Morten Strand

Saksfremlegget ble gjennomgått (se agenda vedlagt).

Ordskifte:
NSOF: Viktig å følge med på dette, og ta det opp, men tror ikke sjøfart har stor mulighet til å påvirke dette.

DNMF: Reduksjon av områdeberedskapen bekymrer og treffer oss direkte. Enkelte helseattester gitt med dispensasjon gjelder forbehold om at de kan få tjenestegjøre hvis de er innenfor helikopterrekkevidde. Dette er også en del av en større beredskapsplan, belyst fra de tre sjømannsorganisasjonene.

NSMMDM: Hvis dette forumet ønsker en diskusjon med fagnemnda, kan leder av fagnemnda av inviteres.

SDIR: Alle saker som berører sikkerhet på skip berører forumet. For SDIRs del er dette mer en orienteringssak, samtidig en påminnelse om helseattester begrenset til helikopterberedskap. Hvis helikopter flytter seg, vil dette være en faktor for sjøfolk. SDIR legger ikke slike forhold til grunn i sertifiseringene av skipet, men skipet kan ha dette i sitt ISM-systemet.

6. Saksoppfølgingslisten

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

Sak/tema	Status/bevegelse siden forrige møte
Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID)	Forrige oppdatering: NAV viderefører ikke Sjøfartsbøkene. POD har signalisert at de tidligst kan prioritere dette 2027. Utfordrende for Sdir. Går for egen løsning basert på dagens krav. Utstedelse av sjøfartsbøker fortsetter inntil videre. Ny status: SDIR forbereder utstedelse av eget sjøfartskort. Fortsatt i planleggingsløsning – anbudsløsning for produksjon av kort. Sjøfolk kan søke Sid via vårt APS-system. Skal være klart til utstedelse fra 1.1.2026. Løsning er under arbeid, info legges ut på nett. NAV utsteder sjøfartsbøker inntil ny løsning på plass. DNMF: Ber om fortløpende info for å informere egne medlemmer. SDIR vil lage en nyhetssak, fint om organisasjonene kan dele videre i sine kanaler.
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder	Forrige status: SDIR ønsker å overta ansvaret for drikkevann fra Mattilsynet, herunder mer tekniske krav til utforming og drikkevannsanlegg på skip. Malen vil være Sjøfartsdirektoratets drikkevannsforskrift for flyttbare innretninger som er mer konkret. Er i prosess og skal ha nytt møte i mars. Ny status:
Utvikling av maritimt helseregister	Forrige status: NSOF: Det jobbes med på politisk nivå. Ny status: NSOF: Stoppet opp på politisk nivå. Jon Magnus laget et notat til politisk leder i departementet. Ingen kjent bevegelse foreløpig.
Endring i forskrift om skipsmedisin	Forrige status: Bedt HOD om avklaring handlingsrommet, har en del oppfølgingspunkt på ulike fartøyskategorier. Ny status: Ingen konkret endring på gang, men etablert tettere dialog.
Avklare lovvalg innen havbruk til havs	Forrige status: NFD i gang med lovvalg, venter på avklaring. Ny status:
Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Forrige status: Info om mulighet for fornyelse av sertifikat uten tilstrekkelig fartstid er oppdatert på nett. DNMF: Saken holdes åpen, 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. Ny status: Ref. sak 2.3. SDIR har undersøkt og fått et grunnlag fra egne inspektører, som også er relevant for inspektører fra andre aktører som DNV, klasseselskaper, verkstedfolk i byggetilsyn osv. Arbeidet er i prosess, men skjer ikke noe før sommeren.

Brann og redning tilknyttet nye energibærere	Forrige status: Det jobbes med. Ny status: Brann og litium presentert på Maritim Uke. Pågående arbeid i IMO. Norge implementert ny tekst i IGF-koden.
Oppfølging av Riksrevisjonens arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår	Forrige status: Etter gjennomgang av tiltak som er gjennomført og driftsmessig implementert, ble punktet foreslått tatt ut av oppfølgingslisten. DNMF ønsket at temaet fortsatt står som oppfølgingspunkt, til vi informasjonsmessig er fornøyd med resultatet av arbeidet. Ny status: Ad tilsyn, har SDIR ukentlig møter om uanmeldte tilsyn og oppfølging av bekymringsmeldinger. Koordinator for tilsyn med arbeids- og levevilkår er for øvrig involvert i bl.a. oppfølging av samarbeidserklæringen om økt likestilling i maritim næring, samt samarbeid med LDO og partene om videreføring/utviding av samarbeidsavtalen om forebygging av seksuell trakassering i fiskerinæringen.
Forslag om implementering av «IMO MSC. 1/Circ. 1675 «Interim guidelines on safe operation on onshore power supply (OPS) service in port for ships engaged on international voyages" i Norsk regelverk.	Forrige status: Møte med DSB, SDIR og ITF/DNMF avholdt. Resultat skal legges frem. Ny status: Ingen ny bevegelse meldt.
Oppfølging bemanningsrapporten	Forrige status: Regelverksavdelingen i SDIR vil ventelig formelt igangsette regelverksarbeidet over sommeren. Måler er høring på ny bemanningsforskrift tredje kvartal neste år, men det er et stort prosjekt med mange ulike interesser som skal ivaretas. Det er viktig å ta nødvendig tid til dialog. Ny status: Se sak 2.2.
Styrking av vernetjenesten til sjøs (sak 5 23.09.2024)	Forrige status: Vil være et tiltak i forbindelse med Nullvisjonen. Konkrete tiltak vil kunne bli adressert til ulike arbeidsgrupper tilknyttet forumet. Trepartskomité i gang med nasjonal verneombudskonferanse under Maritimt Uke. Se sak 13. Ny status: Vereombudskonferansen gjennomført. God oppslutning fra verneombud.
Fartstidsopptjening og dokumentert systematisk opplæring (sak 6 23.09.2024)	Forrige status: Forslag i saken videresendt arbeidsgruppe 3 for videre drøfting av eventuelt forslag til endring fartstidsopptjening. Ny status: Gjelder formelen der kadetter går etter tiden om bord, ikke læringskurven. Får yngre og yngre assessorer som ikke oppfyller kompetansekrav, men timekrav. Ikke fartstid alene, formelen gir 2,5 dag per dag om bord.
Læring av hendelser. Deling av «good practice» (sak 6 19.2.2025)	Vurdere felles disposisjon/struktur, med tydelige årsaksvurderinger, evt. mangel på risikovurdering. Vurdere enkel innmeldingsfuksjon for læring av hendelser/deling av beste praksis. Ny status: Ref. oppdatering av rapporteringsfunksjonen. Beskrive bedre årsaksforhold.
Vakthold på batteriferger	Avklare forutsetninger for at folk kan som om bord på ferger med store batteripakker (elektriske eller hybridferger) på skiftferger. Tilknyttes prosessen med regler i batteriforskriften som skal på høring. Ny status: Laget nye rundskrivformuleringer. NHO Sjøfart og arbeidstakerorganisasjonene er aktuelle å presentere dette for.
HMS for forpleining offshore (sak 3 11.06.2025)	Forrige status: NSF tar initiativ til arbeidsgruppe som skal se på innredningsforskriften for å tilrettelegge bedre for forpleining på skip. Ny status v/NSF: En arbeidslivskartlegging viste store utfordringer for denne gruppen. Det er opprettet en arbeidsgruppe og hatt et møte. Rederiforbundet anerkjente behovet for å se nærmere på denne gruppen. Medlemsrederier oppfordres til å be forpleining ta direkte kontakt med rederiet enn via kapteinen. Et tiltak er etablering av kokkeforum i sine rederier, dele erfaringer og håndtering av psykososiale utfordringer. Har konkludert med at regelverket er tilstrekkelig, men fokusere på etterlevelse. Vil fortsette arbeidet med å opprette forum og dele beste praksis, bestående av NR og arbeidstaker/giverorganisasjonene. Tiltenkt å være et forum a.la. sikkerhetsforum, med mål å harmonisere rutiner og prosedyrer, og bidra til læring og erfaringsoverføring av tiltakene man faller ned på. Det må gjøres et holdningsskapende arbeid.

7. Eventuelt

- **Maritim Uke 2026**
  Maritim Uke 2026 er lagt til uke 39 – mandag 21. september til 25. september. SDIR oppfordrer næringen til å legge arrangementer til Maritim Uke i Haugesund.

fredag
05
sep 2025

Innkalling til møte 3 2025 Maritimt Samarbeidsforum

11:00 - 14:00
EXT Maritimt Samarbeidsforum | Microsoft Teams-møte; Møterom 358

Agenda

11:00 5 min

1 | Møtet åpnes

Håvard Gåseidnes

- Navneopprop
- Godkjenning av innkallingen
- Godkjenning av referat fra 11.6.2025
- Godkjenning av agendaen
- Innmelding av saker til eventuelt

• Orientering 1

11:05 5 min

2 | Status faste arbeidsgrupper

11:10 10 min

2.1 | Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet

Birthe Lill Eskevik

• Orientering

11:20 5 min

2.2 | Bemanning og hviletid

Jan Reinert Vestvik

• Orientering

11:25 10 min

2.3 | Utdanning og kvalifikasjoner

Odd Konrad Dale

• Orientering

11:35 10 min

2.4 | Nullvisjonen

Anders Amundstad-Balle

• Orientering 1

11:45 15 min

Vedlegg 1

SAFE i Eidesvik

3 | Eksponering av Benzen og VOC-gasser på Offshore Service Fartøy - SAFE

Bakgrunn:
Når Offshore Service-fartøy mottar retur-mud/slop som har vært nede i oljebrønnen, er sannsynligheten svært høy for at innholdet er forurenset med benzen og andre flyktige organiske forbindelser (VOC-gasser).
Ifølge ASH-forskriften kapittel 11.4 skal enhver eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer som innebærer en helsefare kartlegges. Dette omfatter blant annet:

- Hvilke kjemikalier de ansatte eksponeres for
- Hvordan og ved hvilke operasjoner eksponering skjer
- I hvilke områder eksponering forekommer
- Konsentrasjonsnivåer, varighet og antall personer utsatt

ASH-forskriften kapittel 11.5 inneholder konkrete krav til tiltak når en risiko er avdekket, og fastsetter at nødvendige tiltak for å fjerne eller redusere risiko skal være iverksatt før arbeidet starter. Dette innebærer blant annet:

- Skriftlige instrukser for å sikre forsvarlige rutiner for oppbevaring, håndtering, bruk og transport av kjemikalier og biologiske faktorer om bord
- Egnede målemetoder og måleinstrumenter som kan avdekke forhold som medfører risiko for eksponering
- Tydelige prosedyrer for vedlikehold, kalibrering og bruk av måleutstyr
- Opplæring av mannskap i håndtering av kjemikalier og tolkning av måleresultater

Begrunnelse for forslaget:
Dagens praksis ved mottak av retur-mud/slop om bord fokuserer nesten utelukkende på H_2S, mens andre kjemiske eksponeringer – inkludert benzen og øvrige VOC-gasser – i liten grad kartlegges.
Benzen er gruppe 1-kreftfremkallende (IARC), med

veldokumentert sammenheng til blodkreft (leukemi). Det har
en svært lav administrativ norm på 0,2 ppm (tilsvarende 8-timers TWA), som fra 2028 senkes til 0,1 ppm. Flere VOC-gasser har også akutte helseeffekter som hodepine, svimmelhet, konsentrasjonsvansker og irritasjon i øyne/luftveier – noe som kan øke ulykkesrisikoen om bord. Fraværet av kontinuerlig måleutstyr betyr at arbeidstakere i dag kan være utsatt for ukjent og potensielt helseskadelig eksponering, noe som strider mot prinsippet om føre-var og plikten til å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø.
Historisk erfaring fra petroleumsnæringen viser at eksponering for VOC-gasser kan forekomme i høye konsentrasjoner ved lasting/lossing, spesielt i pumperom og på dekk. Ansatte med mange års tjeneste kan ha vært utsatt for dette uten systematisk kartlegging eller helsekontroll.

Forslag til anbefalinger/mulige tiltak:
Vi anbefaler at Sjøfartsdirektoratet pålegger offshore rederier å:

1. Innføre fastmontert kontinuerlig måling av benzen og VOC-gasser i pumperom og på dekk, med alarmfunksjon ved overskridelser.
2. Utstyre mannskap med bærbart måleutstyr ved operasjoner med retur-mud/slop.
3. Oppdatere/nye prosedyrer for håndtering, lagring og transport av kjemikalier, inkluderer bruk av personlig verneutstyr tilpasset måleresultatene.
4. Gjennomføre obligatoriske helseundersøkelser for ansatte med lang fartstid på offshore service-fartøy, inkludert biologisk monitorering (blod/urinprøver for benzenmetabolitter).
5. Gi opplæring til mannskap i tolking av måleresultater, risikovurdering og håndtering av eksponeringssituasjoner.
6. Innføre et krav om at innretningene opplyser om hvilke VOC gasser den spesifikke lasten kan inneholde, SLOP er et samlebegrep for ulike typer forurenset væskeavfall som genereres under drift og vedlikehold på innretningene. Innholdet kan variere men består ofte av oljeholdig vann (vaskevann, spillvann fra maskinrom og drenering fra dekk), kjemikalieblandinger (brukt i boring, rengjøring eller prosesskontroll),
   Borevæsker og slamrester (fra boring og vedlikehold av brønner), Vaskerester (etter rengjøring av tanker, rør eller utstyr) og Kondensat og produksjonsvann (særlig ved olje og Gass produksjon).

Disse tiltakene bør iverksettes umiddelbart for å beskytte arbeidstakerne og for å sikre at norsk maritim sektor ligger i forkant av de skjerpede internasjonale kravene som trer i kraft i 2028

- Diskusjon 6

12:00 30 min

II | **Lunsj**

Fysiske deltakere beveger seg i samlet tropp til bevertning i kantinen i 6. etasje.

12:30 10 min

4 | Informasjon om virksomhetsoverdragelse - Telenor kystradio Vegar Berntsen

- Orientering

12:40 10 min

5 | Reduksjon av områdeberedskap i Nord-Norge SAFE i Eidesvik, SAFE i Simon Møkste...

Sak innmeldt av SAFE.

Bakgrunn:
Equinor har sendt søknad om å kutte ned på områdeberedskapen i Nord-Norge. Det er forslag/søknad om at MEDEVAC maskin lokalisert i Brønnøysund skal

fjernes. Per i dag er det 6 SAR baser langs kysten, knyttet til energibransjen. 4 offshore og 2 på land. Det er også en MEDEVAC maskin lokalisert i Brønnøysund som Equinor nå vil fjerne. I tillegg er det en backup maskin lokalisert i Kristiansund, men denne er avhengig av utstyr flyttet fra en av maskinene den skal erstatte, dermed ikke en egen ressurs. Det er vesentlig bedre dekning i sør enn nord, selv med mer utfordrende forhold ifm med vær og vind i nord, samt stadig økende aktivitet i nord. Det er også økt geopolitisk risiko og sårbarhet og vi opplever nå at ansatte er bekymret for sin egen sikkerhet. Etter vårt syn burde områdeberedskapen styrkes, og ikke kuttes, og vi mener dermed det går i feil retning.

Begrunnelse for forslaget:
Store deler av personellet som er avhengig av beredskapen, inkludert oss er ikke involvert eller informert ved endringer og etablering. Vi er også en del av den totale områdeberedskapen i området, og vi mener at et tett samarbeid rundt utviklingen av denne er viktig. Videre peker vi på både arbeidsmiljøloven og skipsarbeidsloven som understreker at standarden for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø skal utvikles i samsvar med samfunnet. Etter vårt syn er dette en begrensning i sikkerheten og ikke en utvikling da dette forslaget medfører dårligere beredskap enn tidligere.

Forslag fra SAFE til anbefaling/mulige tiltak:
SAFE foreslår at Havindustritilsynet og Equinor blir invitert inn i Maritimt Samarbeidsforum for å redegjøre for dagens modell, konklusjon i opprinnelig beredskapsanalyse ifm. PUB søknad Aasta Hansteen 2012-2013, samt søknad om endring.

Kommentar og forslag fra Sjøfartsdirektoratet:
Det vises til orientering om saken under eventuelt på forrige møte 11.6.2025.
I utgangspunktet er Sdirs sertifisering av fartøy knyttet til relevant fartsområde som skal trafikkeres, og er gjort uten forutsetning om spesifikk områdeberedskap. Krav stammer fra petroleumsregelverk og kommersielle ønsker.
Det ønskes en vurdering av om denne type saker er innenfor mandatet til Maritimt Samarbeidsforum eller om dette bedre håndteres i sikkerhetsforum eller regelverksforum (offshore).

Vedlegg:
Presentasjon til Maritimt Samarbeidsforum
10 vedlegg med bakgrunnsinformasjon til saken

- Orientering 10

12:50 10 min

6 | Saksoppfølgingsliste

Fast agendapunkt.
Felles gjennomgang og ajourhold av eventuelle bevegelser i pågående saker. Tomt kommentarfelt på ny status betyr at saken fortsatt er aktivt avventende eller oppdatert informasjon mangler.

Orienteringssaker	Statusoppdatering/forslag oppfølging

Elektronisk ID-bevis for sjøfolk	Forrige oppdatering: Nytt møte er planlagt i februar/mars, venter på bekreftelse fra POD. DNMF: Kom opp som tema i siste ILO/IMO-møte i forbindelse med tilbakehold av sjøfolk. Ny status: Det er uavklart hvor fort POD vil h klart en løsning for SID og det er signalisert tidligst 2027. NAV har varslet at de legger ned sine systemer 01.01.26 og dermed må Sdir ha klart en løsning til da. Sjøfartsdirektoratet ser på annen løsning. Utstedelse av sjøfartsbøker fortsetter inntil videre, som før.
Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder	Forrige oppdatering: NSOF fremmet oppfølgingssaken fra 1.11.2016 på nytt (sak 5 møte 19.2.25). Oppfølging fra Sdir: Sdir ønsker å overta ansvaret for drikkevann på skip fra Mattilsynet, herunder mer tekniske krav til utforming og drift av drikkevannsanlegg på skip. Malen vil være Sjøfartsdirektoratets drikkevannsforskrift for flyttbare innretninger som er mer konkret. Er i prosess med Mattilsynet og skal ha nytt møte i mars. Ny status:
Utvikling av maritimt helseregister	Forrige oppdatering: NSOF: Det jobbes med på politisk nivå. Ny status:

Endring i forskrift om skipsmedisin	Forrige oppdatering: Bedt HOD om avklaring handlingsrommet, har en del oppfølgingspunkt på ulike fartøyskategorier. Ny status:
Avklare lovvalg innen havbruk til havs	Forrige oppdatering: NFD i gang med lovvalg. Venter fortsatt på avklaring. Ny status:
Anerkjennelse av tjeneste likeverdig med fartstid	Forrige oppdatering: Info om mulighet for fornyelse av sertifikat uten tilstrekkelig fartstid er oppdatert på www.sdir. DNMF: Saken holdes åpen, 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. Ny status:
Brann og redning tilknyttet nye energibærere	Forrige oppdatering: Det jobbes med. Ny status:

Oppfølging av Riksrevisjonens rapport Dokument 3:9 (2022–2023). Sjøfartsdirektoratets arbeid med å fremme gode arbeids- og levevilkår til sjøs	Forrige oppdatering: Sdir/ Marianne Warvik: Har begynt med uanmeldt MLC-tilsyn fra januar 2025. Holder også på å revidere MLC-kursene for inspektørene for å tilpasse og forberede innholdet for å møte funnene som Riksrevisjonen avdekket. Mange tiltak gjort når det gjelder opplæring og kompetanseheving på hviletidstemaet, intervjuteknikk, gått gjennom sjekklister og veiledningstekst, tips-oss kanalen og bekymringsmeldinger. Inspektørene har informert og drevet holdningsskapende arbeid knyttet til fokusområdet og «Be a buddy not a bully»-seminaret for å motivere til å skape engasjement for å styrke eget arbeidsmiljø på det psykososiale og fremme sammenhengen mellom sikkerhet og arbeidsmiljø. DNMF: Ønsker at temaet fortsatt står som oppfølgingspunkt, til vi informasjonsmessig er fornøyd med resultatet av arbeidet. Ny status:

Forslag om implementering av «IMO MSC. 1/Circ. 1675 *«Interim guidelines on safe operation on onshore power supply (OPS) service in port for ships engaged on international voyages"* i Norsk regelverk.	Forrige oppdatering: Møte med DSB, Sdir og ITF/DNMF avholdt. Resultat skal legges frem. Ny status:
Bemanningsrapporten	Forrige oppdatering: Egen orientering sak 8 23.9.2025. Rapporten skal videre i en regelverksprosess. Ny status:
Styrking av vernetjenesten til sjøs (sak 5 23.09.2024)	Forrige oppdatering: Vil være et tiltak i forbindelse med Nullvisjonen. Konkrete tiltak vil kunne bli adressert ulike arbeidsgrupper tilknyttet forumet. Tre parts programkomité i gang med nasjonal verneombudskonferanse under Maritimt Uke. Se sak 13. Ny status:
Fartstidsopptjening og dokumentert systematisk opplæring (SAK 6 23.09.2024)	Forrige status: Forslag i saken videresendt arbeidsgruppe 3 for videre drøfting av eventuelt forslag til endring fartstidsopptjening. Ny status:

Læring av hendelser Deling av "good practice" (sak 6 19.2.25)	Vurdere felles disposisjon/struktur, med tydeligere årsaksvurderinger evt. mange på risikovurdering. Vurdere enkel innmeldingsfunksjon for læring av hendelser/deling av good practice. Ny status:
Vakthold på batteriferger (sak 15 19.2.2025)	Avklare forutsetninger for at folk kan sove om bord på ferger med store batteripakker (elektriske eller hybridferger) på skiftferger. Tilknyttes prosessen med regler i batteriforskriften som skal på høring. Ny status:

- Diskusjon

13:00 5 min

7 | Eventuelt

- Kort tilbakemelding/status fra arbeidsgruppen for forpleining ved Line Heimstad.

- Orientering

Vedlegg 2

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vår dato	Vår referanse	Vår saksbehandler
28.08.2025	2025/68864-1	Odd Konrad Dale
Deres referanse	**Arkivkode**	**Direkte telefon**
		52 74 58 27

Tilbydere av ROC/GOC utdanning

Likelydende brev tilbydere av GOC og-eller ROC utdanning

Innledning:
I forbindelse med at det nå er kjent at arbeidsoppgaver som Telenor Kystradio har hatt for utstedelse av General Operator Certificate (GOC) og Restricted Operator's Certificate (ROC), nå blir overført til Sjøfartsdirektoratet så ønsker vi å gi en likelydende informasjon til utdanningsinstitusjoner som er eller kan bli berørt av denne endringen.
Omleggingen vil ha virkning fra 01.01.2026, og både Telenor Kystradio og Sjøfartsdirektoratet vil i perioden frem mot denne datoen jobbe med å forberede overgangen slik at det blir minst mulig endring ift. dagens praksis når det gjelder godkjenninger, revisjoner, emneplaner og eksamen.

Godkjenning og revisjon
For de utdanningsinstitusjoner som allerede har godkjenninger for ROC og/eller GOC fra Telenor Kystradio, så vil godkjenninger og revisjonsprogram løpe slik som godkjenningsbrevene tilsier også etter at Sjøfartsdirektoratet har overtatt. Det vil bety at begjæring om fornyelsesrevisjon ved utløp av godkjenning fra Telenor Kystradio må sendes til Sjøfartsdirektoratet.
Når det gjelder utdanningsinstitusjoner som ønsker å bli leverandør av kurs for ROC og/eller GOC så vil de prosesser som allerede er etablert gjennom Telenor Kystradio bli håndtert videre på samme måte av Sjøfartsdirektoratet.
På sikt må prosesser og prosedyrer for godkjenning og revisjoner for utdanningstypene som nå kommer inn i Sjøfartsdirektoratet sin portefølje tilpasses og harmoniseres med eksisterende godkjenninger.
Det er flere av de aktørene som har godkjenning for å levere ROC/GOC utdanning fra Telenor Kystradio som også er godkjent av Sjøfartsdirektoratet for å levere andre typer STCW utdanning.
Disse vil på sikt bli harmonisert slik at antall revisjoner for utdanningsinstitusjonene blir færre, og man vil da ha et godkjenningsbrev som er utstedt av Sjøfartsdirektoratet hvor også ROC/GOC utdanningen er påført.

Emneplaner og eksamen
Når det gjelder gjennomføring av eksamen så er det et godt innarbeidet system allerede, og det er derfor ikke satt i gang noe arbeid for å endre dette på kort sikt.
Det gjøres oppmerksom på at det nå foregår en revisjon av STCW konvensjonen i IMO, samt en revisjon i regi av Sub-Committee on Human element, Training and Watchkeeping (HTW) av IMO -modellkurs 1.26 som er for ROC og IMO -modellkurs1.25 som er for GOC.

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Utfallet av de endringer som IMO modellkurs revisjonene får, vil på sikt gjøre det nødvendig å måtte gjennomgå både emneplaner og prosessen som benyttes pr. i dag for gjennomføring av eksamen for både ROC og GOC.
Konklusjonen ift. emneplaner og eksamen er derfor at inntil videre så vil hverken praktisk del eller teoretisk del av ROC/GOC eksamen få endringer i inneværende skoleår.

Sjøfartsdirektoratet vil gi informasjon til alle berørte med direkte henvendelser via e-post/brev og oppdatere med aktuell informasjon på våre hjemmesider.

Med hilsen

Therese Landås
underdirektør

Odd Konrad Dale
senioringeniør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg 3

Trine Carin Tynes

Fra: Odd Rune Malterud <ORM@dnmf.no>
Sendt: lørdag 6. september 2025 22:57
Til: Hugo Halvorsen
Kopi: Trine Carin Tynes
Emne: Eksponering av Benzen og VOC-gasser på Offshore Service Fartøy
Vedlegg: 131---anbefalte-retningslinjer-for-identifisering-vurdering-kontroll-og-oppfolging-av-benzeneksponering-rev.-01 (1).pdf; Eidsvik_Benzen.pdf

Hei

Maritimt samarbeidsforum avholdt møte den 05.09.2025 og anmoder med dette Samarbeid for Sikkerhet om å utarbeide en beste praksis på Eksponering av Benzen og VOC-gasser på Offshore Service Fartøy.

Vedlagt er OFFSHORE NORGE 131-anbefalte-retningslinjer for identifisering-vurdering-kontroll-og-oppfolging-av-benzeneksponering og Eidesvik, hvis kan brukes for å få samkjørt i en SfS beste praksis -Skip/Rigg

NB! Det må også avdekkes hvem som har ANSVAR og opplysnings plikt på lasten.

Bakgrunn:
Når Offshore Service-fartøy mottar retur-mud/slop som har vært nede i oljebrønnen, er sannsynligheten svært høy for at innholdet er forurenset med benzen og andre flyktige organiske forbindelser (VOC-gasser).
Ifølge ASH-forskriften kapittel 11.4 skal enhver eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer som innebærer en helsefare kartlegges. Dette omfatter blant annet:
Hvilke kjemikalier de ansatte eksponeres for
Hvordan og ved hvilke operasjoner eksponering skjer
I hvilke områder eksponering forekommer
Konsentrasjonsnivåer, varighet og antall personer utsatt

ASH-forskriften kapittel 11.5 inneholder konkrete krav til tiltak når en risiko er avdekket, og fastsetter at nødvendige tiltak for å fjerne eller redusere risiko skal være iverksatt før arbeidet starter. Dette innebærer blant annet:
Skriftlige instrukser for å sikre forsvarlige rutiner for oppbevaring, håndtering, bruk og transport av kjemikalier og biologiske faktorer om bord
Egnede målemetoder og måleinstrumenter som kan avdekke forhold som medfører risiko for eksponering
Tydelige prosedyrer for vedlikehold, kalibrering og bruk av måleutstyr
Opplæring av mannskap i håndtering av kjemikalier og tolkning av måleresultater

Begrunnelse for forslaget:
Dagens praksis ved mottak av retur-mud/slop om bord fokuserer nesten utelukkende på H_2S, mens andre kjemiske eksponeringer – inkludert benzen og øvrige VOC-gasser – i liten grad kartlegges. Benzen er gruppe 1-kreftfremkallende (IARC), med veldokumentert sammenheng til blodkreft (leukemi). Det har en svært lav administrativ norm på 0,2 ppm (tilsvarende 8-timers TWA), som fra 2028 senkes til 0,1 ppm. Flere VOC-gasser har også akutte helseeffekter som hodepine, svimmelhet, konsentrasjonsvansker og irritasjon i øyne/luftveier – noe som kan øke ulykkesrisikoen om bord.

Fraværet av kontinuerlig måleutstyr betyr at arbeidstakere i dag kan være utsatt for ukjent og potensielt helseskadelig eksponering, noe som strider mot prinsippet om føre-var og plikten til å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø.
Historisk erfaring fra petroleumsnæringen viser at eksponering for VOC-gasser kan forekomme i høye konsentrasjoner ved lasting/lossing, spesielt i pumperom og på dekk. Ansatte med mange års tjeneste kan ha vært utsatt for dette uten systematisk kartlegging eller helsekontroll.

Forslag til anbefalinger/mulige tiltak:

Innføre fastmontert kontinuerlig måling av benzen og VOC-gasser i pumperom og på dekk, med alarmfunksjon ved overskridelser.
Utstyre mannskap med bærbart måleutstyr ved operasjoner med retur-mud/slop.
Oppdatere/nye prosedyrer for håndtering, lagring og transport av kjemikalier, inkluderer bruk av personlig verneutstyr tilpasset måleresultatene.
Gjennomføre obligatoriske helseundersøkelser for ansatte med lang fartstid på offshore service-fartøy, inkludert biologisk monitorering (blod/urinprøver for benzenmetabolitter).
Gi opplæring til mannskap i tolking av måleresultater, risikovurdering og håndtering av eksponeringssituasjoner.
Innføre et krav om at innretningene opplyser om hvilke VOC gasser den spesifikke lasten kan inneholde,
SLOP er et samlebegrep for ulike typer forurenset væskeavfall som genereres under drift og vedlikehold på innretningene. Innholdet kan variere men består ofte av oljeholdig vann (vaskevann, spillvann fra maskinrom og drenering fra dekk), kjemikalieblandinger (brukt i boring, rengjøring eller prosesskontroll),
Borevæsker og slamrester (fra boring og vedlikehold av brønner), Vaskerester (etter rengjøring av tanker,
rør eller utstyr) og Kondensat og produksjonsvann (særlig ved olje og Gass produksjon).
Disse tiltakene bør iverksettes umiddelbart for å beskytte arbeidstakerne og for å sikre at norsk maritim sektor ligger i forkant av de skjerpede internasjonale kravene som trer i kraft i 2028

Vennlig Hilsen/Best Regards
Odd Rune Malterud
Assisterende Direktør & Fagsjef / Assistant Director & Technical Manager
Det Norske Maskinist Forbund / Norwegian Union of Marine Engineers
Mob. +47 913 21 563 mail: orm@dnmf.no
www.dnmf.no