

Møtereferat

Maritimt Samarbeidsforum

Møte nr. 1/2023

Dato: 15.02.2023
Tid: 10:00 - 14:00
Sted: Teams

Medlemsorganisasjoner:	Fast representant	Møtt	Vara	Møtt
Det Norske Maskinistforbund (Dnmf)	Odd Rune Malterud	X	Hege-Merethe Bengtsson	
DSB – Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Bjørn Myrseth	X		
Fagskolene	Trine Otterlei	Forfall	Astrid Sæbulonsen	Forfall
Fiskebåt	Geir Ove Vikshåland	X	Hanna Bauge	
Fosfor - Fiskeri og sikkerhetsfaglig forum	Roger Nybakk		Paul Almar Andersen	
Hurtigbåtforbundet	Bjarne Rygg	10-12 ³⁰	Lars André Rødne (vara 2) Rune Midtkandal	12 ³⁰ -14
Industri Energi	Endre Hopen			
Kystrederiene	Andrine Kleiven	X	Karsten Sprenger	
Maritime videregående skoler	Jon Wiggo Solberg	X	Tore Fykse	
Maritimt Utdanningsforum	Inger Johanne Lurås	12 ³⁰ -14	Torun Lied Giske	
NHO Sjøfart	Evelyn Blom-Dahl		Webjørn Sandor Knudsen	X
Norges Fiskarlag	Joakim Martinsen	10-12 ³⁰	Britt Sæle Instebo	
Norges Kystfiskarlag	Alice Roseth Helleberg	X	Tom Vegar Kiil	
Norges Rederiforbund	Hege Ajer Petterson	X	Jahn Viggo Rønningen	
Norsk Forening for Maritim medisin	Jan Knudtzon Sommerfelt-Pettersen	X	Hege Sofie Imsen	
Norsk senter for maritim og dykkemedisin	Jon Magnus Haga	X	Alf Magne Horneland	
Norsk Sjømannsforbund (NSF)	Gunnar Amland	X	Line Heimstad	
Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF)	Hans Sande		Morten Kveim	X
Norske Sikkerhetssentres Forening	Eirik Solheim Haugen	X		
Private Sikkerhetssentres Forening	Jan Egil Brevik		Jan Morten Solstrand	X
SAFE – Sammenslutningen av Fagorganiserte i Energisektoren	Jan E. Nilsen	10-12 ³⁰	Ørjan Haugmoen Grandal	
Sjøforsvaret	Andreas Furrebøe Levsen	X	Roger Njord Svinø	X
Sjømat Norge	Hilde Flåten	X	Krister Hoaas	
Telenor Kystradio	Frøydis Oven		Sara Gran	X
Universiteter/høyskoler	Johanne Marie Trovåg	Forfall	Bjørn-Morten Batalden	Forfall
Til stede Sjøfartsdirektoratet:	Avdeling			Sak:
Håvard Gåseidnes	Avdelingsdirektør Fartøy og sjøfolk – Møteleder			
Leif Ove Mikkelsen	UA Sjøfolk			
Jan Reinert Vestvik	UA Passasjer			4
Odd Konrad Dale	UA Sjøfolk			4
Sverre Flatebø	Seksjon for risikostyring og analyse			4
Tove Aasland Torgersen	- « -			6
Vegar Berntsen	- « -			6
Anders Amundstad-Balle	- « -			7
Alf Tore Sørheim	Avdelingsdirektør Operativt tilsyn			8
Henrikke Roald	UA Regelverk og avtaler			9
Torben Vik	UA Fritidsfartøy			11
Kopi:	Avdeling			
Knut Arild Hareide	Sjøfartsdirektør			
Linda Bruås	Avdelingsdirektør regelverk og internasjonalt arbeid			
Birthe Lill Eskevik	Passasjerskip			
Maria Lindroth	UA Sjøfolk			
Jack Arild Andersen	UA Sjøfolk			

Referent: Trine Carin Tynes, UA Sjøfolk
Vedlegg: 1. Møteagenda
2. Sak 6 – Ulykkestall 2022

3. Sak 7 – Nullvisjonen + oppdragsbrevet fra Dept.
4. Sak 9 – Regelverksarbeid 2023



Saksliste

1.	Møtet åpnes.....	2
2.	Referat fra forrige møte.....	2
3.	Forslag til mandag for arbeidsgruppene – tilordning av saker	2
4.	Status aktivitet i arbeidsgruppene	2
5.	Samarbeid med Arbeidstilsynet – sjøfart på Arbeidsmiljøportalen.....	4
6.	Ulykkestall 2022.....	5
7.	Nullvisjon for sjøfart.....	5
8.	Tilsyn med høyrisikofartøy.....	6
9.	Regelverksarbeid 2023.....	8
10.	Nye energikilder for fremdrift og manøvrering	10
11.	Grenseverdier for dieseleksos.....	12
12.	Mariners Medico Guide – medisinsk app for sjøfolk	12
13.	100-årsjubileum for Radio Medico	14
14.	Tjeneste likeverdig med fartstid	14
15.	Eventuelt	14

Agenda

1. Møtet åpnes

Møteleder Håvard Gåseidnes ønsket velkommen og foretok navneopprop. Ingen hadde merknader til innkallingen.

2. Referat fra forrige møte

Ingen hadde merknader til møterefateret fra 28.10.2022.

3. Forslag til mandat for arbeidsgruppene – tilordning av saker

Fremmet av Sjøfartsdirektoratet.

Sdir gikk gjennom utsendt notat med forslag i saken.

(Notatet er ikke ajourholdt med sist innmeldte representanter, men medlemsoversikten oppdateres kontinuerlig i Teams-kanalen som alle skal ha tilgang til.)

Det er mulig å opprette nye arbeidsgrupper etter behov basert på tilmeldte saker og forslag.

Vedtak:

Forslag til mandat for arbeidsgruppene og tilordning av saker ble enstemmig vedtatt.

4. Status aktivitet i arbeidsgruppene

4.1 Arbeidsgruppe 1 - Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet

Håvard Gåseidnes orienterte.

Det har dessverre vært liten aktivitet fra Sjøfartsdirektoratet grunnet langvarig sykemelding.

Ordveksling

Norsk Sjøoffisersforbund: Har engasjert seg spesielt inn mot kjemikalier og eksponering. På dette området er det ikke nødvendig med prosesser i arbeidsgruppen. Arbeidstilsynet og STAMI oppdaterer jevnlig forskrift om tiltaks- og grenseverdier, som også maritim side bør limes opp mot. ASH-forskriftens kapittel nevner spesifikt kun tre stoffer, mens for arbeidstakere på land er det satt grenseverdier for mellom 100 - 150 stoffer.

Sjøfartsdirektoratet: Vil orientere nærmere i sak 11 – grenseverdier diesel. Det har vært bevegelser på regelverkssiden når det gjelder grenseverdier, uavhengig av aktivitet i arbeidsgruppen. På arbeidsmiljø-feltet er vi tradisjonelt flinkere til å observere endringer i internasjonalt regelverk knyttet til

sikkerhetsproblemer og ny teknologi enn ivareta om bevegelser på landsida bør føre til tilsvarende bevegelse på sjø. Håper forumet kan bidra til å passe på her.

Det norske maskinistforbund: HTW har gått i gang med oversikt over hva som skal revideres i STCW. I prioriteringssystemet har temaene 'mobbing og seksuell trakassering' og 'psykologisk sikkerhet' kommet inn. HTW arbeidsgruppen har laget en rapport med tabell klar til å bli implementert. Det er ønskelig med tilbakemelding på Sjøfartsdirektoratets oppfølging, og at temaet psykologisk sikkerhet tillegges arbeidsgruppe 1.

Sjøfartsdirektoratet: Jobber med tilbakemelding på HTWs rapportutkast i disse dager. Det er en kobling mellom arbeidsgruppe 1 og 3 i MSF, avhengig av forslaget til innretning i STCW og hvordan vi ser for oss å påvirke. Alle delegasjonsrapporter legges for øvrig åpent ut på nettsiden her [Internasjonalt arbeid - Sjøfartsdirektoratet](#) etterhvert som de blir godkjent.

4.2 Arbeidsgruppe 2 - Bemanning

Jan Reinert Vestvik orienterte om status i bemanningsprosjektet.

Forskrifter som skal revideres: Hovedsakelig bemanningsforskriften 2009, men ser også på forskrift om driftsordninger på skip og forskrift om vakt hold på passasjer- og lasteskip.

Fem hovedpunkt (% progresjonsanslag)

- Overordna problemstillinger og kjente utfordringer (75 %)
 - Herunder saker som har vært meldt inn via samarbeidsforum tidligere. Kommet lengst her, men en del vanskelige saker. Ikke alt er konkludert ennå.
- Arbeidsoppgavene til sikkerhetsbemanningen (50 %)
 - Skal være styrende for ny bemanningsforskrift. Satt ut til Safetec. Rapport skal leveres før påske.
- Standardisert bemanning for mindre skip (25 %)
 - Påbegynt.
- Bemanningssertifikat, virkeområde for forskriften og søknadsprosessen (50 %)
 - Bl.a. utredet det nasjonale handlingsrommet i forhold til internasjonalt regelverk. Bør flere/færre skip ha bemanningsforskrift?
- Bemanning av fjernstyrte og autonome skip og landbaserte kontrollrom (10 %)
 - Safetec ser også på dette. Ser også på de juridiske sidene.

Det arbeides godt i gruppen, medlemmene gir gode og grundige tilbakemeldinger.

4.3 Arbeidsgruppe 3 – Utdanning og kvalifikasjoner

Odd Konrad Dale orienterte.

Har sendt melding til medlemmene om planlagt møte og aktuelle saker til agendaen. Sjøfartsdirektoratet vil først gå gjennom oppfølgingssaker fra tidligere RMSB og se hvilke saker som fortsatt står åpne. Oppfølging av den endelige rapporten fra HTW blir også satt på agendaen i arbeidsgruppemøtet. Når det gjelder nevnte punkt om seksuell trakassering, er temaet tatt med i læreplanen for maritime elektrikere, og blir tatt med i de maritime læreplanene etter hvert som de revideres.

4.4 Arbeidsgruppe 4 - Risikovurdering

Sverre Flatebø orienterte.

Det har ikke vært egne møter hittil, men medlemmene har bidratt med å motivere til deltakelse i spørreundersøkelsen om maritim sikkerhet, med svarfrist ut uke 7. Det ligger an til drøyt 7000 besvarelser, samme resultat som forrige undersøkelse i 2021. Fra uke 8 starter arbeidet med å skaffe kunnskapsgrunnlag, lage nettsider, artikler og visualisere resultatene.

Oppdraget på Nullvisjon er bekreftet. Omfanget og tidsperspektivet til Nullvisjonen er pt. litt usikkert. Arbeidet vil bygge på risikovurderingen, men risikovurderingen må tilpasses til nullvisjonen sine behov. I den grunnleggende risikovurderingen har metodikken vært å starte ekspertgruppens arbeid med å diskutere vektingen i risikoskår-systemet og hvorvidt skåren skal justeres. Som grunnlag for handlingsplanen vil arbeidet fremover i stedet automatiskere den grunnleggende risikoskåren og legge ytterligere innsats i del 2 av risikovurderingen som er å diskutere hvilke faktorer som lyser gult og rødt i årsaksmodeller og tiltak, spesielt i gjennomgangen av høyrisikohendelser, som grunnstøting.

Fokusområde 2023 «Fallhendelser»: Arbeidet er godt i gang. Det er opprettet egen nettside med informasjon og verktøy knyttet til fokusområdet: [Unngå fallulykker – ta kontroll - Sjøfartsdirektoratet](#). MSF oppfordres til å dele informasjonen ut til næringen.

4.5 Arbeidsgruppe 5 – Nasjonalt velferdsutvalg

Trine Carin Tynes orienterte.

Det har ikke vært noe møte i arbeidsgruppen. Det foreligger en sak til ledelsen i Sjøfartsdirektoratet med forslag om et samarbeid med Den indre sjømannsmisjon om drift av sjømannssentre langs kysten. Et slikt samarbeid har vært anbefalt av tidligere SAFE som tidligere hadde rollen som Nasjonalt velferdsutvalg.

Den årlige Nordsjøcupen i fotball som ikke har vært arrangert siden 2019 grunnet pandemien blir arrangert til høsten. E-bibliotek for sjøfolk går sin gang, med stadig nye låntakere.

Ved konkrete saker eller innspill, blir det arrangert møte i utvalget.

Psykologisk sikkerhet handler også om trivsel om bord, ser for seg at det blir en kobling til velferdsarbeidet også.

Ordveksling

Det norske maskinistforbund: Psykologisk sikkerhet faller inn under flere felt, bl.a. revisjon. Det er bestemt at det skal være opplæring i form av modellkurs, få en forståelse for hva dette er. Et psykologisk perspektiv skal implementeres i ISM-systemet, og være del av revisjonsarbeidet en holder på med.

5. Samarbeid med Arbeidstilsynet – sjøfart på Arbeidsmiljøportalen

Fremmet av Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet har blitt kontaktet av Arbeidstilsynet i forbindelse med at praktiske hjelpeverktøy i www.arbeidsmiljoportalen.no på nett skal utvikles for sjøfart. Ref. saksfremlegg.

Det dreier seg mer om psykologisk arbeidsmiljø og sikkerhet i organisasjonen enn sikkerhetsbarrierer i det fysiske arbeidsmiljøet. Sjøfartsdirektoratet har stilt seg positivt til samarbeid, og forslår at arbeidsgruppe 1 er referansegruppe for arbeidet som skal foregå utover våren. Dette vil ha en mulig konsekvens for prioritering for andre oppgaver tillagt arbeidsgruppen, men tiltaket er relativt «lavthengende frukt» for å styrke og gi bedre informasjon til rederiet og ansatte om bord for hvordan en tar tak i psykologisk arbeidsmiljø. Skipsfart er spesielt, men det er fullt mulig også her å gjenbruke og tilpasse mye av verktøyene som er utviklet for industri og petroleumsvirksomhet i portalen.

Ordveksling

Det norske maskinistforbund: Bra tiltak, men minner om at prosjektet må en ha med at varslingsrutiner er annerledes enn på landsiden, Port State Control osv.

Sjøfartsdirektoratet: Regelverket er forskjellig, men grunnleggende problemstillinger rundt arbeidsmiljøutfordringer for en gruppe mennesker som jobber sammen om noe, har en overføringsverdi.

Sjømat Norge: Støtter prosjektet og at man får synliggjort sjøfart og det maritime, men Sjøfartsdirektoratet bør linke opp portalen til egen hjemmeside og ta eierskap. Sett i lys av at det kan være noen interessemotsetninger mellom etatene, er det viktig å få synliggjort Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet: Våre nettsider omtaler dette i mer generelle vendinger enn Arbeidsmiljøportalen gjør. Ser for seg at det linkes begge veger: fra Sdir. til de praktiske verktøyene i portalen, eller motsatt fra portalen til eksempelvis varslingsrutiner og håndtering av bekymringsmeldinger.

Vedtak

Maritimt Samarbeidsforum gir sin tilslutning til prosjektet. Arbeidet gis prioritet i arbeidsgruppe 1. Sjøfartsdirektoratet vil raskest mulig få på plass en kontaktperson.

6. Ulykkestall 2022

Fremmet av Sjøfartsdirektoratet. Tove Aasland Gåsland orienterte.

Presentasjonen vedlagt.

Ordveksling

Det norske maskinistforbund:

- 1) Ad rapporterte forgiftningsaker – spørres det om kjent ammoniakkhendelse inngår i tallet? Det er interessant å ha med erfaringene fra bruk av ammoniakk som kjølemiddel inn i det videre arbeidet når ammoniakk skal innføres som energikilde for manøvrering og framdrift.
- 2) Inngår det i rapporteringen oppfølgingsansvaret på 5 år som ligger i en ulykke med påfølgende sykemelding?
- 3) Når det gjelder tilsyn og tilbakeholdelse, er det tatt høyde for at det er innført fjerntilsyn i senere tid?

Svar fra Sjøfartsdirektoratet:

- 1) Skal sjekke opp og komme tilbake til rapporteringen av ammoniakkhendelsen under eventuelt-saken.
- 2) Det som blir registrert i ulykkesystemet baserer seg på en rapport som sendes innen 72 timer etter hendelsen. Påfølgende uke er det oppfølgingsmøter der rederiet kontaktes for mer utdypende informasjon. Når det gjelder informasjon om noe som har oppstått lenge etter hendelsen, er det som regel Havarikommisjonens rapport vi forholder oss til. Denne kommer ut ca et år etter at hendelsen har intruffet.
Når det gjelder senvirkninger, kan grensen mellom hendelsesrelaterte årsaker og yrkessykdom være vanskeligere å sikte ut i praksis enn i teorien. Kommer tilbake til dette i forbindelse med Nullvisjonen.
- 3) De absolutte tallene inkluderer fjerntilsyn, men disse utgjør ikke en stor andel av miksen.

Ulykkesdata publiseres fortløpende på Sjøfartsdirektoratets nettsider der man kan gjøre søk. Mye av tallene finner man også i årsrapporten på nettsiden.

7. Nullvisjon for sjøfart

Fremmet av Sjøfartsdirektoratet. Anders Amundstad Balle orienterte.

Ref. orientering i sak 7 i møte 30.5.2022 om første milepæl: Nullvisjonsutredningen.

Nå er neste milepæl nådd: Regjeringen vedtatt å innføre Nullvisjonen, og et konkret oppdrag er gitt Sjøfartsdirektoratet.

Oppdragsbrevet og presentasjonen av sentrale momenter og fremdriftsplan er vedlagt referatet.

Ordveksling

Norsk Sjøoffisersforbund: Nullvisjonen er bra, men bekymret for at Nullvisjonen bare dreier seg om økt oppmerksomhet om å forhindre akutte hendelser. Savner tiltak for å gjøre noe med årsakene til gapet mellom forventet levealder for sjøfolk og resten av befolkningen. Vi skal ikke bare jobbe for å motvirke akutte ulykker, men også ivareta helsen over lang tid.

Sjøfartsdirektoratet: Hvis vi klarer å redusere antall personulykker vil det også ha positive gevinster på helsetilstanden gjennom fravær av ulykker. Nullvisjonen handler om ulykker i utgangspunktet, men i det større bildet håper vi å komme innom belastninger knyttet til fysisk og psykososialt arbeidsmiljø om bord. Ulykkestallene viser at en av tre i sitt yrkesaktive liv opplever en personulykke som krever medisinsk behandling, og resultater i arbeidet med nullvisjonen kan bidra til å redusere gapet.

Det norske maskinistforbund: Det pågår et arbeid i IMO med «risk and hazard» som gir en total risikoanalyse som dekker både den tekniske siden, men også den menneskelige siden inn i sikkerhetsarbeidet og langtidsskader. Anbefaler å se på begrepsbruken for å fange opp helheten.

Hurtigbåtforbundet: Har ved flere anledninger fokusert på 12 PAX fartøy. Hvordan sorterer ulykker for næringsfartøy på 12 PAX fartøy i statistikken? I en Nullvisjon-filosofi, er det en stor svakhet med 63-forskriften som gjelder både for fritidsfartøy og næringsfartøy. Det er ingen tilsyn, ingen rapportering, ingen oppfølging opp mot fartøy, kvalifikasjoner eller hendelser på denne type fartøy.

Sjømat Norge: Støtter selvfølgelig Nullvisjonen. Det er uakseptabelt at noen skal miste livet på sjøen. På høy tid at det kommer. Vegtransporten har hatt dette i et par tiår år allerede som en sentral del av målstrukturen i Nasjonal transportplan. Skal Nullvisjonen på Sjøfart også inn i NTP, og tilknyttes en målstruktur og tiltak?

Sjøfartsdirektoratet: Det kommer en målstruktur, men spørsmål om NTP må vi komme tilbake til. Det er en pågående rullering av NTP hvor både Sjøfartsdirektoratet og Kystverket er med, hvor det vil komme tiltak opp mot Sjøfart. Men rulleringen av NTP i denne omgang vil være ferdig før handlingsplanen for Nullvisjonen er etablert. Fra Nullvisjonsarbeidet kan det komme punkt som naturlig hører hjemme på NTP, men det er en utfordring med «timingene» nå.

Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin: Helse må sees i en helhet: ulykker påvirker helse, både direkte og veldig konkret, men også mange småhendelser kan påvirke helse over lang tid og i etterkant. Dette er bakgrunnen for at senteret har jobbet for å få etablert et helseregister som kan skaffe kunnskap for å forstå sammenhengen. Det er mange sammenhenger som ikke er så konkrete som de man ofte tar utgangspunkt i for type arbeid med Nullvisjon, hvor man ofte ser én til én sammenhenger. Nullvisjon er vanskelig innenfor helsekontekst, det er helseulikhet mellom land og til sjøs, og til sjøs er det vanskeligere med helseoppfølging og helsehjelp. Det handler om behovet for kunnskap for å gi best mulig helse til sjøfolk.

Sjøfartsdirektoratet: Diskusjonen fortsetter i arbeidsgruppen for risikovurdering når det gjelder innhold. Det skal avholdes et møte i arbeidsgruppen før møtet med departementet 15. mars. I arbeidsgruppen er det mulig å fokusere på arbeidsmiljøfaktorer og deres kobling opp mot hendelsene.

8. Tilsyn med høyrisikofartøy

Fremmet av Sjøfartsdirektoratet. Alf Tore Sørheim presenterte saken.

Saken dreier seg om HØY risikoskip. Innledningsvis understrekes at vi i all hovedsak har gode rederi og fartøy. Men vi har en del NOR flaggede eldre lasteskip, sesongbaserte passasjerskip og fiskefartøy som bekymrer oss. Fellesnevneren for disse er dårlig standard, dårlig vedlikehold og lav sikkerhetskultur.

Fartøyene er stort sett indikert som høyrisiko i våre systemer, men de har en dimensjon utover graderingen i systemet (rødt lys) som gjør at vi har en ekstra bekymring for disse skipene.

Et nylig eksempel er den tragiske arbeidsulykken på et krabbefiskefartøy. Havarikommisjonen har vært inne og gitt tilrådinger som sier noe om risikovurderinger og sikkerhetskultur. Sjøfartsdirektoratet har

tilbakeholdt fartøyet. Basert på en slik hendelse jobbes det med sikkerhetsmelding og ekstraordinære tilsyn rettet mot denne næringen.

Vi ser at fartøy i HØY risk kategorien oftest klarer å oppnå tilfredsstillende standard ved planlagt fartøysertifisering, gjerne etter forutgående runder med pålegg og måneder med tilbakeholdelse. Men på uanmeldte tilsyn bare uker etter erfarer vi at den sikkerhetsstandard som vi aksepterte på fartøysertifiseringen forvitrer raskt. Det blir en runddans med endeløse lister med pålegg og tilbakeholdelse der Sjøfartsdirektoratet må «slippe de igjen» når akseptabelt nivå er gjenopnådd. Men tross hyppige tilsyn og reaksjoner, klarer vi ikke løfte sikkerhetsstandard til et tilfredsstillende varig nivå. Vår bekymring er at liv, helse og materielle verdier kan settes i fare.

Vi stiller derfor noen spørsmål ved mekanismer i tilsynssystemet vårt. Sjøfartsdirektoratet sertifiserer båtene og har et tilsynsansvar, men rederiet har selvfølgelig ansvaret for etterlevelse av lover og regler og at sikkerheten er ivaretatt.

Sjøfartsdirektoratet erkjenner at vi har en utfordring med nevnte fartøy på tilsynssiden, og vil gjøre noe med det. Vi har satt ned et arbeid for å gå inn i konkrete saker for å fange opp årsakene til at fartøyene ikke kommer opp på ønsket nivå. En arbeidsgruppe skal innen utløpet av mars levere en vurdering på hva vi bør gjøre annerledes. Stikkord (ikke uttømmende) er:

- Behov for nye verktøy for styrkede tilsyn?
- Endring av tilsynsmetodikk?
- Endre hvem som sendes på tilsyn av denne type fartøy?
- Justere opplæring og kompetanse for inspektørene?
- Behovsvurdering av hyppigere og mer spissede tilsyn på enkelte skip som er i dårlig forfatning?
- Bedre veiledningsmateriell?
- Annet som kan gjøres for å løfte standarden, eller eventuelt avvikle driften på fartøyene som i stor grad bekymrer oss?

Sjøfartsdirektoratet håper rådet kan bidra i arbeidet med å spisse fokuset på HØY risikofartøyene.

- Har dere generelle innspill til problemstillingen?
- Har dere forslag til tiltak Sjøfartsdirektoratet bør fokusere på eller gjøre annerledes?
- Rederiet er ansvarlig. Har MSF innspill til hvordan vi skal få de aktuelle ansvarlige rederiene til å forstå og ta sitt ansvar for sikkerheten for personellet på fartøyene sine?

Ordveksling

Det norske maskinistforbund: Et konkret tiltak som er foreslått tidligere er obligatorisk regelverksopplæring i rederiene. I olje/gass-industrien er det påbudt for rederiene å gjennomføre regelverkskurs, utarbeidet av næringen selv.

Hurtigbåtforbundet: Er rederiene med HØYrisiko-skip på lista klar over dette selv? Hva kan organisasjonene for rederiene bidra med inn mot Sjøfartsdirektoratet for å bedre situasjonen?

Sjøfartsdirektoratet: Rederiene med fartøy på høyrisikoskalaen, har oversikt over hvilken risiko det enkelte fartøy har. Men for fartøyene her er det snakk om noen ekstra parametre som går ut over kategoriene som inngår i systemet. Spørsmålet til MSF er hvordan vi kan gjøre ting annerledes og samarbeide om problemstillingen. Bekymringsmeldinger er et viktig ledd for å håndtere det som ikke er som det skal være. Men alle muligheter er åpne, og organisasjonene sitter gjerne selv med svaret på hva de kan bidra med.

Hurtigbåtforbundet: For organisasjonene som eventuelt har medlemmer som sliter, kan organisasjonene om mulig delta i dialog/-møtesammenheng i forståelse for hvilket nivå en ønsker å være på som næring, dersom det er objekt det er relevant for.

Sjøfartsdirektoratet: I utgangspunktet forholder Sdir seg til enkelt rederi, men tar med innspillet og vurderer dersom mulig og hensiktsmessig.

DSB: Kjenner seg igjen i problemstillingen gjennom tilsyn med elektriske anlegg om bord på ulike fartøystyper. Er svært interessert i å bli orientert om hva Sjøfartsdirektoratet finner ut.

Sjøfartsdirektoratet: Enig i at vi trenger samarbeid om problemstillingen. Utfordringene ligger ofte innen det segmentet som DSB har ansvar for.

Norges Kystfiskarlag: Har ut fra egne og andres erfaringer med frakt av sjarker med lasteskip sett at synliggjort praksis på tilsyn og faktisk praksis er forskjellig. Eksempelvis skal lastestopper skiftes ut med jevne mellomrom, men ser at selv om enkelte rederier har helt nye up-to-date lastestopper, brukes likevel gamle og slitte som ikke burde heist en båt. Hvor skal man melde fra når man oppdager at regler og sikkerhet bevisst settes på spill til fordel for økonomi?

Sjøfartsdirektoratet: Oppfordrer at slike observasjoner meldes inn som bekymringsmelding til Sjøfartsdirektoratet, som vil håndtere oppfølgingen i dette sporet. Kontaktinfo: www.sdir.no/om-direktoratet/kontakt.

Norsk Sjømannsforbund: Forbundet kjenner til flesteparten av høyrisikobåtene, men fra en annen side. Problemet er at flesteparten ikke snakker samme språk, det er kanskje bare en nordmann om bord. Kan ha noe med sikkerhetskulturen å gjøre. Det kan være en fordel at myndigheter og forbund samarbeider og har litt mer direkte kommunikasjon med alle som er ute. Selv om partene er ute i forskjellig ærend, dreier det seg om sikkerhetskultur.

Norske sikkerhetscentres forening: Hva er fellesnevneren for fartøyene på listen?

Sjøfartsdirektoratet: Vi har ikke hele bildet. Arbeidet som er startet forsøker bl.a. å kartlegge årsaker i segmentene, utover allerede nevnte fellesnevnerne. Tar med innspillene videre, og håper å komme tilbake på neste møte med flere svar etter våre undersøkelser og forhåpentligvis noen gode tiltak for å håndtere utfordringen. Type tiltak vil ikke være hemmelig. Om det blir ekstraordinære tilsyn, mer spissa tilsyn eller andre tiltak som skal iverksettes, håper vi MSF kan bidra til å bringe budskapet ut til respektive medlemmer.

Det nevnes også at på bakgrunn av nevnte dødsulykke på fiskefartøyet som drev krabbefiske, er det på veg ut en sikkerhetsmelding. Den informerer bl.a. om at Sjøfartsdirektoratet vil iverksette ekstraordinære tilsyn på båter med denne type drift.

Ytterligere innspill og forslag kan sendes ato@sdir.no.

9. Regelverksarbeid 2023

Fremmet av Sjøfartsdirektoratet.

Henrikke Roald, underdirektør på regelverk og avtaler, ga et overblikk over planlagte og pågående regelverksarbeid i regi av Sjøfartsdirektoratet i 2023.

Regelverket er et sentralt verktøy i miljø- og sikkerhetsarbeidet. Reglene må utvikles og forvaltes på en måte som ivaretar sikkerheten, samtidig som vi åpner for ny teknologi og miljøvennlige løsninger, i tett samarbeid med næringen og relevante myndigheter.

Viktige verktøy er utredningsinstruksen, veileder for forskriftsarbeid i Sjøfartsdirektoratet og Justisdepartementet sin veileder i lov om forskriftsteknikk. Vi utarbeider forskriftstekst, høringsbrev og en redaksjonskomité skal sikre god kvalitet på regelverksarbeidet.

Presentasjonen over regelverksendringer som følge av oppdrag nasjonalt og internasjonale forpliktelser er vedlagt.

Overordnet:

- Oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet. Noe venter på nærmere mandat for arbeidet, mens noe er i bevegelse.
- Regelverksarbeid som følge av internasjonale forpliktelser. Gjennomføringsfristen tilsier at arbeidet må legges opp slik at regelverket trer i kraft samtidig med at det trer i kraft internasjonalt. IMO-regler har en protestfrist på 6 måneder.
- Metoder for gjennomføring av internasjonalt regelverk: transformasjon er tilpasning til eget regelverk, inkorporasjon er ren henvisning. Oftest benyttes inkorporasjon. Resolusjonene fra MSC tas inn ved inkorporasjon.
- Etterslep i internasjonalt arbeid etter pandemiperioden, mange endringer som trer i kraft i 2024.
- Arbeidet foregår i samarbeid mellom jurister, fagavdelingene og tilsynsavdelingene i Sjøfartsdirektoratet for å få best mulig kvalitet på reglene som utformes.

Ordveksling

Norsk Sjøoffisersforbund: Oversikten viser mye miljø og sikkerhet, men lite helse. Forbundet har tatt opp tidligere i samarbeid med Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin at kjemikalieeksponering er et problem. Det står på arbeidslisten til forumet, Sjøfartsdirektoratet oppfordres til å holde av plass til dette.

Sjøfartsdirektoratet: Listen som er presentert er primært fremadskuende, det komme en oppdatering på bevegelse når det gjelder kjemikalieeksponering.

Sjømat Norge: Ligger regelverksarbeid for eksponert havbruk til havs i det som ble presentert?

Sjøfartsdirektoratet: Det ligger inne i punktet i tildelingsbrevet som gjelder bidrag inn i arbeidet med havbruk til havs. Det ble levert noe før jul. Det er NFD som styrer dette, og har siste status. Vil komme tilbake på dette.

Hurtigbåtforbundet: I presentasjonen står det 'ny kvalifikasjonsforskrift for sjøfolk'. Er det snakk om en helt ny forskrift? Ligger de endringene som lenge har vært diskutert som går spesielt på hurtigbåt inne i arbeidet?

Sjøfartsdirektoratet: Det er snakk om revisjoner av eksisterende regelverk. Mye av forskriften vil ligge fast. Problemstillinger på hurtigbåt (D5-sertifikater) er blant de som ligger som inngående problembeskrivelser når arbeidet starter, ventelig over sommeren. Arbeidsgruppa 3 vil være stedet å diskutere mer i detalj når arbeidet er i gang.

Hensikten nå er å gi et overblikksbilde samt hva som ligger bak endringene. Høringsprosesser vil gå som normalt. Når det kommer til faktiske endringer, vurderer vi i hvilken grad det skal tas inn i arbeidsgruppene. Herværende overblikk er også ment for å gi rådet rom for å flagge forskriftsarbeider det er ønskelig skal tas inn i arbeidsgrupper.

Det norske maskinistforbund: Etterlyser revisjon av ASH-forskriften på listen. Det var et revisjonsarbeid på gang, og det ble gitt innspill via tidligere SAFE.

Sjøfartsdirektoratet: Den skulle vært på listen (er tatt inn i vedlagte oppdaterte oversikt).

10. Nye energikilder for fremdrift og manøvrering

Fremmet av Det norske maskinistforbund. Fagsjef Odd Rune Malterud presenterte saken.

Gjennomgangen i foregående sak viser at Sjøfartsdirektoratet er pålagt enormt arbeid med «politisk regelverk», med MARPOL i sentrum. Pålagt å redusere utslipp, som medfører å se på nye energikilder for fremdrift og manøvrering.

Etterlyser at politiske vyer følges opp av kompetansekrav til å operere denne type skip for å opprettholde sikkerheten som kreves, uansett energikilder skipet måtte ha. Har erfaringer med batterier, høyspentproblematikk etc. som har vært krevende å få til i norsk regelverk, selv om det står i internasjonalt regelverk. Har hatt en del bekymringsmeldinger knyttet til at rederiene nekter ansatte å ta nødvendig etterutdanning for å kunne bekle stillingene om bord. Ser at når IMO lager regelverk, så kommer STCW som skal ivareta behovet for kompetansen om bord først i etterkant. Men det er en regel som tilsier at det ikke er nødvendig å avvente siste frist i 5 årsvinduene i IMO for å implementere dette. Flaggstatene oppfordres i mange av dokumentene fra IMO til å implementere så raskt som mulig.

At kompetanseutviklingen ikke skjer samtidig med annet regelverk, skaper komplikasjoner. Har brann og redning som medlemmer. Har holdt på med diesel i mange tiår, og kan dette godt. Med f.eks. litiumbatterier om bord kreves en helt annen måte å håndtere dette på, spesielt i en krisesituasjon. Det oppfordres å se hen til brann og redningsmannskapene, at de har opplæring. Både mannskap og RITS-styrkene som har kjemikalieberedskap må ha kompetanseheving på dette området.

Det er satt i gang et arbeid med å utrede ammoniakk og hydrogen i IMO for å få på plass et regelverk. Når det gjelder hydrogen, har forbundet inne en bekymringsmelding med spørsmål om hvordan et skip kan konstrueres og designes når regelverket er mangelfullt. Forbundet mener det er fullt mulig å gjennomføre dette, men må bruke teksten i SOLAS' kapittel 2.1, alternativ design og arrangementet. Teksten ivaretar det fullstendige sikkerhetsbildet ut fra at et team skal bestå av eksperter som har nødvendig kompetanse og erfaring på sikkerhet, og favne operasjonserfaring, human factor eksperter for å ivareta mennesket som skal ivareta dette. Spesielt nevnt er maskinoffiserer, nettopp for å få helheten i dette.

STC (Special Tripartite Committee) i IMO har nylig utarbeidet «risk & hazard» analyse nettopp for å få med den menneskelige faktor. Det er en ny måte å tenke på for at et prosjekt skal ivareta alle aspekter. Denne «excursisen» er etter DNMFs mening ikke utført i de type skip som har brukt nye typer energibærere, eksempelvis i sin tid for ampere som bruker litium i batterier. Her har det vært en del hendelser både på ferger og hurtigbåter som går på manglende kompetanse, design- og konstruksjonsfeil.

Forslaget er at man har en felles forståelse av hvilket regelverk man kan utnytte for å få dette igangsatt på en sikker måte, i et samarbeid, og at brann og redning inkluderes i kompetansehevingen. Mener dette er forutsetningene for å ha et sikkert iverksatt prosjekt, og vil falle godt inn i Nullvisjonen. Må ta med alle aspekter slik det står i ISM-koden. Håper en kan jobbe videre i felleskap med dette for å få rangert ut bekymringsmeldingene og at Sjøfartsdirektoratet sørger for at rederiene som iverksetter denne type skip har nødvendig kompetanse om bord i form av opplæringskurs. Noen er allerede laget, som f.eks. krav til litium batteri. Det bør ved inspeksjon sjekkes at personell har dette kurset. Det er og problemer med manglende kompetanse på gassdrevne skip. Det er følgelig ikke et nytt fenomen at rederiene sløyfer kompetansehevingen for å spare kursutgifter, og bemanner denne type fartøy med mindre kompetanse enn det som kreves i regelverket. Forslaget er basert på at vi kan utnytte eksisterende regelverk, hvis vi gjør det i samarbeid.

Ordveksling

Sjøfartsdirektoratet: Ved vurdering av ny teknologi, har Sjøfartsdirektoratet over lang tid benyttet MSC-sirkulæret på alternativ design. Benyttes også på nasjonale prosjekter som ligger utenfor IMO-regimet fordi det er en fornuftig kilde og «oppskrift» på risikobasert vurdering for å komme til likeverdig design.

Hvis ønskelig kan Sdir gjøre en oppgang på intern styringsdokumentasjon og presentere prosessen i neste møte.

Når det gjelder mannskap, brann og redning, kan ikke Sdir stille krav, her har også DSB en rolle. Sjøfartsdirektoratet deler samme bekymring med utgangspunkt i brannhendelser på batterifartøy og har sendt henvendelse til alle kommunale brannvesen om å være oppmerksom på særskilte brannrisikoer og farer ved innsats på større batteribranner, og oppfordret at de gjøre seg kjent med fartøy som trafikkerer i respektive områder. Sjøfartsdirektoratet er åpen for å gi nødvendig informasjon og kunnskap, men åpen database er mer problematisk. Informasjonen ligger tilgjengelig hos oss, deler med den som måtte ønske det. Ser for seg en dialog med DSB om hvordan informasjon kan tilgjengeliggjøre for RITS- styrker som trenger dette.

Ad krav til kompetanse, vil Sjøfartsdirektoratet følge sporet på batteri når det gjelder ammoniakk og hydrogen, dvs. rundskriv/veiledning med tydelige forventninger og krav. Neste mulighet er å vurdere i hvilken grad er det behov for å forskriftsfest disse kravene i forbindelse med revisjon av kvalifikasjonsforskriften. Innspillet tas i retning av arbeidsgruppen 3. Når det gjelder brann og redning er det mer usikkert hvordan dette skal håndteres.

Det norske maskinistforbund: Bedt om å ta del i teamet, nettopp for å bruke eksisterende regelverk, ISM-koden 6.2.2 som tilsier at en skal ta med alle aspekter, herunder krav til kompetanse. Helt tilbake til det grunnleggende UNCLOS-regelverket finnes generelle krav til kompetanse, basert på hensyn til det enkelte skip og dens energikilde. Kan kreve kompetanse på andre områder, selv om kun dieselkompetanse er nevnt i dagens forskrift.

Brann og redning en del av IMO regelverket. RITS-styrkene er inkorporert i skipets ISM-system, spesielt i nærkysttrafikken. Har med lav bemanning å gjøre, skjer det uhell er de nødt til å ringe brann og redning for få bistand for å oppfylle sikkerhets-/beredskapskravene. Brann og redning er på sett og vis del av skipsmannskapet, måtte ellers hatt større besetning for å ivareta nødvendig beredskap. De er allerede en del av regelverket. Vil påpeke at hvis en kun ser isolert på et regelverk, eksempelvis kvalifikasjonsforskriften, uten å ta med alt omliggende regelverk som ligger til grunn for skipets seilingstillatelse, kan en bli blind for mulighetene i systemet til å få til gode løsninger sammen basert på eksisterende regelverk. En trenger ikke vente til 2035 med implementering av nytt STCW regelverk fra IMO, som i verste fall kun inneholder to nye energiformer, ammoniakk og hydrogen. Norge som foregangsland i IMO har hatt god gjennomslagskraft, som IGF-koden og Polarkoden, burde få til dette.

Til opplysning har næringen iverksatt og bevilget penger til etterutdanning for å ivareta ny teknologi og nye typer energiformer. Det er ikke akseptabelt at andre krav enn de som står i kvalifikasjonsforskriften blir oversett, eksempelvis når inspeksjoner avdekker at personell ikke har nødvendige kurs, men slipper gjennom med begrunnelse økonomisk byrde for rederiene. Oppsummert er innspillet ment å påpeke muligheten til å få til noe minst like godt som IMOs regelverk, basert på eksisterende regelverk satt i et system, der alle aspekter er ivaretatt. Når det gjelder kommunene er de pålagt å ha en beredskap når skipene ligger til kai eller i opplag. Covid-pandemien avslørte at det var manglende oppfølging av den beredskapen kommunene er pålagt å ha.

Oppfølging

Sjøfartsdirektoratet foreslo følgende oppfølging:

1. Kvalifikasjonsforskriften har de formelle kurskravene, samt at kvalifikasjonskrav er uttrykt både i ISM og ASH-forskriftene som påpekt, og her må det vurderes hvilke virkemidler vi kan skru på, til hvilke tidspunkt. Problemstillingen knyttet til skipsteknisk kompetanse blir sendt til arbeidsgruppe 3.
2. Når det gjelder brann- og redning noteres et oppfølgingspunkt mellom DSB og Sjøfartsdirektoratet på hvordan dette kan gjøres bedre. Redningstjeneste er en del av IMO-kravene, men ikke gjennomført i Sjøfartsdirektoratets regelverk, må derfor finne andre måter å løse dette på.
3. Når det gjelder behovet for tilgang til informasjon for havnemyndigheter, kommuner etc., er Sjøfartsdirektoratet åpen for å svare på det behovet som måtte være.

11. Grenseverdier for dieseleksos

Fremmet av Norsk Sjøoffisersforbund.

Arbeidet med et regelverksprosjekt her er igangsatt. Et utviklingsnotat med administrative normer er sendt underavdeling for regelverk og avtaler. Grenseverdier for dieseleksos blir en del av administrativt vedlegg til ASH-forskriften. Det tas sikte på fastsettelse 1. juli, etter forutgående høringsrunde. Krav til gassmåling er spredt rundt i regelverk, dette vil bli samlet i ASH-forskriften. Det gjenstår å sende tabellene om grenseverdier på høring.

Når ASH-forskriften ble utformet og det ble vist til administrative normer, var intensjonen at dette skulle justeres samtidig med endringer i arbeidslivsregelverk i Norge generelt. Men når endringer på landsiden ikke har trigget endringsinitiativ fra vår side der og da, blir det tatt et skippertak nå på grenseverdier slik at vi kommer dit vi skal være.

Sjøfartsdirektoratet har et opplagt ansvar og har dialog med Arbeidstilsynet. Det sendes likevel en generell oppfordring til rådet, ettersom medlemmene gjerne har et annet blikk og kobling opp mot arbeidslivsregelverk i Norge generelt, om å hjelpe oss å fange opp endringer før de faktisk blir gjennomført. Ambisjonen er at det skal være samme krav for arbeidslivet på land som til sjø. Det skal ikke være en ulempe om man er under det ene eller andre regimet.

Det norske maskinistforbund: Regelverket til sjøs er bra og ivaretar 24/7-samfunnet. Forbedringspotensialet ligger i praktiseringen av regelverket.

Norsk Sjøoffisersforbund: Må lage blest rundt arbeidet og få opp bevisstheten. Dette har også sammenheng med praktisering av regelverket. Forbundet vil bidra her.

12. Mariners Medico Guide – medisinsk app for sjøfolk

Fremmet av Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin. Jon Magnus Haga orienterte.

Senteret har utviklet prosjektet Mariners Medico Guide (MMG) de siste fem årene i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, Gard og næringen. For senteret handler sjøfart om sjøfolk, og gjøre sjøfolk bedre i stand til å vare på egen helse til sjøs. Appen er gratis tilgjengelig for nedlasting.

Presentasjonsvideo: <https://www.medicoguide.com/>

MMG erstatter en rekke papirguider, og er hittil flaggstatsgodkjent av Norge og Marshall Islands som ekvivalent guide til WHO sin "International Medical Guide for Ships» hjemlet i gjeldende regelverk. Senteret presenterte nylig guiden på HTW-møte i IMO, flere flaggstater har meldt interesse.

En papirbasert guide er kun helt oppdatert for en målgruppe når den utgis, men det digitale har flere muligheter for å formidle kunnskap.

Ideen bak guiden var å lage en symptombasert guide med stegvis tilnærming til medisinske problemstillinger, utviklet med tanke på et samvirke med medisinsk støtte/telemedisinske tjenester i Radio Medico.

Appen er utviklet for en maritim kontekst, bygget på den kunnskap/kursbakgrunn sjøfolk har, det materielle og medisinske som sjøfolk har om bord, og den internasjonale kontekst som sjøfart opererer innenfor.

Appen skal være enkel å bruke, alltid oppdatert, rikt illustrert, både med bilder og videoer. Det digitale gir nye måter å formidle kunnskap på og nye måter å navigere og søke kunnskap sammenlignet med en papirbok. Appen er tilgjengelig på alle plattformer. Fungerer offline og oppdaterer seg når enheten er i kontakt med internett igjen.

Senterets oppdrag som del av det offentlige helsevesen er å levere best mulig helsetjenester til sjøfolk. Bruk av teknologi til tilgjengeliggjøring av medisinsk kunnskap er en måte å fremme helse til sjøs og løse oppdraget senteret har.

Mer enn 50 spesialister fra Helse Bergen har bidratt til å kvalitetssikre oppslagene i guiden. Den har tatt utgangspunkt i et internasjonalt brukerperspektiv. Er fagfellevurdert. Det er opprettet et system for vedlikehold. Jobber nå med en kvalitetsportal som sikrer kontinuerlig vedlikehold av innholdet. Både medisinsk og teknologisk utvikling går raskt.

Eksempler er når covid og deretter apekopper kom. Guiden raskt oppdatert for å møte behovet som sjøfolk har der ute. Det dynamisk fleksible får man ikke med en bok, spesielt ikke i regi av ILO og IMO med årevis mellom hver oppdatering.

Brukerinvolvering har tatt utgangspunkt i tilbakemeldinger fra ulike sjøfolk fra ulike land, på ulike typer fartøy og med ulik grad av erfaringsbakgrunn. Sammenlignet med bok opplever de fleste at de får vesentlig bedre og enklere tilgang til kunnskapen de trenger via en app på mobilen sin.

Ideer for videreutvikling fremover er å bruke plattformen ikke bare til håndtering av sykdom, men også:

- mer helsefremmende og sunne vaner og forebygging av mental uhelse
- sikker kommunikasjon med telemedisinske tjenester som tilfredsstillende krav til personvern og medisinsk logg for lagring av medisinsk informasjon på en sikker måte
- ressurs for medisinsk øving og vedlikeholdstrening om bord for medisinsk ansvarlige slik at de er bedre forberedt til situasjoner som de skal kunne håndtere
- maritim medisinsk logistikk, dvs. holde orden på medisiner og materiell om bord og rett forsyning

Visjonen for arbeidet er skape et univers som ivaretar en helhet i det medisinske behandlingsmulighetene om bord.

Ordveksling

Norges Kystfiskarlag: Ser frem til at appen utvides med mulighet for enkel frivillig oppdatering for medisinsk ansvarlig. I den lille sjarkflåten er det kun krav til grunnleggende førstehjelp og førstehjelpskoffert om bord. På større sjarker er det mulighet for å sy og gi smertestillende. I nord kan det være langt til nærmeste legevakt og gjerne ingen større fartøy rundt som har kunnskap og kan bistå.

Er det i appen veiledning for GTS, AVPU, rytmelyd for HLR og topp til tå-undersøkelse, ting som kan være nyttig for medisinsk personell på andre siden av telefonen å vite?

Senter for maritim medisin og dykkemedisin: I guiden finnes det en god del prosedyrer, herunder GTS, AVPU og topp til tå undersøkelse, som er lenket inn på oppslag når det er relevant. Hvis man trenger en oppfrisking på hvordan man gjør disse prosedyrene, eller telle puls, eller telle pust, er det hele tiden lenker til disse. Skal man gi medisin, kan man klikke seg inn på medisinen og få informasjon om bivirkninger og hva man må passe på. Poenget er at informasjonen skal være krysslenket, slik at det skal være enkelt fra en situasjon man står i til å kunne gjøre hele prosedyren, ved å navigere og hente informasjon og input som trengs ut fra nivået man er på.

Appen har ikke med akkurat det med rytmelyd, men tar med innspillet videre.

Det norske maskinistforbund: Dette er et veldig godt eksempel på iverksetting av kompetanseheving uten at det er pålagt av IMO som minstekrav til kompetanse. Forbundet har vært med å fremme prosjektet gjennom ITF, og formidlet appen til 1,3 mill sjøfolk. Bra at guiden også går inn på mental helse som også må ses på som en sikkerhetsfaktor om bord.

Sjøfartsdirektoratet: Medlemmene i rådet oppfordres gjennom sine kanaler, fora, medlemsmøter, blader osv. til å få ut informasjon og oppfordring om å ta appen i bruk og få gevinst ut av arbeidet som er lagt ned.

13. 100-årsjubileum for Radio Medico

Fremmet av Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin. Jon Magnus Haga orienterte.

Det er 100 år siden tjenesten første gang ble annonsert som et offentlig tilgjengelig tjenestetilbud til sjøfolk, med utgangspunkt i Haukeland sykehus.

100 års jubileet blir feiret 25.8.2023. Senteret vil bruke anledningen til å oppsummere de 100 årene, men også se fremover og tenke sammen med fleste ulike aktører i bransjen om hva som vil være fremtidens helseutfordringer til sjøs? Hva er fremtidens helsetjenestebehov?

Senteret ønsker å innrette seg for å løse fremtidens helseproblemer slik bransjen ser det for seg. Rådet får en forhåndsvarsling om arrangementet nå og oppfordring om å sette av datoen. Invitasjon følger.

14. Tjeneste likeverdig med fartstid

Fremmet av Sjøfartsdirektoratet. Leif Ove Mikkelsen orienterte.

Oppfølging av sak 10 i møtet 28.10.2022. Det har ikke meldt seg interesserte fra rådet til å delta i dette arbeidet, men det er jobbet internt med et utkast tiltenkt lagt frem i dagens møte for å få innspill. En intern høring har imidlertid avdekket klare forbedringspunkt, som er nødvendig for å få rundskrivet til å fungere som ønsket. Det foreslås at utkastet sendes til arbeidsgruppe 3 når det er klart som utgangspunkt for innspill.

Norsk Sjøoffisersforbund: Synes det er en god løsning at utkastet til rundskriv sendes arbeidsgruppa.

15. Eventuelt

15.1 Svar på spørsmål reist i sak 6 Ulykkestall 2022 Inngår ammoniakkhendelser i rapportert forgiftningssak?

Sjøfartsdirektoratet: Det er to hendelser registrert på fartøy knyttet til ammoniakk.

- 2022 - registrert som lekkasje og en personskade
- 2021 – arbeidsulykke – eksponert for ammoniakk

Et stort utslipp av ammoniakk vil fort være både en fartøyulykke der hendelsen er registrert som lekkasje, og hvis eksponering, også bli registrert som personulykke med koden forgiftning.

Konkrete oppfølgingsspørsmål om rapportert hendelse kan tas med Vegard Berntsen – VEBE@sdir.no

15.2 100 år siden sjømannsloven ble etablert

16. februar 2023 er det 100 år siden Sjømannsloven ble vedtatt. En merkedag i arbeidsrettslig historie i Norge, og for sjøfolk spesielt. Sjømannsforbundet har i den anledning invitert til seminar, som vi antar kan utvides til andre interesserte.

15.3 Oppfølginger til møte 2 2023

Innkalling til neste møte 24.5.2023 er sendt ut. Det kommer som vanlig en påminning i forkant om innmelding av saker til agendaen. Følgende saker forhåndsvarsles nå:

- Bevegelse på Nullvisjonen
- Resultater fra spørreundersøkelsen 2023
- Oppfølging på de «vedvarende» høyrisikoskipene

onsdag

15

Innkalling til møte nr. 1 2023 i Maritimt Samarbeidsforum

🕒 10:00 - 14:00

feb 2023

EXT Maritimt Samarbeidsforum 📍 Microsoft Teams-møte

Agenda

10:00 🕒 10 min

1 | Møtet åpnes

- Velkommen
- Navneopprop
- Godkjenning av innkallingen
- Godkjenning av sakslisten
- Saker til eventuelt?

10:10 🕒 5 min

2 | Referatet fra forrige møte 28.10.2022

Eventuelle spørsmål og kommentarer til agendapunkter behandlet på forrige møte.

📎 1

10:15 🕒 10 min

3 | Forslag til mandat for arbeidsgruppene - tilordning av saker

Ref. oppfølging sak 4 28.10.2022. Vedlagt er forslag til mandat og tilordning av saker til arbeidsgruppene.

Forslag til vedtak:

Maritimt Samarbeidsforum gir sin tilslutning til forslaget.

- Beslutning 📎 1

10:25 🕒 30 min

4 | Status aktivitet i arbeidsgruppene

Representant fra hver gruppe gir kort statusoppdatering på gjøremål i arbeidsgruppene.

(Eventuelle saker til behandling og beslutning/råd fremmes som egen sak på agendaen.)

Arbeidsgruppe 1 - Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet

Arbeidsgruppe 2 - Bemanning

Arbeidsgruppe 3 - Utdanning og kvalifikasjoner

Arbeidsgruppe 4 - Risikosvurdering

Arbeidsgruppe 5 - Nasjonalt velferdsutvalg

- Orientering

Jan Reinert Vestvik
Odd Konrad Dale
Sverre Flatebø
Håvard Gåseidnes
Trine Carin Tynes

5 | Samarbeid med arbeidstilsynet - sjøfart på arbeidsmiljøportalen.no

Beskrivelse av tema

I forbindelse med IA-avtalen for 2019-2024 har Arbeidstilsynet, STAMI, NAV og Petroleumsstilsynet fått i oppdrag å etablere en nasjonal arbeidsmiljø-satsing. Satsingen skal bidra til at flere virksomheter jobber systematisk, kunnskapsbasert og forebyggende med arbeidsmiljøarbeid.

Ett av flere virkemidler i arbeidsmiljø-satsingen er [arbeidsmiljøportalen.no](https://arbeidsmiljoportalen.no). Arbeidsmiljøportalen formidler informasjon om effektivt forebyggende arbeidsmiljøarbeid til bransjer, sektorer og virksomheter. Her får virksomhetene tilgang til kunnskapsbaserte selvhjelpsverktøy og fakta som er tilpasset arbeidsmiljøutfordringene i sin bransje.

Arbeidsmiljøportalen inneholder

- Arbeidsmiljøhjelpen (digitalt selvhjelpsverktøy fra Arbeidstilsynet)
- En bra dag på jobb (digitalt selvhjelpsverktøy fra STAMI)
- Fakta om bransjen (statistikk fra PTIL, gjelder kun for Petroleumsindustrien)
- Fakta om bransjen (statistikk fra STAMI)
- Min side – arbeidsgiver (statistikk fra NAV)

Arbeidsmiljøportalen.no ble lansert i desember 2020, og har så langt blitt utviklet for 17 bransjer. I 2023 planlegger Arbeidstilsynet å utvikle arbeidsmiljøportalen for seks nye bransjer, deriblant sjøfart. Det betyr at de to digitale selvhjelpsverktøyene som ligger på portalen: "Arbeidsmiljøhjelpen" og "En bra dag på jobb" skal utvikles for sjøfart. I den forbindelse er Sjøfartsdirektoratet bedt om å bidra. Det er gjennomført et lignende samarbeid med Ptil tidligere, og det skal også lages verktøy for luftfart etter hvert. Målet er at alle bransjer hvor STAMI har relevante arbeidsmiljødata skal tilbys verktøy i portalen.

[Hjelp til å utvikle Arbeidsmiljøhjelpen og En bra dag på jobb for sjøfart](#)
Verktøyene skal hjelpe virksomhetene å jobbe systematisk og forebyggende med eget arbeidsmiljø. De to verktøyene skiller seg fra hverandre i form av hvilke fokusområder de retter seg mot, og hvilken innretning de har. I begge verktøyene ender virksomhetene opp med en handlingsplan. Dere kan lese mer om og teste verktøyene her: [En bra dag på jobb - Verktøy for arbeidsmiljø i leverandørindustrien](#) (enbradagpajobb.no)

Litt overordnet består jobben i å velge ut de viktigste risikofaktorene i bransjen Sjøfart, lage eksempler på hvordan de kan komme til uttrykk og hvordan virksomhetene kan jobbe med dem for å forebygge sykdom og skade. Risikofaktorene knyttes primært til de faktorene som i størst grad påvirker sykefravær – altså psykososialt, organisatorisk og ergonomisk

arbeidsmiljø.

Både Arbeidstilsynet og STAMI ønsker et samarbeid med sjøfart i dette arbeidet. Planen er at Sjøfart skal utvikles i løpet av første halvår av 2023. Tid for deltakelse og ressursbruk avtales nærmere.

Sjøfartsdirektoratets vurdering og forslag til oppfølging

Sjøfartsdirektoratet ønsker å bidra til utviklingen av verktøyene i Arbeidsmiljøportalen for sjøfart. Det er ønskelig å få innspill og gjennomføre oppdraget i dialog med Maritimt Samarbeidsforum. Det foreslås at arbeidsgruppe 1 - Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet - prioriterer denne oppgaven fremover.

- Beslutning

11:10 ⌚ 10 min

II | **Benstrek**

11:20 ⌚ 15 min

6 | Ulykkestill 2022

Ulykkestillene presentert i årsrapporten for 2022.

Tove Aasland Torger...
Vegar Berntsen

- Orientering

11:35 ⌚ 15 min

7 | Nullvisjon for sjøfart

Anders Amundstad-Balle

- Orientering

11:50 ⌚ 10 min

8 | Tilsyn med høyrisikofartøy

Alf Tore Sørheim

Orientering om pågående kartleggingsarbeid. Invitasjon til innspill i prosessen.

- Diskusjon

12:00 ⌚ 30 min

II | **Lunsj**

12:30 ⌚ 30 min

9 | Regelverksarbeid 2023

Håvard Gåseidnes
Henrikke Roald

Gjennomgang av planlagt og pågående regelverksarbeid i regi av Sjøfartsdirektoratet i 2023.

- Orientering

13:00 ⌚ 15 min

10 | Nye energikilder for fremdrift og manøvrering

Beskrivelse av tema/problemstilling

Både mannskap og Brann og Redning /RITS må involveres i utarbeidelse av regelverk og godkjenning av alle skip som bruker nye typer lagrede energikilder for fremdrift og manøvrering.

Det må kontrolleres at alle ombord har riktig skipsteknisk kompetanse, gjennomført familiarisering og øvelse. Dette er det sendt inn bekymringsmeldinger på uten svar.

Det må opprettes en åpen database over hvilke skip som bruker denne form for energi kilde slik at RITS styrkene kan få en oversikt.

Begrunnelse for forslaget

In connection with the regulation gap on energy sources for propulsion and manoeuvring, or ships with reduced, zero crew or remote-controlled ships, the ISM code 1.2.3 and 6.2.2 requires the participation of Chief engineer in the team* to ensure the technical competence off all the operation safety aspect is investigated and secured - before and during the ship is constructed, designed and prepared for the certificate of intended operation.

The risk analysis shall take into account UNCLOS 94 and especially the Chief engineer's responsibly to complying with the SOLAS's specific emissions measurement in relation to construction, design, all used energy sources characteristics, environmental effectiveness and equipment to ensure the necessary competence to safeguard the ship, the crew, environment in all conditions and prevents criminalization

[* Alternative design and arrangements for SOLAS chapter II-1](#)

4 - Design team

4.1 A design team acceptable to the Administration should be established by the owner, builder or designer and may include, as the alternative design and arrangements demand, a representative of the owner, builder or designer, and **expert(s) having the necessary knowledge and experience in safety**, design and/or operation as necessary for the specific evaluation at hand. Other members may include marine surveyors, ship operators, safety engineers, equipment manufacturers, human factors experts, naval architects and **marine engineers**.

[International management Code for the safe operation of ships and for pollution prevention](#)

1.2.3 The safety management system should ensure: compliance with mandatory rules and regulations; and that applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations are taken into account.

6.2 The Company should ensure that each ship is: manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in

accordance with national and international requirements; and appropriately manned in order to encompass **all aspects** of maintaining safe operations on board*.

[UNCLOS ARTICLE 94 Duties of the flag State](#)

Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in **administrative, technical and social matters** over ships flying its flag. In particular, every State shall:

- (a) maintain a register of ships containing the names and particulars of Ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and
- (b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its **master, officers and crew** in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regards, inter alia, to:

- (a) the **construction, equipment and seaworthiness** of ships;
- (b) the **manning** of ships, **labour conditions and the training of crews**, taking into account the applicable **international instruments**;
- (c) the use of signals, the maintenance of **communications** and the prevention of collisions.

4. Such measures shall include those necessary to ensure:

- (a) that each ship, before registration and thereafter, at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship
- (b) that **each ship** is in the **charge of a master and officers** who possess **appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship**;
- (c) that the **master, officers** and, to the extent appropriate, the **crew** are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the **safety of life at sea**, the prevention of collisions, **the prevention, reduction and control of marine pollution**, and the maintenance of communications by radio.

5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4, each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.

Forslag til anbefalinger/mulige tiltak

Mannskap og Brann og Redning /RITS må involveres i utarbeidelse av regelverk og godkjenning av alle skip som bruker nye typer lagrede energikilder for fremdrift og manøvrering som regelverket tilsier. Sjøfartsdirektoratet tar våre bekymringsmeldinger på alvor og kontrollerer at alle ombord har riktig skipsteknisk kompetanse, gjennomført

familiarisering og øvelse.

Det opprettes en åpen database over hvilke skip som bruker denne form for energikilde slik at RITS styrkene og andre som havnemyndigheter, kommuner etc. har tekniske fakta som grunnlag for risikoanalyse, beredskap og øvelse.

- Beslutning 📎 3

13:15 ⌚ 10 min

II | **Benstrekk**

13:25 ⌚ 5 min

11 | **Grenseverdier for dieseleksos**

Morten Kveim

Dieseleksos har fått grenseverdier internasjonalt. Disse skal være gjeldende fra 21.02.2023, og bør tas med videre i arbeidsgruppe 2 når det gjelder vurdering av eventuelle tiltak knyttet til grenseverdier og eksponering. Intensjonen nå er å orientere om Arbeidstilsynets grunnlagsdokument, ikke gjennomgå det i detalj.

- Orientering 📎 1

13:30 ⌚ 10 min

12 | **"Mariners Medico Guide" - medisinsk app for sjøfolk**

Haga, Jon Magnus

Beskrivelse av tema/problemstilling

Bakgrunn: Sjøfolk har forhøyet forekomst av sykdom og skade og forkortet forventet levealder sammenliknet med arbeidstakere på land. Når sjøfolk blir syke må sjøfolk ofte klare seg selv. Tilgang til ordinære helsetjenester er svært begrenset til sjøs og muligheter for evakuering ikke alltid tilgjengelig.

Tilgang til oppdatert, kvalitetssikret og tilpasset medisinsk kunnskap står sentralt i sjøfolks mulighet til forsvarlig helse til sjøs, både når det gjelder undersøkelse av syk eller skadet person, vurdering av medisinsk behandling og kommunikasjon med telemedisinsk assistanse på land.

Helse Bergen har i samarbeid med forsikringsselskapet GARD AS og Sjøfartsdirektoratet utviklet en medisinsk app for sjøfolk – Mariners Medico Guide. Målet er å gi sjøfolk enkel adgang til steg for steg tilnærming til medisinske problemstillinger og situasjoner som de kan havne i. Appen utviklet med tanke på samvirke med våre telemedisinske tjenester i Radio Medico og er gratis til bruk for alle sjøfolk.

Vårt mål er at flest mulig sjøfolk gjøres kjent med appen og laster den ned, slik at de kan nyttiggjøre seg den i en situasjon hvor de behøver tilgang til medisinsk informasjon i håndtering av en medisinsk situasjon om bord. Appen er tilgjengelig på www.medicoguide.no eller i app-store.

Begrunnelse for forslaget

Helse bygger på tilgjengelighet av oppdatert kunnskap. For at Mariners Medico Guide skal kunne være til støtte for sjøfolk i medisinske situasjoner om bord er det viktig at sjøfolk kjenner til appen og laster den ned til sin mobil, tablet eller PC, slik at den er tilgjengelig når de trenger den (appen fungerer offline når den er lastet ned).

Forslag til anbefaling(er)/mulige tiltak

Medlemmene i Maritimt samarbeidsforum oppfordres til å vurdere om og i hvilken grad de evt. kan bidra til å promotere Mariners Medico Guide, internt og/eller eksternt, slik at flest mulig sjøfolk får tilgang til ressursen.

- Diskusjon

13:40 ⌚ 5 min

13 | 100års-jubileum for Radio Medico

Haga, Jon Magnus

Beskrivelse av tema/problemstilling

Bakgrunn: I år er det 100 år siden Radio Medico for første gang ble annonsert som et gratis, offentlig tilgjengelig helsetilbud ved Haukeland sykehus til støtte for sjøfolk. Siden oppstarten i 1923 har tusenvis av norske og utenlandske sjøfolk fått medisinsk hjelp og veiledning gjennom tjenesten.

Den 23.8.23 markerer vi 100års-jubileet for Radio Medico. Vi ønsker å invitere representanter fra alle våre samarbeidspartnere og brukere til en jubileumskonferanse i Bergen. Målet er å benytte anledningen til å se inn i «glasskula» omkring framtidens helsetjeneste for sjøfolk og tenke sammen med dere om hvordan tjenestene i Radio Medico kan bli enda bedre i møte med framtidens utfordringsbilde til sjøs. Programmet vil bestå av faglige innlegg og faglige diskusjoner. Vi tenker at konferansen vil være en god anledning for oss til å sette fokus på bærekraft i den maritime næringen og på hvordan vi sammen skal ivareta helse blant sjøfolk på en best mulig måte i framtiden, i et samspill mellom næring, myndigheter og helsevesen. Fra Helse Bergen vil administrerende direktør Eivind Hansen delta på arrangementet. Jeg håper at flest mulig av organisasjonene representert i Maritimt samarbeidsforum vil ha anledning til å delta med en eller flere representanter og bidra til å belyse tematikken med sine perspektiver.

Mer informasjon om arrangementet og invitasjoner vil komme på et senere tidspunkt. Denne informasjonen er ment som et forhåndsvarsel slik at dere får mulighet til å diskutere deltakelse internt og sette av dagen.

Begrunnelse for forslaget

Vi planlegge å arrangere en jubileumskonferanse den 23.8.23 med fokus

på framtidens helsetilbud for sjøfolk. Vi håper på en bredest mulig deltakelse fra våre samarbeidspartnere med tanke på å belyse framtidens utfordringsbilde på en best mulig måte.

Forslag til anbefaling(er)/mulige tiltak

Informasjonen tas til orientering. Organisasjonene representert i Maritimt samarbeidsforum vil bli invitert til jubileumskonferanse 23.8.23 sammen med representanter fra myndigheter, helsevesen, akademia m.fl. Mer informasjon om arrangementet og invitasjoner vil komme på et senere tidspunkt.

- Orientering

13:45 ⌚ 10 min

14 | Tjeneste likeverdig med fartstid

Oppfølging av sak 10 på MSF-møte 28.10.2022.

- Diskusjon

13:55 ⌚ 5 min

15 | Eventuelt

Leif Ove Mikkelsen

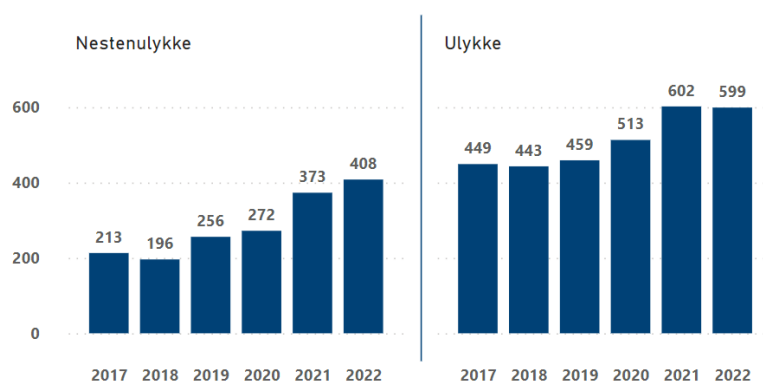
Ulykkestall 2022

Den foretrukne maritime administrasjonen

1

Ulykker og nestenulykker på næringsfartøy 2022

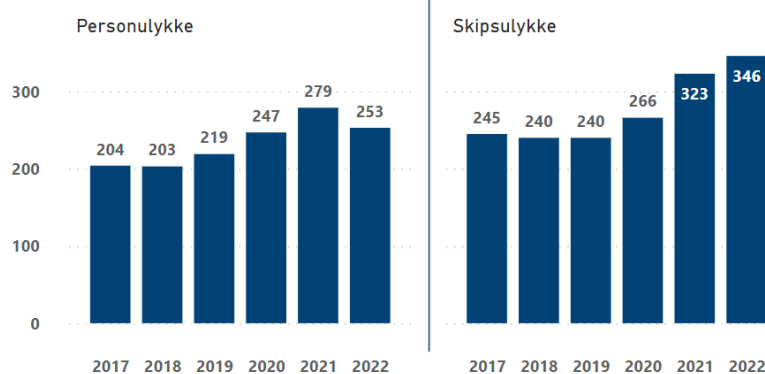
I 2022 er det registrert 1007 ulykker og nestenulykker - til sammenligning var det 975 hendelser i 2021 .



2

Ulykker næringsfartøy 2022

- 599 ulykker



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

3

Utvikling

2022

Lasteskip: 47%

Passasjerskip: 27%

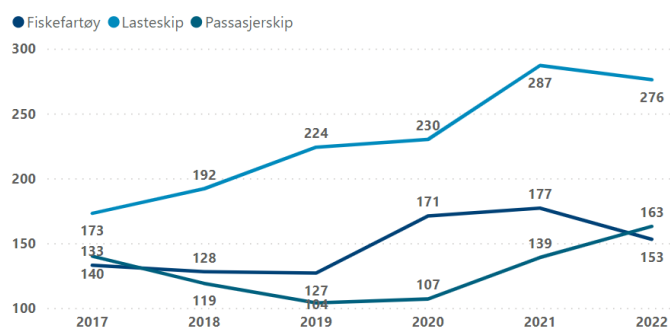
Fiskefartøy: 26%

2021 – 2022

Passasjerskip: +17%

Lasteskip: -4%

Fiskefartøy: -14%



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

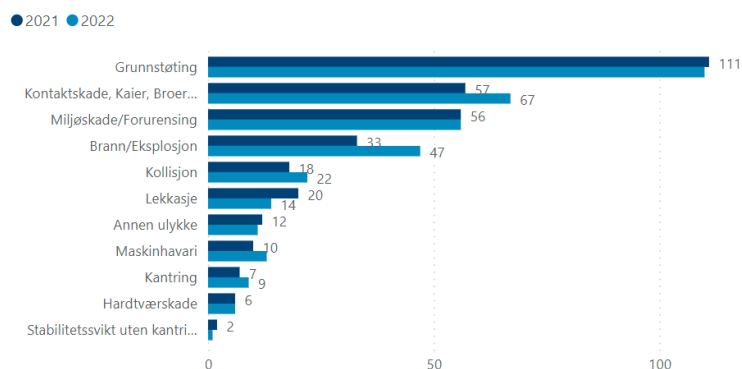
NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

4

Skipsulykker og fartøyskader

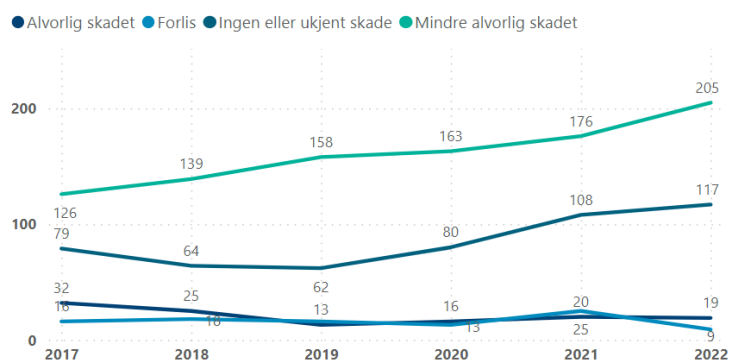
- 356 fartøysskader er registrert i 2022 – økning på 24 skader i 2021.
- Økning i antall kontaktskader og branner/eksplosjoner.



5

Fartøyskader - skadeomfang

- Majoriteten av fartøyskadene i 2022 (92%) har ingen, ukjent eller mindre alvorlig skade (2021: 86%).



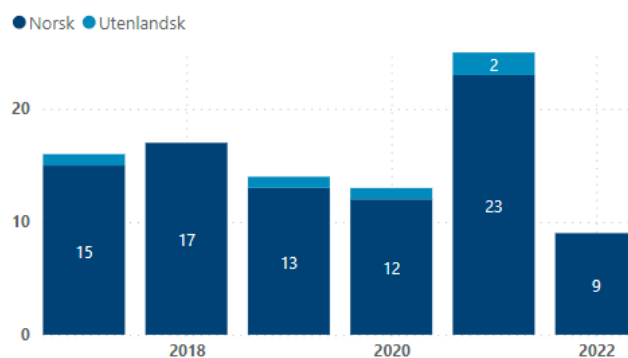
6

Fartøyskader - Forlis

- 8 forlis på fartøy under 15m
- 5 fiskefartøy og fire lasteskip

Fartøyene forliste enten som følger av kantring (7) eller lekkasje (2).

- To personer omkom som følger av at et fiskefartøy kantret.



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

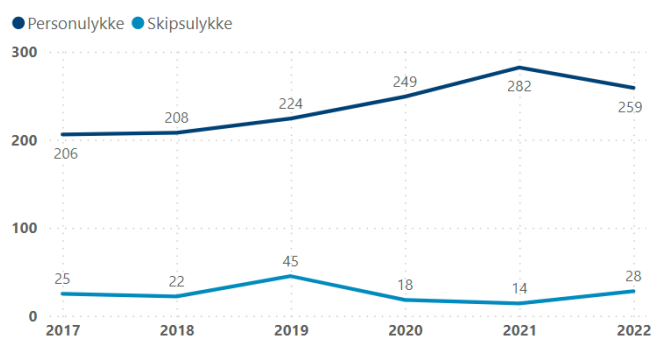
NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

7

Arbeid- og personulykker

- 287 rapporteringspliktige personskader, hvorav 259 skyldes arbeid- og personulykker mens 28 skyldes skipsulykker.



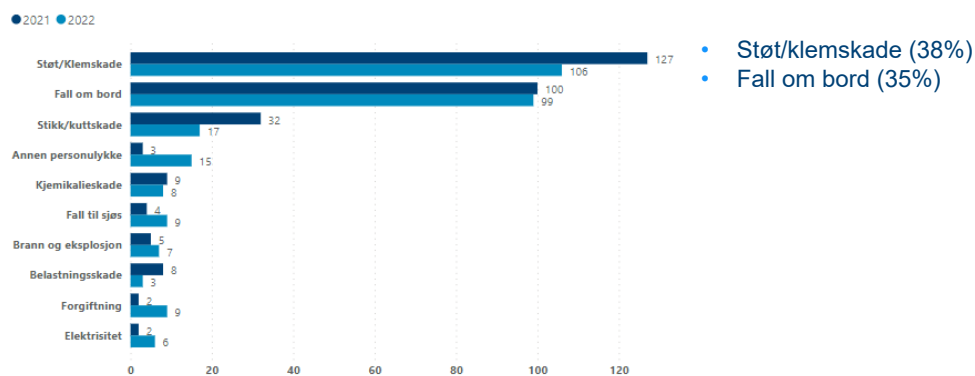
Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

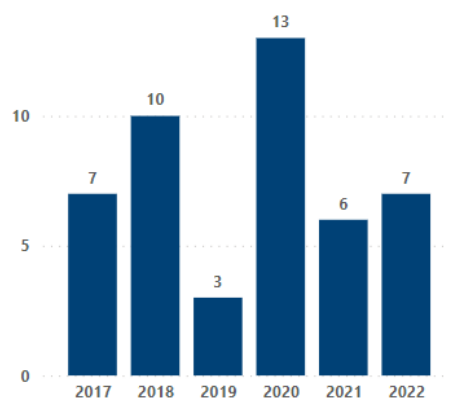
8

Hvordan skader folk seg?



9

Omkomne



Lasteskip – Fall til sjø (2)
 Fiskefartøy – Kantring (2), fall til sjø (1)
 Passasjerskip – Fall ombord (1),
 støt/klem (1)

10

Hvorfor øker ulykkene og betyr det økt risiko?

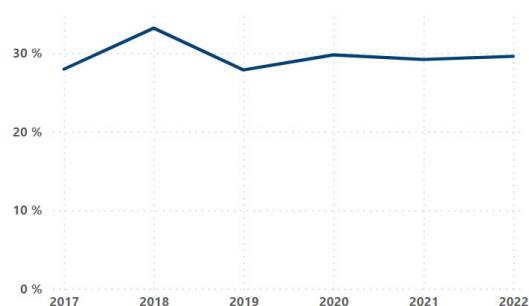
- Bedring i rapportering

11

Hvorfor øker ulykkene og betyr det økt risiko?

- Bedring i rapportering
- Tilsyn og pålegg
 - Økning i antall tilsyn (4%)
 - Nedgang i antall pålegg (-9%)
 - Andel tilsyn med pålegg (29%)
 - Pålegg per tilsyn (-15%)
 - Antall pålegg med tilbakehold (-40%)

Andel tilsyn med pålegg

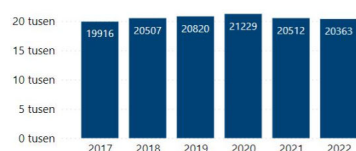


12

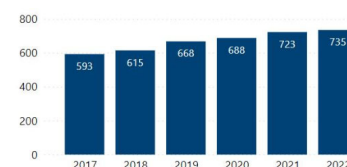
Hvorfor øker ulykkene og betyr det økt risiko?

- Økning i aktivitetsnivå

NOR flåten



NIS flåten

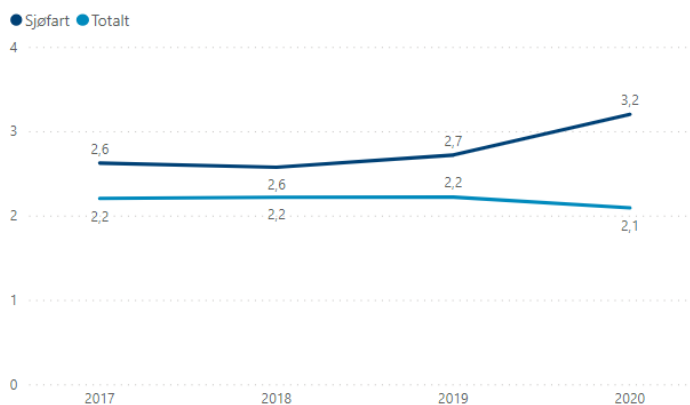


13

Hvorfor øker ulykkene og betyr det økt risiko?

Antall arbeidsulykker per
1 000 000 arbeidstimer.

2,7 ulykker per 1 000 000
arbeidstimer tilsvarer at ca. 1
av 4 personer som jobber på
sjøen vil utsettes for en
arbeidsulykke en gang i løpet
av hele sitt yrkesaktive liv.



14

Oppsummering

- Nestenulykker står for økningen i antall hendelser.
- De fleste hendelsene som øker, er av mindre alvorlig karakter.
- Økt rapporteringsvillighet trekkes frem i spørreundersøkelse maritim sikkerhet.
- Økning i aktivitetsnivå i NIS samtidig som ulykkene øker.
- Nedgang i antall alvorlige pålegg.

Nullvisjonen

Maritimt samarbeidsforum

Den foretrukne maritime administrasjonen

Bakgrunn



Sjøfartsdirektoratet
Postboks 2222
5001 Haugesund

Dokument: 18.03.2023

Tillegg til tildelingsbrev 2022 - oppdrag til Sjøfartsdirektoratet om å utføre et faglig grunnlag for en nullvisjon

Vi viser til møte med fiskeri- og havministeren 25. januar 2022, samt etterfølgende møte med avdeling for maritimt politikk og styring og direktoratet 9. februar om igangsettning av et arbeid med å etablere en nullvisjon for fiskeriflåten.

I arbeidet med å etablere et faglig grunnlag for en nullvisjon for fiskeriflåten ber vi Sjøfartsdirektoratet om å lede et nullvisjonsarbeid i samarbeid med Regional transportforbuds (RTP) Nullvisjonen ble vedtatt av Stortinget i 2022. Det er en visjon om ingen døde eller hardt skadede i vegtrafikken. I NF legger det til grunn en nullvisjon for arbeid med transportkvalitet og nullvisjonen gjelder hele transportkæden og på tross av transportformer.

Vi ber om at Sjøfartsdirektoratet innen 1. juni 2022 overleverer et faglig innlegg knyttet til etablering av en nullvisjon for fiskeriflåten. Ved vurdering av dette for fiskeriflåten er det viktig at det også vurderes om en nullvisjon bør omfatte enkelte næringsfartøyer. Det faglige grunnlaget skal derfor også inneholde en vurdering av om nullvisjonen bør bygges ut, slik at næringsfartøyer også omfattes. Det er hensiktsmessig at Sjøfartsdirektoratet ser hen til Statens vegvesens nullvisjonsarbeid. I tillegg med det faglige grunnlaget bør direktoratet samarbeide med nærings- og andre relevante etater, herunder Statens vegvesen, Kystverket og Fiskeridepartementet.

I arbeidet med det faglige grunnlaget for en nullvisjon skal Sjøfartsdirektoratet - utvike det etiske og sikkerhetspolitiske grunnlaget for nullvisjonen, og peke på områder der det er viktigste kunnskapsbehov for å etablere nullvisjonsoppfølging.

Ansvarlig	Ansvarlig	Tidspunkt	Ansvarlig	Ansvarlig
Prosjektleder	Prosjektleder	22.04.23	Prosjektleder	22.04.23
Prosjektleder	Prosjektleder	22.04.23	Prosjektleder	22.04.23
Prosjektleder	Prosjektleder	22.04.23	Prosjektleder	22.04.23

Vedtak 481

Stortinget stiller seg positiv til ein nullvisjon for næringane til havs, og ber om at regjeringa kjem tilbake til Stortinget på eigna måte, slik statsråden har gjort greie for i svaret sitt.



Nå starter vi arbeidet med en nullvisjon for omkomme på havet

Lofthavet er rolig og har store oppdeler, men det ligger også en fare for at sykken riger. Derfor er arbeidet med en nullvisjon angående - vi har ingen å miste!

Nå som fiskeriflåten på havet, blir et innlegg om hvilke overlegte ressurser hvert faglig tilstand og samarbeid er.

Egen og andres sikkerhet
Men nettopp fordi dette er et så stort og har så store oppdeler, ligger det også en fare for at sykken riger. Derfor er arbeidet med en nullvisjon angående - vi har ingen å miste!

Det er ventet at alle parti vil stille seg bak visjonen om at ingen fisker skal omkomme på sjøen.



PRIMUS MOTOR - Eg har kjent på ura når min var på fiskeriflåten og eg visste det var stort, seier Ole Kollstvedt.

Saka starta med eit innlegg og eit representantforslag signert Olve Grothe (H).

- Eg har vakse opp i eit fiskerimiljø, og har som mange kjent på ura å får min var på fiskeriflåten og eg visste det var stort og kuling, seier han til NRK.




Fiskeribladet mener: Hul nullvisjon for flåten uten bedre rammevilkår for de minste

En norsk fiskeriflåte viser at arbeidstaker på sjøen ikke. Moren del 2020 var 13 utdøyd, var tallet i 2022. 23 av disse ble drept av en fiskeriflåte på 10 meter. Dette viser at det er en stor gruppen det må rettes inn på fiskeriflåten, noe blant annet Olve Grothe (H) for å gjøre på sjøen. Han mener rammevilkår med gode rammevilkår er viktig for å gjøre det.

Den norske fiskeriflåten mener at de høye utdøydene og dødsfallene i denne gruppen skaper problemer med å etablere sikkerhet og medlemskap. Det betyr sikkerhetsarbeid og å gjøre fiskeriflåten rammevilkår til å være for å være som land og lønnsomt, mener han og får støtte av landarbeider og fiskeriflåten.

Kystmagasinet KONTAKT OSS JOBB AIS



Vil ha nullvisjon for drukning: Var selv nær ved å dø på havet

Fiskeriminister Bjørnar Skjæran har forlist på sjøen to ganger. Nå ber han om en nullvisjon for alle med havet som arbeidssted.



Publisert 18. jan. kl. 06:31
Oppdatert 18. jan. kl. 11:07

Mathias Revheim-Rafaelson
Journalist

Kjartan Randslett
Journalist

JØDELIGE ULYKKER: Totalt har 39 personer omkommet fra næringsfartøy de siste fem årene. Dødsraten spesielt, er betydelig høyere enn for sammenlignbare yrker på land, melder regjeringen. Nå innfører de bildet er fra et tragisk forlis i Finnmark i 2021, der to fiskere omkom. (Foto: Forsvaret/330-skvadronen)

Regjeringen innfører nullvisjon for omkomne og hardt skadde til havs

Regjeringen har etablert en nullvisjon for omkomne og hardt skadde på sjøen. Nå er det oppgave å utarbeide en handlingsplan. Regjeringen varslar også at det er viktig å mot all drukning.

Bjørnar Skjæran på fisketur sammen med datteren Helen midt på 1990-tallet. Det var denne båten Skjæran brukte da han holdt på å drukne for snart 25 år siden.
FOTO: PRIVAT

Redaksjonen Kystmagasinet

Publisert Onsdag 18. januar 2023 - 08:48 SIST OPPDATERT Onsdag 18. januar 2023 - 12:26

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

3

17.03.2023

Sentrale momenter i oppdragsbrevet

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

4

17.03.2023

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 i nært samarbeid med offentlige og private aktører
5. Melde- og rapporteringsforskriften skal oppdateres i sammenheng med nullvisjonen

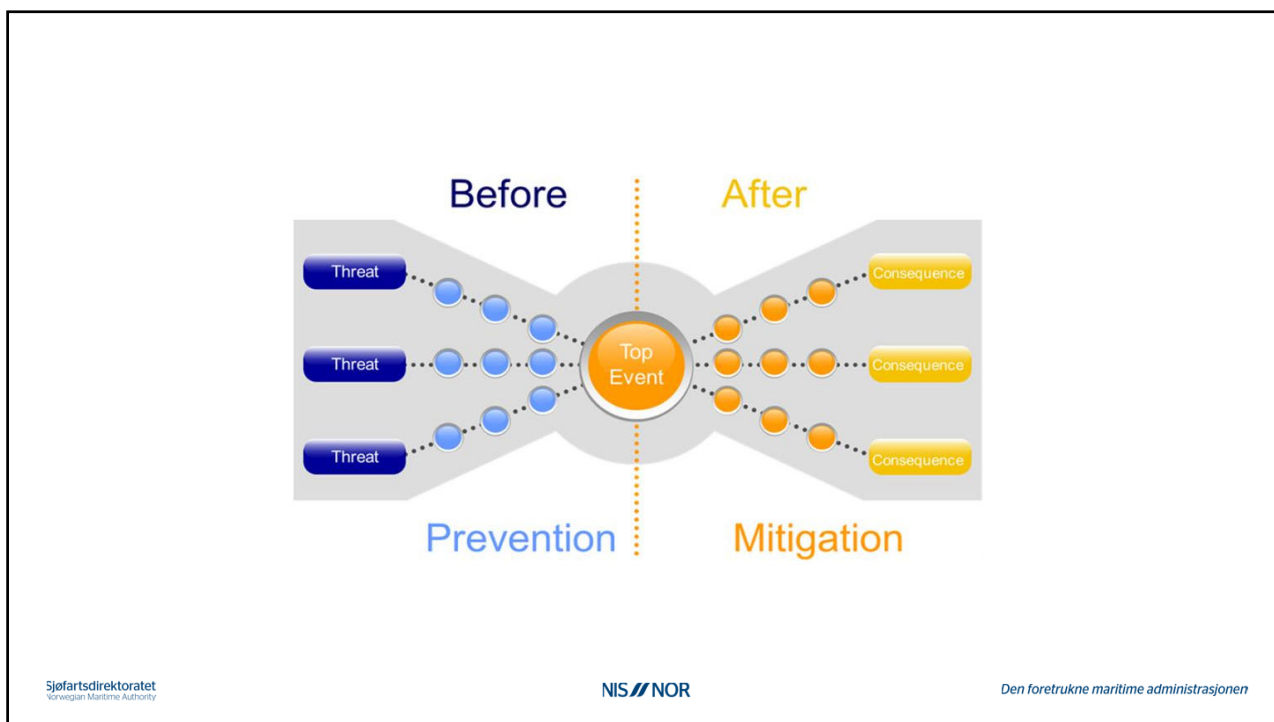
5

17.03.2023

Fremdriftsplan

1. Vi skal utarbeide og overlevere en tidslinje og implementeringsplan til departementet om en måned
2. Møtevirksomhet med departementet frem mot sommeren
3. Maritimt samarbeidsforum i mai
4. Risikovurderinger/innsatsområder
5. Tiltaksutvikling
6. Gjennomføring

6



7

Takk!

Ta gjerne kontakt med meg eller en av de andre fagpersonene i Sjøfartsdirektoratet:

Anders Amundstad-Balle
Seksjon for risikostyring og analyse
aaba@sdir.no

Følg oss i sosiale medier





Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

8

Sjøfartsdirektoratet
Postboks 2222
5509 HAUGESUND

Deres ref

Vår ref

Dato

22/8135-7

13. februar 2023

Tillegg til tildelingsbrev 2023 – nullvisjon – utarbeide handlingsplan

Det vises til faglig innspill til hvordan en nullvisjon i sjøfarten kan innrettes og hvem den bør omfatte, oversendt departementet 1. juni 2022. Regjeringen har besluttet en nullvisjon om ingen omkomne eller hardt skadde på fartøy og innretninger underlagt Sjøfartsdirektoratets forvaltnings- og tilsynsansvar.

Dette tilsvarer alternativ A₂ i direktoratets faglige innspill: «utarbeide en ny nullvisjon med tilhørende handlingsplan for alle næringsfartøy i tillegg til handlingsplanen for fritidsfartøy». Utenlandske fartøy i norsk farvann (innenfor territorialfarvannets grenser) omfattes også av dette, i tråd med forslaget i det faglige innspillet. Videre fremhever vi at dette omfatter tiltak for fartøy som tar i bruk eller prøver ut ny teknologi.

Departementet ber Sjøfartsdirektoratet om å utarbeide en handlingsplan for næringsfartøy, som skal inneholde konkrete tiltak som skal være gjennomførbare og virkningsfulle. Arbeidet med å identifisere relevante tiltak omfatter fartøygrupper med ulik risikoprofil, hvor tiltak må identifiseres ut fra dette. Vi ber om at arbeidet prioriteres og at en gjennomføringsplan/tidslinje for arbeidet oversendes departementet innen **15. mars 2023**. Denne skal inneholde en skisse av hvordan arbeidet vil innrettes. Herunder om det innledningsvis eksempelvis vil tas utgangspunkt i tiltak tilknyttet risikomomenter felles for de ulike fartøygruppene; tiltak tilknyttet de største risikoene for de enkelte fartøygrupper; evt. andre hensiktsmessige innretninger.

Ved vurdering av hvordan arbeidet skal organiseres og innrettes, vil det være relevant å se hen til hvordan arbeidet innledningsvis kan gi best mulig effekt, med tanke på forebygging av ulykker som kan resultere i omkomne eller hardt skadde. Ved vurderingen av dette vil eksisterende faktagrunnlag, samt eksisterende risikovurderinger, være av betydning

Med tanke på organiseringen av arbeidet viser vi også til at det vil være relevant med innspill fra ulike offentlige og private aktører. I det faglige innspillet har direktoratet allerede identifisert offentlige aktører som kan være relevante, og departementet er enig i at det er hensiktsmessig med innspill fra blant annet Fiskeridirektoratet, Kystverket, Arbeidstilsynet, Petroleumsstilsynet, mv. Fiskeridirektoratet og Kystverket er også kopimottaker av dette brev, da det legges til grunn at disse etatene har en særlig rolle i samarbeidet om tiltaksutvikling og gjennomføring.

Hva gjelder delmål og måltall anses det ikke som hensiktsmessig at dette forankres i Nasjonal transportplan, da arbeidet er ledd i oppfølging av en egen nullvisjon på sjøen. Videre må det vurderes hvorvidt det er hensiktsmessig med fastsetting av konkrete måltall og eventuelt tidspunkt for dette, og det vises i den forbindelse til at antallet omkomne tilknyttet ulykker med næringsfartøy er lavt, og at det per nå ikke er innført en definisjon av «hardt skadde». Hva gjelder spørsmålet om risikoaksept er departementet enig i at det ikke kan aksepteres en høyere risiko for dem som ferdes og arbeider til sjøs. Vi legger til grunn at direktoratet, ved utarbeidelse av tiltak, også vurderer tiltak ut fra et nytte-kostnadsperspektiv og innhenter innspill fra berørte parter. Det legges også til grunn at direktoratet viderefører den risikobaserte tilnærmingen som allerede ligger til grunn for direktoratets arbeid. Når det gjelder nytte/kostvurderinger knyttet til tiltak for å redusere risiko for liv og helse er det hensiktsmessig med et digitalt møte mellom departementet og Sjøfartsdirektoratet for å gjennomgå spørsmål knyttet til dette. Vi ber direktoratet ta kontakt for å avtale møtetidspunkt.

I arbeidet med oppfølging av nullvisjonen viser vi videre til brev av 27. mai 2022 (deres ref. 2021/82864-1) vedrørende behovet for å oppdatere forskrift om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs. Departementet er enig i at det er behov for endringer, og viser til at det også er foreslått endringer i forskriften i det faglige innspillet til nullvisjonen. Endringer i forskriften bør derfor ses i sammenheng med direktoratets oppfølging av nullvisjonen/utarbeidelse av handlingsplan. Videre må arbeid med dette sees i sammenheng med konklusjonen i departementet brev til Sjøfartsdirektoratet 2. desember 2022 (vår ref. 20/10190-14) vedrørende responsmiljø for maritim sektor, i lys av omtale av digitale hendelser og angrep i brev 27. mai. Eventuelle endringsforslag til forskriften må også hensynta hvorvidt det er hjemmel i lov for skisserte endringer, og det vises her særlig til spørsmålet om unntatt offentlighet.

Vi ber om at Sjøfartsdirektoratet utreder nødvendige/hensiktsmessige endringer i melde- og rapporteringsforskriften, og utarbeider endringsforslag. Det bør i den forbindelse vurderes hvilke endringer som er av størst betydning å få på plass innledningsvis i tilknytning til oppfølgingen av nullvisjonen, og hvorvidt utredningsarbeidet bør deles opp i etapper. Vi vil komme tilbake til spørsmålet om delegering av myndighet til å endre forskriften.

Videre gjøres det oppmerksom på at den nylig etablerte nullvisjonen også omfatter fritidsfartøy. Arbeidet med revisjon av Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker, som løper fra 2019-2023, må derfor ses i sammenheng med det øvrige nullvisjonsarbeidet.

I arbeidet med ovenstående viser vi til Utredningsinstruksen, som har som formål å legge et godt grunnlag for beslutninger som statlige tiltak. Som minimum må kravene til utredning i kapittel 2 følges.

Ved spørsmål til oppdraget kan departementet kontaktes. Vi ber også Sjøfartsdirektoratet om å være oppmerksomt på spørsmål eller problemstillinger underveis i arbeidet som bør løftes til departementet.

Videre anser vi det som hensiktsmessig med et møte mellom departementet og Sjøfartsdirektoratet før sommeren 2023, for å få en orientering vedrørende status på arbeidet. Vi vil komme tilbake til tidspunkt for dette.

Det gjøres for øvrig oppmerksom på at arbeidet med dette må utføres innenfor eksisterende budsjettammer.

Med hilsen

Tonje Sund (e.f.)
avdelingsdirektør

Sonja Lorentzen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi:
Fiskeridirektoratet
Kystverket

Gjennomgang av planlagt og pågående regelverksarbeid i regi av Sjøfartsdirektoratet i 2023

Henrikke Roald
underdirektør Regelverk og avtaler



Den foretrukne maritime administrasjonen

Agenda

Planlagt og pågående regelverksarbeid i Sjøfartsdirektoratet

- Regelverkarbeid i Sjøfartsdirektoratet
- Tildelingsbrevet for 2023
- Internasjonale forpliktelser - resolusjoner
- Pågående regelverksarbeid
- Planlagt regelverksarbeid

Introduksjon

Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med **sikkerhet** for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med **norsk flagg** og utenlandske fartøy i **norske farvann**.

Direktoratet har også ansvar for å sikre **rettsvern** for norskregistrerte skip og **rettigheter** i disse.



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

Sjøfartsdirektoratet

Visjon – Den foretrukne maritime administrasjonen

Sjøfartsdirektoratet skal være en attraktiv sjøfartsadministrasjon med høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier.

Regelverket er et sentralt verktøy i miljø- og sikkerhetsarbeidet.

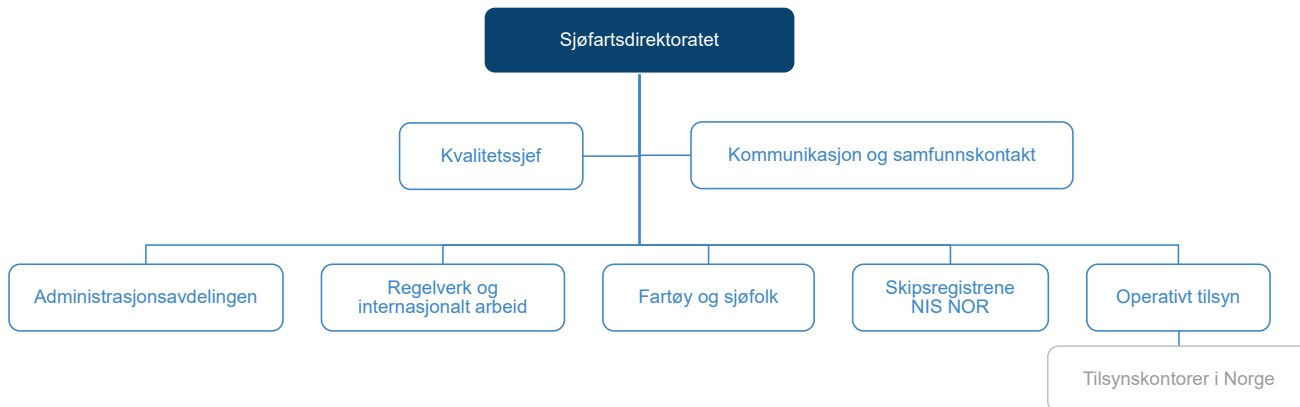


Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

Hvordan vi er organisert



Introduksjon

Sjøfartsdirektoratet

Direktoratet er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet. Aktivitetene til Sjøfartsdirektoratet blir bestemt av **nasjonalt** og **internasjonalt** regelverk, avtaler og politiske beslutninger.



Klima- og miljødepartementet



Nærings- og fiskeridepartementet

Tildelingsbrevet 2023 - regelverksoppdrag Oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet

- Bidra i NFDs lovarbeid – norske lønnsvilkår på skip, med særlig fokus på Sjøfartsdirektoratets tilsynsvirksomhet
- Bidra i arbeidet med havbruk til havs
- Arbeid med gjennomføring av arbeidsvilkårsdirektivet i norsk sjøfartsregelverk
- Videre arbeid med nullutslippskrav til ferger og hurtigbåter, og sjøtransport-tjenester

Oppdrag fra Klima- og miljødepartementet

- Stille krav til servicefartøy i havbruk (NFD/KLD)
- Bidra i arbeidet med utvidelsen av kvotesystemet til sjøfart og annet arbeid med innlemmelse av EUs «Fit for 55» i norsk rett
- Begroing på skipsskrog - gjennomføre høring og fastsette regler



Oppdrag fra KLD forts.



- Nullutslipp verdensarvfjordene – gjennomføre høring og fastsettelse av krav
- Utvidelse av kravene i verdensarvfjordene til andre norske farvann
- Offshorefartøy - utforme krav om lav- og nullutslippsløsninger og utrede utestående spørsmål
- Kloakk fritidsbåter Oslofjorden
- Kloakk - skjerpede utslippskrav langs norskekysten

Regelverksarbeid som følge av internasjonale forpliktelser

Gjennomføringsfrist

IMO-regler

Protestfrist

EØS-avtalen

EU-rettsakter som tas inn i EØS-avtalen skal gjennomføres i norsk rett.

Regler som berører Svalbard – Polaravd. i Justisdep. – høringsinstans

Internasjonalt regelverk

Metode

- transformasjon
- inkorporasjon

IMOs sjøsikkerhetskomité (MSC)

Fireårs syklus – en rekke resolusjoner trer i kraft 1. januar 2024

IMOs miljøvernkomité (MEPC) – løpende ikrafttredelse

MSC Resolusjon	Endrer	Inkorporert i	Transformert i	Merknader	Arbeidsomf.
MSC.456(101)	Cargo ship safety certificate, (form E og C) og Passenger ship safety certificate (form P)		Sertifikatmaler	Se også norsk rapport fra MSC 105 under punkt 3.1. Sertifikatmaler vedlikeholdes av OTI	Moderat
MSC.457(101) MSC.484(103)	FSS-koden FSS-koden	For - 2014/1099 For - 2014/1099		Endrer tre bestemmelser om inertgassarrangementer i FSS-koden kapittel 15 Ender en bestemmelse i FSS-koden kapittel 9.	Lite
MSC.458(101)	IGF- koden	For - 2016/1883		Endrer virkeområdebestemmelser og fem regler i IGF-koden del A-1. Endrer to bestemmelser i del A-1 og en bestemmelse i del B-1.	Moderat
MSC.475(102)	IGF-koden	For - 2016/1883			
MSC.474(102)	SOLAS II-1, Del A, A-1, B-1, B-2, B-4, D	For - 2014/1072	For - 1987/507	Mange endringer som hovedsakelig gjelder nye krav til stabilitet for passasjerskip Endrer SOLAS Reg. II-1/25-1 og SOLAS Reg. III/33.	Stort
MSC.482(103)	SOLAS II-1 og III	For - 2014/1019	For- 2014/1157		
MSC.496(105)	SOLAS II-1 del D, III Del B, IV (hele kapitlet) og V	For - 2014/955			
MSC.491(104)	1988 protokollen til Lastelinjekonvensjonen	For - 2014/1072		Endrer 1988 protokollen Reg. II/22 og II/27.	Lite
MSC.476(102) MSC.492(104)	IGC-koden IGC-koden	For - 2014/944 For - 2014/944		Endrer en bestemmelse IGC-koden kapittel 6. Endrer IGC-koden nr. 2.7	Lite
MSC.501(105)	IMDG	For - 2014/944		Frivillig fra 1.1.2023, obligatorisk fra 1.1.2024	Lite
MSC.500(105)	IMSBC	For - 2014/945		Frivillig fra 1.1.2023, obligatorisk fra 1.1.2024	Lite
MSC.483(103)	2011 ESP-koden			2011 ESP-koden er ikke gjennomført i norsk rett ved forskriftsvedtak	Moderat (Ikke bestemt)
MSC.485(103)	LSA-koden	For - 2016/1042		Endringene gjennomføres i regelverket som har krav for rattmerking av skipsutstyr (MED 2014/90).	Lite

MSC.498(105)	HSC-koden 1994	For - 1998/6	Sertifikatmaler	HSC-1994 kapittel 14 skal ha samme innhold som HSC 2000 kapittel 14 med endringer som inkluderer MSC.499(105)	Moderat
MSC.499(105)	HSC-koden 2000	For - 1998/6	Sertifikatmaler		Moderat

IMOs Miljøvernkomité (MEPC)

MEPC.344(78) Endringer i MARPOL vedlegg II – revidert GESAMP – hazard evaluation - prosedyre - i kraft 1. november 2023

MEPC.343(78) Endringer i MARPOL Vedlegg I – vanntette dører
- i kraft 1. januar 2024

MEPC.362(79) Endringer til MARPOL vedlegg VI angående regionale mottaksanlegg i Arktis, inkludering av flammepunkt i leveranseseddelen for drivstoff og endringer i IMOs database for drivstoff (DCS) – i kraft 1. mai – mulighet for tidlig impl.

MEPC- resolusjoner forts.

MEPC.359(79) Mulighet for samarbeid om regionale mottaksanlegg i arktiske strøk MARPOL I, II og IV – i kraft 1. mai 2024

MEPC.360(79) Mottaksfasiliteter i arktiske farvann og endring i søppeldagbok – MARPOL V – i kraft 1. mai 2024

MEPC.361(79) Mediteranean SECA – i kraft 1. mai 2024

MEPC.345(78) Endringer i vanntette dører – IBC-koden – i kraft 1.juli 2024

Pågående regelverksarbeid

- Forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip
- Endringer i forskrift 18. mars 2021 nr. 815 om helikopterdekk på flyttbare innretninger
- Endring i forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger
- Endring i forskrift 21. 12 2017 nr. 2381 om kran og løft på flyttbare innretninger

Pågående regelverksarbeid

- Endringer i forskrift 2. februar 2016 nr. 90 om evakuerings- og redningsredskaper på flyttbare innretninger
- Endring i forskrift 10. juli 2009 nr. 998 om posisjonerings- og ankringsystemer på flyttbare innretninger (ankringsforskriften 09)
- Forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip
- Endringer i forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip

Planlagt regelverksarbeid

Ny kranforskrift for skip

Ny brannforskrift for skip

Ny forskrift om brann og eksplosjonssikring på flyttbare innretninger

Ny forskrift om batteridrevne fartøy

Nytt regelverk om bemanning av skip

Ny forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

Endringer i sjarkforskriften i tråd med sikkerhetstilrådninger fra SHK

Ny forskrift om melde- og rapporteringsplikt



Takk!

Ta gjerne kontakt med meg eller en av de andre fagpersonene i Sjøfartsdirektoratet:

Henrikke Roald
underdirektør
Regelverk og avtaler

hero@sdir.no

Følg oss i sosiale medier

