

# Møtereferat

## Maritimt Samarbeidsforum

### 3/2022

**Dato:** 30.5.2022  
**Tid:** 10:00 - 14:00  
**Sted:** Haugesund, Smedasundet 50 A, møterom 358

Tilstede Sjøfartsdirektoratet:	Avdeling			Sak:
Knut Arild Hareide	Sjøfartsdirektør			
Håvard Gåseidnes	Fung. avdelingsdirektør Fartøy og sjøfolk – Møteleder			
Lilly Sandvik Vevatn	Sjøfolk			9, 11
Mirjam Vikingstad	Sjøfolk			9
Trine Carin Tynes	Sjøfolk			10
Marthe Hustveit Hauge	Regelverk og avtaler			5
Sverre Flatebø	Risikostyring og analyse			6, 8
Anders Amundstad Balle	Risikostyring og analyse			7
Medlemmer:	Fast representant	Møtt	Vara	Møtt
Det norske maskinistforbund (DNMF)	Odd Rune Malterud	X	Madalina Imbuzan	X
DSB – Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Bjørn Myrseth	Teams		
Fagskolene	Trine Otterlei	X	Astrid Sæbulonsen	Teams
Fiskebåt	Geir Ove Vikshåland	X	Hanna Bauge	
Fosfor				
Fiskeri og sikkerhetsfaglig forum				
Hurtigbåtforbundet	Bjarne Rygg	Teams	Rune Midtkandal	
Industri Energi	Endre Hopen			
Kystfiskarlaget				
Kystrederiene	Lena Kristoffersen		Karsten Sprenger	
Maritime videregående skoler	Jon Wiggo Solberg	X	Tore Fykse	
Maritimt Utdanningsforum	Inger Johanne Lurås	X	Torun Lied Giske	
NHO Sjøfart	Evelyn Blom-Dahl		Webjørn Sandor Knudsen	X
Norges Fiskarlag	Joakim Martinsen	X	Britt Sæle Instebø	
Norges Rederiforbund	Hege Ajer Petterson	Teams	Jahn Viggo Rønningen	
Norsk Forening for Maritim medisin	Jan Knudtzon Sommerfelt-Petterson	X	Hege Sofie Imsen	
Norsk Sjømannsforbund (NSF)	Gunnar Amland		Line Heimstad	Teams
Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF)	Hilde Flåten		Morten Kveim	X
Norske Sikkerhetssentres forening				
Private Sikkerhetssentres forening	Roald Skålevik	X	Jan Egil Brevik	X
SAFE – Sammenslutningen av Fagorganiserte i Energisektoren	Joar Nesse		Arild Jenssen	
Sjøforsvaret	Andreas Furrebøe Levsen	X	Eirik Sande	
Sjømat Norge	Arild Røed			
Telenor Kystradio	Frøydis Oven	X	Sara Gran	
Universiteter/høgskoler	Johanne Marie Trovåg	X	Bjørn-Morten Batalden	

**Referent:** Lilly Sandvik Vevatn, Trine Carin Tynes  
**Vedlegg:** 5

#### Agenda (Vedlegg 1)

1. Velkommen
2. Oppfølgingssaker fra RMSB og SAFE: Forslag til håndtering av disse
3. Endringer i forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse – kjemiske risikofaktorer
4. Arbeidsgruppe om kjemikalieksposering/kjemikalieprosjekt/-kampanje
5. EØS-arbeid
6. Risikovurdering 2022 – Forslag til fokusområder
7. Nullvisjon



8. Fokusområdet
9. Krav til bemanning – arbeid med bemanningsforskriften
10. Utkast til veiledningsrundskriv om fravik fra krav om hviletid etter ssl § 24 femte ledd
11. Kan arbeidsgivere nekte landlov eller pålegge karantene?
12. Sjøsikkerhetskonferansen 2022
13. Eventuelt

## Referat

---

### 1. Velkommen

*Deltok:* Sjøfartsdirektør Knut Arild Hareide ønsket velkommen.

Sjøfartsdirektøren sa seg imponert over den norske maritime næringen som er verdensledende. Han knytter posisjonen til «Den norske modellen», der partene jobber i fellesskap for å finne løsninger. Sdir vil prioritere Maritimt Samarbeidsforum som en viktig trepartsarena.

### 2. Oppfølgingssaker fra RMSB og SAFE – Forslag til håndtering av disse

*Deltok:* Trine Carin Tynes, Sjøfartsdirektoratet

Vedlegg 2: Saksoppfølgingsliste med status og forslag til behandling i MSF

#### Behandling:

#### RMSB (Rådet for maritime sertifikater og bemanning)

- **Sak 4 22.5.2019 - Revisjon av system og plan for utdanning i - førstehjelp - medisinsk diagnostikk og behandling om bord (grunnkurs og repetisjonskurs)**  
RMSB besluttet at timetallet på kurs i oppdatering av medisinsk behandling økes.  
Vedtak: Sak videreføres i MSF.

#### SAFE (Sakkyndig råd for arbeids- og levestandarder for arbeidstakere på skip)

- **Sak 2/2014 – Kjemikalierisiko på offshore forsyningskip**  
Forslag: Vurderes i sammenheng med egen sak om kjemikalierisiko  
Vedtak: Som foreslått.
- **Sak 9.2/2014 - Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID)**  
Forslag: Sjøfolks ID beror på POD, saken tas ut av oppfølgingslisten.  
Ordsifte: Det norske maskinistforbund er imot at saken tas ut av listen.  
Vedtak: Saken beholdes på listen og MSF orienteres om status.
- **Sak 22/2016 – Drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder for skip**  
Forslag: Saken tas opp på et senere tidspunkt.  
Vedtak: Som foreslått.
- **Sak 23/2016 – Samarbeid om finansieringsmodell for videreutvikling oppgaver ved Norsk senter for maritim og dykkemedisin (NSMDM).**  
Forslag: Saken tas ut av listen.  
Vedtak: Som foreslått.
- **Sak 23/2016 – Utvikling av maritimt helseregister**  
Forslag: (Ikke fremmet)  
Ordsifte: Norsk Sjøoffisersforbund orienterte om at saken er løftet politisk. Kan bli et dokument 8 i Stortinget. Saken ligger over Maritimt Samarbeidsforums «divisjon», det er politikerne som avgjør.  
Vedtak: Saken beholdes som en orienteringssak.
- **Sak 24/2016 - Informasjonsplikt for leger – trafiksikkerhet på sjø.**  
Forslag: Opplysningsplikten i Helsepersonelloven § 34 og forskrift (FOR-2022-03-04-325) er utvidet til å gjelde også for førere innen skipsfart og loser. Orienteringssak tas ut av oppfølgingslisten.  
Vedtak: Som foreslått.

- **Sak 10/2017 - Endring i forskrift om skipsmedisin**  
Forslag: Sdir følger opp Helse og omsorgsdepartementet (HOD) og holder MSF orientert om saken.  
Vedtak: Som foreslått.
- **Sak 22/2017 - Avklare lovvalg innen havbruk (spesielt behov for avklaring for yrkesdykking)**  
Forslag: Lovvalg avklart i ny forskrift. Sak gjennomført, tas ut av listen.  
Ordveksling: Det norske maskinistforbund: Alt er ikke avklart når det gjelder lovvalg dykking. Vil at saken skal stå.  
Vedtak: Saken blir stående, avklare hva som gjenstår i egen sak.
- **Sak 6/2018 – Samarbeid om hviletid for fiskere (dokumentering av hviletiden)**  
Forslag: Arbeidsgruppen jobber videre og legger frem forslag til MSF om nødvendig.  
Ordveksling: Det norske maskinistforbund: Arbeidsgruppen har levert et forslag, og etterlyser oppfølging.  
Svar fra Sdir: Det kommer oppfølging over sommeren.
- **Sak 8/2021 – Utarbeide rettledning/sjekkliste tilknyttet søknadsprosess for unntak etter ssl § 24 femte ledd**  
Forslag: Arbeidsgruppen har lagt fram forslag til veiledningsrundskriv (ref. agendapunkt 10). Sak tas ut av listen.  
Vedtak: Som foreslått.
- **Sak 9/2021 – Bemanning i fergefarten**  
Forslag: Sdir legger frem forslag til behovsanalyse til drøfting (ref. agendapunkt 9). Temaet følges opp i forbindelse med bemanningsprosjektet.  
Vedtak: Som foreslått.

#### **Ordveksling generelt om oppfølgingslistene:**

Det norske maskinistforbund ba om at utkvitterte saker tas med i oversikt over behandlede saker, tiltenkt som dokumentasjon på hvilke saker en jobber med i forumet og kunne forsvare tidsbruken overfor sine medlemmer.

Det norske maskinistforbund viste til tildelingsbrevet fra NFD om tilrettelegging for et godt trepartssamarbeid med arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjonene, og pekte på at ISM-koden må være en del av forumets virkeområde. Medlemmet viste videre til følgende saker/bekymringer det er ønskelig at rådet jobber med.

- Revisjon av kvalifikasjonsforskriften
- Maskinrom på arbeidsbåter
- Guidelines når det gjelder batteridrift  
Det norske maskinistforbund har sendt bekymringsmeldinger til Sjøfartsdirektoratet om at sjøfolk om bord beordres til å gå i land for å vedlikeholde ladetårn, ikke fått svar.
- Revisjon av bemanningsforskriften – lovet av tidligere sjøfartsdirektør, men kan ikke se at de tre sjømannsorganisasjonenes innspill er tatt med.
- Etterlyste oppfølging fra STCW – kvalifikasjonsforskriften § 9, et arbeid som startet i 2011 (10-års jubileumskake for påminnelsen overrakt ny Sjøfartsdirektør).

### **3. Endringer i forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse – kjemiske risikofaktorer**

Orienteringssak.

*Deltok:* Håvard Gåseidnes steppet inn for Torbein Vik som var forhindret fra å stille.

Risikofaktorer kommer via EU-direktiv. Arbeidstilsynet fastsatte tidligere administrative normer, disse er nå fastsatt i forskrifter. Kan ikke akseptere andre normer for de som jobber på skip enn de som jobber i fabrikk. Materiale som oppdaterer seg relativt ofte. Kjemikalieoversikten er et endringsforslag på grenseverdier. Det endrer ikke gjeldende rett, men gir klarere referanser. Mer detaljer kan fås hos Torbein Vik [TVI@sdir.no](mailto:TVI@sdir.no).

### **4. Arbeidsgruppe om kjemikalieksposering/kjemikalieprosjekt/-kampanje**

*Deltok:* Morten Kveim, Norsk Sjøoffisersforbund.

Norsk Sjøoffisersforbund sa at rådet bør engasjere seg i arbeidsmiljøfaktorer som har konsekvenser for sjøfolks helse, både på kort og lang sikt. Forumet bør også skaffe kunnskap der vi har hull. Matroser har kortest forventet

levetid, men man har ikke sikker kunnskap om hvorfor. Kjemikalieeksponering vil være en god sak å føle seg frem på, og et tema som har stått på oppfølgingslisten lenge. STAMI har sett på og gått god for grenseverdiene som Arbeidstilsynet vil legge til grunn. Det foreslås at MSF setter ned en arbeidsgruppe som skal se på hele kapittel 4.

Det norske maskinistforbund støttet forslaget.

Norsk Forening for Maritim Medisin støtter initiativet om å bedre helsen til de som jobber på sjøen. Forslag om en mindre arbeidsgruppe som ser på dette er en god arbeidsmetodikk for å spisse seg inn mot det man anser som viktigst å arbeide med.

Det norske maskinistforbund sa at intensjonen med rådet er å nedsette arbeidsgrupper etter temaområder, med formål å jobbe med konkrete saker og legge frem anbefalinger for rådet deretter.

Sjøfartsdirektoratet anbefaler en IMO-inspirert overbygning ettersom rådets temaer er så vidtfavnende. En praktisk tilnærming er å nedsette arbeidsgrupper ut fra behov for utredning av konkrete temaer som rådet vil se på.

Det norske maskinistforbund og Norsk Sjøoffisersforbund uttrykte begge at alle typer arbeidsgrupper trenger ikke ledes av Sjøfartsdirektoratet, men må ha en forankring i rådet.

#### **Vedtak:**

Som innstillingen: Det nedsettes en arbeidsgruppe som skal jobbe med hele kapittel 4 i skipssikkerhetsloven.

Følgende medlemmer vil delta:

- Norsk Sjøoffisersforbund, Det norske maskinistforbund, Norges Fiskarlag, Sjøforsvaret, Norsk Forening for Maritim Medisin, som vil hente kompetanse fra Norsk senter for maritim medisin og dykkemedisin.
- Representant fra Sjøfartsdirektoratet vil være Torben Vik.

Arbeidsgruppen får i oppgave å jobbe med kjemikalieeksponering. Baseline er det som gjelder på land, men se på relevante grenseverdier for skip.

## **5. EØS-arbeid**

Orienteringssak om pågående EØS-arbeid.

*Deltok:* Marte Hustveit Hauge, Sjøfartsdirektoratet

Mye regelverk i EU påvirker det maritime regelverket. Sjøfartsdirektoratet presenterte ikke en uttømmende oversikt for rådet, men løftet frem de viktigste sakene. [NB! Ikke alle saker i presentasjonen har kommet med i referatet.]

Pågående evalueringer/revisjoner, organisert etter hvor langt de er kommet.

- Evaluering av EMSA-forordningen (1406/2002)
- Evaluering av direktivet om sikkerhetskrav for fiskefartøy >24 m (97/70)
- Evaluering av skipsgjenvinningsforordningen (1257/2013)
- Revisjon av flaggstatsdirektivet (2009/21)
- Revisjon av havnestatskontrolldirektivet (2009/16)
- Revisjon av miljøeksponeringsdirektivet (2005/35)

Det norske maskinistforbund ønsket å vite hvilke innspill Sjøfartsdirektoratet har på nevnte saker.

Sjøfartsdirektoratet svarte at når det gjelder havnestatsdirektivet, ønskes det f.eks. innført kontroll av fiskefartøy. Angående flaggstatsdirektivet ønsker Sjøfartsdirektoratet mer detaljer knyttet til bestemmelsene.

Fremlagte forslag:

- Endring av direktivet om stabilitetskrav for ro-ro pax (2003/25)
- Endring av skipsgjenvinningsforordningen (1257/2013) – Hvor i verden kan skip gjenvinnes
- Nytt direktiv om bruk av fornybar energi

Vedtatte rettsakter – Pågående regelverksarbeid:

- Direktivet om balansert familieliv (svangerskap, fødsel)
- Markedstilsynsforordningen – vil få en del mer verktøy å bruke i oppfølgingen.

Revisjoner/besøk:

- 2019: Havnestatskontroll
- 2022/2021: SYCW
- 2021: ISPS – 2 revisjoner
- 2021/22 – Svovel

Sjøfartsdirektoratet vil gjerne ha en dialog om alt på området som er av interesse for forumets medlemmer.

Norsk Sjøoffisersforbund ønsket å vite hvordan Sjøfartsdirektoratet informerer næringen om pågående arbeid og Sjøfartsdirektoratets standpunkt.

Sjøfartsdirektoratet redegjorde for arbeidet med dette.

## 6. Risikovurdering 2022 – Forslag til fokusområde 2023

*Deltok:* Sverre Flatebø, Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet takket alle i rådet som har deltatt i ulike arbeidsgrupper i forbindelse med vårens gjennomgang og vurdering av ulike risikodata. På bakgrunn av risikokartleggingene har Safetec utarbeidet en rapport, der følgende områder har pekt seg ut:

1. Fallhendelser (høyeste risikoscore i risikovurderingen)
2. Grunnstøting (mange tiltak spilt inn i risikovurderingsmøtene)
3. Kantring (Forlis, tap av liv, større utslipp, tap av større verdier)
4. Brann (med ny teknologi, batteri, hydrogen)

Sjøfartsdirektoratets ledelse vil medio juni beslutte fokusområdet for 2023.

Medlemmene i rådet ble invitert til å komme med forslag til fokusområder. Sendes til [SFL@sdir.no](mailto:SFL@sdir.no).

## 7. Nullvisjon

*Deltok:* Anders Amundstad-Balle, Sjøfartsdirektoratet

Vedlegg 3: Presentasjon av Nullvisjonen

Sjøfartsdirektoratet har laget en utredning for å besvare et oppdrag fra regjeringen om hvordan en Nullvisjon kan se ut innen sjøfarten, herunder hvordan arbeidet kan organiseres, hvem som bør inngå i arbeidet og hva gevinstene ved å ha en nullvisjon er.

Utgangspunktet er at sjøfarten er en risikoutsatt næring- og fritidssyssele. Sjøfartsdirektoratets registreringer de siste fem årene viser økt antall innrapporterte ulykker og nestenulykker (alle fartøygrupper). Noe av økningen kan antakelig tilskrives bedre rapporteringskultur i næringen, blant annet som følge av innføring av ISM for de største fiskebåtene, inndragelse av fartstillatelse for et større fergereideri og mer proaktiv oppfølging fra Sjøfartsdirektoratet når gjelder ulykker. Men det er usikkert om dette forklarer hele økningen. Det er lite som tyder på færre ulykker i 2022 (allerede 160 nestenulykker og 268 ulykker så langt mot 172 og 271 for hele 2021).

Statistikken viser også at tallet på hardt skadde personer (definert som fravær over 72 timer) har økt.

Trenden over antall omkomne er nedadgående når det gjelder norske næringsfartøy, men stabilt for fritidsfartøy.

Sammenlignet med andre næringer har sjøfart høyest dødsfrekvens:

- Transport og lagring på land: 5 omkomne personer per 100.000 arbeidstakere
- Industri på land: 2 per 100.000
- Landbruk/skogbruk: 11 per 100.000
- Sjøfart: 15 per 100.000. Isolert for fiskeri er tallet 38 per 100.000.

Fiskebåt spurte om det finnes en median – hvordan ulykker fordeler seg.

Sjøfartsdirektoratet svarte at enefiskere på sjark omkommer oftest. Man har tall på omkomne, men mindre oversikt over antall alvorlige ulykker, en del går under radaren.

Med utgangspunkt i statistikken fikk Sjøfartsdirektoratet i februar en bestilling fra departementet om innen 1. juni å utrede et faglig grunnlag for hvordan en nullvisjon for fiskeflåten kan innrettes. Nullvisjon er et begrep som i Norge kanskje spesielt er knyttet til veitrafikken og Statens Vegvesen, som har jobbet systematisk med dette i 20 år, og henspiller til et ønske om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken. I Nasjonal Transportplan brukes begrepet «etisk uakseptabelt».

Sjøfartsdirektoratet ble også bedt om å ta stilling til om nullvisjonen bør og kan omfatte alle næringsfartøy, samt inkorporere den allerede etablerte nullvisjonen for fritidsfartøy.

Senere har Stortinget enstemmig vedtatt å støtte en nullvisjon for «næringene til havs».

Det har også vært en god del oppmerksomhet knyttet til nullvisjonen fra politisk hold og bransjen og media har allerede begynt å koble seg på.

Sjøfartsdirektoratet vil se hen til Vegvesenet som har jobbet systematisk og langsiktig med handlingsplaner når det skal utarbeidelse av nullvisjon med tilhørende handlingsplan for næringene til havs, samt fritidsfartøy.

Sjøfartsdirektoratet har foreslått tre tiltak i tillegg til et null-alternativ:

- A<sub>0</sub>: Videreføre gjeldende nullvisjon med tilhørende handlingsplan for fritidsfartøy
- A<sub>1</sub>: Utarbeide ny nullvisjon med tilhørende handlingsplan for mindre fartøy i tillegg til handlingsplanen for fritidsfartøy
- A<sub>2</sub>: Utarbeid ny nullvisjon med tilhørende handlingsplan for alle næringsfartøy i tillegg til handlingsplanen for fritidsfartøy
- A<sub>3</sub>: Utarbeide ny nullvisjon med tilhørende handlingsplan for næringene til havs i tillegg til handlingsplanen for fritidsfartøy

Hvert tiltak baserer seg på en handlingsplan med tiltak som Sjøfartsdirektoratet og de inkluderte aktørene skal gjennomføre. For hvert tiltakene øker antall personer og fartøy som blir omfattet av nullvisjonen. Mange av tiltakene i en slik handlingsplan vil være gjenkjennelige og gjennomføres allerede. Men vi tror at å samle tiltakene i en plan som tar oss i en konkret retning vil gi en annen systematikk i arbeidet. Samtidig gir det oss anledning til å tenke gjennom hva vi gjør og ikke gjør, og hvordan det henger sammen med det som øvrige aktører og myndigheter gjør. Også må vi måle effekten av hvert tiltak, for å se hva som virker og ikke virker.

Sjøfartsdirektoratet har anbefalt alternativ A<sub>3</sub>. Dette er mest i tråd med Stortingets vedtak, men også fordi det kan være mange gode effekter ved å arbeide på tvers av næringene til havs for å forhindre ulykker. Arbeidet blir samtidig mer komplekst, siden det vil være flere aktører involvert, både statlige og private. Det er derfor foreslått å utarbeide en handlingsplan innenfor Sjøfartsdirektoratets nedslagsfelt først, og skalere opp gradvis for å imøtekomme kompleksiteten.

Vi ser for oss at nullvisjonen og handlingsplanen kan fungere som en bro mellom de ulike aktørene, slik at man har en felles plattform for sjøsikkerhet. Dermed får vi fanget opp de områdene der det i dag er gråsoner, for eksempel i grensesnittet mellom havbruk og sjøfart. Man kan og lære av hverandre og etablere en felles sikkerhetskultur. Beredskap er også et moment som kan være aktuelt å samarbeide om, for eksempel med petroleumsnæringen. Andre samarbeidsområder er f.eks.:

- Batterisikkerhet med DSB
- Havbruk med Arbeidstilsynet
- Forskningssamarbeid med SINTEF
- Kaianlegg med kommuner/Kystverket
- Rammevilkår med Fiskeridirektoratet
- Søk og redning med HRS/redningsselskapet

Hvis tiltakene fungerer når det gjelder reduksjon i dødsfall, er den samfunnsøkonomiske gevinsten første tiårsperiode anslått til om lag 1,85 milliarder kroner.

Sjøfartsdirektoratet sa at flere aktører fra organisasjonene og forskningssiden har vist interesse og ønsker å delta i evaluering av hva som virker og hva som ikke virker.

Veien videre er:

1. Få beslutning fra regjeringen
2. Lage en struktur for organisering av arbeidet
3. Lage en kommunikasjonsstrategi
4. Starte arbeidet med å lage en handlingsplan
5. Iverksette, evaluere og måle

#### **Ordveksling:**

Fiskarlaget sa det er veldig positivt at det etableres en nullvisjon der man ser bredt på tiltakssiden. Forebygging er kjernen i det vi jobber med alle sammen.

Private Sikkerhetscentres forening: Foreningen ble med i en gruppe i 2013 som konkluderte med behov for større standardisering, men tross mer digitalisering er det enda større sprik i dag. Emneplanene har ikke blitt oppdatert på mange år, men det er fortsatt denne tabellen de har å forholde seg til. Foreningen mener det bør nedsettes ei arbeidsgruppe som skal se på oppdatering av emneplanene. Stemmer innholdet med virkeligheten i dag? Emneplanene bør spisses for den norske næringen.

Det norske maskinistforbund sa at Norge baserer seg på de internasjonale reglene som er minimumsstandarder. Norge kan velge å gå «skyhigh» over, men da vises det til konkurranseforhold osv. Medlemmet anbefaler at oppdateringer gjennomføres i samarbeid med næringen.

Sjøfartsdirektoratet svarte at en vil komme tilbake til dette i egen sak på neste møte.

Det norske maskinistforbund sa at det bør nedsettes egne arbeidsgrupper for henholdsvis Nullvisjonen og sikkerhet og for utdanning og kompetanse.

Sjøfartsdirektoratet vil komme tilbake til Nullvisjonen i rådet når valg av alternativ er avklart.

## **8. Fokusområdet 2022**

*Deltok: Sverre Flatebø, Sjøfartsdirektoratet*

Utgangspunkt for risikovurderingene er statistikk og bruk av ekspertgrupper. Sjøfartsdirektoratet har i vår gjennomført seks halvdagsmøter der Safetec har bistått og utarbeidet rapporten.

Sjøfartsdirektoratet har siden 2014 valgt årlige fokusområder basert på slike risikokartlegginger og vurderinger. Sikkerhetskultur og risikoforståelse ble valgt som fokusområde i 2021, og videreført i 2022 fordi en har sett behov for å sikre at igangsatte tiltak får større effekt før nytt fokusområde velges.

Arbeidet med fokusområder handler også om å evaluere metodikken som ligger til grunn. Hvordan skal arbeidet med fokusområder utvikles videre? Skal det velges nytt fokusområde for 2023, eller skal det velges en ny tilnæringsmåte for arbeidet med risikobasert fokus.

Det norske maskinistforbund sa at det er viktig at arbeidet er målbart og konkret, f.eks. guidelines på bakgrunn av arbeidet med fokusområder. Et eksempel her er hviletid. Medlemmet mener Sjøfartsdirektoratet ikke har klart å få næringen til å få et eierforhold til fokusområdene, men hadde tjent på å presentere dette som et trepartssamarbeid, samt gå ut med målbare tall for utviklingen (ref. f.eks. fiskefartøy).

Sjøfartsdirektoratet er enig i at det er viktig med involvering. Noen tiltak eier Sjøfartsdirektoratet, noen eier organisasjonene, noen eier rederiene. Det er viktig å få ut at utfordringer må løses i et trepartssamarbeid. Sjøfartsdirektoratet har noen tanker og ideer om innretningen på det videre arbeidet med risikofokus og Nullvisjonen, og hvordan koble disse to måtene å jobbe med.

Det norske maskinistforbund sa at det er positivt med nullvisjon også når det gjelder human factors, ikke bare miljø.

Private Sikkerhetscentres forening spurte om det er hentet læring fra Petroleumstilsynet og hvordan de jobber med årlige sikkerhetsrapporter.

## 9. Krav til bemanning – arbeid med bemanningsforskriften

*Deltok:* Lilly Sandvik Vevatne, prosjektleder, Sjøfartsdirektoratet

Vedlegg 4: Utkast til behovsanalyse/problembeskrivelse

Sjøfartsdirektoratet presenterte status og planlagt videre arbeid med bemanningsforskriften. Man gjennomgikk behovsanalysen og deltakerne i møtet fikk anledning til å komme med innspill.

Utkast til behovsanalyse/problembeskrivelse som ble sendt ut på forhånd gir et overordnet blikk på arbeidet.

Det følger av skipssikkerhetsloven § 15 at et skip skal være bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Dette er rederiets ansvar, selv om Sjøfartsdirektoratet fastsetter bemanningsoppgave. Bemanningsoppgaven sier ikke hva som er nødvendig sikkerhetsbemanning i enhver situasjon, det kan avhenge av trening/opplæring, vær etc.

Bakgrunnen for at Sjøfartsdirektoratet har satt i gang regelverkstiltaket er tilbakemeldinger fra arbeidslivets parter, klagehistorikk og egen praktisering av regelverket som viser at det er behov for endring.

Bemanningsregelverket har vært omstridt og kilde til konflikt både internasjonalt og nasjonalt, spesielt på passasjerskip.

Klager som gjelder bemanning skiller seg ut fra andre, fordi det er flere parter involvert. Sjøfartsdirektoratet mottar bekymringsmeldinger fra ansatte på skip, eller privatpersoner som har tanker om dette.

Sjøfartsdirektoratet gjennomfører tilsyn, ser på om sikkerhetsbemanningen følges opp, men det er utfordrende. Det at vi fatter vedtak om sikkerhetsbemanningen i forkant gjør det utfordrende å få til en reell overprøving av om bemanningen er forsvarlig gjennom tilsyn, fordi vi i realiteten allerede har sagt at den er det.

Det norske maskinistforbund bemerket at i Rådet for maritime sertifikater og bemanning, og spesielt tilknyttet § 9, har vært påpekt gjentatte ganger at sikkerhetsbemanning og driftsbemanning ikke er det samme.

Sjøfartsdirektoratet sa at det har vært uklarheter knyttet til om fartøy som ikke har krav om bemanningsoppgave er bundet av regelverket. Om lag 80% av registrerte næringsfartøy i NOR har ikke krav til bemanningsoppgave.

I kartleggingsarbeidet er det sett på praksis i andre land. England har f.eks. sett på roller.

Ulike foreslåtte løsninger internt:

- Større bruk av ISM?
- Utvide virkeområdet?
- Normbemanning?

Informasjon om det videre arbeidet med bemanningsforskriften

- Intern prosjektgruppe
- Behovsanalyse
- Maritimt samarbeidsforum; innhente ideer, kommentarer, bemerkninger

Arbeidsgruppe/korrespondansgruppe

- Innhente erfaringer fra andre, sammenlignbare flaggstater
- Eventuelt, revidere forskriften
- Sende ut på offentlig høring
- Fastsette endringer

Maritimt samarbeidsforum inviteres i denne omgang til å vurdere følgende:

- Problembeskrivelse
- Foreslått fremdriftsplan
- Opprettelse av referansegruppe under maritimt samarbeidsforum.

**Ordveksling:**



Det norske maskinistforbund ønsker å være med i en arbeidsgruppe. Medlemmet viser til at bemanningsforskriften er ganske oppdatert etter SOLAS, ISM-koden, og spør om grunnlaget her kan brukes til bemanningsfastsettelse og inspeksjon. Etter 2015 har flere og flere gått vekk fra skala-bemanning, men bruke lovverket aktivt. Det burde ikke være problem å bemanne skip sikkerhetsmessig – både sikkerhetsbemanning og driftsbemanning. Når det gjelder antall klager foreslår medlemmet å gå tilbake til 2015 og se på klagen før og etter innføring av ISM-koden.

Sjøfartsdirektoratet er ikke kjent med at bemanning er på agendaen internasjonalt.

Det norske maskinistforbund svarte at IMO Maritime Safe Committee har nedsatt en gruppe sammensatt av ILO og IMO som skal se på bemanningsregelverket. ITFs standpunkt er å gå vekk fra prinsippet om skala-bemanning til ren regelverksbemanning. Det bør ses på fartsområder. Medlemmet mener det ikke trengs å gjøre noe med regelverket, men se på noen definisjoner.

Sjøforsvarets medlem sa at det varierer hvorvidt Sjøforsvaret har bemanningsoppgave på sine skip. Innleide fartøy har. Det er utfordrende å få en definisjon, men ser at Sjøforsvaret har en særegen problemstilling. Medlemmet deltar gjerne i forbindelse med erfaringsutveksling og innhenting av informasjon.

Norsk Sjøoffisersforbund synes det er bra at arbeidet er igangsatt. Det finnes mye bra rammeverk, men etablert seg en praksis. Skal vi endre på praksis, må det endres i forskriften. Skal en starte med blanke ark og utarbeide en omfangsbestemmelse? Skal det lages særregler for noen segmenter? Medlemmet mener en bør ta den diskusjonen først.

Det norske maskinistforbund kommenterte at dagens bemanningsforskrift er nesten ordrett oversatt og implementert fra IMO- og ILO-regelverk, og spurte videre om dette ikke er ønsket videreført?

Norsk Sjøoffisersforbund sa at man bør bruke informasjonen vi har fra internasjonalt regelverk. Hovedpoenget er at en ikke bare flikker på forskriften vi har nå, men begynne å bygge en helt ny. Man bør gjennomgå dagens opplisting av hvilke forhold man skal ta hensyn til og diskutere hvilke oppgaver som er vesentlige. Skal f.eks. proviantering og renhold være med?

Det norske maskinistforbund sa at man bør ha klare definisjoner på hva som trengs.

Sjøfartsdirektoratet sa at vi ikke er der nå at vi skriver på forskriftsteksten. Det er en betydelig mengde fartøy som opererer uten bemanningsoppgave, og også utenfor forskriften. Når det kom inn at fiskefartøy skal ha bemanningsfastsettelse, ble dette oppfattet som en innstramming, men kravet i lovverket om at det skal være en forsvarlig bemanning lå der fra før.

Det norske maskinistforbund sa at selv om enkelte fartøy ikke har krav til bemanningsfastsettelse, er det generelle regler som skal følges. Det ble vist til at inspektører som har gått om bord har meldt tilbake at det ikke var krav til bemannings sertifikat. Men det er ikke krav om sertifikat som er spørsmålet, alle skal ha forsvarlig bemanning. Medlemmet anbefaler å få inn guidelines med definisjoner, slik det før 2009 f.eks. fantes definisjon på hva som er skipsledelse. Målet er ikke øke antall ansatte, men få rett kompetanse om bord.

Sjøfartsdirektoratet sa at gjennomgangen vil også omfatte «språkvask» etter klarspråk-prinsippet for og se på om noen krav er blitt utydelige.

Sjøfartsdirektoratet avsluttet med at en først må bli enige om problemer og behov for endringer, deretter se på omfang av arbeidet.

#### **Vedtak:**

Maritimt Samarbeidsforum nedsetter en arbeidsgruppe ledet av Sjøfartsdirektoratet.

Følgende organisasjoner har meldt at de vil delta: Norsk Sjøoffisersforbund, Det norske maskinistforbund, Sjøforsvaret, Fagskolene, Fiskarlaget, NHO Sjøfart og Norges Rederiforbund.

### **10. Utkast til veiledningsrundskriv om fravik fra krav om hviletid etter ssl § 24 femte ledd**

*Deltok:* Trine Carin Tynes, Sjøfartsdirektoratet

Vedlegg Rundskriv RSV 19-2022 – Om unntak fra minstekrav til hviletid i fartsområde 1 og 2 etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd

Sjøfartsdirektoratet takket Det norske maskinistforbund, Norsk Sjøoffisersforbund, Norsk Sjømannsforbund og NHO Sjøfart for samarbeidet i arbeidsgruppen.

Sjøfartsdirektoratet minnet om at det fremgikk av proposisjonen for Skipssikkerhetsloven at unntaksbestemmelsen for passasjerskip i fartsområde 1 og 2 ble videreført etter unisont ønske fra organisasjonene, men at det kun dreide seg om en håndfull skip. Siden har antall søknader økt betraktelig. Med veiledningen ønsker ikke Sjøfartsdirektoratet å tilskynde flere søknader, men klargjøre vilkår for unntaksmuligheten og hvilke vurderinger som skal gjøres, samt rammer for organisasjonenes uttalelser slik at søknader kan realitetsbehandles innen rimelig tid. Det ble opplyst at det i etterkant er lagt til noen presiseringer når det gjelder unntaksbestemmelsene i tredje og fjerde ledd for å tydeliggjøre at det kun er femte ledd som gir adgang til unntak fra døgnhvilen på minimum 10 timer. Utkastet skal gjennom en siste tekstgjennomgang iht. prosedyre for rundskriv før godkjenning og publisering.

#### **Vedtak:**

Som innstillingen: Maritimt Samarbeidsforum gir sin tilslutning til at det fremlagte utkastet til rundskriv om unntak fra krav om hviletid i fartsområde 1 og 2 etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd blir godkjent og legges til grunn for behandling av søknader om fravik etter denne bestemmelsen.

### **11. Kan arbeidsgivere nekte landlov eller pålegge karantene?**

*Deltok:* Lilly Sandvik Vevatne, Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet informerte om at de har mottatt bekymringsmeldinger vedrørende nekt av landlov, og viste til sak på deres nyhetssider. Det jobbes også med et rundskriv på dette området.

Direktoratet har også fått bekymringsmeldinger knyttet til arbeidsgivere som pålegger arbeidstakere karantene. Dette er en såpass viktig sak at den er løftet til departementsnivå for avklaring.

### **12. Sjøikkerhetskonferansen 2022**

*Deltok:* Håvard Gåseidnes, Sjøfartsdirektoratet

Konferansen avholdes 21.-22. september. Hovedtemaene vil være grønn skipsfart og sikker skipsfart. Det er lagt et foreløpig program, men alt er ikke spikret. Det er ønskelig at Maritimt Samarbeidsforum bidrar med:

- Promotering av konferansen
- Forslag på foredragsholdere innen de ulike temaene

Det tas sikte på å legge neste møte i forumet til 20. september.

### **13. Eventuelt**

#### **Oppdatering emneplaner - Oppfølging innspill arbeidsgruppe kompetanse**

Saken tas opp på neste møte. Norske sikkerhetssentres forening v/Bjørn Egil Brevik lager et innspillskriv om behovet.

Norsk Sjøoffisersforbund viste til at de i samarbeid med NHO Sjøfart, Kystrederiene og Rederiforbundet har laget en rapport om fremtidens maritime kompetanse. Denne lanseres 6. juni.

mandag

30

**Maritimt Samarbeidsforum 2/2022**

🕒 10:00 - 14:00

mai 2022

EXT Maritimt Samarbeidsforum 📍 Møterom 358, 30 pl. Store møterom

**Agenda**

10:00 🕒 10 min

**1 | Velkommen**

Knut Arild Hareide

Sjøfartsdirektøren ønsker velkommen.

- Orientering

10:10 🕒 10 min

**2 | Oppfølgingssaker fra RMSB og SAFE: Forslag til håndtering av disse**

Vedlagt er oppfølgingslistene med oppdatert status og forslag til oppfølging (merket med gult) i Maritimt Samarbeidsforum.

- Beslutning 📎 1

10:20 🕒 30 min

**3 | Endringer i forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse - Kjemiske risikofaktorer**

Torben Vik

Sjøfartsdirektoratet informerer om pågående arbeid med endring av forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse.

**Bakgrunn:**

SAFE har tidligere diskutert kjemikalierisiko/eksponering - særlig benzen - og behov for oppdatering av regelverk. Deler av dette antas å bli ivarettatt ved regelverksendring.

- Diskusjon

10:50 🕒 10 min

**4 | Saksframlegg fra NSOF: Arbeidsgruppe om kjemikalieeksponering/Kjemikalieprosjekt/-kampanje**

Håp om at et arbeid med kjemikalieeksponering kan få positive effekter på flere områder:

- oppdatering av regelverk (hvis behov)
- bedre håndhevelse
- mer bevissthet rundt problemstillingen
- bedre praksis om bord -> mindre helseskadelig eksponering

I første omgang foreslår NSOF at man begrenser seg til Supplybåter (PSV).

NSOF foreslår en grov arbeidsplan:

- Gjennomgang av dagens regelverk og sammenligning med

landregelverket. Rask gjennomgang av nyere forskning.

- Skaffe oversikt over hva man har av forskning/informasjon om effekter av eksponering generelt, forskning om eksponering på PSV.
- Tette kunnskapshull hvis mulig
- Sette sammen informasjon man har samlet, og om nødvendig starte regelverksendring.
- Sette sammen informasjonen man har samlet og få spredd den ut i næringen. Ev. med forslag til tiltak/forbedringer.

Forslag fra Sjøfartsdirektoratet om at arbeidsgruppen kan jobbe med hele kapittel 4 i skipssikkerhetsloven. Man kan da beslutte at arbeidsgruppen for tiden jobber med, for eksempel kjemikalieeksponering.

- Beslutning

11:00 ⌚ 10 min

## II | **Benstrekk - kaffe**

11:10 ⌚ 15 min

## 5 | **EØS-arbeid**

Marte Hustveit Hauge

- Orientering

11:25 ⌚ 15 min

## 6 | **Risikovurdering 2022 - forslag til fokusområder**

Vegar Berntsen  
Sverre Flatebø

- Diskusjon

11:40 ⌚ 10 min

## 7 | **Nullvisjon**

Anders Amundstad-...

Prosjektleder Anders Amundstad-Balle presenterer arbeidet med utredning av kunnskapsgrunnlag og Sjøfartsdirektoratets forslag til nullvisjon.

- Orientering

11:50 ⌚ 10 min

## 8 | **Fokusområdet**

Sverre Flatebø

Sverre Flatebø informerer om fokusområdet.

12:00 ⌚ 45 min

## II | **Lunsjpause**

12:45 ⌚ 40 min

## 9 | **Krav til bemanning - arbeid med bemanningsforskriften**

Lilly Sandvik Vevatne  
Mirjam Vikingstad  
Tor Einar Risøy  
Kjersti Jørgensen  
Ian Reinert Væstvik

Sjøfartsdirektoratet ved prosjektleder Lilly Sandvik Vevatne presenterer status og planlagt videre arbeid

Maritimt samarbeidsforum inviteres i denne omgang til å vurdere følgende:

- Problembeskrivelse
- Foreslått fremdriftsplan
- Opprettelse av referansegruppe under maritimt samarbeidsforum.

- Beslutning 0 1

13:25 ⌚ 5 min

## II | **Benstrekk**

13:30 ⌚ 10 min

### 10 | **Utkast til veiledningsrundskriv om fravik fra krav om hviletid etter ssl. § 24 femte ledd.**

Trine Carin Tynes

#### **Bakgrunn og formål**

[Ssl. § 24](#) femte ledd gir hjemmel for unntak fra hviletid på passasjerskip i fartsområde 1 og 2:

"For personell på passasjerskip med skiftordning i fartsområde 1 og 2 kan tilsynsmyndigheten fastsette unntak fra første ledd utover de begrensninger som er nevnt i fjerde ledd. Det kan fastsettes nærmere vilkår for unntaket, og det skal foreligge en begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner før unntak fastsettes."

Tidligere har organisasjonene selv administrert og koordinert dispensasjonssøknader etter denne bestemmelsen, med tilhørende dokumentasjon og uttalelser fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner. Slik fungerer det ikke lenger. Sdir får søknader fra rederi, men fordi søknader tidvis er mangelfulle og uttalelser fra organisasjonene uteblir, er det ikke tilstrekkelig grunnlag til å fastsette vedtak. Sdir har derfor sett behov for å fastsette nærmere vilkår for unntaket i et veiledningsrundskriv som legges til grunn ved behandling av søknader.

På denne bakgrunn tok Sdir initiativet til å få utarbeidet en veiledning gjennom partssamarbeidet i Sakkyndig råd for arbeids- og levevilkår for arbeidstakere på skip (SAFE). I møte 25.5.2021 gjorde rådet følgende vedtak i sak 8/2021  
"Sjekkliste tilknyttet søknadsprosessen rundt fravik fra hviletidsbestemmelsene:  
*«Det nedsettes en arbeidsgruppe bestående av NHO Sjøfart som representant for fergerederiene, de tre sjømannsorganisasjonene NSF, NSOF og DNMF og Sdir med formål å komme frem til en felles sjekkliste tilknyttet søknadsprosessen som gjelder adgangen til fravik fra hviletidsbestemmelsene for fartsområde 1 og 2.»*

Etter sammenslåingen av SAFE og RMSB forankres arbeidsgruppa i Maritimt Samarbeidsforum. Arbeidsgruppa består av representanter fra Det Norske Maskinistforbund (DNMF), Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF), Norsk Sjømannsforbund (NSF), NHO Sjøfart og Sjøfartsdirektoratet. Gruppa har hatt fire møter: 24.1.22, 9.3.22, 30.3.22 og 4.4.22. Arbeidsgruppa har gjort et stort stykke arbeid med rundskrivutkastet. Utkastet har også vært gjennom en foreløpig juridisk gjennomgang i Sdir og legges med dette frem for høring/videre diskusjoner i Maritimt Samarbeidsforum før sluttbehandling og godkjenning iht. Sjøfartsdirektoratets prosedyre.

### **Forslag til vedtak**

Maritimt Samarbeidsforum gir sin tilslutning til at det fremlagte utkastet til rundskriv om fravik fra krav om hviletid i fartsområde 1 og 2 etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd blir godkjent og legges til grunn for behandling av søknader om fravik etter denne bestemmelsen.

- Beslutning 📎 1

13:40 ⌚ 10 min

### **11 | Kan arbeidsgiver nekte landlov eller pålegge karantene?**

Lilly Sandvik Vevatne

13:50 ⌚ 10 min

### **12 | Sjøsikkerhetskonferansen 2022**

Kristin Davidsen

## Maritimt Samarbeidsforum

## SAKSOPPFØLGINGSLISTE

Status pr. 30.5.2022

Møte	Sak	Tema	Tiltak	Status	Tidsfrist	Ansvarlig	Gj.ført
RMSB 22.5.2019	4	<b>Utdanning i medisinsk behandling for navigatører.</b> Revisjon av system og plan for grunnkurs og repetisjonskurs i: <ul style="list-style-type: none"> <li>• førstehjelp</li> <li>• medisinsk diagnostikk og behandling om bord</li> </ul>	Utvidelse av timetallet på kurs i oppdatering av medisinsk behandling etter STCW-konvensjonen tabell A-VI/4-2.	MSF 30.5.2022: Arbeidet med oppdatering av kursopplegg og emneplaner avventer til International Maritime Guide for Ships er oppdatert. International Maritime Health foundation arrangerte en workshop 18-19.3. for å diskutere minimumskompetanse/læringsmål for medisinsk behandling for navigatører og lande en konsensus blant internasjonale eksperter på feltet, som senere kan spilles inn til IMO.		Sdir. NSMDM MHF	
SAFE 4.12.2022	4/2014	<b>Kjemikalierisiko på offshore forsyningskip.</b> Kjemikalieprosjektet i petroleumssektoren avdekket at benzen er en helserisiko i deler av produksjonskjeden	Undersøke hvorvidt dekkspersonell på forsyningskip kan være eksponert for benzen gjennom returlaster	MSF 30.5.2022 sak 4: Det opprettes en arbeidsgruppe som skal se på kjemikalieeksponering. Følgende er oppnevnt: DNFM, NSOF, Norges Fiskarlag, NFMM, med kompetanse fra NSMDM. Sdir.		Arbeidsgruppen	
SAFE 04.12.2014	9.2/2014	<b>Elektronisk ID-bevis for sjøfolk (SID).</b> Erstatter sjøfartsboka i papirformat. Sjøfartsbok er ikke myndighetskrav, men en lovhjemlet rettighet. Letter sjøfolks ferdsel inn/ut ISPS-regulerte områder	Samarbeid med Politidirektoratet om utvikling og anskaffelse SID i forbindelse med innføring av nasjonalt digitalt ID-kort. SID skal ha samme sikkerhetsstandarder.	MSF 30.5.2022: POD meldt at de må prioritere pass og nasjonalt ID-bevis før Sjøfolks ID. Sdir fortsetter med utstedelse av Sjøfartsbøker via NAV så lenge det trengs		Sdir POD	
SAFE 01.11.2016	22/2016	<b>Utarbeide og fastsette drikkevannsforskrift og drikkevannsveileder for skip.</b>	Helse og omsorgsdept. (HOD) sin drikkevannsforskrift og veileder gjelder også for skip. Det er ønskelig at drikkevannsforskrift for flyttbare innretninger danner basis for en ny felles forskrift for flyttbare og skip.	MSF 30.5.2022: Forskrift om drikkevann på skip er ikke prioritert i Sdir. Saken tas opp på et senere tidspunkt.		Sdir HOD	

			Oppfølging av bunkret vann og produksjon av vann blir mye lik for skip og flyttbare. Folkehelseinstituttet har en god veileder. NSMDM har kompetanse og kan bistå Sdir ved henvendelser fra næringen.				
SAFE 1.11.2016	23/2016	<b>Utvikling av maritimt helseregister</b>	NSMDM har oppdrag i St.prp. 1, 2004-2005 om å registrere forekomst av sykdom og skader hos sjøfolk. På dagsseminar i 2019 meldte Sdir (NIS/NOR), Kystverket, Petroleumstilsynet, Arbeidstilsynet at registeret bør omfatte alle som arbeider på havet: sjøfolk, dykkere, losere, offshore-arbeidere, fiskere, og i framtida kanskje også havbruksarbeidere. Helseregisteret skal være modulbasert med utgangspunkt i de opplysningene som sjømannslegene har. Haukeland sykehus vil håndtere det tekniske med porteføljen. Det trengs en forskrift som beskriver hvordan et helseregister kan benyttes. For å komme videre trengs et beslutningsgrunnlag og kostnadsavklaring.	MSF 30.5.2022: Årlig risikovurdering 2021 påpekte behovet for et maritimt helseregister som datagrunnlag for å risikovurdere yrkessykdommer. Det jobbes fra organisasjonshold med saken politisk. Forslag om etablering av maritimt helseregister kan bli et dokument 8 (representantforslag) i Stortinget.		NSMDM Sdir.	
SAFE 25.04.2017	10/2017	<b>Endring i forskrift om skipsmedisin</b>  Fastsatt av helse og omsorgsdepartementet (HOD).	Sdir. har ikke medisinsk faglig kompetanse til å overta forskriften fra HOD, men ønsker den mer dynamisk utformet, slik at lister/krav til hva som skal finnes av legemidler og medisinsk utstyr om bord kan oppdateres hyppigere i tråd med internasjonale krav (EU/EØS), utvikling og tilgang på slikt materiell. NSMDM er aktuell ressurs i oppdateringene. Sdir har meldt HOD om behov for oppdatering av forskriften, bl.a. implementering av nytt EU-direktiv på området, og at Sdir og NSMDM vil bidra i arbeidet med oppdatering.	MSF 30.5.2022: HOD har ikke hatt kapasitet til endring av forskriften pga. covid-pandemien.		Sdir HOD	
SAFE 31.10.2017	22/2017	<b>Avklare lovvalg innen havbruk (spesielt behov for avklaring for yrkesdykking)</b>	Utforme veiledning for å avhjelpe havbruksnæringen i grensedragningen mellom det regelverket Sdir forvalter og Arbeidsmiljøloven. Forskrift om dykking fra skip trådte i kraft 1.6.2020.(RSR 03-2020).	MSF 30.5.2022: Alt vedr. dykking er ikke avklart. Konkretisere hva som mangler på neste møte.		Sdir Arb.tils.	



			Forskriften utarbeidet på oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet og Arbeids- og sosialdepartementet, har hjemmel i skipssikkerhetsloven. Det innebærer at også involverte i dykkeoperasjoner under sjøfartslovgivningen skal følge arbeidsmiljøregelverkets særskilte dykkeregler om utføring av arbeid.			
SAFE 04.04.2018 20.11.2018 14.05.2019 24.11.2020 25.05.2021	6/2018 22/2018 11/2019 9/2020 4/2021	<b>Samarbeid om hviletid for fiskere</b>	Finne løsninger på hvordan fiskere kan dokumentere hviletiden sin enklest mulig for å redusere rapporteringsbyrden. Berørte parter deltar i arbeidsgruppe som ser på hvordan hviletidsbestemmelsene for fiskere skal håndheves og dokumenteres. Sdir meldt at manglende hvile kan være medvirkende eller direkte årsak til hendelser. Arbeidsgruppa bør komme frem til et «arbeidsredskap» for de som skal registrere, og de som skal kontrollere hviletiden.	MSF 30.5.2022: Arbeidsgruppen jobber videre og legger frem forslag for MSF.		Sdir Partene
SAFE 25.02.2021 30.5.2022	9/2021 9/2022	<b>Krav til bemanning Bemanning i fergefarten</b>	Forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip skal revideres. Revisjonen er en del av et større prosjekt hvor regler for bemanning skal utredes og vurderes sammen med næringen. Reglene må ses i sammenheng med regler om kvalifikasjoner, hviletid og vakthold mv. Sdir har laget en behovsanalyse for bemanningsprosjektet. SAFE har dessuten etterlyst status og oppfølging av rapporten om bemanning i fergefarten når det gjelder hva som er årsaken til relativt stort nedtrekk i bemanningen på en del fartøy de senere årene.	MSF 30.5.2022: Nedsatt arbeidsgruppe ledet av Sdir. Følgende er oppnevnt: NSOF, DNMF, Sjøforsvaret, Fagskolene, Fiskarlaget, NHO Sjøfart, Norges Rederiforbund.		Arbeids- gruppen
MSF 30.5.2022		<b>Kvalifikasjoner (Utdanning og kompetanse)</b>	En arbeidsgruppe under RMSB har tidligere konkludert med behov for større standardisering av sikkerhetsopplæringen.	MSF 30.5.2022: Norske private sikkerhetssentres forening v/ Brevik lager et innspillsnotat om behovet til neste møte 20.9.2022 i Maritimt Samarbeidsforum.		Norske private sikkerhet ssentres forening. 10.9.2 022

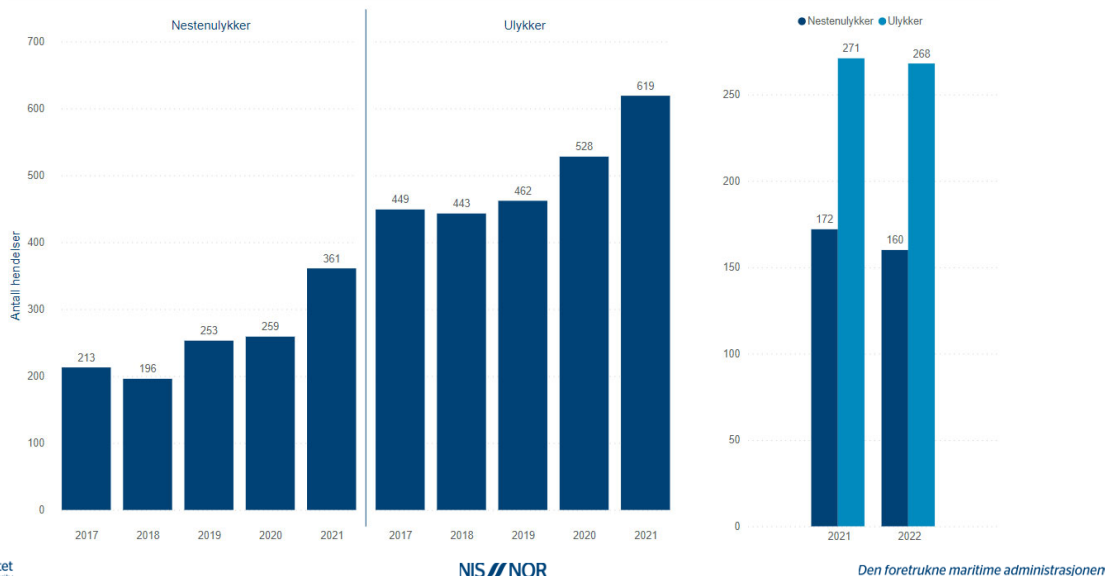


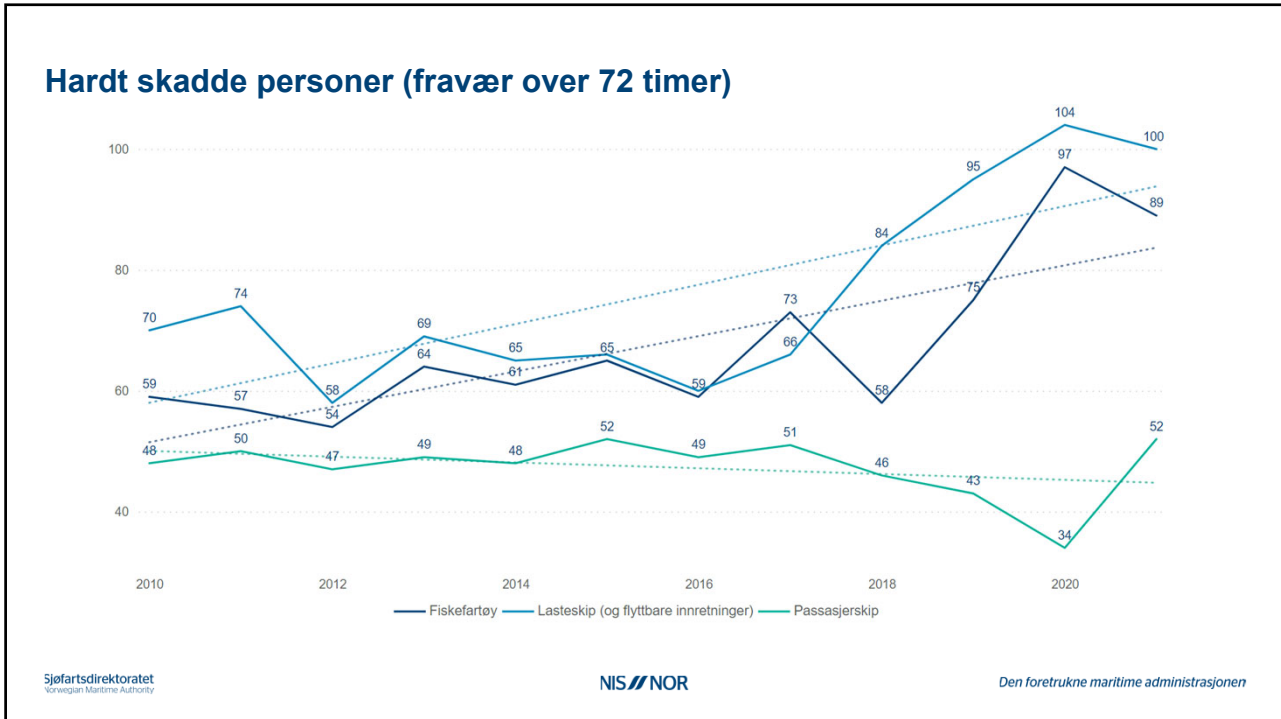
# Nullvisjon

Presentasjon av et faglig grunnlag for en Nullvisjon for næringene til havs

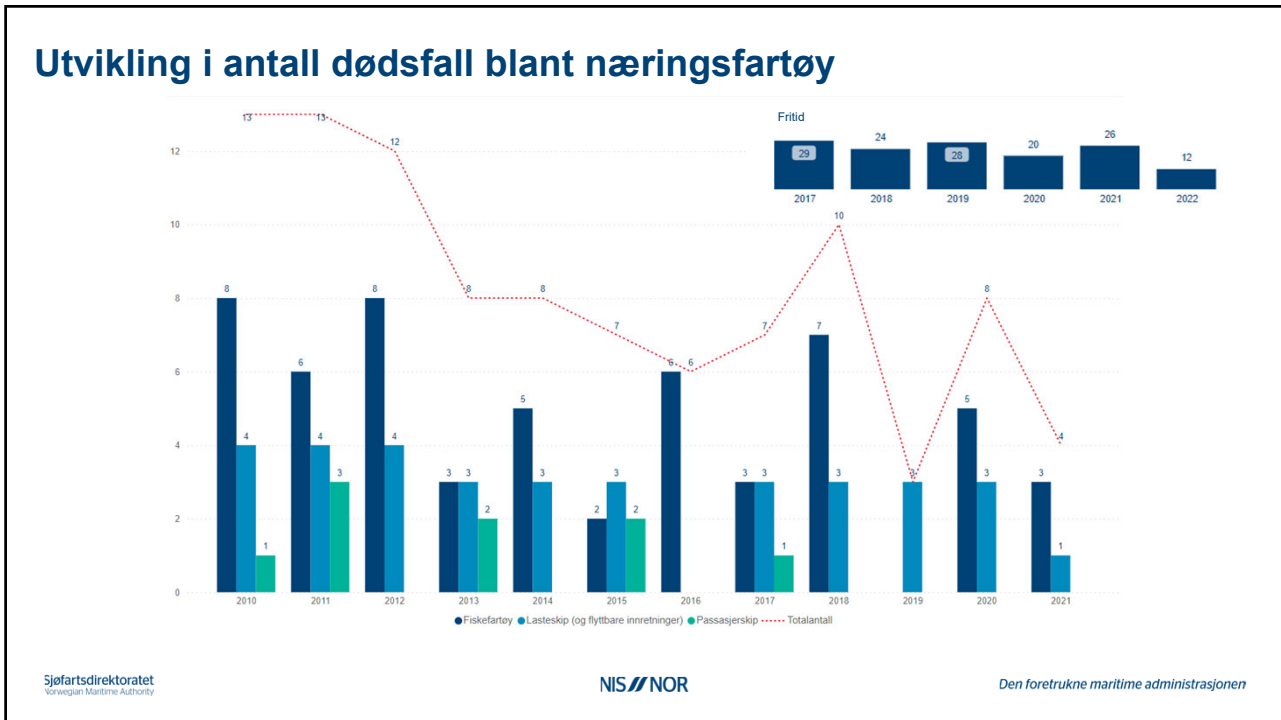
Utarbeidet av Anders Amundstad-Balle, Kristin Røyrvik, Jan Reinert Vestvik, m. fl.

## Utvikling i antall ulykker og nestenulykker, alle fartøygrupper





3



4

## Bakgrunn

VG VG LIVE VGTV VG3 SPORT TV-SIDE TIPS OSS 4. okt 2022

NYHETER | Annonser | Søk | Nyheter | Søk | Nyheter | Søk | Nyheter | Søk



Søk på: etter savnet person: Se fra insiden av redningskøyten

### Far og sønn antatt omkommet: – Dette rammer hele samfunnet vårt

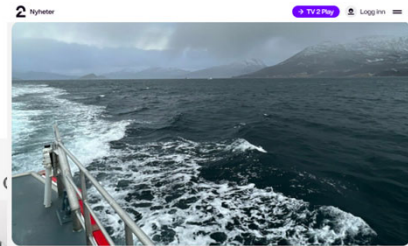
– Vi føler så inderlig med de berarte, sier ordføreren i Hasvik kommune på Senøya i Finnmark, der de to involverte i sjøulykken herte hjemme.

### Gjennomfører tilsyn etter dødsulykke



Et service-LSO bemannet med i utrustning med bord i «Multi Vision» i Arnevik. (Foto: Sjøfartsdirektoratet)

Sjøfartsdirektoratet vil gjennomføre tilsyn på servicefartøyet «Multi Vision» etter dødsulykken i helgen. Direktoratet er også orientert om at Statens havarikommisjon for transport vil granske ulykken.



### Leteaksjon etter mann som falt fra skip i Lurøy

En mann falt søndag ned fra et skip i nærheten av Kvarøya i Lurøy kommune. Redningshelikopter, redningsskøyte og mange frivillige deltar i leteaksjon.

28. februar 2022 kl. 16:05. Finn av død person i Senøya - Redningskommisjonen fikk en død person i forbindelse med Senøya ulykken. Mannen i 45-årene er faren på en sønn som skulle ut fra hjemmet i dag, og de har ikke oppgitt noe om det var det sønn som falt. Han ble funnet omkommet på havbunnen kort tid etter, like så sønn som sønnen har søstere på

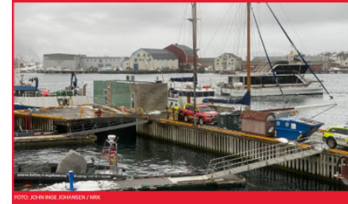


FOTO: JONAS HANSEN/NTB

Den foretrukne maritime administrasjonen

Sjøfartsdirektoratet  
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

5

## Dødsfrekvens

- Transport og lagring på land; 5 per 100 000
- Industri på land; 2 per 100 000
- Landbruk/skogbruk; 11 per 100 000
- I sjøfarten omkommer om lag **15** personer per 100 000 arbeidstakere, i fiskeri spesielt er tallet **38** per 100 000.

Sjøfartsdirektoratet  
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

6

# Bakgrunn



Sjøfartsdirektoratet  
Postboks 2222  
0509 Hovengen

Dokumentnr: Vår ref: Dato: 14. desember 2022

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

Vi viser til møte med fisker- og havnæringen 25. januar 2022, samt etterfølgende møte med arbeidsgiverne for maritim politikk og kystforvaltning og direktoratet 9. februar om gangsetting av et arbeid med å etablere en nullvisjon for fiskerikladd.

I arbeidet med å etablere et faglig grunnlag for en nullvisjon for fiskerikladd ber vi Sjøfartsdirektoratet se hen til nullvisjonen som er etablert i Nasjonal transportplan (NTP). Nullvisjonen ble vedtatt av Stortinget i 2012. Det er en visjon om ingen døde eller hardt skadede i vegtrafikken. NTP legger det til grunn en nullvisjon for arbeidet med transportkvalitet og nullvisjonen gjelder hele transportsektoren og på tross av transportformer.

Vi ber om at Sjøfartsdirektoratet innen 1. juni 2022 overlever et faglig innlegg til etablering av en nullvisjon for fiskerikladd. Ved vurdering av dette for fiskerikladd er det naturlig at det også vurderes om en nullvisjon ber omfatter øvrige næringsfartøy. Det faglige grunnlaget skal derfor også knyttes til en nullvisjon for bygging og salg av næringsfartøy generelt omfattes. Det er hensiktsmessig at Sjøfartsdirektoratet ser hen til Statens vegvesens nullvisjonssaker. I arbeidet med et faglig grunnlag har direktoratet samarbeidet med nærings- og andre relevante etater, herunder Statens vegvesen, Kystverket og Fiskeridepartementet.

I arbeidet med et faglig grunnlag for en nullvisjon skal Sjøfartsdirektoratet:

- utvide det etiske og sikkerhetspolitiske grunnlaget for nullvisjonen, og peke på områder der det i dag mangler kunnskapsgrunnlag for ytterligere kunnskapsoppbygging

Arbeidsplan: 14. desember 2022  
Kontakt: Sjøfartsdirektoratet  
E-post: sjofarts@sjofarts.no

Sjøfartsdirektoratet  
Norwegian Maritime Authority

## Vedtak 481

Stortinget stiller seg positiv til ein nullvisjon for næringsane 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

Loffelrådet er internt og har store oppgaver, men det ligger også en fare for at skadene stiger. Derfor er arbeidet med en nullvisjon angående beredskap i sjøen i målsetning.

14. desember 2022

Nå som vinteren er på vei, blir en måned av hvaler overfor oss som har vært lenge til å bli og kanskje enda.

Verdens største hvaler handler om en unik naturarv og miljø, men samtidig om økonomi, ernæringsmessig ernæring og globalt. Det er en beredskap i fiskerikladd, men også en beredskap i fiskerikladd som kan bli en beredskap i fiskerikladd. Det er en beredskap i fiskerikladd som kan bli en beredskap i fiskerikladd.

Egnet og andre sikkerhet

Alle vil følge med på dette i et arbeid og har så store oppgaver ligger det opp en fare for at skadene stiger. Derfor er arbeidet med en nullvisjon angående beredskap i sjøen i målsetning.

Sjøfartsdirektoratet har satt søkelys på sikkerhet under Loffelrådet.

Tilsvaret er høyt, det jektene angitt navn, endringer, samarbeid og personell tilsvaret er høyt.

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



FRIMULUS MOTORER – Eg har kjent på urua når for min var på fiskerikladd og eg visste det var stort, seier Ole-Grothe (H).

FOTO: OLE-KOLSTAD/HELLEBRAND

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

– Eg har vokse opp i eit fiskerikladd, og har som mange kjent på urua då far min var på fiskerikladd og eg visste det var stort og kuling, seier han til NRK.



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

14. desember 2022

Enkelt uttrykt viser at antall dødsfall på sjøen økte i 2020 og 2021. I 2020 var 13 dødsfall og i 2021 var 22. De dødsfallene skjedde på tross av at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Nullvisjonen for fiskerikladd er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd, noe som betyr at det er en nullvisjon for fiskerikladd.

Sjøfartsdirektoratet  
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

Den foretrukne maritime administrasjonen

## Hva er en Nullvisjon, og hva innebærer det?

- Nasjonal Transportplan (NTP) definerer en Nullvisjon for transportsektoren i Norge
- Statens vegvesen har jobbet mest aktivt og systematisk med Nullvisjon
- Målet med visjonen er at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd

Sjøfartsdirektoratet  
Norwegian Maritime Authority

NIS//NOR

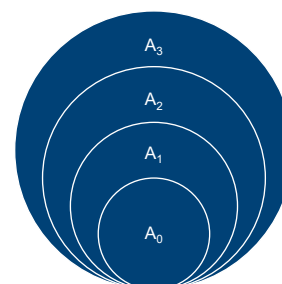
Den foretrukne maritime administrasjonen

## Hvem er «ingen»?

- Spørsmålet vi har prøvd å besvare i det faglige grunnlaget knytter seg til hvem eller hva som skal omfattes av Nullvisjonen.
- Opprinnelig forslag dreide seg om fiskeflåten, med en vurdering om hvorvidt alle næringsfartøy også bør omfattes.
- Sjøfartsdirektoratet har også en **Handlingsplan mot fritidsbåtulykker** som er basert på en Nullvisjon – bør dermed også fritidsfartøy inngå?
- Enstemmig Stortingsvedtak som støtter en **Nullvisjon for næringene til havs**

## Hvilke tiltak foreslås

- **Alternativ A<sub>0</sub>**: Videreføre gjeldende nullvisjon med tilhørende handlingsplan for fritidsfartøy.
- **Alternativ A<sub>1</sub>**: Utarbeide ny nullvisjon med tilhørende handlingsplan for mindre fartøy i tillegg til handlingsplanen for fritidsfartøy.
- **Alternativ A<sub>2</sub>**: Utarbeide ny nullvisjon med tilhørende handlingsplan for alle næringsfartøy i tillegg til handlingsplanen for fritidsfartøy.
- **Alternativ A<sub>3</sub>**: Utarbeide ny nullvisjon med tilhørende handlingsplan for næringene til havs i tillegg til handlingsplanen for fritidsfartøy.



## Anbefaling

**Alternativ A<sub>3</sub>: Utarbeide ny nullvisjon med tilhørende handlingsplan for næringene til havs i tillegg til handlingsplanen for fritidsfartøy.**

- Etablere en handlingsplan som omfatter alle næringer til havs, inkl. fritidsfartøy
- Starte med næringene som ligger «nærmest» SDIR, og skalere opp gradvis for å imøtekomme kompleksiteten
- Gir samme risikoaksept som veitransporten i Norge, og på for alle som ferdes til sjøs
- Kan brukes som en overbygning/bro mellom etater og næringer til havs

**Hvis tiltakene fungerer:**

Samfunnsøkonomisk gevinst

Kr. 1 854 284 728,-

- Første tiårsperiode
- Kun dødsfall

**Veien videre**

1. Få beslutning fra regjeringen
2. Lage en struktur for organisering av arbeidet
3. Lage en kommunikasjonsstrategi
4. Starte arbeidet med å lage en handlingsplan
5. Iverksette, evaluere og måle

## 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](mailto:aaba@sdir.no)

Følg oss i sosiale medier





## Behovsanalyse

**Til:** Maritimt Samarbeidsforum  
**Kopi til:**  
**Fra:** Sjøfartsdirektoratet

### Utkast til behovsanalyse/problembeskrivelse – ny forskrift om bemanning av norske skip

#### Kort beskrivelse av forslag til tiltak

...

#### **1. Hva går tiltaket ut på?**

Revidere forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip. Revisjonen er en del av et større prosjekt hvor regler for bemanning skal utredes og vurderes sammen med næringen.

Det er ønskelig at næringen blir involvert helt i starten av arbeidet. Partene skal inviteres til å gi sine innspill tidlig i behovsvurderingen. Vi ønsker innspill til partenes vurdering av aktuelle problemstillinger, og også innspill til videre prosess.

#### **2. Hva vil vi oppnå med tiltaket?**

##### **a. Oppgi konkret og målbart resultat tiltaket skal oppnå**

Bemanningsregelverket har vært omstridt, påklaget og en kilde til konflikt både internasjonalt og nasjonalt. Denne behovsanalysen beskriver forslag til tiltak og endringer i nasjonale regler.

Bakgrunnen for dette regelverkstiltaket er at tilbakemeldinger fra arbeidslivets parter, klagehistorikk og egen praktisering av regelverket viser at det er et behov for endring.

Behovet for endring viser seg innen flere områder, både i utformingen av regelverket, vedtaksprosessen og i rolle- og ansvarsfordelingen mellom arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i næringen og Sjøfartsdirektoratet.

Det er i seg selv positivt for direktoratet at en gjennomgår en reell drøftings- og høringsprosess - også dersom dette skulle ende i at reglene forblir uendret.

##### **b. Knytte dette opp mot Sdirs strategidokument**

Tiltaket er i tråd med Sjøfartsdirektoratets strategiplan på flere områder. Etter hovedmål 1 skal "Fartøy skal være gode, seriøse og trygge arbeidsplasser bemannet med kompetente sjøfolk.". Reglene om bemanning er en sentral ramme for å oppnå denne målsetningen og det er viktig at reglene som ligger til grunn for bemanning har legitimitet både internt og ut i næringen.

Sikkerhetsmessig forsvarlig bemanning handler om sikkerhet både for sjøfolk, fartøy og miljø.

En vil i forbindelse med prosessen vurdere om, og hvorvidt det er ønskelig, å videreføre dagens sertifiseringsregime slik det nå er.

### **3. Kort og konkret beskrivelse av hvordan vi etter en tid kan måle at tiltaket har virket**

Resultatet vil først og fremst kunne måles gjennom tilbakemeldinger fra næringen og vår ressursbruk på bemanningsoppgaver, herunder vedtak, klagebehandling, veiledning og tilsyn.

I et mer overordnet perspektiv er det som nevnt et poeng at sikkerhetsbemanning har stor betydning for sikkerhet for sjøfolk, fartøy og miljø.

Positiv utvikling knyttet til bemanningsfaktorer i spørreundersøkelse maritim sikkerhet.

#### **Behovet for tiltaket**

##### **1. Årsaken til problemet/utfordringen:**

###### **a. Mangler i regelverket? Beskriv kort de regler som finnes på området**

Hovedreglene om bemanning står i skipssikkerhetsloven § 15 og forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip. Reglene må ses i sammenheng med regler om kvalifikasjoner, hviletid og vakthold mv.

Virkeområdet i forskriften er i dag utformet slik at den kan skape en forventning av at den kun gjelder fartøy som har krav om bemanningsoppgave. For fartøy som ikke har krav om eller er unntatt fra krav om bemanningsoppgave er det dermed ikke fastsatt klare normer som skal oppfylles ved bemanning. Dette reflekteres i en oppfattet reell forskjell i krav til bemanning om en er omfattet av forskriften eller ikke. Om lag 80 % av registrerte næringsfartøy i NOR har ikke krav til bemanningsoppgave.

I tillegg til bemanningsforskriften, regulerer Forskrift 1. april 1996 nr. 319 om bemanning av flyttbare innretninger bemanning av flyttbare innretninger.

Sjøfartsdirektoratet fatter enkeltvedtak om sikkerhetsbemanning og utsteder bemanningsoppgave etter søknad fra rederiet. Sikkerhetsbemanningen skal dekke alle operasjoner, oppgaver og funksjoner for sikker operasjon av skipet. Sikkerhetsbemanningen er den minste tillatte bemanning et fartøy kan ha ved operasjon. Bemanningsforskriften gjelder for norske passasjerskip uansett størrelse, norske lasteskip med bruttotonnasje på 50 eller mer og norske fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer.

Det er etter etablering av forskriften gjort endringer i internasjonalt retningslinjer (safe manning og fatigue) - det bør vurderes om, og i hvilken grad, disse skal tas inn i regelverket. Internasjonalt er det etablert krav til å ha kontroll med bemanning gjennom ISM – dette er gjennomført i forskrift om sikkerhetsstyring. En bør vurdere om Norge i større grad skal benytte seg av en slik løsning. Et forslag kan være å legge inn en forventning om at krav til bemanning ivaretas i sikkerhetsstyringssystemene til enkelte typer fartøy, se ASH-forskriften § 1-6.

###### **b. Mangler i kontrollen med regelverket? Beskriv kort kontrollen på området**

Sjøfartsdirektoratet fatter enkeltvedtak om sikkerhetsbemanning. Det er også kontroll av at regelverket etterleves gjennom tilsynsregimet.

Det føres tilsyn med bemanning gjennom flere tilsynsregimer – både meldte og uanmeldte tilsyn.

Det at vi fatter vedtak om sikkerhetsbemanning i forkant gjør det utfordrende å få til en reell overprøving av om bemanningen er forsvarlig gjennom tilsyn fordi vi i realiteten allerede har sagt at den er det.

Det er heller ikke gitt at bemanningsoppgaven Sjøfartsdirektoratet har utstedt vil representere det som til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig driftsbemanning. Det følger av forarbeidene til skipssikkerhetsloven, gitt i Ot.prp.nr. 87 (2005-2006), under "Til § 15 Bemanning og vakthold" at rederiet må foreta en vurdering av hva som er sikkerhetsmessig forsvarlig bemanningsnivå for dets skip. Ved denne vurderingen vil "hvilke farvann skipet seiler i (for eksempel stor kystfart eller Nordsjøfart), årstiden, erfaringen til besetningen, osv." kunne få betydning. Sjøfartsdirektoratet har liten mulighet til å føre kontroll med driftsbemanning og om et fartøy i realiteten er bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, jf. Skipssikkerhetsloven § 15 – utover det som følger av bemanningsoppgaven.

## 2. Hvor stort er problemet

### a. Redegjøre kort og poengtert om aktuell statistikk

År	2017	2018	2019	2020	2021	Totalt
Søknader bemanning	177	180	397	245	256	1255
Klager på vedtak	4	11	7	3	9	34

Det finnes en del innhentet statistikk som er beskrevet i Sjøfartsdirektoratets utredning om bemanning av ferjer. Utfordringene er imidlertid sammensatt, og det er vanskelig å tallfeste.

Klagene er gjerne en lav prosentdel av vedtakene som blir fattet, men det er viktig å merke seg at de klagene som kommer inn ofte er krevende og konfliktfylte. Ved bemanningsklager er det også flere parter, i motsetning til klagene som kommer inn på andre områder.

Direktoratet får inn en del bekymringsmeldinger knyttet til nettopp bemanning. Vi er nå i gang med å innhente konkrete tall på bekymringsmeldinger på bemanning av fartøy.

### b. Redegjøre kort og poengtert om evt. aktuelle rapporter, undersøkelser el.l.

Sjøfartsdirektoratets utredning om bemanning av ferjer fra 2019.

Spørreundersøkelse om maritim sikkerhet, Sjøfartsdirektoratet i samarbeid med Safetec.

Rapport om krisehåndtering i ferge- og lokalfart. Utarbeidet av Safetec på oppdrag fra Norsk Sjøoffisersforbund, Sjømannsforbundet og LO.

Hviletid og bemanning var Sjøfartsdirektoratets fokusområde i 2016.

### c. Konkretisering av alvorsgrad, basert på fakta

## 3. Plassering i en større sammenheng

### a. Hvordan er dette regulert på sammenlignbare områder? (for eksempel andre fartøystyper, Ptils regelverk, regelverket på land, eller lignende relevante områder)

Forskrift 1. april 1996 nr. 319 om bemanning av flyttbare innretninger regulerer bemanning av flyttbare innretninger.

*I de fleste landbaserte næringer gjøres det ikke sammenlignbare enkeltvedtak på virksomhets- eller enhetsnivå på minimum sikkerhetsbemanning.*

*Innen utdanningssektoren er det forskriftsfestet bemanningsnorm for lærere<sup>1</sup>. Kravene stiller kun krav til pedagogisk bemanning og dette som en funksjon av antall elever. I barnehagesektoren er det med hjemmel i barnehageloven fastsatt krav til bemanning og videre særkrav til pedagogisk kompetanse. Som i utdanningssektoren er kravene utformet som et gjennomsnittlig antall ansatte og pedagoger pr barn. Skoler og barnehager må årlig rapportere bemanning til utdanningsdirektoratet – men det fattes ikke enkeltvedtak. Utdanningssektoren skiller seg likevel fra maritim sektor ved at man på fartøy står i en særegen posisjon med tanke på ivaretagelse av sikkerhet.*

*Innen luftfart er bemanningskravet på lovnivå relativt likt det vi finner i ssl. Luftfartsloven § 5-1 fastslår at "fartøy som brukes til luftfart etter denne lov, skal være bemannet på betryggende måte". Videre har departementet anledning til å gi nærmere forskrifter om bemanningen.*

**b. Nyttige erfaringer fra sammenlignbare områder?**

Ikke kjent med områder som vil være relevante for sammenligning. Ønskelig å innhente erfaringer fra våre naboland.

**4. Hvorfor bør tiltaket gjennomføres?**

- a. Vi skal ha gode grunner for å innføre nye regler – noen problemer er av en slik art at det må aksepteres.**
- b. Et nyttig spørsmål å besvare er: Hva blir konsekvensen av å ikke regulere dette?**

Alternativet til endring og revidering er en videreføring av dagens system og regelverk. Det vil si fortsatt konflikt og usikkerhet ute i næringen og blant de som har sitt arbeid om bord.

Tiltaket bør gjennomføres fordi vi ser et behov for et regelverk og system som i mindre grad gir rom for konflikt.

Vi har god erfaring med at ansvaret for sikkerhetsmessig forsvarlig drift etter regelverket i all hovedsak ligger hos rederiet. At Sjøfartsdirektoratet fatter vedtak om sikkerhetsbemanning etter søknad fra rederiet utfordrer den tradisjonelle ansvarsfordelingen i sjøfartslovgivningen. Bemanningsoppgaven bidrar til å skape en forventning om hva som til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig bemanning, selv om dette ikke har vært formålet med bemanningsoppgaven (se for øvrig kommentarene under punkt 1 bokstav b).

Reder, i samråd med skipsfører og mannskapet om bord, er best egnet til å vurdere det reelle og konkrete behovet ut fra vaktordninger og kvalifikasjoner, men også skipets driftsoppgaver, skipets utforming, redningsutstyr, geografisk plassering og andre lokale forhold.

Sjøfartsdirektoratet forvalter regelverket og følger opp etterlevelse gjennom risikobasert tilsyn.

**c. Hva er vår erfaring med lignende tiltak/lignende problem tidligere**

---

<sup>1</sup> Forskrift til opplæringslova, kapittel 14A krav til forholdstal mellom lærere og elever



- a. *veiledningrundskriv med presisering av eksisterende bestemmelser*
- b. *informasjonstiltak*
- c. *kompetansehevende tiltak*
- d. *nye/endrede kontrolltiltak*
- e. *overlate tiltakene til næringen*

## **2. Hvorfor er ikke disse tiltakene foreslått?**

Flere av tiltakene har vært forsøkt tidligere. Fokusområde, dialog med partene, diskusjoner i RMSB (nå en del av Maritimt Samarbeidsforum), rundskriv mv.

Tiltakene framstår ikke tilstrekkelige eller relevante nok som svar på problemene/det som er ønskelig å oppnå.

Videre finnes det allerede regler om bemanning. Denne behovsanalysen beskriver hvorvidt reglene kan forbedres eller at problemstillingene kan adresseres gjennom andre virkemidler.

## **3. Vil tiltaket medføre at andre oppgaver i direktoratet må utsettes eller nedprioriteres?**

Annet regelverksarbeid på underavdeling sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften) vil måtte nedprioriteres for å få gjennomført endringene i bemanningsforskriften.

## Rundskriv – serie V

### Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr ev. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsjef / operatører
- Hov: Hovedorganisasjoner
- Andre:

Nr.: **RSV 19-2022**

Dato: 30.08.2022

Saksnr.: 2022/40332-22

Gjelder til: 31.12.2027

Opphever: -

Referanse til: Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet

## Om unntak fra minstekrav til hviletid i fartsområde 1 og 2 etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd

### 1 Hjemmel for å gi unntak

Hovedregelen om minste hviletid for den som har sitt arbeid om bord, følger av skipssikkerhetsloven<sup>1</sup> (ssl) § 24 første ledd som lyder:

**«Hviletiden skal minst være 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer, og 77 timer i en hvilken som helst periode på 168 timer. Hviletiden kan deles opp i to perioder, hvorav én skal være på minst 6 timer. Intervallet mellom fortløpende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer.»**

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt flere forskrifter som utfyller bestemmelsene som følger av ssl § 24.<sup>2</sup>

Ssl § 24 femte ledd lyder: «For personell på passasjerskip med skiftordning i fartsområde 1 og 2 kan tilsynsmyndigheten fastsette unntak fra første ledd utover de begrensninger som er nevnt i fjerde ledd. Det kan fastsettes nærmere vilkår for unntaket, og det skal foreligge en begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner før unntak fastsettes.»

Ssl § 24 femte ledd åpner for at personell på passasjerskip med skiftordning i fartsområde 1 og 2 kan unntas kravet om døgnhvile på 10 timer. Etter søknad fra rederiet kan Sjøfartsdirektoratet treffe enkeltvedtak som innebærer at hviletiden, på gitte vilkår kan reduseres fra hovedregelen om minst 10 timers hvile i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer. Et enkeltvedtak kan påklages etter vanlige forvaltningsrettslige regler.

### Noen presiseringer

Hvis unntakshjemmelen i ssl § 24 femte ledd ikke er brukt, skal personell som arbeider døgnskift eller andre typer skiftordninger på passasjerskip i fartsområde 1 og 2, ha en hviletid på minst 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer.

<sup>1</sup> Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet

<sup>2</sup> Forskrift 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip og forskrift 10. november 2017 nr. 1758 om arbeids- og hviletid på fiskefartøy

For en bestemt personkrets, åpner ssl § 24 tredje ledd for at unntak fra bestemmelsene i første ledd kan fastsettes i bindende tariffavtale. Unntak som fastsettes i bindende tariffavtale rammes inn av vilkårene som følger av samme paragraf fjerde ledd (Manila-endringene). Tariffpartene kan følgelig ikke inngå avtale som reduserer hviletiden på minst 10 timer i en hvilken som helst periode på 24 timer.

## 2 Bakgrunn for unntaket

Unntaksbestemmelsen baserer seg på den tidligere arbeids- og hviletidsloven av 1977<sup>3</sup> der det het at: «[d]epartementet kan i særskilte tilfelle og etter begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner fravike bestemmelsen i § 12 første og annet ledd på passasjerskip med skiftordning i innenriks fart, herunder fastsette nærmere vilkår for fraviket.»<sup>4</sup>

Bakgrunnen for at lovgiver har videreført dette unntaket i ssl § 24 fremgår av Prop. 11 L (2011-2012) Endringer i skipssikkerhetsloven (gjennomføring av STCW-konvensjonens regler om hviletid).

Gjennomføringen av STCW-konvensjonens regler om hviletid medførte ikke endringer i hovedregelen som bl.a. slår fast at det skal gis en daglig hvile på 10 timer. Imidlertid strammet IMOs endrede regler inn adgangen til å gjøre unntak fra hviletiden, noe som måtte reflekteres i norsk rett. For visse ferger i innenriks fart (fartsområde 1 og 2) gjelder ikke konvensjonen, og departementet foreslo her en mer fleksibel adgang til å kunne lempe på hovedreglene om hviletid.<sup>5</sup>

Ved fremleggelsen av forslaget la departementet følgende vurdering til grunn for videreføring av unntaksbestemmelsen:

*«Både sjømannsorganisasjonene og Rederienes Landsforening<sup>6</sup> har reagert på at unntaket som gjelder skiftordninger på passasjerskip i innenriks fart innenfor fartsområde 2 ikke er foreslått videreført i Sjøfartsdirektoratets høringsutkast til forskrift. Disse organisasjonene ønsker at unntaket lovfestes i § 24, slik det var i den nå opphevede arbeids- og hviletidsloven fra 1977. Etter gjeldende rett kan hviletiden reduseres til 6 timer, og dette unntaket har således muliggjort en daglig hviletid ned mot 5 timer for enkelte skip. Sjøfartsdirektoratet anslår at det dreier seg om en håndfull skip. Med STCW-konvensjonens reviderte tekst kan det ikke gjøres unntak fra en daglig hviletid på 10 timer. De skip det her dreier seg om seiler imidlertid i fartsområde 1 og 2, som ikke omfattes av konvensjonen. Norge står således fritt til å ha avvikende regler for denne delen av flåten.*

*Departementet har registrert at det har vært en del ulykker med nettopp innenriks ferger som skyldes at personell sovner på vakt, og at dette kan ha en sammenheng med manglende hvile. Nettopp hensynet til sikkerheten til sjøs var da også hovedformålet med at IMO strammet inn på unntaksreglene for hviletid med endringene i Manila. Det kan derfor diskuteres om det er hensiktsmessig å opprettholde unntaket, som med 5 timers hvile innebærer en halvering av den konvensjonsfestede daglige hviletiden. Når departementet likevel går inn for å opprettholde unntaket, skyldes det to forhold: For det første innebærer skiftordningen andre kompensierende tiltak med hensyn til hvile som man ikke har ved lengre sjøreiser, som har vært akseptert av Sjøfartsdirektoratet. Organisasjonene har dessuten i brevet til Stortinget i 1998 pekt på at om de ordinære hviletidsregler skulle følges ville det føre til oppstykkede skiftordninger for mannskapet, med hyppig skiftbytte og oftere lange arbeidsreiser til og fra skipet. For det annet er dette et unisont*

<sup>3</sup> Lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip

<sup>4</sup> § 16 (4)

<sup>5</sup> Prop. 11L (2011-2012), Punkt 1, side 1.

<sup>6</sup> I dag NHO Sjøfart



og sterkt ønske både fra sjømannsorganisasjonene og fra rederinæringen. Departementet foreslår på denne bakgrunn at det tas inn en ny bestemmelse i § 24 hvor det slås fast at tilsynsmyndigheten etter en begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner, kan gjøre unntak fra første ledd på passasjerskip med skiftordning i innenriks fart i fartsområde 1 og 2. Departementet legger til grunn at allerede innvilgede unntak etter bestemmelsen vil bestå uten ny søknad.»<sup>7</sup>

Ved Sjøfartsdirektoratets vurderinger knyttet til søknad om unntak etter ssl § 24 femte ledd, legges hensynene som departementet har redegjort for til grunn.

### 3 Hvilke fartøy kan gis unntak?

Det er kun passasjerskip med skiftordning i fartsområde 1 og 2 som kan gis unntak etter ssl § 24 femte ledd.

Med *passasjerskip* menes her alle fartøy som transporterer passasjerer, og som er omfattet av et sertifiseringsregime fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Dette betyr at rederier med ferger, hurtigbåter eller andre passasjerfartøy med skiftordning og begrenset til operasjon i fartsområde 1 og 2, kan søke om unntak etter ssl § 24 femte ledd.

Med *skiftordning* menes en arbeidsordning som innebærer at personell tjenestegjør om bord i et bestemt tidsrom, for så å helt eller delvis avløses av annet personell. Personalet som avløses kan forlate skipet.<sup>8</sup>

Med *fartsområde 1 og 2* menes fartøy som normalt opererer innenfor helt innelukket farvann eller beskyttet farvann slik disse områdene er definert i forskrift om fartsområder<sup>9</sup>. Dette gjelder uavhengig av hvilket fartsområde fartøyet er sertifisert for.

Fartøy som ikke oppfyller disse vilkårene, kan ikke gis unntak etter denne hjemmelen. Søknader vil bli avslått uten nærmere vurdering.

### 4 Hva må rederiet vurdere?

Kravene til hviletid er en av flere sentrale verneregler for sjøfolk og er satt av ulike hensyn. Mangel på hvile eller uttretting over tid er en risikofaktor for både sjøfolks sikkerhet og helse.

Det er sterke holdepunkt for at både lang arbeidstid, nattarbeid og roterende skift påvirker sikkerheten og er medvirkende årsak til ulykker i arbeidslivet. Uheldige hendelser kan ramme både arbeidstakere, tredjeparter (passasjerer) samt ytre miljø. Nye studier fremhever spesielt sammenhengen mellom lange arbeidsdager, underskudd på søvn og økt risiko for arbeidsulykker.

Når det gjelder helseeffekter, er det godt dokumentert at lange arbeidsøkter øker risikoen for hjerte- og karsykdom, psykiske problemer og stress, og at skift- og nattarbeid øker risikoen for diabetes.<sup>10</sup>

Mange faktorer kan påvirke situasjonen og det anbefales at rederiet vurderer behovet for å innhente yrkesmedisinsk bistand både for å vurdere hvorvidt en ønsket arbeidstidsordning er forsvarlig og for å identifisere risikoreducerende tiltak.

I vurderingen skal det tas hensyn til om det er spesielle forhold ved skipets type, type maskineri, dets tekniske utstyr og standard, infrastruktur, beredskap eller andre forhold som har betydning for

<sup>7</sup> Prop. 11L (2011-2012), Punkt 7, side 6-7.

<sup>8</sup> Forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv., § 2 h)

<sup>9</sup> Forskrift om fartsområder §§ 7, 8, se også [kart.sdir.no](http://kart.sdir.no).

<sup>10</sup> STAMI-rapport 2008 om arbeidstid og helse. (Statens arbeidsmiljøinstitutt)

besetningens operasjoner, oppgaver og funksjoner for sikker operasjon av fartøyet i sjøen og ved landligge.

Det vises ellers til IMOs veiledning MSC.1/Circ. 1598 (2019) "Veiledning om fatigue" for nærmere veiledning knyttet til risiko forbundet med uttretting.<sup>11</sup>

I søknaden som kreves for at Sjøfartsdirektoratet skal vurdere unntak fra kravet om hviletid på minst 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer, må rederiet ta stilling til om unntak fra den normerte hviletiden er nødvendig for samlet sett å få en bedre situasjon for den enkelte arbeidstaker. Vurderingen skal gjøres i samarbeid med verneombud, arbeidstakerne og deres tillitsvalgte. Eventuelle individuelle begrensninger, f.eks. dispensasjon fra helsekrav, alderssammensetning etc., bør være del av den samlede vurderingen.

Det er viktig at partene både kjenner til risikofaktorene ved skift og turnus, og hvordan disse kan forebygges. De må som minimum vurdere følgende fem områder:

- Skiftlengde
- Hvor mange skift på rad
- Tid mellom skift
- Skiftets plassering i døgnet
- Skaper skift/turnusordningen søvn-underskudd

Det understrekes at rederiet har det juridiske ansvar for at regelverket blir fulgt og at arbeidstidsordningene er forsvarlige. Uavhengig av vedtak hjemlet i ssl § 24 femte ledd, er rederiet fullt ut ansvarlig for å sikre at arbeidet om bord tilrettelegges og utføres slik at hensynet til liv, helse og arbeidsmiljø blir ivaretatt på en god og hensiktsmessig måte. Ved tilretteleggingen skal det tas hensyn til den enkeltes forutsetninger for å kunne utføre arbeidet på en måte som er sikkerhetsmessig forsvarlig.<sup>12</sup>

## 5 Hvilken dokumentasjon må følge søknaden?

Sjøfartsdirektoratet ber om at følgende informasjon kommer frem i eller blir lagt ved søknaden:

- Tydelig identifikasjon av aktuelt fartøy og rute- eller operasjonsområde.
- Ønsket omfang av unntak med tanke på reduksjon i hviletid.
- Hvilke stillingskategorier som ønskes omfattet av unntaket.
- Eventuell beredskap med statistikk over antall beredskapsturer.
- Planlagt ruteplan/produksjon eller annen relevant informasjon om driftsmønster.
- Hvordan vedlikehold utenom ruteproduksjon er planlagt.
- Vurdering av hvilke konsekvenser det vil få for belastningen ved oppstyking av skiftordning og hyppighet av skiftbytte dersom en skulle følge ordinære hviletidsregler.
- Oppstilling som viser planlagt hviletid for relevant mannskap, denne skal vise både døgnhvile og akkumulert hvile pr. skiftperiode dersom denne er lengre enn 1 døgn. (Skjema KS-0297 "Skjema for skiftplan" kan benyttes til oppstillingen.)
- Rederiets vurdering av relevante risikofaktorer og planlagte risikoreducerende tiltak for å forebygge ulykker og uønskede hendelser som følge av uttretting (fatigue).
- Rederiets vurdering av relevante risikofaktorer og planlagte risikoreducerende tiltak for å forebygge helseskadelige effekter som følge av forlengede arbeidsøkter/reduisert hviletid.

---

<sup>11</sup> [Fatigue modul 2 - Sjøfartsdirektoratet](#)

<sup>12</sup> Ssl. Kapittel 4. Arbeidsmiljø og sikkerhet, forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse på skip

- Søknaden skal være basert på en prosess der lokalt tillitsvalgte, verneombud og skipsledelse har vært involvert. Uttalelse(r) fra de involverte skal følge søknaden.

Søknaden sendes Sjøfartsdirektoratet med kopi til de berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner for uttalelse.<sup>13</sup>

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet et eget skjema for å hjelpe rederiet i å gjennomføre vurderingen (vedlegg 1). Det er ikke et krav at en bruker dette skjemaet, med det vil bidra til å forenkle saksbehandlingen for partene.

Søknader som ikke dekkende beskriver punktene over vil i utgangspunktet bli avslått med begrunnelsen “utilstrekkelig dokumentasjon”.

I avslaget vil direktoratet informere om hva som mangler for at søknaden kan bli behandlet.

## **6 Uttalelser fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner**

Begrunnede uttalelser fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner skal foreligge før Sjøfartsdirektoratet treffer sitt vedtak. Et vedtak vil enten innvilge eller avslå en søknad.

Rederiet skal sette berørte organisasjoner som kopihavere ved oversendelse av den komplette søknaden til Sjøfartsdirektoratet.

For at Sjøfartsdirektoratet skal kunne behandle en søknad innen rimelig tid har berørte organisasjoner frist på tre uker til å sende inn sine uttalelser etter at de har mottatt kopi av søknaden.

I tilfeller der det kun søkes unntak for enkelte grupper personell er det tilstrekkelig at relevante sjømannsorganisasjoner uttaler seg.

## **7 Hva vil Sjøfartsdirektoratet legge vekt på i behandlingen?**

Sjøfartsdirektoratet vil vurdere søknaden og de framlagte opplysninger opp mot reglene som følger av skipssikkerhetsloven, forarbeidene og direktoratets praksis.

I denne sammenhengen viser Sjøfartsdirektoratet særlig til lovgivers intensjon om å videreføre tidligere regler der hviletiden kunne reduseres fra 10 timer til 6 timer i en 24-timers periode. Videre at rederiet synliggjør at det å følge ordinære hviletidsregler vil føre til oppstykkede skiftordninger for mannskapet, med hyppig skiftbytte og belastning knyttet til reisevei til og fra tjeneste.

På generelt grunnlag øker forventningene til risikoreduserende tiltak med ønsket reduksjon i hviletid.

Positiv uttalelse fra organisasjonene tillegges særlig vekt, men det er ikke et krav om at alle organisasjonene er omforent om å støtte søknaden.

## **8 Vilkår som forutsetninger for et vedtak**

Hvis søknaden blir innvilget, vil vedtaket inneholde nærmere vilkår. Vilkårene vil normalt baseres på de risikoreduserende tiltakene rederiet har identifisert i søknaden, og som forutsetningsvis er lagt til grunn i vedtaket som innvilger søknaden.

---

<sup>13</sup> P.t. DNMF, NSOF, NSF og NHO Sjøfart.

I tilfeller der det søkes om å redusere hviletiden til under 8 timer i løpet av en 24 timers periode, vil direktoratet avgrense vedtaket til 1 års prøvedrift. I denne perioden må rederiet særlig overvåke situasjonen, og sammen med mannskapet om bord gjennomføre en evaluering av ordningen.

Sjøfartsdirektoratet vil gjennom ordinære tilsyn følge opp vilkårene som følger av vedtaket. Dersom tilsynsmyndigheten avdekker brudd eller manglende oppfølging av vilkårene i vedtaket kan dette medføre at vedtaket omgjøres.<sup>14</sup>

## 9 Saksbehandlingstid

Søknader behandles etter reglene som følger av forvaltningsloven.

Sakene Sjøfartsdirektoratet får til behandling er ulike med hensyn til kompleksitet, og saksbehandlingstiden kan derfor variere.

Hvis en søknad ikke er ferdigbehandlet innen en måned, jf. forvaltningsloven § 11a, vil rederiet som hovedregel få et foreløpig svar med informasjon om forventet saksbehandlingstid.

Direktoratet viser ellers til [Sjøfartsdirektoratets serviceerklæring](#).

## 10 Hvor skal søknad sendes?

Søknad sendes elektronisk fra rederiet til [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no).

Følgende e-postadresser settes i kopi ved innsending:

[post@dnmf.no](mailto:post@dnmf.no)

[oslo@sjoooff.no](mailto:oslo@sjoooff.no)

[firmapost@sjomannsforbundet.no](mailto:firmapost@sjomannsforbundet.no)

[post@nhosjofart.no](mailto:post@nhosjofart.no)

Søknaden merkes: «Søknad om unntak fra minstekrav til hviletid i fartsområde 1 og 2 etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd»

Knut Arild Hareide  
sjøfartsdirektør

Linda Bruås  
avdelingsdirektør

---

<sup>14</sup> Lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker § 35 femte ledd.

## Vedlegg 1:

### Skjema

#### Sjekkliste søknad om unntak fra minstekrav til hviletid i fartsområde 1 og 2 etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd

Skipets navn		Kjenningsignal:	
Samband:		Fartsområde:	
Antall skift:		Skiftordning:	
Det søkes om unntak fra kravet om minste hviletid i SSL § 24 første og fjerde ledd for reduksjon av hviletiden slik: <i>(Samlet hviletid skal fremgå av skiftplanen. Skjema KS-0297 eller tilsvarende skal benyttes.)</i>			
Minste samlet hviletid i løpet av en 24 timers periode vil være: <i>(En 24 timers periode er ikke ensbetydende med et kalenderdøgn. For døgnskift forutberegnes hviletiden fra skiftavløsning og 24 timer tilbake i tid. Pauser på under én time regnes ikke som hviletid.)</i>			
Minste samlet hviletid i løpet av 168 timers periode (tilsvarer 7 døgn):			
Hvis hviletiden i en 24-timers periode blir delt opp i flere perioder, beskriv (legg evt. ved beskrivelse):			
<b>Begrunnelse for søknaden</b>			
Forklar hvilke endringer, behov osv. som ligger til grunn for søknaden om unntak fra hovedregelen om minste hviletid. Beskriv også hvordan hviletiden gjennomføres i løpet av skiftet.			
Hva vil konsekvensen være dersom det ikke gis unntak fra hovedregelen om minste hviletid?			

Fartøyets besetningskapasitet:				
Ruteproduksjon i timer og minutter:	Mandag -fredag			
	Lørdag			
	Søndag			
		Bro	Dekk	Maskin
Antall besetningsmedlemmer:				
Snittalder:				
Er eventuell(e) dispensasjon(er) på helseerklæring risikovurdert i forbindelse med unntak fra hviletiden?				
		Dekk		Maskin
Antall snitt timer pr. mnd. vedlikehold:				
Vil dispensasjon medføre økt vedlikeholdsbelastning?				
Hvordan løses utforutsett vedlikehold?				
Hvordan løses administrative oppgaver?				
Er det et beredskapssamband?				
Antall snitt timer pr. mnd. i hvilende vakt:				
Antall utkallinger på hvilende vakt pr. mnd.:				
Er hensynet til skipets kompleksitet blitt vurdert?				
Beskriv hvordan hviletidsfasiliteter er ivaretatt (støy, lugarer, innkvartering på land etc.)				
Er det gjort kompensierende forebyggingstiltak på fatigue? (Legg ved beskrivelse.)				
Er det gjort kompensierende forebyggingstiltak på belastningsskader? (Legg ved beskrivelse.)				
Vil dispensasjon opprettholde like god total helse, miljø og sikkerhet om bord? (Legg ved beskrivelse).				
Er alle berørte parter enige i unntaket fra minste hviletid og at kompensierende tiltak er tilstrekkelige for å forebygge fatigue-relaterte hendelser?				