



# IMO/ILO/EU







onsdag 29. mai 2024 08:30-10:30





## Måldokument vedtatt på landsmøtet 2022

### Fagpolitiske mål

-  DNMF skal gjennom sine fagpolitiske mål sørge for at den menneskelige faktor til enhver tid settes øverst på dagsorden
-  DNMF skal gjennom sitt arbeid fremme yrkesidentiteten for sine medlemmer
-  Dnmf skal bidra til intelligent miljøteknologisk yrkesopplæring og etterutdanning, samt kompetansebemanning praktiseres og styrer teknologien.
-  Dnmf skal arbeide for at arbeidslivets rammebetingelser inneholder beredskap, verne og sikkerhets regelverk for å kunne rekruttere, skape og ivareta nødvendig kompetanse i næringene

*Resolusjon fra Det norske maskinistforbunds landsmøte 2019*



### FREMTIDIG KOMPETANSE BEHOV

Det norske maskinistforbund 38. landsmøte samlet i Trondheim 17- 18. september 2019 har vedtatt følgende resolusjon:

Dnmf skal sørge for at IMO STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) konvensjonen ivaretar og praktiserer alle minimum grunnleggende prinsipper for manuell og automatisert drift – uansett energi kilde, i yrkesopplæringen for arbeidstakere på skip og flyttbare innretninger.

Videre at arbeidsgiverne i samarbeid med myndighetene, utviklerne og utdanningsinstitusjonene kan tilby den enkelte en karriereplan og etterutdanning som er nødvendig for å kunne opprettholde sikkerhet, drifts kompetanse og sertifikater ved bemanning på alle typer skip og innretninger.

*Resolusjon fra Det norske maskinistforbunds landsmøte 2022*



### ENERGI, AUTOMASJON & KOMPETANSE

Det norske maskinistforbund 39. landsmøte samlet i Tromsø 6 - 7. september 2022 har vedtatt følgende resolusjon:

For å sikre en bærekraftig arbeidsstyrke som følge av miljøkrav, teknologisk utvikling og nye energi kilder, skal Dnmf nasjonalt og internasjonalt kreve trepartssamarbeid hvor;

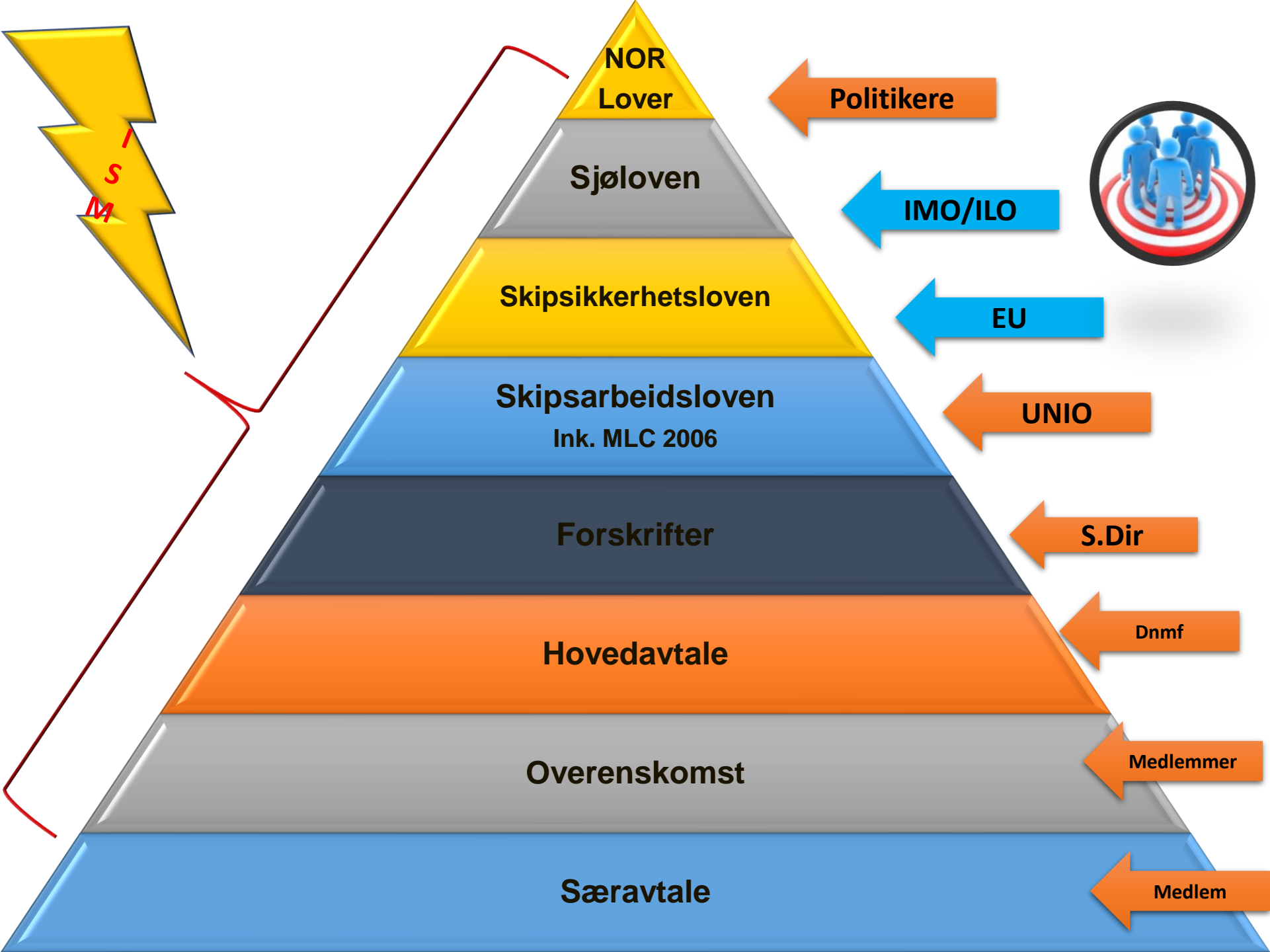
- verne og sikkerhets regelverk skal utvikles og implementeres, før teknisk iverksettelse
- karriereplan og etterutdanning skal tilbys den enkelte ansatte
- intelligent yrkesfaglig menneskelig kompetanse skal styre teknologien

# Felles skapet - Næringsområdene



- NOR Utenriks og Nordisk NIS
- Innenriks - NHO Sjøfart og Hurtigbåt
- DSO og øvrige land
- Sjømat, Fisk, Pelagisk og Kystrederiene
- **KS, Brann og redning, Samfunnsbedriftene, Stat og Oslo Kommune**
- **Spekter, All energi**
- Felles for alle er ILO, EU og UNCLOS!
- Standard: ISO/IEC/DSB
- IMO er en nødvendighet for alle for å oppnå felles mål!





United Nations Convention on the Law of the Sea  
UNCLOS



IMO

ILO

EU

Flagg/  
Havne  
stat

- Utstyr og sikkerhetssystemer i klassifiserte områder skal oppfylle krav til bruk i eksplosjonsfarlige områder. Jf. NORSOK S-001 kap. 14.4.2 Equipment in hazardous areas: - *All equipment, both electrical and non-electrical, installed and used in hazardous areas, shall comply with ATEX requirements (see Directive 94/9/EC) relevant of the hazardous area classification, i.e. Zone 0, Zone 1 or Zone 2.*

### Directive 94/9/EC

- Målet med den nye [§ 10a](#) er å få størst mulig likhet mellom kravene til flyttbare og faste innretninger og til elektrisk og ikke-elektrisk utstyr.
- For flyttbare innretninger er det [MODU CODE 2009](#) (IMO MSC) for mobile offshore drilling units kapittel 6.5.5 som har vært styrende for minimumskravet om sone 2-beskyttelse av utstyr som skal være i drift ved unormale situasjoner med gassky *utover* klassifiserte områder. For faste innretninger er NORSOK-001 kapittel 14 anbefalt brukt ([veiledningen til § 10a](#)).

# Land

## Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven)

Dato	LOV-2005-06-17-62
Departement	Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Sist endret	<a href="#">LOV-2023-06-16-37</a> fra 01.01.2024
Ikrafttredelse	01.01.2006
Endrer	<a href="#">LOV-1977-02-04-4</a>
Kunngjort	17.06.2005
Rettet	08.04.2022 (inkurienote § 14-15)
Korttittel	Arbeidsmiljøloven – aml
EØS/EU/Schengen	<a href="#">EØS-avtalen vedlegg XVIII.</a>



### EØS-avtalen – Vedlegg XVIII Helse og sikkerhet på arbeidsplassen, arbeidsrett og lik behandling av menn og kvinner

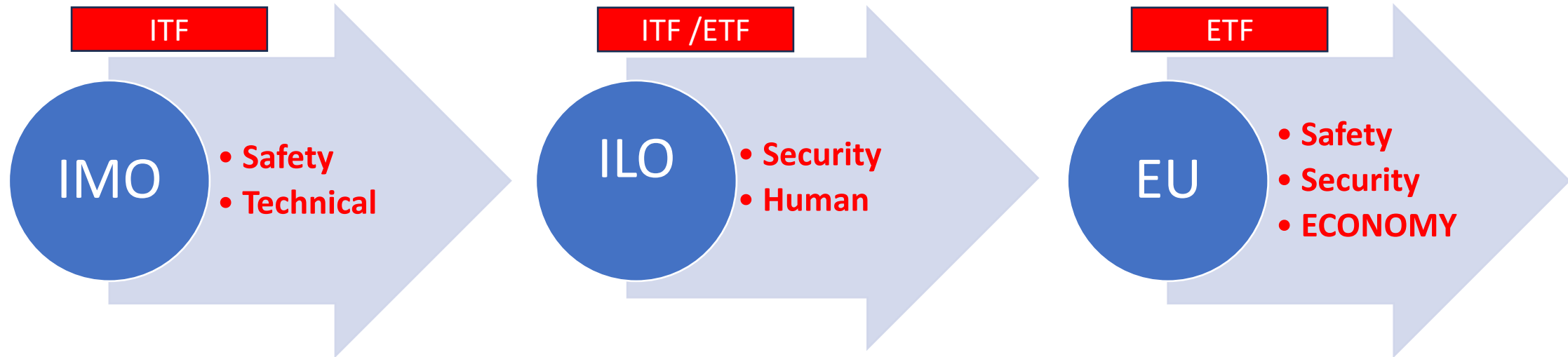
Ident	AVT-1992-05-02-1-V18
Korttittel	EØS-avtalen – Vedlegg XVIII Helse og sikkerhet på arbeidsplassen, arbeidsrett og lik behandling av menn og kvinner
Tittel (originalspråk)	The EEA Agreement – Annex XVIII Health and Safety at Work, Labour Law and Equal Treatment for Men and Women
Ikrafttredelsesdato	01-01-1994
Sist oppdatert	2024-03-26

## Regelverk og hjelp

Lover, forskrifter, veiledninger og temasider:

- > [Elektriske anlegg og utstyr](#)
- > [Brannvern, brannvesen og nødnett](#)
- > [Farlige stoffer, eksplosiver og farlig gods](#)
- > [Produkter og forbrukertjenester](#)
- > [Risiko, sårbarhet og beredskap](#)
- > [Nød- og beredskapskommunikasjon \(Nødnett\)](#)
- > [DSBs tilsynsområder](#)

# Prosess: *Kompetanse - Tilstede - Høringsssvar - Implementering*



**NORSK LOV/ FORSKRIFTER  
VEILEDNINGER/BESTE PRAKSIS  
HOVED & TARIFFAVTALER**



IMO – the *International Maritime Organization* – is the United Nations specialized agency with responsibility for the safety and security of shipping and the prevention of marine and atmospheric pollution by ships. IMO's work supports the UN sustainable development goals.

176 // [Member States](#)

50 // [Conventions And Protocols](#)

[FIND OUT MORE ABOUT IMO](#) >

IMO – International Maritime Organization ble opprettet i 1948 og er FNs sjøsikkerhetsorganisasjon. Med hovedkvarter i London hovedoppgave å utvikle og opprettholde et rigid rammeverk for skipsfarten som inkluderer internasjonal lovgivning og regulering. Rammeverket IMO jobber med inkluderer utdanning, sikkerhet, miljømessige hensyn, juridiske spørsmål, tekniske løsninger og trygging av havner.

Gjennomføringen av rammeverket blir pålagt regjeringer og deres maritime administrasjoner. Som minimum!

IMO er styrt av en forsamling (Assembly) av medlemmer og er finansielt administrert av et utvalg (Council) medlemmer som er valgt inn av forsamlingen (Assembly) hvor de sitter i toårsperioder.

The IMO governance structure consists of an Assembly, a Council (consist of member States) and five main technical committees:

- Maritime Safety Committee (MSC),
- Marine Environment Protection Committee (MEPC),
- Legal Committee (LEG),
- Technical Cooperation Committee (TCC) and
- Facilitation Committee (FAL),

together with seven Sub-Committees supporting the work of the main technical committees.

- Sub-committee on ship design and construction (SDC)
- Sub-committee on Human element, Training and Watchkeeping (HTW)
- Sub-committee on Ship Systems and Equipment (SSE)
- Sub-committee on pollution prevention and response (PPR)
- Sub-committee on navigation, communications and search and rescue (NCSR)
- Sub-committee on Implementation of IMO Instruments (III)
- Sub-committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC)

## UNCLOS ARTICLE 94 *Duties of the flag State*

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

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

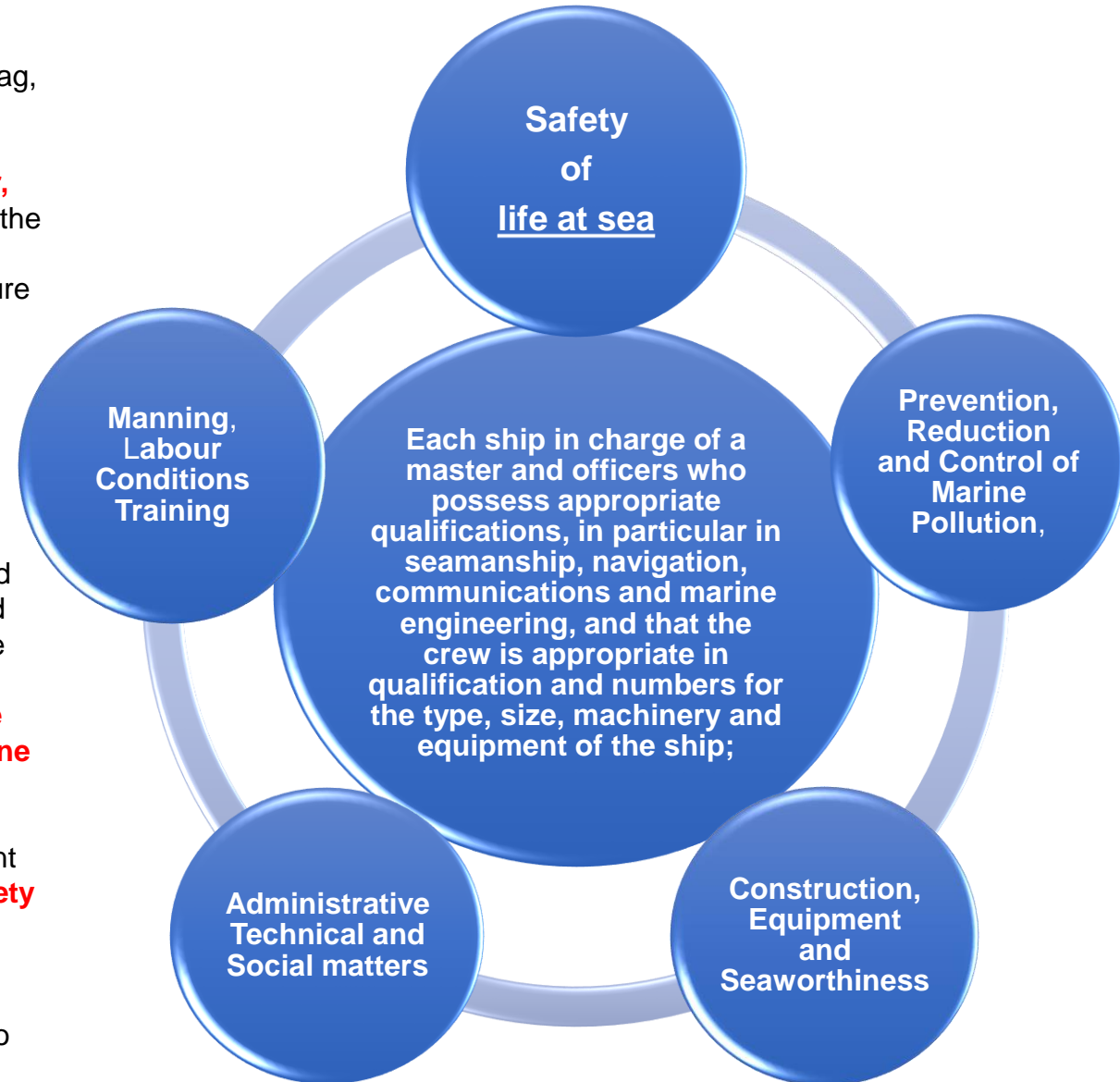
3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regards, inter alia, to:

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

4. Such measures shall include those necessary to ensure:

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

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



Tripartite regulations - developed for protect the human environment

## Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)

### **MLC Standard A2.7 – Manning levels**

*Each Member shall require that all ships that fly its flag have a **sufficient number of seafarers on board** to ensure that ships are **operated safely, efficiently** and with due regard to **security**. Every ship shall be **manned by a crew** that is adequate, in terms of **size and qualifications**, to ensure the **safety and security** of the ship and its personnel, **under all operating conditions**, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.*

### **MLC Standard A2.8 - Career and skill development and opportunities for seafarers' employment**

*Each Member shall have **national policies** that encourage **career and skill development** and opportunities for seafarers, in or- to provide the maritime sector with a stable and **competent workforce**.*

*2. The aim of the policies referred to in paragraph 2. 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their **competencies, qualifications** and employment opportunities. 3. Each Member shall, after consulting the ship owners' and seafarers' organizations conetacerned, establish clear objectives for the vocational guidance, **education and training** of seafarers whose duties on board ship primarily to the safe operation and navigation of. the ship, including **ongoing training**.*

### **Guideline B2.8 Guideline B2.8.1 Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers.**

*Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include: agreements providing for career develop- and skills training with a shipowner or and organization of shipowners promoting employment Through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of **qualified seafarers**; or promotion of **opportunities**, both on board and ashore, for **further training and education** of seafarers to provide for skill develop ferment and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and **meet the changing technology** and **labour conditions** of the maritime industry*

## Forpliktelse og Rett maritim utdanning og trening

### Krav på kurs / opplæring?

Det er rederiets ansvar at alle om bord har gyldige sertifikater etter [Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk](#) § 5. Rederiets ansvar for sjøfolkenes kvalifikasjoner; Rederiet skal sørge for at alle som tjenestegjør om bord har gyldige sertifikater, påtegninger, kvalifikasjoner og etterutdanning, herunder repetisjon og oppdateringer.

Nærings- og fiskeridepartementet uttalelse i forbindelse med Høring - forslag til endringer i skipsarbeidsloven 2022, 4.7.1 Om artikkel 13

*Artikkel 13 gjelder «obligatorisk utdanning». Bestemmelsen **forplikter medlemsstatene** til å sikre at utdanning som arbeidsgiver plikter å tilby arbeidstaker etter **EU-retten, nasjonal rett eller tariffavtaler, skal være gratis for arbeidstakeren, telle som arbeidstid og så langt som mulig foregå i arbeidstiden**. Av fortalen avsnitt 37 fremgår det at formålet er å sikre rett til slik utdanning på like vilkår, også for arbeidstakere med atypiske ansettelsesforhold.*

4.7.2 Gjeldende rett Skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven utgjør til sammen arbeidsmiljølovgivningen til sjøs, og skal til sammen sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø. Se punkt 2.2.2 om gjeldende rett under artikkel 1 ovenfor. **Skipssikkerhetsloven, med tilhørende forskrifter, har bestemmelser som direkte forplikter rederiet til å påse at arbeidstaker tilbys opplæring, øvelser og instruksjon**. Skipsarbeidsloven har bestemmelser som indirekte forplikter arbeidsgiver til å gi den **opplæring som er nødvendig for at arbeidstaker skal være i stand til å utføre jobben**.

Det er [Sjøfartsdirektoratet](#) som er ansvarlig for at kravene om minimums kompetanse skal tilbys til de som har sitt arbeid om bord.

Det er rederienes ansvar for å sørge for at de som har sitt arbeid om bord har den minimums kompetanse som kreves i forhold til basis opplæring i STCW fagene som gir rett til å søke om sertifikat – skipsspesifikk kompetanse og familisering, dokumentert gjennom skipets ISM.

Det er rederiene som skal betale lønn og dekke alle utgifter i forbindelse med nødvendig sikkerhets, skipsspesifikke kurs og nødvendig familisering. Likeledes ved alle nødvendige oppdateringer eller pålagt tilleggs kompetanse, samt vaksiner og helse attest.

[https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2007-02-16-9/KAPITTEL\\_2#%C2%A76](https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2007-02-16-9/KAPITTEL_2#%C2%A76)

Referanser: STCW - Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978, med endringer

# International Standard for the safe Management and operation of ships and for pollution prevention (ISM Code)

## *Implement – Practice – Maintain – Training – Communicate – Development*

The purpose is to provide an international standard for the **safe management and operation of ships and for pollution prevention**.

..take the necessary steps to **safeguard the shipmaster** in the proper discharge of his **responsibilities with regard to maritime safety and the protection of the marine environment**.

..need for appropriate organization of management to enable it to respond to **the need of those on-board ships** in order to **achieve and maintain high standards of safety and environmental protection**.

Recognizing that **no two shipping companies or shipowners are the same**, and that ships operate under a wide range of different conditions, the Code is based on general principles and objectives, which include **assessment of all identified risks to one Company's ships, personnel and the environment and establishment of appropriate safeguards**.

..Clearly, different levels of management, whether shore-based or at sea, **will require varying levels of knowledge and awareness of the items outlined**.

.. In matters of safety and environment protection it is **the commitment, competence, attitudes and motivation of individuals at all levels that determines the end result**.

1.2.3 The safety-management system should ensure:

- .1 compliance with mandatory rules and regulations; and
- .2 that **applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations** are taken into account

1.1.10 Major non-conformity means an identifiable deviation that poses a **serious threat to the safety of personnel** or the ship or a serious risk to the environment that requires immediate corrective action or the lack of effective and systematic implementation of a requirement of this Code.

## 6. RESOURCES AND PERSONNEL

6.1 The Company should ensure that the master is:

- .1 properly qualified for command;
- .2 fully conversant with the Company's SMS; and
- .3 given the necessary support so that the master's duties can be safely performed.

6.2 The Company should ensure that each ship is:

- .1 **manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements; and**
- .2 appropriately manned in order to encompass all aspects of maintaining safe operation on board.\***

*\* Refer to the Principles of minimum safe manning, adopted by the Organization by Resolution A.1047(27)*



Anbefaling 050N

Håndtering av Litium-ion batterier

## Specific and technical regulation to protect the maritime environment

# International Convention for the Prevention of Pollution from Ships MARPOL

Protocol I - Provisions concerning reports on incidents involving harmful substances (in accordance with Article 8 of the Convention) Article I Duty to report

1. **The Master** or other person having charge of any ship involved in an incident referred to in Article II of this Protocol shall **report** the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.

### ROLE OF CHIEF ENGINEER IN IMPLEMENTATION OF MARPOL 73/78

The **Chief Engineer** has huge responsibility that vessel is **complying with** all the regulations of MARPOL.

### Certificates

Energy Efficiency Design Index ([EEDI](#)), Energy Efficiency Existing Ship Index ([EEXI](#)), IOPP Certificate (MARPOL I) NLS Certificate (MARPOL II) ISPP Certificate (MARPOL IV) Garbage Certificate of Compliance (MARPOL V) IEE Certificate (MARPOL VI), IAPP Certificate (MARPOL VI) EIAPP Certificate (MARPOL VI and NOx Technical Code) for marine diesel engines

- 🌸 **RECORD KEEPING**
- 🌸 **SURVEYS**
- 🌸 **CONTROL OF OPERATIONAL POLLUTION**
- 🌸 **BUNKERING**
- 🌸 **RECEPTION FACILITIES**
- 🌸 **EMERGENCY PREPAREDNESS**

### [SSL Kapittel 10. Straffansvar](#)

§ 66. Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den miljømessige sikkerheten  
Med **bøter eller fengsel inntil 1 år straffes** andre som har sitt arbeid om bord som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 38 til å medvirke til at driften av skipet legges opp og gjennomføres i henhold til § 33 med forskrifter, slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

Mandatory absolute minimum competence

## STCW / STCW – F

*Competence to operate the function of the ship*



## Standard Training - Vessel Specific Training - Familiarization

*Hardware*

*Software*

*Customizations*

Education / Competence like now (STCW)

- with further education :

- Energy and environmental competence:
- Characteristics
- Construction & Design
- Environmental Effectiveness
- Fire and Explosion Risks
- Health and Safety issues
- First Aid knowledge
- UNCLOS, SOLAS, MARPOL, Polar Code

- **Communication, Risk & Hazard analysis, operation and emergency situations, major accident risk- Third-Party Risk**
- **Analyze digital information** (instead of human senses)
- **Override the logarithms and operate the ship manually**
- **Simulator operations**
- **Simulator use of Failure Mode and Effects Analysis** (FMEA or System Theoretic Process Analysis)
- **Multidisciplinary communication**
- **Leadership**
- **Cyber security**
- **Condemnation of terrorism** (inc. stowaways)

# Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven)

Dato	LOV-2013-06-21-102
Departement	Nærings- og fiskeridepartementet
Sist endret	<a href="#">LOV-2023-06-16-34</a> fra 01.10.2023
Ikrafttredelse	20.08.2013, 01.01.2014
Endrer	<a href="#">LOV-1975-05-30-18</a>
Kunngjort	21.06.2013 kl. 15.35
Rettet	10.08.2021 (faglige fotnoter fjernet)
Korttittel	Skipsarbeidsloven
EØS/EU/Schengen	<a href="#">EØS-avtalen vedlegg XVIII</a> nr. 32j (direktiv <a href="#">2009/13/EC</a> ).

EØS/EU/Schengen	<a href="#">EØS-avtalen vedlegg XVIII</a> nr. 32j (direktiv <a href="#">2009/13/EC</a> ).
-----------------	--

## EØS-avtalen – Vedlegg XVIII Helse og sikkerhet på arbeidsplassen, arbeidsrett og lik behandling av menn og kvinner

25.6.2015

EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende

Nr. 37/127

RÅDSDIREKTIV 2009/13/EF

2015/EØS/37/15

av 16. februar 2009

om gjennomføring av avtalen inngått av Sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSA) og Den europeiske transportarbeiderføderasjon (ETF) i tilknytning til Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår, 2006, og om endring av direktiv 1999/63/EF(\*)

«3. Dersom det oppstår tvil om hvorvidt noen kategorier av personer skal anses som sjøfolk for denne avtales formål, skal spørsmålet avgjøres av vedkommende myndighet i hver enkelt medlemsstat etter samråd med de sammenslutninger av skipsredere og sjøfolk som er berørt av dette spørsmålet. I den forbindelse skal det tas behørig hensyn til resolusjonen fra den 94. (maritime) sesjon av generalkonferansen i Den internasjonale arbeidsorganisasjon om opplysninger om yrkesgrupper.»



# Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Dato	LOV-2007-02-16-9
Departement	Nærings- og fiskeridepartementet
Sist endret	<a href="#">LOV-2023-12-20-115</a> fra 01.01.2024
Ikrafttredelse	01.07.2007, 01.07.2008 (§ 74 nr. 12)
Endrer	<a href="#">LOV-1903-06-09-7</a> , <a href="#">LOV-1964-06-19-20</a> , <a href="#">LOV-1966-06-17-2</a> , <a href="#">LOV-1971-06-18-90</a> , <a href="#">LOV-1977-06-03-50</a> , <a href="#">LOV-1981-06-05-42</a>
Kunngjort	16.02.2007
Rettet	16.08.2021 (faglige fotnoter fjernet, UU-tilpasset)
Korttittel	Skipssikkerhetsloven
EØS/EU/Schengen	<a href="#">EØS-avtalen vedlegg XVIII</a> nr. 32j (direktiv <a href="#">2009/13/EF</a> ).

EØS	<a href="#">EØS-avtalen vedlegg XVIII</a>
/EU	<a href="#">XVIII</a>
/Sch	nr. 32j
eng	(direktiv <a href="#">2009/13/EF</a> ).
en	

## INNLEDNING

Når rettsaktene omhandlet i dette vedlegg inneholder begreper eller viser til fremgangsmåter som er særegne for Fellesskapets rettssystem, f.eks.

- innledninger,
  - den en fellesskapsrettsakt er rettet til,
  - henvisninger til EFs territorier eller språk,
  - henvisninger til rettigheter og forpliktelser for EFs medlemsstater, deres offentlige institusjoner, foretak eller enkeltpersoner i forhold til hverandre, og
  - henvisninger til fremgangsmåter ved utveksling av opplysninger og ved underretning,
- får protokoll 1 om gjennomgående tilpasning anvendelse, med mindre annet er fastsatt i dette vedlegg.

## 4. Klausul 13 skal lyde:

«1. Sjøfolk skal ikke arbeide om bord på et fartøy med mindre de har en attest som bekrefter at de helsemessig er i stand til å utføre sine oppgaver.

# Forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv.

**Hjemmel:** Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 26. juni 2007 med hjemmel i [lov 16. februar 2007 nr. 9](#) om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) [§ 18](#), [§ 23](#) og [§ 24](#), jf. [delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171](#) og [delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590](#).

**EØS-henvisninger:** [EØS-avtalen vedlegg XIII](#) kap. V nr. 56h (direktiv [1999/95/EF](#)), nr. 56j (direktiv [\(EU\) 2022/993](#)) og vedlegg XVIII nr. 32b (direktiv [1999/63/EF](#)), nr. 32j (direktiv [2009/13/EF](#)).

**Endret ved forskrifter** [23 april 2012 nr. 360](#), [7 nov 2023 nr. 1800](#) (EØS-henvisning), [14 feb 2024 nr. 280](#).

**Rettelser:** 25.01.2017 (EØS-henvisningsfelt).

## Forskrift om bemanning av norske skip (bemanningsforskriften 2009)

**Hjemmel:** Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 18. juni 2009 med hjemmel i [lov 16. februar 2007 nr. 9](#) om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) [§ 2](#), [§ 15](#), [§ 16](#), [§ 43](#) og [§ 45](#), jf. [delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171](#) og [delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590](#).

**EØS-henvisninger:** [EØS-avtalen vedlegg XIII](#) nr. 56j (direktiv [\(EU\) 2022/993](#)).

**Endret ved forskrifter** [13 juli 2011 nr. 781](#), [10 nov 2017 nr. 1778](#), [20 des 2017 nr. 2379](#), [7 nov 2023 nr. 1800](#) (EØS-henvisning).

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 15. september 1992 med hjemmel i [lov 9. juni 1903 nr. 7](#) om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til [lov 16. februar 2007 nr. 9](#) om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) [§ 2](#), [§ 9](#), [§ 11](#), [§ 14](#) og [§ 43](#), jf. [delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171](#) og [delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590](#). Endret ved [forskrifter 27 april 1999 nr. 538](#), [1 juni 2004 nr. 885](#) (forskriften gjengitt i sin helhet etter endringer), [29 juni 2007 nr. 1006](#) (bl.a. hjemmel).

## Kapitteloversikt:

Kapittel 1. Generelle bestemmelser (§§ 1 - 4)

Kapittel 2. Besiktelse, kontroll og godkjenning (§§ 5 - 6)

Kapittel 3. Vaktordninger i maskinrom (§§ 7 - 9)



Endrer	<a href="#">FOR-1987-06-30-580</a>
Gjelder for	Norge
Hjemmel	<a href="#">LOV-2007-02-16-9-§2</a> , <a href="#">LOV-2007-02-16-9-§6</a> , <a href="#">LOV-2007-02-16-9-§14</a> , <a href="#">LOV-2007-02-16-9-§15</a> , <a href="#">LOV-2007-02-16-9-§16</a> , <a href="#">LOV-2007-02-16-9-§19</a> , <a href="#">LOV-2007-02-16-9-§20</a> , <a href="#">FOR-2007-02-16-171</a> , <a href="#">FOR-2007-05-31-590</a>

**Hjemmel:** Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 27. april 1999 med hjemmel i [lov 24. juni 1994 nr. 39](#) om sjøfarten (sjøloven) [§ 506](#). Hjemmel er endret til [lov 16. februar 2007 nr. 9](#) om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) [§ 2](#), [§ 6](#), [§ 14](#), [§ 15](#), [§ 16](#), [§ 19](#) og [§ 20](#), jf. [delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171](#) og [delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590](#).

**EØS-henvisninger:** [EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56j](#) (direktiv [\(EU\) 2022/993](#)).

**Endret** ved [forskrifter 29 juni 2007 nr. 1006](#) (bl.a. hjemmel), [27 mars 2023 nr. 459](#), [7 nov 2023 nr. 1800](#) (hjemmel og EØS-henvisning).

The ITF MSC has 1 main prioritised project, [Human Element](#), who is including statement's on

**Manning**

[Maritime Education and Competence \(STCW/STCW-F\)](#)  
[Environment, automation, autonomy and energy sources issues affecting seafarer safety](#)

**ITF MSC 11.10 2023 Action Points ;**

The ITF MSC SG encourages the ITF MSC members that seafarer's organizations and maritime unions have an important role to play at the IMO by supporting ITF technical statements and policies and positions to your national administrations.

Using resources provided by the ITF and implementing these technical statement and policies in your Unions and organizations you can bring awareness of the health, safety and welfare of your members to your national administrations.





## Safety

1. Yourself
2. Your College
3. The **S**hip
4. and the **E**nvironment as determined in UN/IMO /ILO /EU



## Security

STCW Medical examination to be medically fit for duty on ships.

STCW Certificate of Proficiency (COP) and Competency (COC)

**Respect** regardless of gender, nationality, sexual orientation, gender identity or religion

**Career** and competence development as well as employment opportunities for maritime positions, 24/7 Ref. MLC 2006, Regulations 2.7 and 2.8



## Sustainable?

Political understanding on “green” energy sources whit, extreme pressure, temperature, corrosive, toxic and High Voltage for propulsion, manoeuvring and operation of the ship shall be **HUMAN SAFE**.

Emissions calculation from well to propell is crucial to reach the sustainability goal

Use current regulations and technical competence – IMPLEMENT

- don't wait until the IMO has developed the regulations, - influence them!



## SEAFARERS

have deal whit automation since 1965, and prevention, reduction and control of marine pollution since 1973 (MARPOL)

Seafarers' competence shall safe and secure the OPERATION OF THE SHIP'S FUNCTIONS

- and ensure ALL safe and healthy return to the port facility and their family.



## ENERGY

- ✓ a robust training scheme that guarantees the highest level of safety culture
- ✓ appropriate training that covers communication, risk analysis, operation and emergency situations
- ✓ knowledge about construction and design and relevant regulations
- ✓ adequate fire detection and fire-fighting equipment
- ✓ availability of proper lifesaving appliances
- ✓ provisions of adequate personal protection equipment for all personnel.



## ENVIROMENT

**Human** Competence, Construction, Design, Equipment, Safe energy Sources and environmental effectiveness is the key to achieve common goals on sustainable manning, greening the economy, fair and inclusive, decent safe work and **leaving no one behind.**

## IMO OUTCOME

*The human element is recognized as a key element of the safety of life on board ships*

The 107th session of the IMO's Maritime Safety Committee 31 May to 9 June 2023.

### ISM CODE

No comprehensive review of the ISM Code and related guidelines. Challenge is effective implementation. ISM is designed to be **goal-based**, generic and flexible, and it's a clear link through **human element** between the **ISM Code** and the **STCW Convention**

### Safety of ships relating to the use of fuel oil

SOLAS Chapter II-2, oil fuel shall not jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery or be **harmful to personnel**.

Develop a **safety regulatory framework** to support the reduction of GHG emissions from ships using **new technologies and alternative fuels**. *ITF MSC Safety dynamics of ship's energy sources presented to the WG 13 October 2023*

### Maritime autonomous surface ships (MASS)

Goal-based code for MASS, "Remote Operations Centre" (ROC) will be used to designate the place where the remote **master** and remote **operator(s)** are located. **COLREG** would be relevant and applicable regardless of how a ship is operated

### Comprehensive review of the STCW Convention and Code

- ✓ Competency to prevent and respond to bullying and harassment, including sexual assault and sexual harassment (SASH).
- ✓ Address any inconsistencies and to improve the provisions based on experiences and new technologies.
- ✓ Accommodate the use of electronic certificates and documents for seafarers
- ✓ STCW-F Convention containing training, certification and watchkeeping provisions for fishing vessel personnel. (Safety regulations, Certificate, competence more like STCW)

ANNEX 1

RESOLUTION MEPC.377(80)

Adopted on 7 July 2023

2023 IMO STRATEGY ON REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(e) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) to consider and take appropriate action with respect to any other matters falling within the scope of the Organization which would contribute to the prevention and control of marine pollution from ships,

HAVING CONSIDERED, at its eightieth session, the draft 2023 IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships,

3 ALSO ACKNOWLEDGES the importance of addressing the human element, including the impact on seafarers and other maritime professionals, in the safe implementation of the 2023 IMO GHG Strategy;

MEPC 80 Successes:

- A recognition of the importance of seafarers and maritime workers in achieving the goals of the **GHG Reduction Strategy**.
- Recognizing that the Strategy will have an **impact on seafarers and maritime workforce** and the importance of addressing those impacts.
- The need to regulate and ensure a safe implementation of the strategy
- Promoting a **Just Transition** in the implementation of the strategy

- highlight Intensity.
- Fuel intensity is an energy efficiency measure allowing for a comparison of the technological fuel performance of certain processes, vehicles etc. Fuel intensity can be expressed relying on indicators such as the fuel consumption per specified unit (e.g. unit of production).
- ✿ *What amount you burn*
- ✿ *More efficient utilization*
- ✿ Fuel cycle /well-to- propulsion, is the overall greenhouse gas (GHG) impacts of a fuel, including each stage of its production and use.
- ✿ Biofuel which in a Fuel lifecycle can prove an emission reduction (NOx/Co2/Methane) of 65% is the fastest and most affordable solution until 2030
- ✿ Nuclear onshore /barges to produce electricity can be established quickly, as fuel on ships it will take longer.
- ✿ It is important to get an internationally mandatory Fuel regulations as quickly as possible.

5.3 When developing candidate mid- and long-term GHG reduction measures, due account should be taken to ensure a **just and equitable transition** that leaves no country behind, including supportive measures.

5.5 The Committee recognizes the need for a broad approach to regulating **safety** of ships using zero or near-zero GHG emission **technologies, fuels and/or energy sources**, including addressing the **human element**, to ensure the **safe implementation** of this Strategy.

5.6 Recognizing the **impact this Strategy will have on seafarers and other maritime professionals**, the Organization is further requested to assess its **instruments, guidance and training standards** to help ensure a **just transition for seafarers and other maritime workforce** that leaves no one behind.



# Samarbeid

- Safety & Security
- Hviletid
- Autonome skip
- ENERGI
- ARBEIDS MILJØ
- Forlatte skip
- Blind passerer
- Cyber Security
- Fjern inspeksjoner
- Beredskap

## *Outcomes from MSC 108*

*STCW Table A-VI/1-4 Adoption of mandatory training on bullying, harassment, violence, sexual assault, and sexual harassment as part of basic safety training for seafarers.*

***accepted on 1st July 2025 into force on 1st January 2026.***

*the identification of bullying, harassment, violence, sexual assault, and sexual harassment as part of onboard safety and incorporating it into the STCW convention, automatically extend its application to the ISM code and make it prevention and mitigation mandatory for all. Paragraph 1.1.10 of the ISM Code addresses "serious threats to the safety of personnel," while paragraph 1.2.1 emphasizes the obligation to "ensure safety at sea." Furthermore, paragraph 1.2.2, which pertains to company objectives, mandates clear statements on the prevention and mitigation of safety issues. Additional paragraphs within this code are relevant to this issue, notably 1.2.3 and paragraphs 6.2 to 6.4.*

*Endorsed the HTW Sub-Committee's agreement to develop **training provisions** for seafarers on ships using these alternative fuels.*

*Close the **safety GAP** between IMO and other relevant instruments*

***alternative fuels and new technologies** will add new **complexities** to the onboard ship systems. aware of the **challenges, risks, and complexities** that these new and emerging technologies and fuels present in **normal and Emergency situations**.*

*further consideration should be given to the **Human Element, ship-specific training and Familiarization** to ensure a **safe operation***

**Just Transition**  
**SAFE FUEL**

# Sustainable Manning



**STCW**

**MLC**

**MARPOL**

**SOLAS**

**EU**

**UNCLOS**

- ✓ Alle som har sitt arbeid om bord
- ✓ Rederiene/Bedriften
- ✓ Maritim myndigheter
- ✓ Sokkel myndigheter
- ✓ Loser
- ✓ Klasse selskaper
- ✓ Havne stat kontrollører (PSC)
- ✓ ITF Inspektører
- ✓ Skipstrafikk sentraler (VTS) /Kyst/ kart verket
- ✓ Havne myndigheter
- ✓ Bunkers og lade personell
- ✓ Havne arbeidere
- ✓ Brann & Redning /RITS
- ✓ Søk & Redning
- ✓ Påtale myndighet
- ✓ Radio Medical
- ✓ Medisinsk & teknisk personell
- ✓ Tro og velferd
- ✓ Undervisnings personell
- ✓ Leverandører & Reparatører
- ✓ Konstruksjon, designere & Verft personell
- ✓ Politisk ledelse & Departementer
- ✓ Forsikrings selskaper
- ✓ DSB
- ✓ Forsvaret
- ✓ Bukser & Berging