

Sikkerhet & Tilleggsbemanning

Innledning

Det er viktig å ha med seg [Lov om skipssikkerhet \(skipssikkerhetsloven\)](#) som en generell plattform.

§ 1. Lovens formål

Loven skal trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et godt arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skip, samt et godt og tidsmessig tilsyn.

§ 15. Bemanning og vakthold

Et skip skal være bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Vaktholdet om bord skal være tilstrekkelig til å opprettholde sikker navigering og andre sikkerhets- og driftsfunksjoner. Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene til bemanning og vakthold.

Videre [Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip.](#)

§ 1-1. Formål

Formålet med denne forskrift er å sikre at arbeid og fritid om bord tilrettelegges og organiseres slik at arbeidstakernes sikkerhet og fysiske og psykiske helse ivaretas i samsvar med den teknologiske og sosiale utviklingen i samfunnet. Forskriften skal videre sikre at arbeidstakernes sikkerhet og helse beskyttes mot farer som oppstår eller kan oppstå ved eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer i arbeidsmiljøet.

Videre [Forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv.](#)

§ 8. Hviletid

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

Videre [Forskrift om driftsordninger på norske skip](#) Kapittel 3. Vaktordninger i maskinrom

§ 7. Hovedregel – bemannet maskinrom

Maskinrommet skal normalt være kontinuerlig bemannet.

§ 8. Unntak – Drift med periodevis ubemannet maskinrom

(1) Skip som skal godkjennes for drift med periodevis ubemannet maskinrom, jf. § 9, må oppfylle følgende vilkår:

- a) *Klassifiserte skip skal oppfylle vedkommende klasseinstitusjons regler for instrumentering og automatisering, og ha vedkommende institusjons klasses tilføyelse for*

drift med periodevis ubemannet maskinrom.

b) *Skip som ikke er klassifisert, skal oppfylle de krav som fremgår av Det norske Veritas regler om drift med periodevis ubemannet maskinrom.*

(2) *Skip med fremdriftseffekt over 750 kW kan ikke praktisere drift med periodevis ubemannet maskinrom under følgende forhold:*

- a) *ved manøvrering inn og ut av havn*
- b) *innenfor sikkerhetssone omkring oljeinstallasjoner til havs*
- c) *når farvannet må anses sterkt trafikkert*
- d) *når siktbarheten er nedsatt.*

Videre [Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip](#) - [Utøvelse av maskinvakt](#)

69 *Vakthavende maskinoffiserer skal ikke utføre eller bli satt til å utføre plikter som kan komme i konflikt med deres tilsynsplikter når det gjelder hovedfremdriftssystemet og hjelpeutstyr. De skal **uavbrutt føre tilsyn** med hovedfremdriftsanlegget og hjelpesystemer inntil de er behørig avløst og skal med jevne mellomrom inspisere maskineriet de har ansvaret for. De skal også sørge for at det går et tilstrekkelig antall runder i maskinrom og styremaskinrom for å observere og rapportere feilfunksjoner ved utstyret eller utstyrshavari, å foreta eller lede rutinemessige justeringer, nødvendig vedlikehold og alle andre nødvendige oppgaver.*

Eller

[Forskrift om vakthold for dekk og maskinavdelingen på norske fiske- og fangstfartøy](#)

Del I - Vakt i maskinen under fart. Generelt.

Vaktordningen skal være slik at vaktens effektivitet ikke reduseres av tretthet.

Maskinsjefen skal ordne tjenesten slik at den første vakt ved reisesens begynnelse og de etterfølgende avløsningsvakter er tilstrekkelig uthvilt og for øvrig skikket til tjenesten.

7. *Ansvarshavende maskinoffiser på vakten skal holde **konstant** tilsyn med hovedfremdriftsmaskineri og hjelpesystemer inntil han blir formelt avløst. Han skal også **påse** at det blir foretatt tilstrekkelig runder i maskin- og styremaskinrom med henblikk på å oppdage og rapportere feilfunksjon eller havari av utstyr eller gi anvisning på rutinereguleringer, nødvendig vedlikehold og eventuelle andre nødvendige gjøremål.*

Sikkerhetsbemanning

En bemanningsoppgave utstedt av sjøfartsdirektoratet fastsetter en sikkerhetsbemanning som har til oppgave å: **Føre et skip fra A til B ved kun å utføre nødvendig sikkerhetsrelaterte arbeidsoppgaver vedrørende sikker drift, innenfor de**

begrensninger som er gitt i Bemanningsforskriften, Vaktholdforskriften, Hviletidsforskriften, samt Driftsforskriften.

Forskrift om bemanning av norske skip § 7. Fastsettelse av sikkerhetsbemanning

Hvert enkelt skip skal ha sikkerhetsbemanning fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, med bestemte stillingsbetegnelser og kvalifikasjonskrav mv. som er nødvendig for å ivareta skipets og de ombordværendes sikkerhet og hindre forurensning av det marine miljø.

4) *Før rederiet innsender forslag til sikkerhetsbemanning skal skipsfører og tillitsmannsapparatet gis anledning til å fremsette sine synspunkter.*

Tilleggsbemanning

Forskrift om bemanning av norske skip § 12. Tilleggsbemanning

(2) *Spørsmålet om eventuell tilleggsbemanning avgjøres av rederiet i samråd med skipsføreren.*

Før avgjørelse treffes skal det innhentes uttalelse fra den øvrige skipsledelse (overstyrmann, maskinsjef, førstemaskinist og forpleiningssjef), tillitsmannsapparatet og skipets verne- og miljøutvalg. Ved vurderingen av eventuell tilleggsbemanning skal det særlig legges vekt på i hvilken utstrekning besetningen tiltenkes andre oppgaver enn slike som er forutsatt i § 8.

Til dette arbeidet er det utarbeidet en sjekklister som du finner her **KS 0308-1B**

Hvordan gå frem for å påvirke bemanningen?

En bemanningsoppgave er ikke et endelig dokument, bemanningsoppgave kan og skal endres fortløpende ved behov.

1. Brytes hviletiden i et fast mønster - skriv korrekt [hviletid skjema](#) og deretter avvik som også henviser til brudd på ovennevnte lov og forskrift.

2. Bruk **KS 0308-1B** i møte ombord, send inn forslag til ny bemanningsoppgave eller tilleggsbemanning.

3. Evt. send bekymringsmelding til rederiet eller sjøfartsdirektoratet med kopi til DNMF, på denne måten kan det foretas inspeksjon ombord av havnemyndighetene, og i verste fall blir skipet holdt igjen - Bestemmelsene er internasjonale gjennom ILO konvensjonen!

Eks. på faktorer som danner grunnlag for brudd på lov og forskrift:

- ✓ Sikkerhetsbemanningen MÅ drive med normalt vedlikehold
- ✓ Ruteproduksjonen pr. døgn er akkurat innenfor grensen, men oppstart og nedstenging er ikke medtatt i beregningsgrunnlaget.
- ✓ Endring av [fartsområde](#)

- ✓ Endring av Sikkerhetsnivå som medfører oppbemanning
- ✓ Skipets kompleksitet
- ✓ Stadig utskiftning av mannskap, eller ikke kompetent mannskap i sikkerhetsbemanningen

En bekymringsmelding kan settes opp slik (er Dere i tvil sett ned en kladd og send til DNMF for hjelp før den sendes)

Mottakers navn
Mottakers Adresse
Mottakers Postnummer og sted

Sted, dato. Mnd. år

Bekymringsmelding om stadig brudd på hviletiden MV " X"

*(Kort beskrivelse av hendelsen/situasjonen - Evt. hvilke lov og regelverk som tilsesettes
Kort beskrivelse av trusselbildet om aksjon ikke tas.)*

Ombord i MV "X" har det for maskinoffiserene utviklet seg en trend hvor hviletiden brytes da oppdraget vi nå er inne i medfører 70 % arbeid innenfor sikkerhetssonen hvor kravet er bemannet maskinrom iht. forskrift om driftsordninger på norske skip og [NWA](#) .

Dette medfører i tillegg til brudd på rederiets ISM også at lov om skipssikkerhet og forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip tilsesettes.

Som følge av dette presset velger flere av maskinoffiserene å fratre tjenesten og søker seg over på skip hvor bemanningen er satt iht. arbeidsoppgavene, eller i verste fall slutter i rederiet. Denne trend medfører ytterligere press på de gjenværende, da arbeidsbelastningen blir enda større i turnover fasen.

Saken er blitt diskutert av skipsledelsen ombord og med henvisning til forskrift om bemanning av norske skip (bemanningsforskriften 2009)§ 12. Tilleggsbemanning bes det rederiet straks om å iverksette ansettelse av 2. maskinist som tilleggsbemanning, slik at lov og forskrifter kan opprettholdes.

Det minnes rederiet på den byrde som kapittel 10 i lov om skipssikkerhet innebærer for den enkelte, en situasjon vi ikke ønsker her ombord.

Det ses frem til et snarlig svar.

Vennlig hilsen

Navn

Adresse

Tlf.

E-mail

Eks. 2

Mottakers navn

Mottakers Adresse

Mottakers Postnummer og sted

Sted, dato. Mnd. år

Bekymringsmelding om manglende forståelse på sikkerhetsbemanningens oppgave

Ombord i MF "X" har det utviklet seg en trend hvor sikkerhetsbemanningen settes til andre oppgaver på bekostning av de oppgaver som medlemmene i sikkerhetsbemanningen har.

Dette medfører brudd på rederiets ISM, lov om skipssikkerhet, STCW KAPITTEL I Generelle bestemmelser Regel I/1 Definisjoner og presiseringer pkt..29 SOLAS-konvensjonen kapittel XI-2, samt at forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip tilsidesettes.

Som følge av "uvitenhet" om lov og regelverk besvares enhver diskusjon omkring dette tema med advarsel inneholdende trussel om oppsigelse - om ikke lov og regelverk brytes for å spare penger!

Vedlagt er kopi av en slik trussel til orientering.

Det ses frem til et snarlig svar.

Mvh

DITT NAVN

STILLING

VERV