

TJENESTE I UTSATTE FARVANN



Innhold:

SKIPSLEDELSEN	<i>definisjon og implementering i ISM</i>
HMS KURS- KOMPETANSE	<i>kartlegging, behov og tidsplan</i>
HMS - SAFETY	<i>lov, regelverk, begrep</i>
RISIKOANALYSE	<i>eierforhold</i>
KOMMUNIKASJON	
INFORMASJON	
TJENESTEN	<i>definisjon av Sml. § 12g</i>
RETNINGSLINJER	<i>myndighet, UD,NR</i>
SAFY CARD	
REIS	<i>hvile, fasiliteter</i>
SAMARBEID - POLICY FORHOLD	<i>Tv., skipsledelse, rederi, charter</i>
FORHANDLINGSRETT	

Innledning:

Det er en sterk økning i skip tilhørende Norske redere og med våre medlemmer ombord som av nødvendige grunner opererer i utsatte områder, men som ikke er definert som krigssone. DNMF har siden 2001 spesielt engasjert seg i medlemmenes utfordringer ved tjeneste i utsatte områder som etter hvert mellom partene i protokoll er definert som områder hvor faren for terror, opprør, kidnapping og sjørøveri er stor. Dette gjøres i en form hvor HMS , hyreforhold og politikk søkes holdes adskilt opp mot de forskjellige parter.

Utgangspunktet for ansettelse forhold for våre medlemmer er normal tjeneste i fredelige farvann. Tjeneste i utsatte eller krigsdefinerte farvann med dertil tilleggsregler er derfor å betrakte som et avvik i forhold til ansettelseskontrakten og vil sette mannskapet i en ukjent, ikke trent situasjon både fysisk og psykisk, noe som krever en helt annen bevissthet og oppfølging fra alle parter.

Sakene spenner over alt som har med den enkeltes sikkerhet og psykiske helse /oppfattelse å gjøre som f.eks.; Vaksiner, nærhet til medisinsk behandling, godkjente transportmiddel, generell informasjon, manglende ISM deltaking fra skipsledelsen, "overkjøring" av bestemmelser - manglende informasjon og samarbeid fra charter, manglende interesse fra rederiet, bemanning ved forhøyet sikkerhetsnivå, forsikringsbestemmelser, innhenting av daglige sikkerhetsmeldinger, øvelser, generell lov og regelverk kjennskap, etc.

Det er en felles utfordring for DNMF og rederiene for å enes i slike saker, og det anbefales minimum tiltak;

- Det etableres en sterkt og synlig skipsledelse med jevnlig ISM møter ombord
- Det aksepteres og opprettes et avvikssystem opp mot regelverket mellom organisasjonene
- Det avklares blant alle parter at ISM ligger i bunn, evt. annen policy kommer som et tillegg.

Stikkord for videre arbeid:

Fortløpende og tilstrekkelig **KOMMUNIKASJON** i alle ledd!

SKIPSLEDELSEN

Skipsfører, Overstyrmann, Maskinsjef, Førstemaskinist og Forpleiningsjef

Skipsledelsen skal være definert og implementert i ISM systemet for å sikre at de lover og regler, nasjonal eller internasjonale skipsledelsen i kraft av sin stilling er satt til å forvalte ivaretas iht. intensjonene.

Nedenfor er utdrag av lov og regelverk.

STCW - KAPITTEL I

Normer knyttet til allmenne bestemmelser Avsnitt A-I/1

Definisjoner og presiseringer

Definisjonene og presiseringene i artikkel II og regel III gjelder på samme måte for betegnelser som brukes i del A og B i denne kode. I tillegg gjelder følgende definisjoner utelukkende for denne kode:

«**Krav til kompetanse**» betyr det dyktighetsnivået som skal oppnås for forsvarlig utøvelse av funksjoner om bord på et skip i samsvar med internasjonalt vedtatte kriterier slik de fremgår av denne konvensjon, og der det inngår foreskrevne krav til eller nivåer for kunnskap, forståelse og utvist ferdighet;

«**Ledelsesnivå**» betyr det ansvarsnivået som er forbundet med: å gjøre tjeneste som **skipsfører, overstyrmann, maskinsjef** eller **førstemaskinist** om bord på et sjøgående skip, og å sørge for at alle funksjoner innenfor det fastsatte ansvarsområdet blir forsvarlig ivaretatt;

«**Operativt nivå**» betyr det ansvarsnivået som er forbundet med: å gjøre tjeneste som **ansvarshavende vaktoffiser** på broen eller ansvarshavende vaktoffiser på maskinvakt eller som maskinoffiser på beredskapsvakt i periodevis ubemannet maskinrom eller som radiooperatør om bord på et sjøgående skip, og å ha direkte kontroll over ivaretagelsen av alle funksjoner innenfor det fastsatte ansvarsområdet i samsvar med forsvarlige prosedyrer og under ledelse av en person som gjør tjeneste på ledelsesnivået for det samme ansvarsområdet;

«**Støttenivå**» betyr det ansvarsnivået som er forbundet med å utføre tildelte oppgaver og plikter eller ivareta ansvarsområder om bord på et sjøgående skip under ledelse av en person som gjør tjeneste på det operative nivået eller ledelsesnivået;

[Forskrift om bemanning av norske skip \(bemanningsforskriften 2009\)](#)

(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.

[Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip.](#)

Prinsipper som gjelder allment for vakthold

10 Maskinsjefen på hvert skip har plikt til, i samråd med skipsføreren, å forvise seg om at vaktordningene er adekvate med hensyn til å opprettholde en trygg maskinvakt.

[Forskrift om arbeidsområdet for sjømann som innehar ledende stilling om bord](#)

§ 1 Skipsføreren myndighet om bord

Skipsføreren har den høyeste myndighet om bord.

§ 2 Overstyrmannens stilling og plikter

Overstyrmannen fører tilsyn med det øvrige mannskap og med skipet, dets tilbehør og utrustning for så vidt ikke annet følger av §§ 3, 4 og 5. Han skal sørge for at det blir gjort nødvendige opptegninger over mottatt og utlevert gods og føre tilsyn med lasting, lossing og stuing av gods. Har overstyrmannen forfall, eller er han fraværende, trer den øverste tilstedeværende av styrmennene i hans sted. Det påligger styrmennene å være skipsføreren til hjelp ved navigeringen og de observasjoner og beregninger som hører til denne.

§ 3 Maskinsjefens stilling og plikter

Maskinsjefen leder og er ansvarlig for maskintjenesten. Han skal sørge for forsvarlig drift, behandling og vedlikehold av skipets maskiner og kjeler med tilhørende anlegg og innretninger samt skipsskroget innenfor kjele- og maskinrom med tanker og tunneler. Han fører tilsyn med skipets forråd av brensel og annet nødvendig for maskinens drift og vedlikehold og kontrollerer dette ved mottakelsen. Han ordner tjenesteforholdet for de øvrige

maskinister samt for **elektrikeren** og fører tilsyn med maskinmannskapet og dets oppholdsrom. Finner maskinsjefen mangler ved de deler av skipet, dets tilbehør eller utrustning som er nevnt foran, skal han uten opphold melde det til skipsføreren. Har maskinsjefen forfall, eller er han fraværende, treffer den øverste tilstedeværende av maskinistene de avgjørelser som ikke kan oppsettes, dog bare i den utstrekning maskinsjefen ikke har gitt ordre for påkommende tilfelle.

[Forskrift 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger](#)

§ 1-2 Definisjoner

31. Maskinsjef: Den overordnede maskinoffiseren som er ansvarlig for skipets mekaniske framdrift og for drift og vedlikehold av mekaniske og elektriske installasjoner om bord.

STCW Code Section A-I/1

Definitions and clarifications

1 The definitions and clarifications contained in article [II](#) and regulation [I/1](#) apply equally to the terms used in parts A and B of this Code. In addition, the following supplementary definitions apply only to this Code:

- .1 **Standard of competence** means the level of proficiency to be achieved for the proper performance of functions on board ship in accordance with the internationally agreed criteria as set forth herein and incorporating prescribed standards or levels of knowledge, understanding and demonstrated skill;
- .2 **Management level** means the level of responsibility associated with:
 - .2.1 serving as **master, chief mate, chief engineer officer or second engineer officer** on board a seagoing ship, and
 - .2.2 ensuring that all functions within the designated area of responsibility are properly performed;
- .3 **Operational level** means the level of responsibility associated with:
 - .3.1 serving as officer in charge of a navigational or engineering watch or as designated duty engineer for periodically unmanned machinery spaces or as radio operator on board a seagoing ship, and
 - .3.2 maintaining direct control over the performance of all functions within the designated area of responsibility in accordance with proper procedures and under the direction of an individual serving in the management level for that area of responsibility;
- .4 **Support level** means the level of responsibility associated with performing assigned tasks, duties or responsibilities on board a seagoing ship under the direction of an individual serving in the operational or management level;

STCW Convention - Regulation I/1

Definitions and clarifications

1 For the purpose of the Convention, unless expressly provided otherwise:

- .3 **Master** means the person having command of a ship
- .6 **Chief mate** means the officer next in rank to the master and upon whom the command of the ship will fall in the event of the incapacity of the master;
- .8 **Chief engineer officer** means the senior engineer officer responsible for the

mechanical propulsion and the operation and maintenance of the mechanical and electrical installations of the ship;

- .9 **Second engineer officer** means the engineer officer next in rank to the chief engineer officer and upon whom the responsibility for the mechanical propulsion and the operation and maintenance of the mechanical and electrical installations of the ship will fall in the event of the incapacity of the chief engineer officer;

STCW Convention - Article VIII - Dispensation

Dispensation

- (1) In circumstances of exceptional necessity, Administrations, if in their opinion this does not cause danger to persons, property or the environment, may issue a dispensation permitting a specified seafarer to serve in a specified ship for a specified period not exceeding six months in a capacity, other than that of the radio officer or radiotelephone operator, except as provided by the relevant Radio Regulations, for which he does not hold the appropriate certificate, provided that the person to whom the dispensation is issued shall be adequately qualified to fill the vacant post in a safe manner, to the satisfaction of the Administration. **However, dispensations shall not be granted to a master or chief engineer officer except in circumstances of force majeure and then only for the shortest possible period.**

ISM -koden - opplæring av offiserer og mannskap

ISM Code

5.2 The Company should ensure that the safety management system operating on board the ship contains a clear statement emphasizing the master's authority. The Company should establish in the safety management system that the master has the overriding authority and the responsibility to make decisions with respect to safety and pollution prevention and to request the Company's assistance as may be necessary.

Rederiet skal sikre at skipets kaptein er behørlig kvalifisert til å ha kommandoen, fullt fortrolig med selskapets sikkerhets styringssystem, og gitt den nødvendige støtte, slik at skipsførerens oppgaver kan utføres på en forsvarlig måte.

Rederiet skal sikre at hvert skip er bemannet med kvalifiserte, sertifiserte og medisinsk skikkede sjøfolk, i samsvar med nasjonale og internasjonale krav.

Selskapet skal opprette prosedyrer for å sikre at nytt personell og personell som er overført til nye oppgaver innen sikkerhet og miljøvern

Selskapet skal sikre at personell som medvirker i selskapets sikkerhetsstyringssystem, har en tilfredsstillende forståelse av gjeldende regler, forskrifter, normer og retningslinjer.

Selskapet skal opprette og vedlikeholde prosedyrer for å identifisere opplæringen som kan være nødvendig som støtte for sikkerhetsstyringssystemet, og påse at alle berørte personer får slik opplæring.

Selskapet skal opprette prosedyrer for at personell på skip skal få aktuell informasjon om sikkerhetsstyringssystemet på det eller de arbeidsspråk de forstår.

Rederiet skal, iflg. Kvalitetssikringssystemet, ha et system der alt personell blir kjent med sine arbeidsoppgaver og sikkerhet om bord.

Kapteinen/overordnede offiserer skal sørge for at mannskapet har de nødvendige kunnskaper angående de arbeidsoppgaver de er satt til.

Rederiet skal også sikre at de ansatte får nødvendig opplæring og trening i å mestre nye krav som følge av endret teknologi og lovgivning.

Motivasjon og oppmuntring til samarbeid og kommunikasjon i hele organisasjonen bør være de viktigste elementene i oppnåelse av målene og politikken til rederiet.

Kommunikasjon mellom land og sjø er viktig for å sikre kvaliteten til sjøfolkene.

ISM Driftsmøtene avholdes om bord i skipene og skal minimum ha følgende saker på agendaen:

- Driftsrelaterte forhold
- Vedlikehold og vedlikeholdssystem
- Bemanningsrelaterte forhold
- Skipets drifts- og sikkerhetsstyringssystem – oppfølging
- Regnskapsrapporter/økonomioppfølging

40 TIMERS HMS KURS FOR LEDERE OMBORD

Ledende offiserer om bord skal ha 40 timers HMS kurs for å fylle kravene til opplæring i arbeidsmiljøutvalget, dette fremkommer av Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip, §§ 5-9 5-14.

Videre henvises det spesielt til [RSV 02-2009](#), Pkt. B, 3 avsnitt:

*Opplæringen som skal gjennomføres i henhold til § 5-14 må sette verneombud og medlemmer av **arbeidsmiljøutvalg** i stand til å gjennomføre disse oppgavene på en forsvarlig måte. Rederiet har en plikt til å påse at slik opplæring blir gjennomført og rederiet må selv bære kostnadene knyttet til opplæringen. På den andre siden har arbeidstaker og arbeidstakerorganisasjonene en medvirknings plikt ovenfor rederiet.*

Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip (utdrag)

§ 5-9. Arbeidsmiljøutvalgets sammensetning

(1) Hovedverneombud, der dette skal velges, og inntil tre verneombud skal sammen med **skipsfører, maskinsjef, stuert og eventuelt sikkerhetsoffiser**, danne **arbeidsmiljøutvalg**. Hvis det i tillegg til hovedverneombud er flere enn tre verneombud om bord, velges de tre verneombudene som skal delta i utvalget, av verneombudene. Dersom andre enn reder samtidig driver virksomhet med minst fire arbeidstakere om bord, skal også lederen av slik virksomhet delta i utvalget.

(2) Der det på grunn av antall arbeidstakere og sammensetningen av disse ikke er mulig å danne arbeidsmiljøutvalg etter første ledd, skal hovedverneombud, der dette skal velges, og verneombud sammen med skipsfører danne arbeidsmiljøutvalget.

(3) De forskjellige faggruppene om bord bør være representert i utvalget, og departementsjefene

§ 5-14. Opplæring

(1) Rederiet skal påse at verneombud og medlemmer av verne- og miljøutvalget får den opplæring som er nødvendig, for at de kan utføre sine verv på en forsvarlig måte. Arbeidstakerne og deres organisasjoner skal medvirke til at verneombud og medlemmer av **arbeidsmiljøutvalget** får opplæring etter første punktum. Utgifter til slik opplæring dekkes av rederiet.

(2) Bestemmelsene i første ledd gjelder tilsvarende for den som, samtidig med reder, driver annen virksomhet om bord.

(3) Opplæringen skal:

(4) Opplæringens varighet skal være **minst 40 timer**. Det kan avtales en kortere opplæring enn 40 timer dersom partene i felleskap er kommet fram til at det er forsvarlig ut fra en vurdering av problemenes karakter og omfang. Opplæringen skal dokumenteres.

Rederiets landorganisasjon skal også ha 40 timers HMS kurs som det fremkommer av § 1-3. Plikt, 2 og 3

(1) Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal påse, sørge for og medvirke til at forskriften gjennomføres i samsvar med pliktbestemmelsene i skipssikkerhetsloven og i denne forskriften. Arbeidstakernes sikkerhet og helse skal ivaretas i alle forhold som har tilknytning til arbeid eller fritid om bord.

(2) Rederiet skal påse at de i **rederiets landorganisasjon** som skal sørge for at bestemmelsene i forskriften gjennomføres om bord, har nødvendig kompetanse, herunder minimum **opplæring som beskrevet i § 5-14**.

(3) Tiltak i forbindelse med sikkerhet og helse om bord skal ikke under noen omstendighet påføre arbeidstakerne utgifter.

Slike kurs kan ergo tas i regi av rederiet, hvor det er inngått avtale om dette iht. § 5.14, pkt. En slik avtale basert på reell medvirkning er sentralt inngått med [Seagull](#) AS som er en av verdens ledende leverandører av modulkurs via nett for sjøfolk. [Seagull](#) AS har også en rekke andre interessante kurs å tilby via nett og sitt treningssenter i Horten.

Ved å ta modulbasert nett kurs oppnår en både individuell bedre opplæring og muligheten for å ta kurset ombord og dermed verne sin fritid Det er viktig at du som en del av **arbeidsmiljøutvalget** tar initiativ for å oppfylle forskriftens krav til kompetanse, be rederiet sette temaet opp på dagsorden snarest mulig og inngå samarbeidsavtale om hvem, hvor og når kurs skal tas!

The International Ship and Port Facility Security Code - ISPS

Part A

6 Obligations of the Company

6.1 The Company shall ensure that the ship security plan contains a clear statement emphasizing the master's authority. The Company shall establish in the ship security plan that the master has the overriding authority and responsibility to make decisions with respect to the safety and security of the ship and to request the assistance of the Company or of any Contracting Government as may be necessary.

The International Ship and Port Facility Security Code - ISPS- koden er utarbeidet av FNs sjøfartsorganisasjon IMO. Formålet med reglene er å beskytte fartøyer i internasjonal fart mot terrorhandlinger. Passasjerer og besetning er også omfattet av reglene. ISPS koden implementeres i ISM systemet ombord, og blir en del av skipets HMS bestemmelser.

Regelverket og sikkerhetstiltakene omfatter skip over 500 bruttotonn i internasjonal fart og de havner som tar imot slike skip.

Summen av ISPS koden er et ledende system for forebyggende tiltak mot Maritim Terrorisme:

- Skipet som våpen
- Skip som transportør av terrorist materiale
- Skip som transportør av terrorister

- Skip som terrorist mål
- Havner betraktes sårbare på samme måter.

I Norge har Kystdirektoratet ansvaret for å godkjenne havnenes sikkerhetsplaner, mens skipets planer godkjennes av organisasjoner oppnevnt av Sjøfartsdirektoratet. Kystdirektoratet har godkjent et utvalg organisasjoner til å gjennomføre sikkerhetsvurderinger og utarbeide sikkerhetsplaner for den enkelte havn. Disse organisasjonene er godkjent som såkalte RSO (Recognized Security Organization).

Sikkerhets Nivåer

Sikkerhetsnivå 1 –Normal drifts risiko

Sikkerhetsnivå 2 –Høy risiko

Sikkerhetsnivå 3 –Sannsynlig og overhengende risiko

Det finnes ikke sikkerhetsnivå 0 –Sikkerhetstiltak er alltid påbudt

Krav for Skip

Kaptein kan **ikke** bli pålagt av Reder eller Charter etc. oppgaver i "security" eller "safety" spørsmål.

CSO er ansvarlig for gjennomføring av sikkerhetssystemer som gjelder hele flåten av skip

SSO er ansvarlig for vedlikehold av det bestemte sikkerhetsomfanget på skip

Skipets sikkerhets bedømmelse (SSA)

Skipets Sikkerhets Plan (SSP)

Øvelse, trening og utførelse av disse

Sikkerhets erklæring (DOS)

Skipets Sikkerhets Vurdering (SSA) (Part A 8) Kartlegge følgende elementer:

- Fysisk sikkerhet
- Strukturert integritet
- Personlig beskyttelsessystem
- Prosedyremessig politiarbeid
- Radio og telekommunikasjonssystemer inkludert datasystemer og nettverk systemer
- Andre områder som representerer risiko for personer, eiendommer eller operasjoner

Skipets Sikkerhets Plan (SSP) (Part A 9) Beskrive følgende elementer:

- Sikkerhetsorganisasjon for skip
- Sikkerhetsansvar i forbindelse med rederi og havn
- Effektiv kontinuerlig kommunikasjon
- Grunnleggende sikkerhets regler for "Sikkerhetsnivå" 1
- Tilleggs regler for sikkerhetsnivå 2 & 3
- Regelmessig gjennomgått og revidert
- Myndighetens rapporterings prosedyrer

Øvelse, Trening og Utførelse

- CSO og SSO må ha kunnskap og ha mottatt passende opplæring
- Andre mannskap med sikkerhets ansvar skal forstå sine plikter
- Øvelser hver 3dje måned, eller innen en uke, når 25% av mannskapet er skiftet ut.
- Sørg for at mannskapet er kyndige nok på den tjenestegjørende vekten

Safety and Security = Sikkerhet og Trygghet.

Safety: safety regards to the condition of being safe from undergoing or causing hurt, injury, or loss. **Security:** the quality or state of being secure: as a: freedom from danger

Nasjonalt regelverk

Skipsikkerhetsloven [Kapittel 6. Sikkerhets- og terrorberedskap](#)

Forskrift om [sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip](#) og flyttbare boreinnretninger

Forskrift om særlige [sikkerhets- og antiterroriltak i norske havner](#) implementerer de deler av ISPS- koden som stiller krav til havneterminaler som betjener slike fartøyer.

Forskrift om [vakthold](#) på passasjer- og lasteskip, spesielt § 6. Vaktordninger og prinsipper

1. Rederier, skipsførere, maskinsjefer og alt vaktgående personell skal være oppmerksom på krav, prinsipper og veiledning i denne forskrift som det er nødvendig å oppfylle og iaktta for å sikre at forsvarlig uavbrutt vakt eller vakter som er tilpasset de rådende omstendigheter og forhold, holdes på alle skip til enhver tid.

§ 8. Maskinvakt

1. Vakthold i maskinrommet skal utføres i samsvar med vedlegg A.
2. Vakter skal settes i maskinrommet i henhold til gjeldende forskrift om [driftsordninger på norske skip](#).

Del 3. Vakthold underveis

Prinsipper som gjelder allment for vakthold

- 10 Maskinsjefen på hvert skip har plikt til, i samråd med skipsføreren, å forvise seg om at vaktordningene er adekvate med hensyn til å opprettholde en trygg maskinvakt.

Vaktordninger

- 54 Sammensetningen av maskinvakten skal til alle tider være tilstrekkelig til å ivareta sikker drift av alt maskineri som har betydning for skipets drift i enten automatisk eller manuell modus, og være tilpasset rådende omstendigheter og forhold.
- 55 Når det skal tas en avgjørelse om sammensetningen av maskinvakten, som kan innbefatte kvalifiserte mannskaper, skal det blant annet tas hensyn til følgende faktorer:
 - 55.5 sikkerhet for menneskeliv, skip, last og havn, og vern av miljøet;
 - 55.6 etterlevelse av internasjonale, nasjonale og lokale regler og bestemmelser

[Sjøfartsdirektoratet](#)

Internasjonalt regelverk

[International Maritime Organization \(IMO\)](#) - [ILO](#) - [Europaportalen](#) - [Europalov](#)

SIKKERHETSKULTUR

En sikkerhetskultur kan defineres som en kultur der det er betydelig informert om å redusere risikoen til den enkelte, skip og det marine miljø til et nivå som er "lavest praktisk mulig".

Rederiets innsats for å oppnå et slikt mål er økonomiske og sosiale fordeler og god balanse mellom sikkerhet og handel kan opprettholdes.

1. Eierinteresse

Det er viktig at alle de som skal eller har interesse i identifisering, vurdering og forvaltning av sikkerhetsmessige risikoer er med ved fastsettelse av hensiktsmessigheten og effektiviteten av tiltak som skal redusere risikoen. Dette gjelder alle nivå, også eksempelvis nasjonale og internasjonale organer, tillitsvalgte, skipsledelsen og verneombud.

2. Engasjement og synlighet

Alle de som er ansvarlige for å håndtere risiko trenger å vise et tydelig engasjement for utvikling og støtte av en sikkerhets kultur. Selv om oppførselen til enkeltpersoner kan bli påvirket av et sett med regler, er det deres holdning til de regler som virkelig bestemmer kulturen. Er det fordi de vil, eller fordi de må? En slik konklusjon kan sies å være gjeldende for ikke bare sjøfolk men hele det maritime fellesskapet som en helhet. De ansvarlige for sikkerheten knyttet til beslutningsprosess bør også være klart identifiserbare. ISM- koden som krever identifikasjon av en utpekt person er et viktig skritt for å oppnå dette målet. Videre vil bla. Skipsikkerhetsloven og Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip sikre trepartsamarbeidet i alle nivå ombord.

3. Nytteverdien (sikkerhet kostnad versus ulykken kostnad)

Næringer som har omfavnet prinsippene for en proaktiv sikkerhetskultur har anerkjent at økt sikkerhet har ført økt produktivitet, som igjen har ført til større lønnsomhet. Forholdet mellom forbedret sikkerhetsstyring og bedre effektivitet er nå så allment anerkjent at de økonomiske argumentene for ikke å fremme sikkerhetsstyring - "det vil koste for mye" - kan ikke rettferdiggjøres.

Kvalitets redere vet at oppmerksomhet til kvalitet og sikkerhet lønner seg uansett.

Det er ikke sikkerheten som koster - det er ulykken.

4. Tillit

Tillit kan ikke kjøpes, tillit må opparbeides. Derfor er løsningen ikke bare mer regulering og mer revisjon, da dette kan ha effekten av å undergrave tillit med konsekvensen for en kultur for samsvar i stede for en kultur med ansvar.

5. Sammenfallende mål

Det er viktig at de som administrerer HMS risiko har samme oppfatning av risiko som de som er utsatt for dem, og selvfølgelig hvordan disse risikoene kan reduseres.

6. Kommunikasjon

Det er ikke nok å tenke og ha gode intensjoner om hva som er sikker og usikker praksis. En må sørge for å kommunisere disse tankene og ambisjoner eksplisitt til alle interessenter - til enhver tid.

7. Lærevillighet

I sentrum av en sikkerhetskultur står evnen og muligheten til å lære av feil, påvirke og forbedre seg selv og systemene rundt. Markedsføringen av en slik kultur krever synlig støtte fra ledelsesnivå for å oppnå det nødvendige åpne og ærlige miljøet.

8. Resurser

Sikkerhetskultur vil være avhengig av de ressurser som er stilt til rådighet for å støtte, ta vare på og utvikle den. Sikkerhet må sees i sentrum for alle beslutningsprosesser og ikke bare noe som trengs vurderes når alle andre beslutninger er fattet.

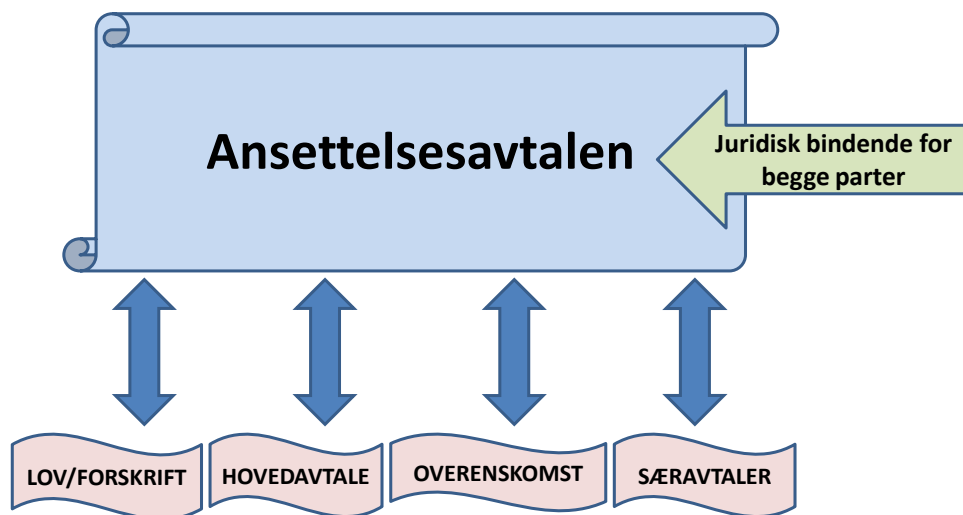
9. Relasjoner

Nøkkelen til suksess for en sikkerhets kultur er relasjoner mellom arbeidstaker og arbeidsgiver, og den enkeltes følelser av trivsel og verdi. Hvis det er et godt forhold, oppnås proaktive sjøfolk i alle sammenheng. Har sjømannen derimot en negativ oppfatning av sin

KOMMUNIKASJON



Den første kommunikasjon



Det er en forutsetning at det forstås at all kommunikasjon foregår mellom likeverdige parter innenfor de rammer av lov og regelverk som til enhver tid gjelder.

INFORMASJON

I protokoll av 27. august 2007 mellom sjømannsorganisasjonene og Norges rederiforbund er en enige om bla. følgende

Arbeidstakere som tjenestegjør i slike områder skal ha nødvendig informasjon om de faktiske forhold før utreise og fortløpende under tjenesten.

Slik informasjon er absolutt nødvendig for å ivareta begrepet ; å være forberedt og sorterer således inn under HMS.

TJENESTEN

Med bakgrunn i sjømannslovens § 12 g Sjømanns rett til å fratru tjenesten om bord av særlige grunner.

1. Sjømann kan også fratru tjenesten om bord dersom:

g) det etter tiltredelse om bord viser seg at det er fare for at skipet kan bli oppbrakt av en krigførende makt eller utsatt for krigsskade, eller at slik fare er blitt vesentlig forøket,

ble sjømannsorganisasjonene og Norges rederiforbund den 27. august 2007 enige om bla. følgende;

Arbeidsgiver skal utvise imøtekommenhet ovenfor arbeidstaker som vegrer seg for å tjenestegjøre i aktuelle område.

Arbeidstakere som ikke ønsker på tjenestegjøre i slike områder skal om mulig tilbys annen tjeneste i rederiet iht. gjeldende regler.

Dette betyr at sjømannen ikke kan sies opp med vegring som grunnlag, men om rederiet IKKE har noen mulighet til å sysselsette sjømannen i rederiet kan dette være saklig grunn for oppsigelse.

RETNINGSLINJER

Med retningslinjer i protokollen menes pålegg, råd og retningslinjer som gis av [myndighetene](#), [UD](#) og [NR](#) sin beredskapsgruppe. ref. protokoll av 27. august 2007

SAFETY CARD

Ref. protokoll av 27. august 2007 skal alle utstyres med et safety card hvor navn ansettelsesforhold, forsikringsforhold, beredskapsforhold, blodtype ,evt. allergier eller annen sykdom er beskrevet

Eks, med følgebrev.

Name:

Employed by Eidesvik AS – Norway

Employment no: Valid from: Bloodtype:

Disease/Medicine:

Vaccinated in accordance to International Certificate of Vaccination.
Eidesvik AS has insurance coverage with Gard P & I club and Storebrand insurance company. In case of emergency please contact Eidesvik AS at the following number: tel: + 47 97 01 03 59 (24 hours).

Signature:

Safety card for Seafarers.

The various seafarers organisations such as DNMF, NSOF and NSF has requested a safety card for seamen, showing employment status and that each seamen has insurance coverage while on official duty travels for AS.

Enclosed please find a safety card.

.....AS hereby emphasises the following two points:

1. This card shall only be used on official travels while on duty for AS, and has no validity beyond that. Improper use of this card, on private travels, will cause confiscation of the card.
2. Each individual is him/her self responsible for the information entered on the card, especially in relation to blood type and diseases. If you are insecure of blood type, please contact a medical examiner before you enter the information on the card.

REIS

Ref. protokoll av 27. august 2007; Til og frareise fra slike områder skal foregå på sikreste og raskeste mulige måte og ivareta behovet for nødvendig hvile iht. forskriftene

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

Både [sjømannsloven](#) og overenskomsten har spesifikke regler for reisefasiliteter, samt forsikringsordninger, men det må før reisen avtales spesifikk utgiftsdekning for mat og drikke.

SAMARBEID - POLICY FORHOLD

Hovedavtalens bestemmelser ligger til grunn for samarbeid med spesielt vekt på kapittel 4 og 5 ,arbeidsgiver og tillitsvalgtes retter og plikter

4.1 Organisasjonenes felleserklæring om tillitsvalgte

Partene er enige om at det er av avgjørende betydning for gode forhold på arbeidsplassen at samarbeidet mellom rederiets representanter og de tillitsvalgte foregår i rasjonelle og betryggende former og at de tillitsvalgte settes i stand til å ivareta sine oppgaver etter Hovedavtalen og **gjeldende lovverk** og som tillitsvalgt for sin organisasjon på en effektiv måte. Under henvisning til dette er partene enige om at forholdene skal legges til rette for at tillitsvalgte skal få utført sitt arbeid som tillitsvalgte. I denne sammenheng skal det, dersom en av partene ønsker det, opprettes avtale om de vilkår som skal gjelde for arbeid som tillitsvalgt. Når det gjelder vilkår for tillitsvalgtarbeid etter denne bestemmelse, vises til pkt. 4.17. Hovedavtalen medfører ingen innskrenkninger i arbeidstakerens tjenesteplikt etter sjømannsloven § 3.

4.4 Tillitsvalgtes rettigheter

Arbeidstakernes **tillitsvalgte i bedriften godkjennes som representanter og talsmenn for de organiserte arbeidstakere.** Tillitsvalgte har rett til å ta seg av og søke ordnet i minnelighet klagemål som de enkelte arbeidstakere mener å ha overfor rederiet mener å ha overfor de enkelte arbeidstakere.

4.8 Tillitsvalgtes og arbeidsgivers plikter

De tillitsvalgte har i likhet med arbeidsgiveren og den som overfor arbeidstakerne opptre på rederiets vegne, plikt til å gjøre sitt beste for å vedlikeholde et rolig og godt samarbeid på arbeidsstedet. Dette gjelder således under arbeidet og under konferanser mellom bedriften og tillitsvalgte, ved avgivelse av opplysninger til egne organisasjoner, ved orientering av kolleger og ved opptreden overfor den annen parts organisasjon. Det samme gjelder under utførelse av annen funksjon som tillitsvalgt.

I likhet med arbeidsgiveren skal de tillitsvalgte påse at de plikter som påhviler partene etter tariffavtale, arbeidsreglement og **gjeldende lovgivning** blir fulgt i den utstrekning disse oppgaver ikke er spesielt henlagt under andre organer. Det er derfor uforenlig med arbeidsgivernes og de tillitsvalgte plikter å tilskynde eller medvirke til ulovlig konflikt. Tillitsvalgte har heller ikke adgang til å nedlegge sine verv i forbindelse med slik konflikt.

5.1 Målsetting

Partene har i denne avtalen utformet bestemmelser som tar sikte på å legge forholdene til rette for **et samarbeid mellom rederiet og arbeidstakerne.** For arbeidstakerne samlet og det enkelte menneske er det av den **største betydning at samfølelsen mellom den ansatte og rederi er sterk og levende og dette er også en nødvendig forutsetning for**

en effektiv virksomhet. For å oppnå en slik samfølelse er det viktig å ha hensiktsmessige former for **drøftelse av felles problemer og for gjensidig orientering** om de spørsmål som er av interesse for rederiet og for dem som er ansatt i det.

Gjennom medinnflytelse og samarbeid skal arbeidstakerne ved sin erfaring og innsikt være med på å **øke effektiviteten, nedsette driftsomkostningene, bedre konkurranseevnen,** og innenfor gjeldende offentlige bestemmelser utforme en mer tilfredsstillende arbeidsplass og en arbeidsorganisasjon som både er effektiv og som møter menneskets behov for selvutvikling. Dermed er de også med på å skape de økonomiske forutsetninger for rederiets fortsatte utvikling og for trygge og gode arbeidsforhold til beste for såvel rederiet som for arbeidstakerne.

For det enkelte rederi er det av den største betydning at partene i drøftelser finner frem til praktiske former for **medbestemmelse og medinnflytelse i samsvar med intensjoner og bestemmelser i det offentlige lov- og forskriftsverk og i avtaleverket.**

5.2 Orientering av ansatte

Rederiets ledelse skal holde arbeidstakerne orientert om forhold som har umiddelbar sammenheng med deres arbeidsplass.

5.3 Drøftelser og møter vedrørende forhold ved rederiet

Rederiets ledelse skal i møter informere de tillitsvalgte og høre deres synspunkter om spørsmål som vedrører rederiets økonomiske og driftsmessige stilling og utvikling, strukturelle endringer, forhold som har umiddelbar sammenheng med arbeidsplassen og den daglige driften m.v.

Slike møter skal holdes ved behov, og minst en gang hvert halvår med mindre noe annet avtales lokalt.

5.5 Etablering av arbeidsgrupper etc.

Ved etablering av arbeids-, prosjekt- og styringsgrupper som ikke er en fast del av organisasjonsformen og som har en direkte innflytelse på de ansattes arbeidssituasjon, skal de **berørte ansatte sikres innflytelse.** Tillitsvalgte skal sikres innflytelse på gruppens sammensetning og mandat.

5.11 Hensikten med informasjonsplikten

Partene viser til at informasjonsplikten etter det dette kapittel bygger på de ansattes naturlige krav på å få en orientering om sin fremtidige arbeidssituasjon, og deres tillitsvalgtes mulighet til å ivareta deres interesser i denne forbindelse. Hovedorganisasjonene vil derfor påpeke nødvendigheten av at partene i det enkelte rederi tar denne informasjonsplikten alvorlig.

CHARTER

Kaptein kan **ikke** bli pålagt av Reder eller Charter etc. oppgaver i "security" eller "safety" spørsmål. (Ref. ISPS koden)

CSO er ansvarlig for gjennomføring av sikkerhetssystemer som gjelder hele flåten av skip. SSO er ansvarlig for vedlikehold av det bestemte sikkerhetsomfanget på skip Skipets sikkerhets bedømmelse (SSA), Skipets Sikkerhets Plan (SSP) Øvelse, trening og utførelse av disse og Sikkerhets erklæring (DOS)

Tillitsvalgte, skipsledelse, verneombud og rederi skal likevel samarbeide med charter, dog med klart grunnlag i ISPS kodens bestemmelser og i at ansettelsesforholdet til mannskapet er i rederiet. Det må fra charters side respekteres at skipets er reders eiendom, Kapteinen er øverste myndighet med kommando med støtte i skipsledelse og øvrig mannskap. Ønsker

charter endringer av noen slag, skal skipets prosedyrer iht. det godkjente ISM systemet for endring tas i bruk, på den måten vil også trepartsamarbeidet ivaretas. Forøvrig gjelder lov og regelverk som avtalt i sjømannens ansettelsesavtale, uavhengig av skipets flagg om ingenting annet er skriftlig avtalt. Det vises forøvrig også til [MLC Maritime Labour Convention, 2006](#)

FORHANDLINGSRETT

Ref. protokoll av 27. august 2007 ; Partene lokalt skal eventuelt avtale ekstra kompensasjon for tjeneste i slike områder. Til denne forhandlingen bistår tillitsvalgt og evt. forbundet de berørte.

Forslag til lokal protokoll tekst:

PROTOKOLL

Tilstede
fra rederiet:
fra DNMF:

Den xx.mm.yy ble det avholdt møte mellom og DNMF etter krav fra tillitsvalgt i forbindelse med tjeneste i utsatte farvann.

For å styrke sikkerhetskulturen i rederiet er partene enige om at skipsledelsen defineres som Kaptein, Overstyrmann, Maskinsjef, Førstemaskinist og Forpleiningssjef. Ved en slik implementering i rederiets ISM systemet er partene enige om at en vil sikre nødvendig engasjement og synlighet, oppnå eierinteresse og nødvendig kommunikasjon for å nå de sammenfallende mål som er satt, basert på gode relasjoner og tillit.

Det kartlegges og iverettes nødvendige tiltak for å :

- sikre at kravene til kjennskap og kompetanse av ISM koden er tilstede i alle ledd.
- at kravene til HMS kurs jfr. Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip, §§ 5-9 5-14. oppfylles.
- at kravene til kjennskap og kompetanse av ISPS koden er tilstede i alle ledd.

Safety card utstedes.

Når det gjelder begrepene informasjon, verging av tjeneste, retningslinjer, og reise til og fra skip har partene ytterligere drøftet innholdet i dette og legger til grunn teksten i protokoll av 27.august 2007 som videre grunnlag for videre arbeid i samarbeid med tillitsvalgte og skipsledelsen.

Protokollen av 27.august 2007 (Vedlagt) vedrørende ekstra kompensasjon tas opp i et eget møte med tillitsvalgt ved første mulige anledning etter mottatt innspill fra de som er berettiget kravet.

Sign.

Sign

PROTOKOLL

Den 27. august 2007 ble det avholdt forhandlingsmøte i Oslo vedrørende tjeneste på skip i utsatte områder.

Til stede på møtet:

Norges Rederiforbund	Jørgen Vatne og Pål Tangen
Norsk Sjøoffisersforbund	Bernhard Lie-Nielsen og Rune Røine
Det norske maskinistforbund	Tor Jansen, Odd Rune Malterud og Bjørn Richard Gutterud
Norsk Sjømannsforbund	Geir Hagerupsen

Partene ble enige om følgende:

Tjeneste i utsatte områder

Ved tjeneste i områder hvor faren for terror, opprør, kidnapping, sjørøveri etc. er særlig stor skal arbeidsgiver sørge for at de til enhver tid følger de pålegg, råd og retningslinjer som blir gitt av myndigheter, UD, og NR sin beredskapsgruppe.

Arbeidsgiver skal utvise imøtekommenhet ovenfor arbeidstaker som vegrer seg for å tjenestegjøre i det aktuelle området.

Arbeidstaker som ikke ønsker å tjenestegjøre i slike områder skal om mulig tilbys annen tjeneste i rederiet iht. gjeldende regler.

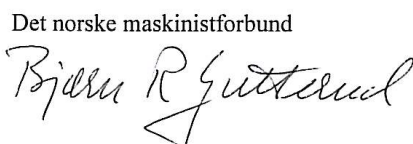
Arbeidstaker som tjenestegjør i slike områder skal ha nødvendig informasjon om de faktiske forhold før utreise og fortløpende under tjenesten. Arbeidstaker skal til enhver tid ha gyldige vaksiner og utstyres med et "safety card" hvor minst navn, ansettelsesforhold, forsikringsforhold, beredskaps telefonnr. blodtype, evt. allergi eller annen sykdom er beskrevet.

Til og frareise til slike områder skal foregå på sikreste og raskeste måte og ivareta behovet for nødvendig hvile iht. forskriftene.


Partene lokalt skal avtale eventuelt ekstra kompensasjon for tjenestegjøring i slike områder.

Oslo, 27. august 2007

Norsk Sjømannsforbund


Det norske maskinistforbund


Norsk Sjøoffisersforbund


Norges Rederiforbund


Side 1 av 1