



VEDRØRENDE KLAGER FRA DNMF TIL SJØFARTSDIREKTORATET PÅ BEMANNING AV OFFSHORE SERVICE SKIP OVER 4000 BT

Bakgrunnen for klagen er at rederiene søker og får innvilget en sikkerhetsbemanning i maskinrom med kun 2 maskinoffiserer, maskinsjef og 1. maskinist, ergo må maskinsjef ta regulære vakter.

DNMF har forhandlet frem følgende tekst i overenskomsten;

§ 12 ARBEIDSORDNING I MASKINROMMET PÅ SKIP OVER 4.000 BT.

Ved vurdering av driftsopplegget for skip skal arbeidsordningen i maskinrommet tilrettelegges slik at maskinsjefen normalt ikke skal behøve å ta regulær vakttjeneste. E0 Vakt er i denne sammenheng å anse som regulær vakttjeneste.

I oktober 2006 gikk følgende melding ut på vår nettside;

Etter flere henvendelser til enkeltrederier hvor vi, uten særlig forståelse, tok opp problemet med at de brøt § 13 i overenskomsten for NOR offshorefartøy, valgte vi å ta problemet direkte opp med Norges Rederiforbund.

Basert på denne henvendelsen har Norges Rederiforbund nå sendt ut brev til sine medlemsbedrifter hvor de ber om at tariffavtalen oppfylles. I brevet skriver de bl.a.;

”NR henstiller alle medlemsrederier til å gå igjennom driftsopplegget for de skip som er over 4000 BT slik at tariffavtalens § 13 oppfylles. Rederiene må ta utgangspunkt i skipets beskjeftigelse og etablere et driftsopplegg slik at maskinsjefen som et utgangspunkt ikke inngår i den regulære vakttjenesten om bord. E-0 vakt er i denne sammenheng å anse som regulær vakttjeneste.”

Dette betyr i praksis at de fleste av disse fartøyene må ha 2. maskinist om bord for ikke å komme i konflikt med eksisterende regelverk.

Forbundet ber samtidig om tilbakemelding hvis det er rederier som ikke følger opp dette, og hvis dere føler at rederiene presser dere til å bryte regelverket og tariffavtalen. *Sitat slutt.*

I tillegg har vi OLF/NR retningslinjer 061 og 061A som nå er erstattet med [NWEA retningslinjer](#) som skal følges mht. bemanning.

DNMF har hittil i år mottatt og gjennomgått kopi av 340 bemanningsoppgaver, hvorav 1 tillitsvalgt/ maskinsjef har valgt å ta opp kampen om riktig bemanning!

I forbindelse med ny [bemanningsforskrift](#) har DNMF lagt til rette for bemannings miniseminar i samarbeid med lokalforeningene landet rundt, samt fyldig informasjon ut på nettet for medlemmene. Samtidig ønsket DNMF igjen å teste ut intensjonene med riktig bemanning og sendte inn klager direkte på 4 skip til sjøfartsdirektoratet uten forhåndsklage /innsigelse fra skipsledelsen om bord.

DNMF tar til etterretning sjøfartsdirektoratets ved senioringeniør Jon Tokheim sin tolkning som er gitt i forbindelse med klagen basert på sikkerhets bemanning og arbeidsordning i maskinrom på overnevnte skip over 4000 BT. (Klage og svar gjengitt i sin helhet nedenfor)

Videre anser DNMF nytt rundskriv [RSV 02-2010- Veiledning ved søknad om sikkerhetsbemanning eller ved søknad om endring av gjeldende bemanningsoppgave](#), samt [KS 0308-1B](#) vil kunne gi det nødvendige grunnlag i fremtiden for å kunne føre slike bemannings og arbeidsfordelings saker lokalt om bord av skipsledelsen og derfra evt. videre opp mot rette instanser iht. forskriftens prosess beskrivelse som vist under.

Sikkerhetsbemanning - Tilleggsbemanning



DNMF anser av den grunn disse forannevnte klagen som avsluttet og ber skipsledelsen (Skipfører, Overstyrmann, Maskinsjef, Førstemaskinist og Forpleiningsjef) å forvalte og ivareta de lover, forskrift og regler som til enhver tid gjelder.

Vedlegg:

1. Klage likt for alle nevnte skip
2. Svar fra senioringeniør Jon Tokheim

1.

Det norske maskinistforbund ønsker med dette å påklage bemanningsoppgaven for NORMAND RANGER – LAMT med følgende begrunnelse.

Det er etter DNMF sin mening ikke tatt hensyn til punktet om gyldig tariffavtale hvor det i § 12 arbeidsordning i maskinrommet på skip over 4.000 BT mellom DNMF og NR er avtalt:

Ved vurdering av driftsopplegget for skip skal arbeidsordningen i maskinrommet tilrettelegges slik at maskinsjefen normalt ikke skal behøve å ta regulær vakttjeneste. E0 Vakt er i denne sammenheng å anse som regulær vakttjeneste.

Ved å fastsette en sikkerhetsbemanning med kun 2 sertifiserte maskinoffiserer, maskinsjef og 1. Maskinist overholdes ikke denne avtalen. Som følge av en slik lav bemanning av maskinrom vil også pålagt vedlikehold av alt teknisk utstyr om bord komme i konflikt med Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip, Utøvelse av maskinvakt pkt. 69 og Forskrift om driftsordninger på norske skip Kapittel 3. Vaktordninger i maskinrom § 7 og § 8.

Videre er det ikke tatt hensyn til § 8 pkt f) påbudt renhold med hjemmel i Forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip Kapittel VIII Renhold m.m. §33 og ILO-Konvensjon nr. 92 art. 17. Da maskinoffiserene i mangel på forpleiningspersonell således pålegges vask av egen lugar.

Med henvisning til skipssikkerhetslovens § 1 og forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip § 1, anmodes det med dette sjøfartsdirektoratet om å pålegge rederiet å følge opp gjeldende avtale og regleverk ved fastsettelse av sikkerhetsbemanning, evt. tilleggsbemanning.

Med vennlig hilsen
DET NORSKE MASKINISTFORBUND

2.

Sjøfartsdirektoratet fastsetter sikkerhetsbemanning, det vil si den bemanningen som er tilstrekkelig for å kunne 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.

Dersom DNMF og NR har en tariffavtale om at det på skip på 4000 bruttotonn eller mer skal ikke maskinsjefen behøve å ta regulære vakter, så er dette en sak mellom DNMF og NR. DNMF må da eventuelt kreve av rederiet at en ekstra maskinist blir satt om bord som tilleggsbemanning.

Sikkerhetsbemanning fastsettes ikke ut i fra tariffavtaler og teksten i disse, men er styrt av blant annet Bemanningsforskriften, Vaktholdforskriften, Hviletidsforskriften og Driftsforskriften.

Det eneste som har referanse til tariffavtale i Bemanningsforskriften er arbeids- og hviletid samt arbeidsordninger, jf. § 6 i forskriften.

Vedrørende påbudt renhold

Skipets ledelse skal planlegge, organisere og tilrettelegge de forskjellige sikkerhetsrelaterte arbeidsoppgaver om bord, herunder påbudt renhold.

Det er ikke spesifisert i Forskrift nr. 707 § 33 eller i ILO konvensjon nr. 92 artikkel 17 om hvem som skal forestå renholdet, dette skal skipsledelsen organisere.

Dersom Det norske Maskinistforbund vil ha eget rengjøringspersonale om bord, for å vaske lugarene til maskinistene, må dette tas opp med rederi/skipsledelse som eventuell

tilleggsbemanning. Det blir, med respekt å melde, feil å adressere dette til Sjøfartsdirektoratet.

Jon Tokheim

Senioringeniør

DNMF minner til slutt om landsmøtets vedtatte faglige handlingsprogram, X Bemanning og arbeidstid,

Forbundet vil:

- **gi full støtte til skipsførere og maskinsjefer som krever bemanning utover sikkerhetsbemanning som følge av skipets drift.**

03.09.10

orm@dnmf.no