

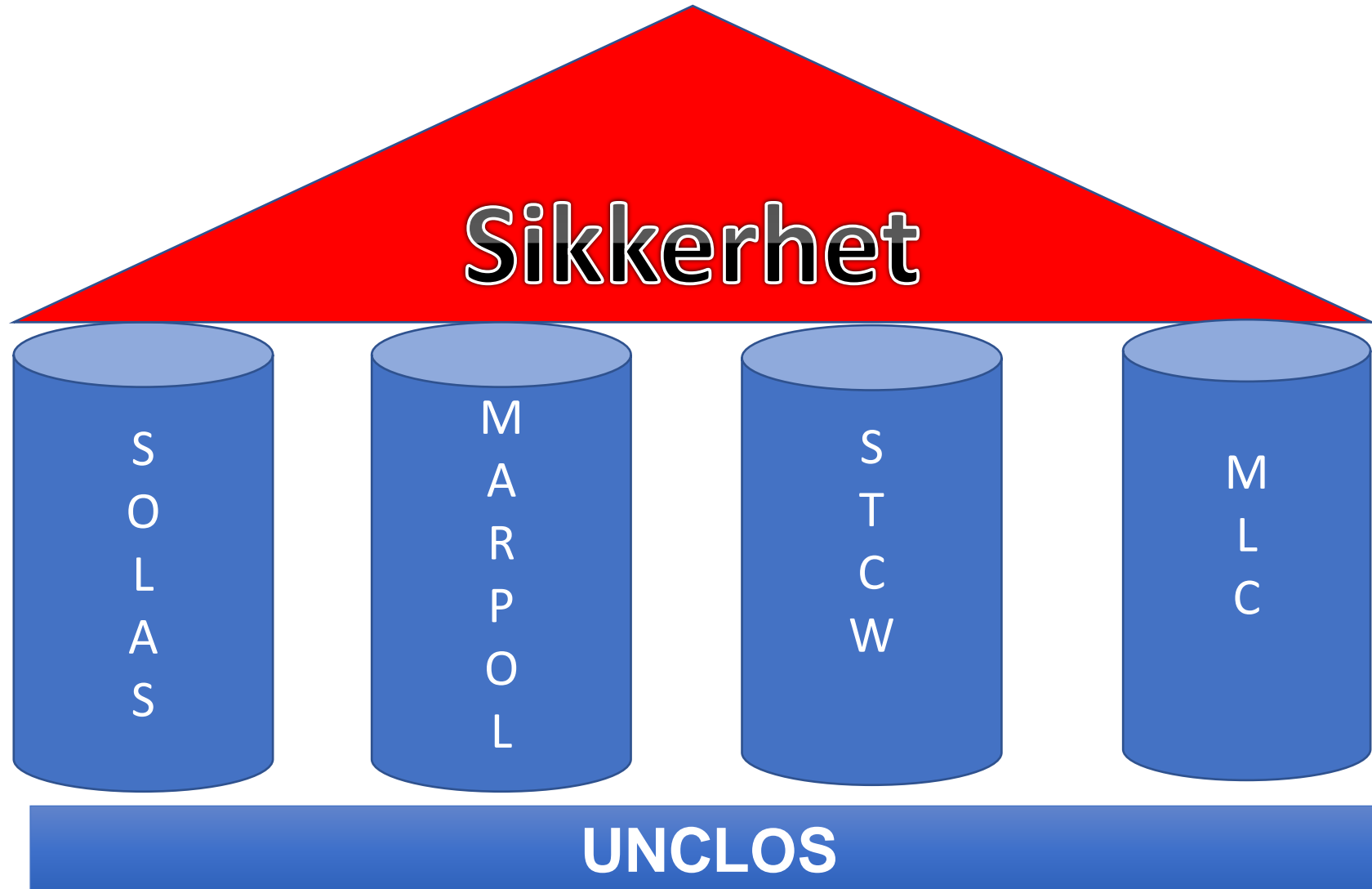


Kompetanse og Ansvarsområde

En kan delegere myndighet, men ANSVAR KAN IKKE DELEGERES; som leder står du ansvarlig overfor omverdenen for dine undersåtters gjøren og laden. (Med unntak av rene kriminelle handlinger).

orm@dnmf.no 281123

DE 4 BÆREBJELKENE



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.

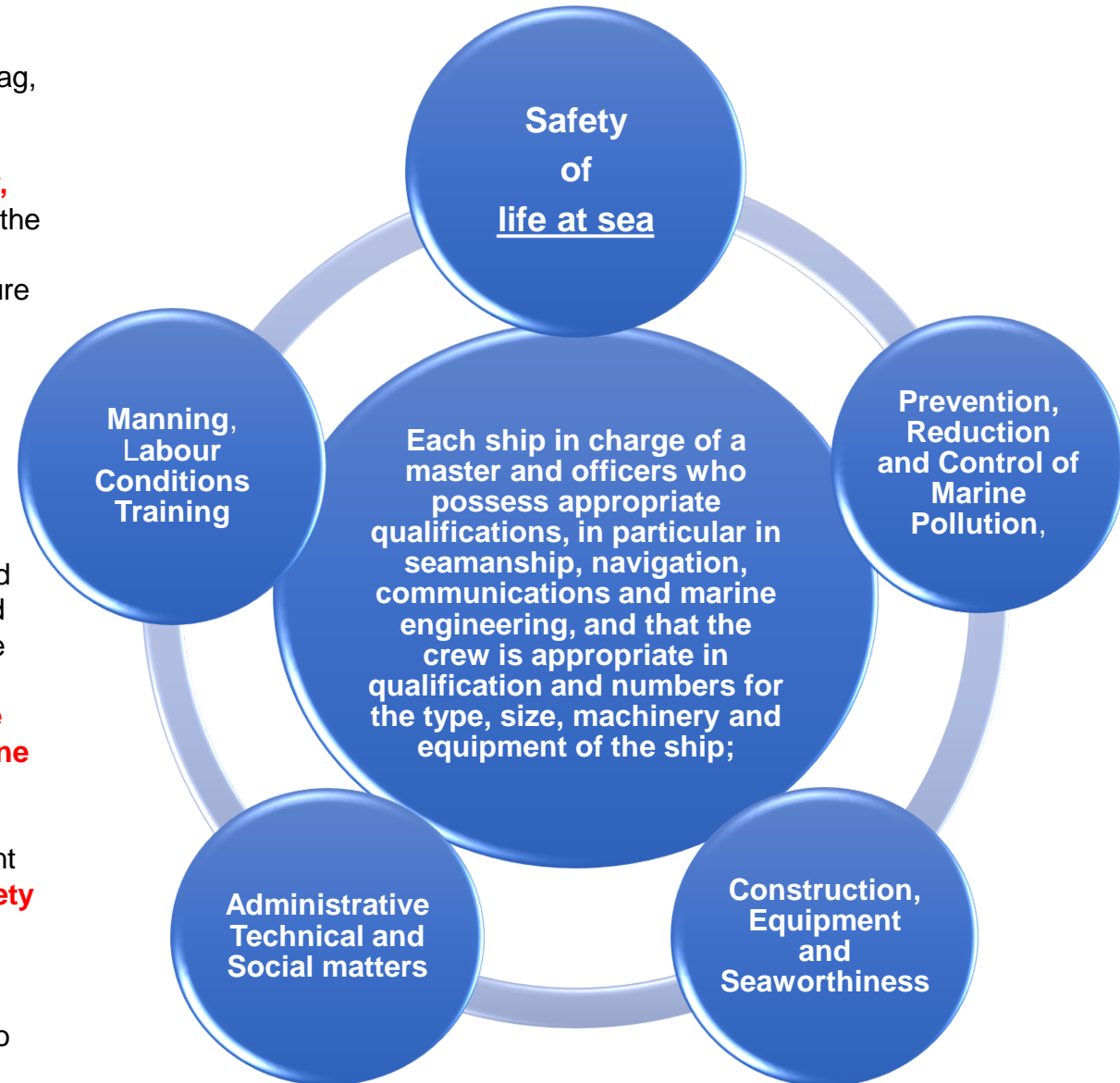
3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regards, inter alia, to:

- (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 concerned, 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 development 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 development 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

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**

2 Det vises til «List of codes, recommendations, guidelines and other safety and security-related non-mandatory instruments» (MSC.1/Circ.1371).

organisasjonene i sjøfartsnæringen ble i februar 2021, endelig innrømmet fra SDir. i et ledermøte inkluderer [ITF](#), Dnmf og [SfS](#)

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\(27\)](#)

IMO MSC 107 June 2023: 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

* Alternative design and arrangements for SOLAS chapter II-1

In relation to regulatory gaps on energy sources for propulsion and manoeuvring, or ships with reduced, zero crew or remotely controlled ships, the ISM Code 1.2.3 and 6.2.2 require the participation of the Chief engineer in the team* to ensure that technical competence on all operational safety aspects - regarding construction and engineering in order to obtain the necessary certificate for the ship expected operation.

The **Risk and Hazard** analysis must consider UNCLOS 94 and the Chief engineer's responsibility to comply with SOLAS and MARPOL specific emission requirements in relation to the ship specific construction, design, characteristics for all energy sources on board, including environmental efficiency, as well ensure that all equipment and competence to safeguard the ships, the human and the environment is present - under all conditions, to avoid loss of life and criminalisation.

** **4 - Design team 4.1** A design **team acceptable to the Administration** should be established by the owner, builder or designer and may include, as the alternative design and arrangements demand, a representative of the owner, builder or designer, and **expert(s)** having the **necessary knowledge and experience in safety, design and/or operation** as necessary for the specific evaluation at hand. Other members may include marine surveyors, ship operators, safety engineers, equipment manufacturers, **human factors experts**, naval architects and **marine engineers**.*



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

MARPOL 73/78 deals with pollution caused by merchant vessels. 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



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)

MSC 107 June 2023: 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)



The Health and Safety Executive's Five steps

Step 1: Identify the hazards.

Step 2: Decide who might be harmed and how.

Step 3: Evaluate the risks and decide on precautions.

Step 4: Record your findings and implement them.

Step 5: Review your risk assessment and update if necessary

• [MOVIE](#)

Risk Assessment is about preventing that potential harm from happening by identifying possible hazards, establishing who might be affected by the hazard, assessing how big the risk of harm is, documenting these findings and carrying out regular reviews

STCW

§ 36. Stillingsbetegnelser maskinoffiserer

- (1) Maskinsjef er den overordnede maskinoffiseren som har **ansvar** for skipets mekaniske framdrift og for drift og vedlikehold av mekaniske og elektriske installasjoner om bord.
- (2) Førstemaskinist er den som har rang etter maskinsjef og overtar **ansvaret** etter første ledd dersom maskinsjefen blir ute av stand til å ivareta sine plikter.
- (3) **Ansvarshavende** vaktoffiser i maskinrom er den som har **ansvar** for maskinvakten.

Maskinsjef/1. maskinist i [tabell A- III / 2.](#) som før 2010 revisjonen var;

..betjene elektrisk og elektronisk kontrollutstyr. Videre skulle en teste, oppdage feil ved og vedlikeholde elektrisk og elektronisk kontrollutstyr og gjenopprette dette til driftstilstand.

Ble etter høring endret 16.juni 2016 i tabellene til «**lede driften av**» - [RSR 07-2016](#)

- Dette som var den viktigste endringen ved revisjonen i 2010 betyr at maskinsjef og 1. maskinist ikke er **forpliktet til** å betjene, vedlikeholde eller drive med reparasjon av elektrisk, elektronisk og kontroll utstyret, som de var før.
- Deres **ansvar** som vakthavende offiserer er styrket, og behovet for elektrikeroffiser med høyspent kompetanse på ledelsesnivå er stadfestet ved at denne stilingen, ETO har overtatt **ansvaret** med å overvåke, drive og vedlikeholde elektriske anlegg ombord.

Rett og adgang

Kompetansesertifikat maskinoffiser klasse 4 gir **rett til** å tjenestegjøre i maskinrom som ...

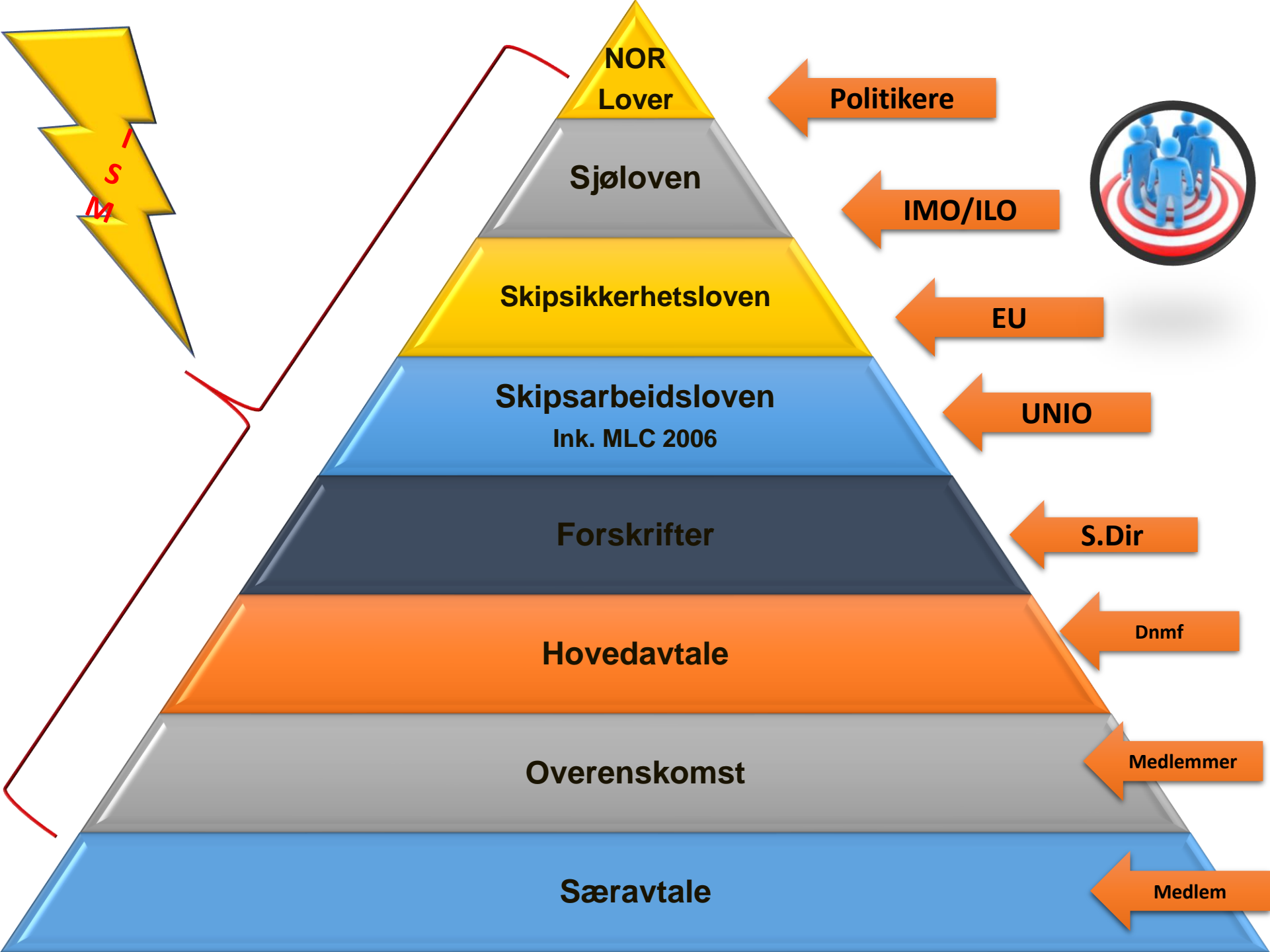
Kompetansesertifikat maskinoffiser klasse 3 gir **adgang** til å tjenestegjøre i maskinrom som

Kompetansesertifikat maskinoffiser klasse 2 gir **adgang** til å tjenestegjøre i maskinrom som

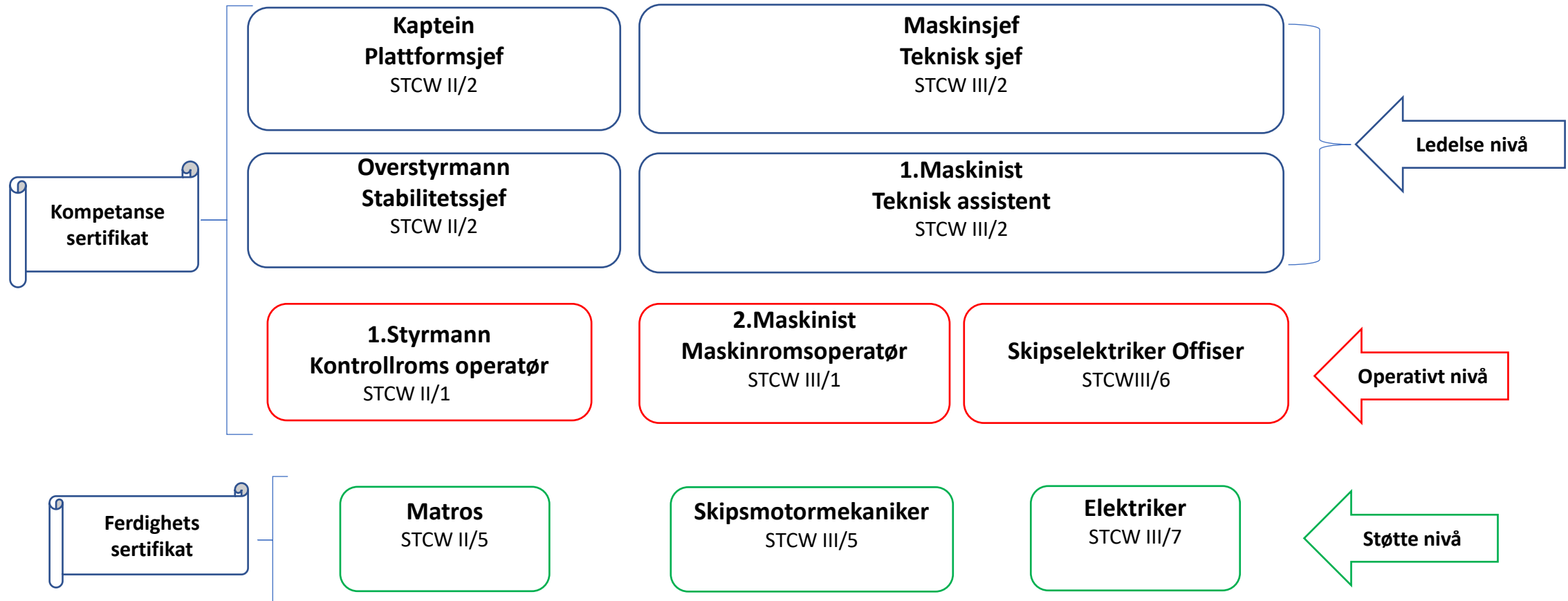
Kompetansesertifikat maskinoffiser klasse 1 gir **rett til** å tjenestegjøre i maskinrom på skip og fiskefartøy uavhengig av framdriftskraft som

Kompetansesertifikat skipselektrikeroffiser **gir rett til** å tjenestegjøre som elektrikeroffiser på sjøgående skip med framdriftskraft på 750 kW eller mer.

Sjøfolk som skal tjenestegjøre som skipselektriker på sjøgående skip med framdriftskraft 750 kW eller mer skal ha ferdighetssertifikat skipselektriker eller kompetansesertifikat skipselektrikeroffiser.



STCW 78 med senere pålagte endringer (Manila 2010)



Del II – Ledelse og organisasjon

Lederens oppgaver:

Overholde regelverk

- * Instruksjer
- * Pålegg
- * ISM/ISPS
- * Holde seg oppdatert

Administrere

Planlegge arbeidsoppgaver;
Vedlikehold/reparasjoner/utarbeide verkstedlister
Laste-/losserutiner og rutiner for teknisk vedlikehold
Sette vakter – utarbeide vaktinstruksjer
Utarbeide stillingsinstruksjer
Oppdatere skip og mannskap iht. krav, sertifikater og standarder
Sørge for oppfølging av QA – systemet (avvikshåndtering/revisjoner)
Sørge for oppfølging av HMS/HSEQ (Health, Safety, Environment, & Quality)
Sette opp driftsbudsjett/følge opp driftsbudsjett - økonomistyring
Planlegge safety- og security øvelser
Kontakt med eksterne partnere, myndigheter og andre interessenter

Lede

Mannskaper

- skape gode arbeidsforhold
- skape og vedlikeholde gode holdninger
- sørge for god kommunikasjon
- motivere mannskapsmedlemmene
- ta ansvar
- være synlig
- være lydhør

Overholde kommersielle krav

- * Rutetider
- * Komfort/sikkerhet for pax
- * Brekkasje
- * I forhold til claims

Konfliktløser

- Internt – crew/rederi
- Eksternt – businesspartnere/pax



Norge

SJØFARTSDIREKTORATET
BEMANNINGSSERTIFIKAT FOR MINSTE SIKKERHETSBEAMNING

Utstedt etter bestemmelsene ved forskrift om bemanning av norske skip
og overensstemmende med reglene i STCW konvensjonen.

Navn RICHARD WITH		Kj. signal: LGWH	IMO nr. 9040429	Hjemsted Tromsø	
Type Passasjerskip - Kombinert lasteskip	Ant. pass 590	Fartsområde Klasse B - Innaskjærs fart i EU		Arbeidsordning 2-vaktordning	
Br. tonn 11205.00	Største lengde – bredde 121.800 – 19.200 m	Fr. effekt 9000 kW	El. anlegg 660 V - 2742 kW	Framdr. mask Diesel	Hastighet 18
Sikkerhetsbemanning er basert på at følgende tekniske innretninger er installert: Autopilot <input checked="" type="checkbox"/> Intern komm <input checked="" type="checkbox"/> Personellalarm <input type="checkbox"/> UMS Alarmer <input type="checkbox"/>					
Sikkerhetsbemanning for drift med bemannet maskinrom					

Stillinger	Ant.	Kvalifikasjoner * (STCW)	Kommentarer
Fører	1	D1 (II/2)	
Overstyrmann	1	D2 (II/2)	
Styrmann	2	D4 (II/1)	
Maskinsjef	1	M1 (III/2)	
Førstemaskinist	1	M2 (III/2)	
Maskin offiser	1	M4 (III/1)	
Elektriker	1	(III/6)	
Kokk	1	Note 1	
Matros	4	(II/5)	
Lettmatros	1	(II/4)	
Motormann	3	(III/5)	
Restorasjonspersonell	30	-	Se note 2

§ 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.

Føre et skip fra A til B ved kun å utføre nødvendig sikkerhetsrelaterte arbeidsoppgaver vedrørende sikker drift, innenfor de begrensninger som er gitt i

- [Skipssikkerhetsloven](#)
- [Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip](#)
- [Forskrift om driftsordninger på norske skip](#)
- [Forskrift om bemanning av norske skip](#)
- [Forskrift om arbeids- og hviletid](#)

VÅRKLARING AV UTSETT BÅTTIL OG KVANTITETEN DEKKSSTIKKEDRÅPET, JI. 9 / I VÅRKLARINGSSTIKKEDRÅPET.

Følgende lov og forskrifter er lagt til grunn ved behandling av saken:

Forskrift av 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip (Bemanningsforskriften).

Herunder §§ 1, 4, 6, 8 og 9

Lov av 16. februar 2007 nr. 09 om skipssikkerhet (Skipssikkerhetsloven).

Herunder §§ 15 og 24

Forskrift av 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip.

Herunder §§ 1 og 8

Forskrift av 15. sept. 1992 nr. 704 om driftsordninger på norske skip.

Herunder §§ 1, 7, 8, 9, 10, 11 og 12

Forskrift av 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip. (Vaktholdsforskriften)

Herunder §§ 1, 5, 6, 7, 8

Forskrift av 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.

Forskrift av 01. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip

Ansvarsområde

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

STCW - KAPITTEL I Normer knyttet til allmenne bestemmelser Avsnitt A-I/1 *Definisjoner og presiseringer*

«**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;

Regjeringen vil videreføre refusjonsordningen for sysselsetting av sjøfolk med den bevilgede finansielle ramme på 339 mill. kroner for 1996 og med det nåværende dekningsområde. Ordningen omfatter nå skip i det ordinære norske register NOR, NIS-skip med full norsk sikkerhetsbemanning og NIS-passasjerskip med refusjonsbemanning.

Ordningen bør også omfatte norske sjøfolk som er bosatt i utlandet, men skattepliktig til Norge.

Refusjonsordningen utvides til å omfatte norske sjøfolk på skip i NIS med en egen refusjonsbemanning som følger:

Minst hele skipsledelsen skal bestå av norske sjøfolk. **Dette omfatter fører, overstyrmann, maskinsjef og 1. maskinist.**

Minst to stillinger for voksne underordnede og to opplæringsstillinger skal hele året dekkes av to nordmenn.

St meld nr. 28 (1995-96) Hvor fartøy flyte kan... De maritime næringer

KAPITTEL 5: Tiltak for styrking av de maritime næringer 5.2. – Refusjonsordningen

I alle arbeidsforhold skal det inngås en **skriftlig arbeidsavtale**

I tillegg kommer **stillingsinstruks** som angir nærmere stillingens ansvar/oppgaver og organisasjonsmessig plassering. **Ref. BF § 8 d – e**

Ny arbeidsavtale

SKJEMANUMMER: KS-0401 SPRÅK: BOKMÅL

Ansettelsesavtalen er en privatrettslig avtale inngått mellom den enkelte arbeidsgiver og arbeidstaker.

Avtalen utfylles i minst to eksemplarer.

Arbeidstaker og arbeidsgiver skal ha hvert sitt eksemplar.

 [Manuell innrapportering](#)



Arbeidsavtale / Employment agreement

I henhold til lov 21. juni 2013 nr. 102 (skipsarbeidsloven) § 3-1 med forskrifter /
According to Act of 21 June 2013 no. 102 (The Ship Labour Act) Section 3-1 with regulations

Ansettelsesforhold / Terms and conditions of employment

12 Lønn, overtidsbetaling og andre vilkår etter overenskomst mellom /
Wages, overtime pay and other conditions according to collective agreement between
og / and

13 Ferie med lønn eller formelen som benyttes for å beregne den /
Paid annual leave or the formula used for calculating it

14 Sykepenger og trygdeytelser /
Health and social security protection
benefits

15 Rett til hjemreise / Entitlement to
repatriation

16 Spesielle vilkår, andre opplysninger /
Special conditions, other information

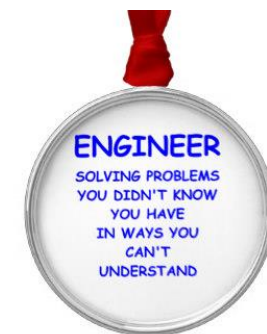
17 Stilling / Rank, Rating

18 Lønn fra og med / Wages from and
including

19 Eventuelt fratredelsessted /
Possible place of terminating service

20 Prøvetid / Probationary period

21 Gjensidig oppsigelsesfrist / Mutual period of notice



STILLINGSBESKRIVELSE FOR ELEKTRIKER

Rapporterer til: Maskinsjefen

KVALIFIKASJON - KRAV:

- Inneha elektriker sertifikat: EA, SEL eller fagbrev skipselektrisk modul og minst 3 mnd praksis.
- Atferd og lederevne som er akseptert av rederiet.
- Aksepterer rederiets Alkohol og Drug policy.
- Beherske tilstrekkelig engelsk til å kunne konversere tilfredsstillende, både muntlig og skriftlig.
- Sikkerhetsopplæring i.h.t. STCW, IMO 60 krav.
- Kunnskaper om kvalitetssystemer, HMS Safety Management System og dokumentasjoner.

ANSVAR/MYNDIGHET/ARBEIDSBESKRIVELSE:

- Ansvarlig for alt vedlikehold og rutineinspeksjoner av elektriske maskinserier og utstyr.
- Rapporterer til vakthavende offiser på bro og maskinsjef hvis en uforutsett hendelse skjer.
- Ansvarlig for å rapportere kontinuerlig til maskinsjefen angående arbeidslister / rapporter, forbruk og bestillinger.
- Ansvarlig for bestillinger og telling av elektriske reservedeler på lageret.
- Kunnskap om klasseforskrifter for elektriske installasjoner om bord på skip.
- Vedlikehold og feilsøking på elektriske installasjoner og utstyr, inklusiv automasjon.
- Ajourføre elektriske diagrammer og tegninger.
- Ansvarlig for å sette seg inn i rederiets sikkerhets og operasjons prosedyrer.
- Ansvarlig for teknisk vedlikehold av navigasjons utstyr.

STILLINGSBESKRIVELSE (kortversjon)

Stillingsbeskrivelse er en skriftlig kunngjøring som beskriver ansvar og plikter, nødvendige kvalifikasjoner samt de sammenheng som gjelder for rapportering. Krav til definerte stillinger ombord i skip finner en i [Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk](#)

Videre vil skipets sikkerhetsbemannings sertifikat angi funksjon ombord, likeså skipets brann og rednings rulle beskrive funksjon for hver enkelt stilling, ref. [Forskrift om bemanning av norske skip \(bemanningforskriften 2009\)](#)

Arbeidsinstruksen identifiserer klart og uttrykker helt tydelig stillingens ansvarsområder. Den gir også informasjon om arbeidsforhold, tilgjengelig verktøy, utstyr og hjelpemidler som skal brukes, kunnskap og ferdigheter som er nødvendig og relasjoner til andre stillinger.

Oppbygningen av en stillingsinstruks

Mål for stillingen

Organisasjon og plassering

Ansvar og myndighet

Fullmakter og økonomiske rammer for beslutninger

Generelle arbeidsoppgaver

Kan arbeidsgiver sette meg til annet arbeid enn det som er beskrevet i stillingsinstruksen?

Det er arbeidsavtalen og en eventuell stillingsinstruks, samt utlysningstekst mm. som regulerer hvilke arbeidsoppgaver en arbeidstaker kan settes til. Arbeidsgiver har likevel i kraft av sin styringsrett, i begrenset grad rett til å sette en arbeidstaker til andre arbeidsoppgaver enn det som fremgår direkte av arbeidsavtalen og stillingsinstruksen. Dersom en arbeidstaker settes til arbeidsoppgaver som fører til at "grunnpreget" i stillingen endres, er man utenfor arbeidsgivers styringsrett. Da skal arbeidstakeren i stedet ha en oppsigelse fra sin stilling, en endringsoppsigelse, med tilbud om ansettelse på endrede vilkår.

Kan en arbeidstaker nekte å utføre pålagte oppgaver fra arbeidsgiver?

Dersom en arbeidstaker settes til arbeidsoppgaver som kan medføre fare for liv eller helse, kan de nekte å utføre arbeidsoppgavene ref. [Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip ; § 6.3](#)
<http://lovdata.no/forskrift/2005-01-01-8/§6-3>,

Pålegges oppgaver hvis er pålagt spesiell kompetanse, bevis eller sertifikat skal disse innehas før arbeidet startes - ref. [Lov om skipssikkerhet \(skipssikkerhetsloven\)](#) med vaktforskrifter og [Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk](#)

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.

Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk - skipsledelsen;

5. Sertifikatkrav maskinavdeling

§ 36. Stillingsbetegnelser maskinoffiserer

(1) **Maskinsjef** er den overordnede maskinoffiseren som har ansvar for skipets mekaniske framdrift og for drift og vedlikehold av mekaniske og elektriske installasjoner om bord.

(2) **Førstemaskinist** er den som har rang etter maskinsjef og overtar ansvaret etter første ledd dersom maskinsjefen blir ute av stand til å ivareta sine plikter.

(3) Ansvarshavende vaktoffiser i maskinrom er den som har ansvar for maskinvakten.

Videre paragrafer med likelydende tekst;

§ 55. *Krav til opplæring og kvalifikasjoner for sjøfolk som skal lede lasteoperasjoner mv. på oljetankskip*

§ 56. *Krav til opplæring og kvalifikasjoner for sjøfolk som skal lede lasteoperasjoner mv. på kjemikalietankskip*

§ 58. *Krav til opplæring og kvalifikasjoner for sjøfolk som skal lede lasteoperasjoner mv. på gasstankskip*

(1) **Skipsfører, maskinsjef, overstyrmann, førstemaskinist** og andre sjøfolk som har direkte ansvar for lasting, lossing, omsorg for lasten underveis, arbeid med lasten, rengjøring av tanker eller andre oppgaver relatert til lasten på ha ferdighetssertifikat for ledelse av lasteoperasjoner på oljetankskip.

§ 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.*
- 2.3. *ansvarshavende vaktoffiserer på maskinvakt under ledelse av maskinsjefen, er umiddelbart tilgjengelige og klare til å betjene maskinrom og er, når det kreves, fysisk til stede i maskinrommet på sine vakter; og*
- 2.4. *passende og effektiv vakt eller vakter til enhver tid holdes av hensyn til sikkerheten når skipet er for anker eller fortøyd og, dersom skipet fører farlig last, at slik vakt eller vakter er lagt til rette på en måte som fullt ut ivaretar hensynet til den farlige lastens art, mengde, innpakking og stuing og til særskilte forhold som hersker om bord, på sjøen eller på land.*
3. *Vaktlister skal slås opp på lett tilgjengelige steder.*

Ifølge SOLAS-konvensjonen er det Maskinsjefens ansvar å ta vare på sikkerheten, ordne tjenesteforholdet for de øvrige maskinoffiserene samt for elektriker og fører tilsyn med maskinmannskapet og dets oppholdsrom. Maskinsjefen plikter er tydelig nedfelt i STCW 95 avsnitt A-III / 2.

Maskinsjef skal **ikke** gå ordinære vakter - han har som overordnede maskinoffiser vakt 24/7.

Det er kaptein og maskinsjef som setter vaktene - IKKE rederiet!

KAP. 10 SSL

§ 61. Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes andre som har sitt arbeid om bord, som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter **§ 20** første ledd bokstav **d** til å medvirke til at **vaktholdet** om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 15 annet ledd med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes andre som har sitt arbeid om bord, som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a. vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav a til å medvirke til at driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 11 med forskrifter,
- c. vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav e til å medvirke til å være behørig kvalifisert i henhold til kravene i § 16 med forskrifter.

§ 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.

Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Kapitteloversikt:

Kapittel 1. Innledende bestemmelser (§§ 1 - 3)

Kapittel 2. Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring (§§ 4 - 8)

Kapittel 3. Teknisk og operativ sikkerhet (§§ 9 - 20)

Kapittel 4. Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet (§§ 21 - 30)

Kapittel 5. Miljømessig sikkerhet (§§ 31 - 38)

Kapittel 6. Sikkerhets- og terrorberedskap (§§ 39 - 40)

Kapittel 7. Tilsyn (§§ 41 - 48)

Kapittel 8. Forvaltningstiltak (§§ 49 - 54)

Kapittel 9. Administrative sanksjoner (§§ 55 - 57)

Kapittel 10. Straffansvar (§§ 58 - 70)

Kapittel 11. Øvrige bestemmelser (§§ 71 - 74)

Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

Kapitteloversikt:

[1. Innledende bestemmelser \(§§ 1 - 4\)](#)

[2. Opplæring, utdanningsinstitusjoner og fartstid \(§§ 5 - 16\)](#)

[3. Søknader, gyldighetstid, oppbevaringsplikt og tilbakekall \(§§ 17 - 21\)](#)

[5. Sertifikatkrav maskinavdeling \(§§ 36 - 45\)](#)

[6. Tilleggskrav knyttet til radio-, beredskaps-, sikkerhets- og redningsoppgaver, førstehjelp, andre medisinske oppgaver og skipskock \(§§ 46 - 53\)](#)

[7. Tilleggskrav til sjøfolk på flyttbare innretninger, passasjerskip, tankskip, hurtiggående fartøy og visse typer andre skip \(§§ 54 - 75\)](#)

[8. Kvalifikasjonskrav for visse oppgaver uten sertifikatkrav \(§§ 76 - 82\)](#)

[9. Anerkjennelse av utenlandsk opplæring og sertifikat \(§§ 83 - 87\)](#)

[10. Unntak \(§§ 88 - 91\)](#)

[11. Avsluttende bestemmelser \(§§ 92 - 96\)](#)

[Vedlegg I](#) [Liste over sertifikater](#)

[Vedlegg II](#) [kompetanse i personlige redningsteknikker](#)

[Vedlegg IV](#) [vakthavende maskinoffiserer](#)

[Vedlegg V](#) [mann-over-bord-båter](#)

[Vedlegg VI](#) [Tankermann](#)

[Vedlegg VII.](#) [personell på passasjerskip](#)

[Vedlegg VIII](#) [sikkerhetsoffiserer](#)

[Vedlegg IX.](#) [gassdrevet passasjerskip](#)

[Vedlegg X.](#) [Offshore-forsyningskip som utfører ankerhåndteringsoperasjoner](#)

[Vedlegg XIII.](#) [Veiledning om opplæring av skipsførere og offiserer på skip som opererer i polare farvann](#)



Safety

1. Yourself
2. Your College
3. The Ship
4. and the Environment 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 with, 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 with 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.**

Oppsummering:

Alt regelverk er basert på at skipsledelsen består av de 4 som tjenestegjør på ledelse nivå.

Maskinsjef og 1. maskinist skal **lede**, 2. maskinist skal **betjene**, ETO **skal overvåke, drive og vedlikeholde** og en ETR skal **bidra**.

Som ansatt og en del av skipsledelsen er du ansvarlig for å utføre de plikter rettigheter som medfølger av lovverket og rederiets policy.

Sørg for at Rederiet forstår **ansvars** forholdet og strafferegelverket i SAL kap. 10