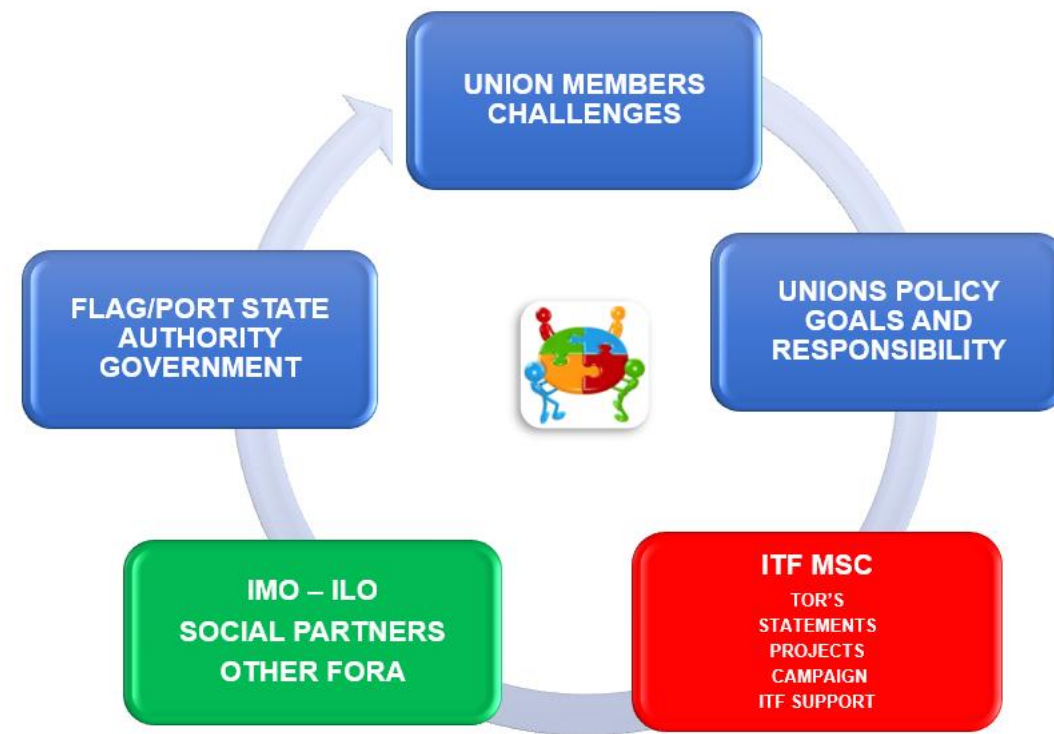
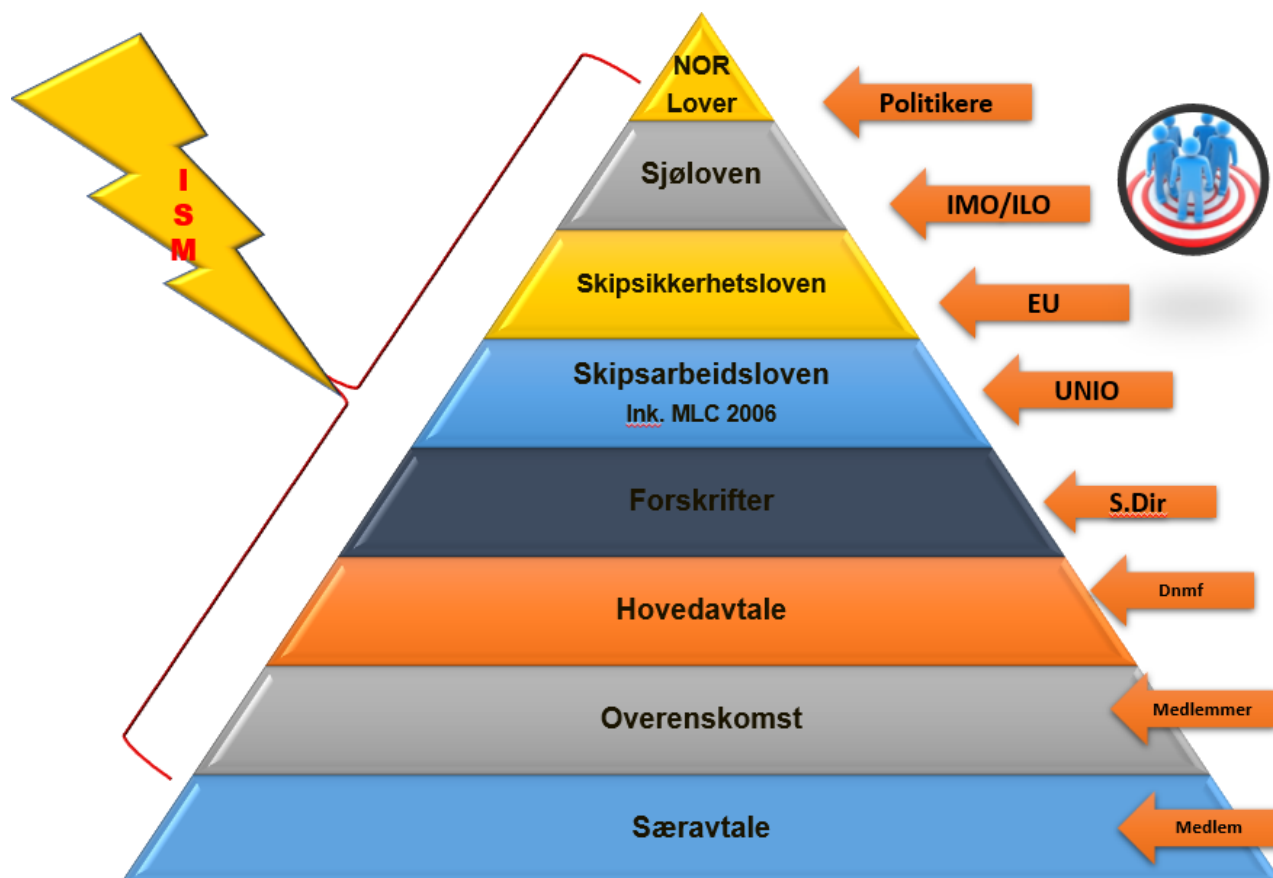


REGELVERKS PRAKTISERING

Regjering – Arbeidstaker organisasjoner – Arbeidsgiver organisasjoner

290124 09:30 -11:20



RAMMER

- ❖ Norsk lov
- ❖ NIS loven
- ❖ Skipsarbeidsloven
- ❖ Skipssikkerhetsloven
- ❖ **Petroleumslov** (Funksjonelt)
- ❖ **Arbeidsmiljøloven**
- ❖ Forskrifter
- ❖ Havrettskonvensjonen
- ❖ IMO - ILO - EU Regelverk og Direktiver
- ❖ Internasjonale normer (ISO, IEC), beste praksis og retningslinjer
- ❖ Nasjonale bransje anbefalinger – beste praksis
- ❖ Flaggstatens Rundskriv



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

1 <input type="checkbox"/> Ny / New <input type="checkbox"/> Endring / Alteration	2 Avtalen gjelder fra dato / The agreement applies from date	3 Fødselsnr / Birth no
4 Fødested / Place of birth	5 Etternavn / Surname	6 For- og mellomnavn / First and middle name(s)
7 Hjemmeadresse / Home address	8 Nasjonalitet / Nationality	Tlf / Phone
9 Nærmeste pårørende – navn og adresse / Name and adress of next of kin		Tlf / Phone
10 Arbeidsgiver – navn og adresse / Name and address of employer		Organisasjonsnummer / Organisation ID
11 Rederiets plikt til å påse at arbeidsgiver oppfyller arbeidsavtalens bestemmelser følger av skipsarbeidsloven § 2-4 / The shipowner's duty to ensure that the employer comply with the particulars in the employment agreement, is stipulated in The Ship Labour Act Section 2-4		
Ansettelsesforhold / Terms and conditions of employment		
12 Lønn, overtidbetaling 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 fratredsessted / Possible place of terminating service
20 Prøvetid / Probationary period	21 Gjensidig oppsigelsesfrist / Mutual period of notice	
Fylles bare ut ved midlertidig ansettelse / To be completed only in cases of temporary employment		
22 Fartøyets navn / Name of vessel	23 For bestemt tidsrom / For specified period Fra / From Til / To	
24 En bestemt reise og eventuell varighet / One specified voyage and possible duration		
25 Vikar for / Substitute for		
26 Arbeid av forbigående varighet / Temporary employment		
Må fylles ut for hånd / To be filled in by hand		
27 Arbeidsavtalen inngått – sted og dato / The employment agreement signed – place and date		

RETTLÆDNING OG KOMMENTARER FOR UTFYLLING AV ARBEIDSAVTALEN

Generelt

Kontraktens formulæret er utformet slik at det oppfyller de krav som er fastsatt i forskrift av 20. august 2013 om arbeidsavtale i medholdt til skipsarbeidsloven § 3-1. Arbeidsavtalen er en privatrettslig avtale inngått mellom den enkelte arbeidsgiver og den enkelte arbeidstaker. Avtalen utfylles i minst to eksemplarer. Arbeidstaker og arbeidsgiver skal ha hvert sitt eksemplar. Dersom det avtales vilkår i strid med bestemmelser i skipsarbeidsloven med forskrifter, vil lovbestemmelsene gå foran avtalen. Det samme prinsippet gjelder i forhold til gyldige tariffavtaler som partene er bundet av.

Rubrikk 1:

Er det første gang en arbeidsavtale inngås, skal det krysses av i feltet "ny". Gjelder det endring i en tidligere inngått avtale, skal det krysses av i feltet "endring".

Rubrikk 2:

I datofeltet angis tidspunktet den nye avtalen eller endringsavtalen skal gjelde fra.

Rubrikk 3:

For arbeidstaker som ikke er tildelt ellevestfret nummer føres bare fødselsdato i følgende rekkefølge: Dag, måned, år.

Rubrikk 9:

Her føres opp navn, adresse og telefonnummer til den pårørende som arbeidstaker ønsker kontaktet i påkommende tilfeller. Rubrikken fylles ut dersom arbeidstakeren ønsker det.

Rubrikk 11:

Dersom arbeidsgiveren er en annen enn rederiet, skal arbeidsgiveren i forbindelse med inngåelsen av arbeidsavtalen skriftlig informere arbeidstakeren om hvem rederiet er. Er det ved avtaleinngåelsen ikke klart hvem rederiet er, skal arbeidsgiveren informere arbeidstakeren skriftlig så snart arbeidsgiveren vet hvem rederiet er.

Rubrikk 12:

Her kan det vises til konkret tariffavtale eller det kan angis mer generelt, som f.eks.: "Den til enhver tid gjeldende tariffavtale for vedkommende stillingskategori og fartsområde fastsatt mellom (...) og (...)" Foreligger ingen tariffavtale det kan vises til, oppgis de lønnsbetingelser som skal gjelde i rubrikk nr. 16.

Rubrikk 13, 14 og 15:

Her skal det henvises til relevante lovbestemmelser, samt eventuell tariffavtale som kommer til anvendelse og som inneholder disse rettighetene. Dersom tariffavtalen inneholder henvisninger til de relevante lovbestemmelsene, er det tilstrekkelig med en henvisning til tariffavtalen.

Rubrikk 16:

I rubrikken kan det anføres spesielle rettigheter utover det lov eller tariffavtale gir. Dette kan gjelde adgang til permisjon, opplæring, hjemreise, pensjon, osv. Dersom arbeidstakeren ikke omfattes av tariffavtale, oppgis månedshyre og overtidbetaling pr. time. I rubrikken kan også anføres spesielle begrensninger som f.eks. "ikke nor og uskikk". Dersom rubrikken ikke er stor nok til å få med alle spesielle vilkår og opplysninger, kan et eget ark vedlegges avtalen.

Rubrikk 17:

Skal arbeidstakeren alternere mellom flere stillinger avhengig av hvilket skip han er på, f.eks. fører eller overstyrermann, anføres begge stillingstyper her.

Rubrikk 19:

Dersom fratredelsen ikke avtales, utfylles denne rubrikken med "hvor som helst".

Rubrikk 20:

Prøvetid kan rettsgyldig avtales for inntil seks måneder, jf. skipsarbeidsloven § 3-2.

Rubrikk 22 til 26:

NB! Rubrikkene 20 til og med 24 fylles bare ut ved midlertidig ansettelse, jf. skipsarbeidsloven § 3-4.

Rubrikk 25:

I denne rubrikken skrives navnet til den person arbeidstakeren skal vikariere for.

Rubrikk 27:

Begge de to originale eksemplarene av avtalen som partene skal ha hvert sitt av, skal undertegnes.

Skjemakatalog

Velg kategori i fanene under.

Søk i skjemakatalogen...

Fartøy

Registrering i NIS/NOR

Ulykker og hendelser

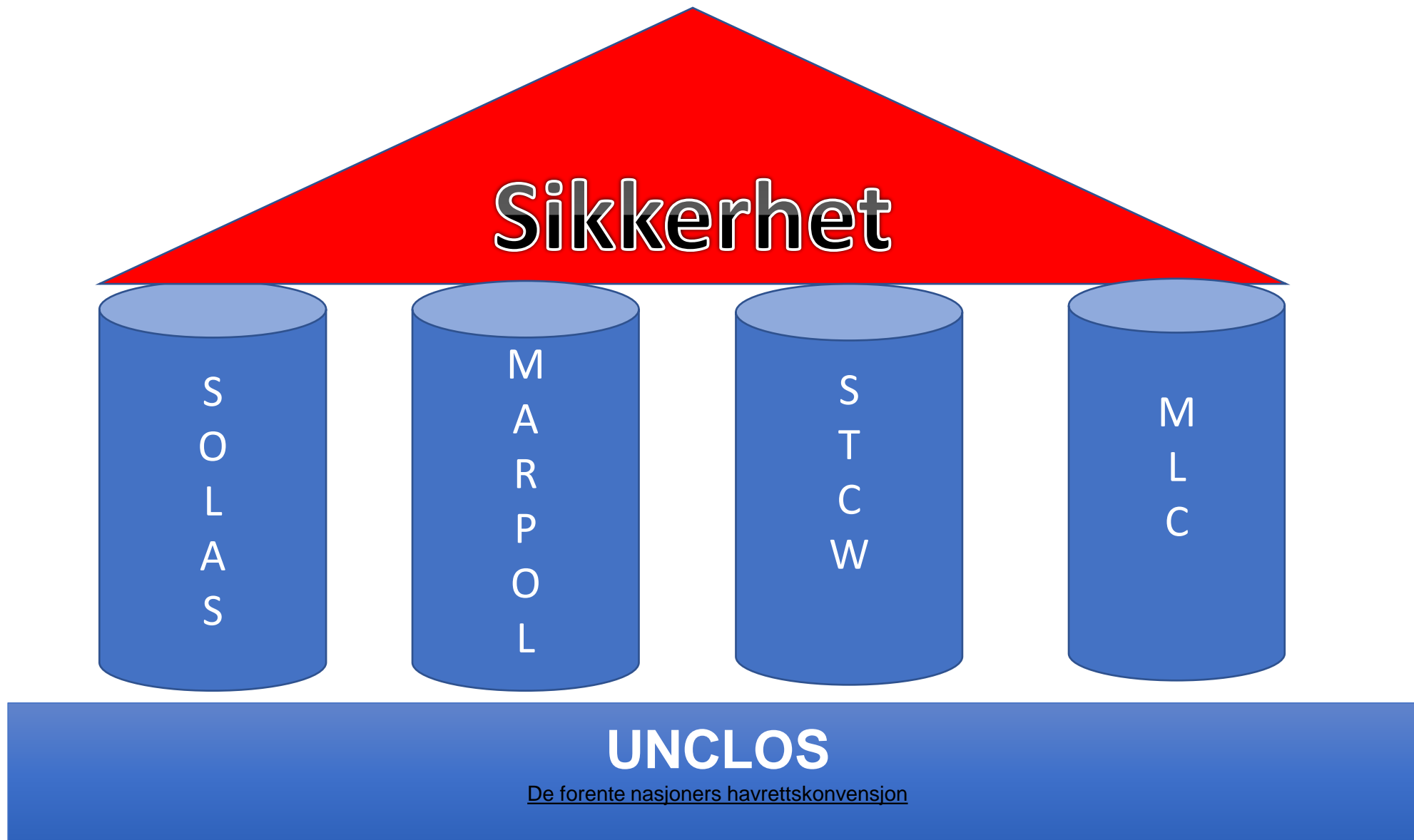
Skjemaer om alle forhold som har med fartøy å gjøre.

Skjemaer merket med "Elektronisk" sendes inn vi Altinn.

Skjemaer merket med "Manuell" fylles ut og sendes via epost.

<https://www.sdir.no/skjemakatalog>

Dnmf deltar i alle ledd hvor praktisering, utvikling, vedlikehold og implementering av regelverket foregår nasjonalt og internasjonalt – **praktiseringen i kraft av din stilling MÅ DU stå for!**



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.

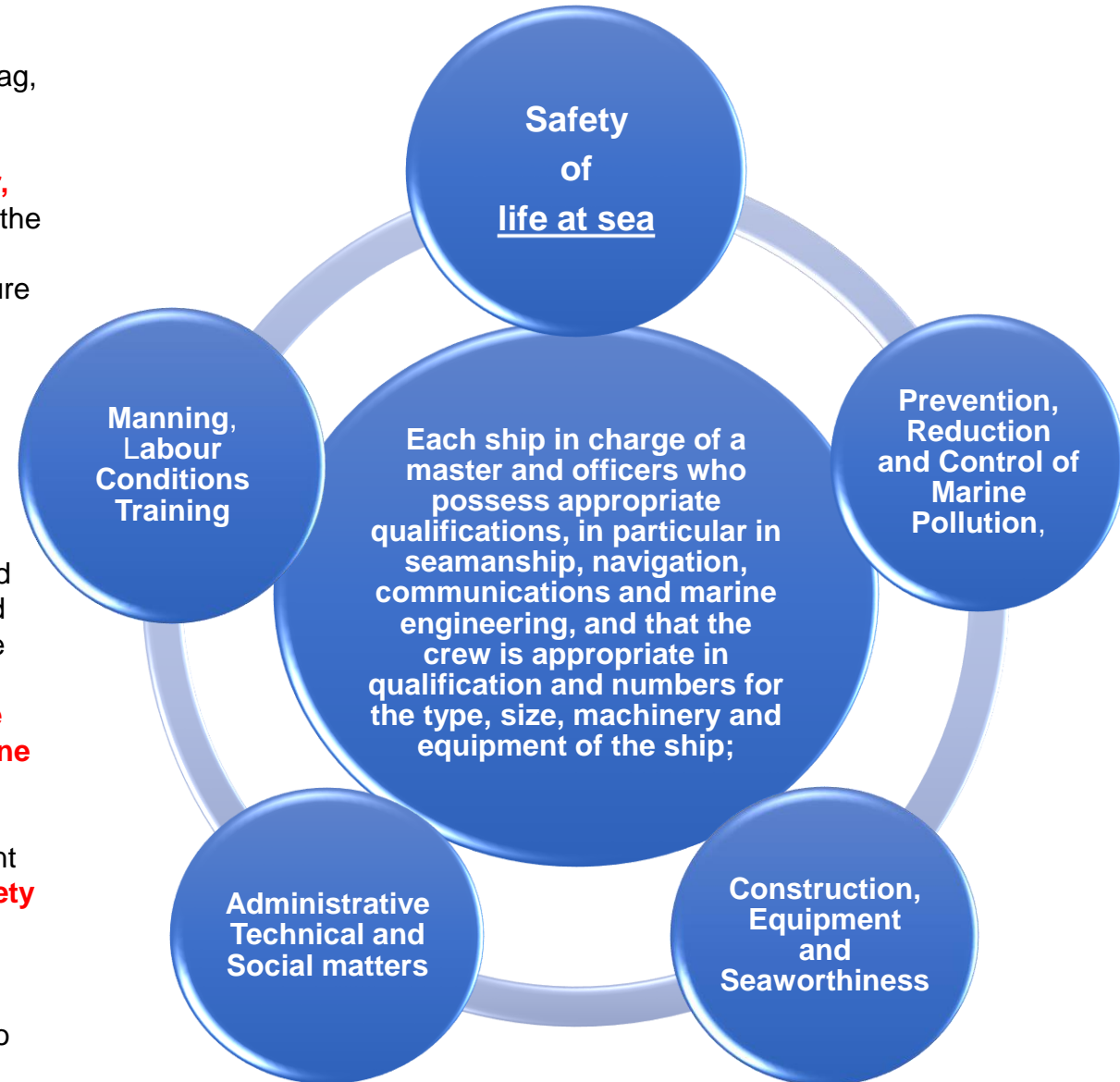
3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regards, inter alia, to:

- (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.





SOLAS Regulation 14 Ships' manning

1 Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.*

- *Refer to the Principles of Safe Manning adopted by the Organization by resolution A.1047(27).*

2 For every ship to which chapter I applies, the Administration shall: (Replaced by Res.MSC.325(90))

.1 establish appropriate minimum safe manning following a **transparent procedure**, taking into account the relevant guidance adopted by the Organization*; and

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

.2 issue an appropriate minimum safe manning document or equivalent as evidence of the minimum safe manning considered necessary to comply with the provisions of paragraph 1.

3 On all ships, to ensure effective crew performance in **safety matters**, a **working language** shall be established and recorded in the ship's log-book. The company, as defined in regulation IX/1, or the master, as appropriate, shall determine the appropriate working language. Each seafarer shall be required to understand and, where appropriate, give orders and instructions and to report back in that language. If the working language is not an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, all plans and lists required to be posted shall include a translation into the working language.

4 On ships to which chapter I applies, English shall be used on the bridge as the working language for bridge-to-bridge and bridge-to-shore safety communications as well as for communications on board between the pilot and bridge watchkeeping personnel* , unless those directly involved in the communication speak a common language other than English.

* [The IMO Standard Marine Communications Phrases \(resolution A.918\(22\)\)as amended, may be used in this respect.](#)



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

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

MARPOL «Green & Black unity»

14,5 LIFE
ON WATER



Safe Sustainable Fuel

14 LIFE
BELOW WATER



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

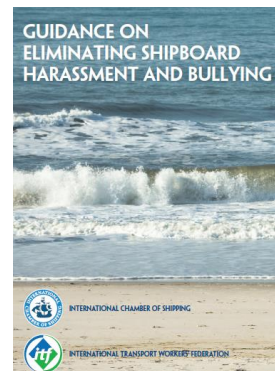
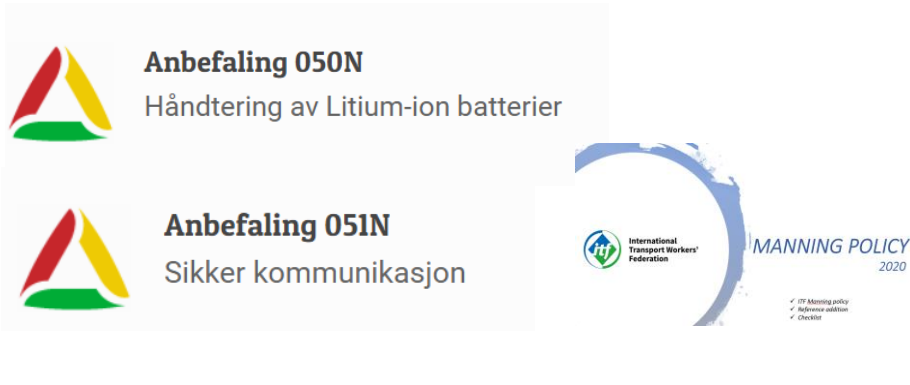
Implement – Practice – Maintain – Training – Communicate – Development

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)

Ref NMA all aspects of maintaining safe operation on board.*

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

Resolusjon fra Det norske maskinistforbunds landsmøte 2015

REGELVERKS PRAKTISERING

Det norske maskinistforbund 37. landsmøte samlet i Tromsø 23- 25. september 2015 har vedtatt følgende resolusjon:

Landsmøtet er av den oppfatning at sjøfartsdirektoratets praktisering av regelverket i forbindelse med fastsettelse av bemanning ikke er iht. dagens reviderte regelverk og mangler det trepartssamarbeidet som en finner beskrevet både i IMO og ILO konvensjonene.

Mens International Maritime Organization (IMO) krever økt kompetanse og dermed økt sikkerhet for de ansatte om bord, last, passasjerer og miljø - tillater Sjøfartsdirektoratet her i Norge reduksjon av kompetanse, med grunnlag i slik vi oppfatter det, på bakgrunn i rederienes økonomiske interesser og manglende regelverksforståelse, noe som ikke kan aksepteres og oppleves som svært provoserende og utfordrende.

Siden 2011 har regelverket vesentlig endret seg mht. mannskapets kompetanse på det enkelte skip som absolutt sikkerhetsfaktor, mens sjøfartsdirektoratet fremdeles avviser fagpersonellet om bord sine konklusjoner om nødvendig kompetanse med argumenter som likeverdsprinsippet, anbud og særnorske regler som bryter med regelverket de har vært med å lage i IMO.

Landsmøtet forventer at Sjøfartsdirektoratet utøver det til enhver tid gjeldende regelverk slik at personlige sertifikater, helse, miljø og sikkerhet får høyeste prioritet.



MARITIM REGELVERKS PRAKTISERING ELEKTRIKER

Det norske maskinistforbund (DNMF) er av den oppfatning at Sjøfartsdirektoratets praktisering av regelverket i forbindelse med oppgradering av STCW-kompetansekrav for sertifikater for elektrikere er svært bekymringsfull.

International Maritime Organization (IMO) krever økt kompetanse og dermed økt sikkerhet for de ansatte, last, passasjerer og miljø om bord. Sjøfartsdirektoratet her i Norge tillater imidlertid at kompetansen reduseres. Etter vår oppfatning, er årsaken manglende forståelse for regelverket og hensyn til rederienes økonomiske interesser. Slik tolkning og praksis kan ikke aksepteres og oppleves som svært provoserende og utfordrende.

Siden 2011 har regelverket som omfatter kompetansekrav for mannskapet på det enkelte skip som absolutt sikkerhetsfaktor, endret seg vesentlig. Likevel avviser Sjøfartsdirektoratet konklusjonene til fagpersonellet om bord om nødvendig kompetanse med argumenter som at det er rederiene som har de beste forutsetninger for å vurdere hvilken sikkerhetsbemanning som er forsvarlig. Slike tolkninger avviker sterkt fra det regelverket som Sjøfartsdirektoratet, som representant for flaggstaten Norge, har vært med å utarbeide i IMO. Manglende regelverkskompetanse fra rederienes side og manglende vilje/unnlattelse fra myndighetenes side til å gripe fatt i problemstillingen, utgjør nå den største sikkerhetsrisikoen vi har i skipsfarten.

Situasjonen er nå så utfordrende for det enkelte individ, de tillitsvalgte, administrasjon og styre at Det norske maskinistforbund den 17. juli i år sendte en bekymringsmelding til Nærings- og fiskeridepartementet der vi gjennom konkrete saker ga uttrykk for mange år med tafatthet og manglende prosessforståelse fra myndighetenes side.

Det vi på vegne av våre medlemmer ber om, er ikke norske særregler, som vi beskyldes for. Vi ber kun om en felles tolkning av et korrekt oversatt internasjonalt regelverk som da kan inngå i den påkrevde prosessen med å bemanne et skip med den kompetanse som kreves, slik at alle parter da i ettertid kan forholde seg til dette.

Det er nå berammet et nytt møte i saken den 30. september, og da får vi se om vi nå kan stole på at intensjonene om at Norge skal være verdens beste sjøfartsnasjon – på kompetanse – holder.



SJØFARTSDIREKTORATET
BEMANNINGSSERTIFIKAT FOR MINSTE SIKKERHETSBEEMNING

Utstedt etter bestemmelsene ved forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip og overensstemmende med reglene i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS 1974) kapittel V regel 14

Navn NORDDALSFJORD		Kjenningsignal LGZT	IMO nummer 9941740	Hjemsted Florø
Type Passasjerskip - Bilferge	Ant. Pass. 244	Fartsområde 2 - Beskyttet farvann		Arbeidsordning Skiftordning
Bruttotonnasje 1937,00	Største lengde 84,000 m	Lengde L 78,316 m	Fremdriftsmaskineriets effekt 2000 kW	Hastighet -
Rederi Fjord1 AS				
Sikkerhetsbemanning er basert på at følgende tekniske innretninger er installert: Autopilot <input checked="" type="checkbox"/> Intern kommunikasjon <input checked="" type="checkbox"/> Personellalarm <input checked="" type="checkbox"/> UMS Alarmer <input checked="" type="checkbox"/>				
Sikkerhetsbemanning for drift med periodevis ubemannet maskinrom. Tidsperioden skal ikke overstige 2 timer				
Stillinger	Ant.	Kvalifikasjoner - (STCW)	Kommentarer	
Fører	1	D3 (II/2,3)		
Overstyrmann	1	D3 (II/2,3)		
Maskinsjef	1	M3 (III/3)		
Matros	2	-		

Skipet nevngitt i dette dokumentet anses som sikkert bemannet hvis det, når det forlater havn, har om bord minst det antallet personell og de gradene/stillingene som er spesifisert i tabellen.

(*) Sertifikatkoder refererer til nasjonal kode. STCW referanser i parentes. Andre sertifikater kan aksepteres dersom de gir tilstrøkelige rettigheter for stillingen. Se hvert individuelt sertifikat for mulige begrensninger.

Samtlige besetningsmedlemmer skal fylle kravene til passasjer- og krisehåndtering, jf. forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 60.

Sjøfartsdirektoratets vurdering

Antall besetningsmedlemmer

Vi er ikke enig i rederiets svar i kontrollskjemaet, om at vakthold ikke er relevant for bemanningsfastsettelsen. Når det er sagt, mener vi en sikkerhetsbemanning bestående av skipsfører, overstyrmann, maskinsjef og matros i utgangspunktet kan klare å utføre oppgavene som følger av forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip og forskrift om driftsordninger på skip. Ved ankomst i mørke og ved nedsatt sikt kan broen bemannes med to navigatører, maskinrommet kan bemannes med maskinsjef og matrosen kan betjene bilbro og fallem.

Selv om fergen er utstyrt for drift med periodevis ubemannet maskinrom, vil det ikke være praktisk gjennomførbart å praktisere denne ordningen med en overfartstid på 13 minutter. Ubemannet maskinrom skal ikke praktiseres ved manøvrering inn og ut av havn, jf. forskrift om driftsordninger på norske skip § 8 annet ledd.

Foreslått bemanning er for lav til å utføre alle samtidige oppgaver i alarminstruksen. Vi er enige i skipsførernes vurdering om at det ikke går an å være både brannlagsleder og røykdykker samtidig. Det er for øvrig ingen besetningsmedlemmer tilgjengelig til å samle passasjerene samtidig med brannbekjempelse. Det mangler også stedfortredere for nøkkelpersonell, da alle fire har egne oppgaver som må anses som nøkkelroller, jf. forskrift om redningsredskaper på skip. Hvis eksempelvis skipsfører ikke er tilgjengelig, skal overstyrmann overta oppgavene på broen, samtidig som vedkommende skal lede brannlag og være røykdykker.

Videre viser vi til bemanningsforskriften 2009 § 8 fjerde og femte ledd. Det skal legges til rette for størst mulig trivsel om bord både i arbeid og fritid. Det skal også tas hensyn til den administrative arbeidsbelastningen som

ISM + STCW

Videre viser vi til bemanningsforskriften 2009 § 8 fjerde og femte ledd. Det skal legges til rette for størst mulig trivsel om bord både i arbeid og fritid. Det skal også tas hensyn til den administrative arbeidsbelastningen som

rapportering i henhold til sikkerhetsstyringssystemet, lover og forskrifter pålegger skipets besetning. Sikkerhetsbemanningen for ferger tilknyttet det nasjonale veisambandet skal i tillegg vurderes etter samband, tonnasje og kapasitet.

Vi mener rederiet ikke har lagt til rette for «størst mulig trivsel» når det ikke er mulig å gjennomføre spisepauser i henhold til tariffavtale. Fergen skal trafikkere et samband med overfartstid på 13 minutter. I praksis betyr dette at ingen, med unntak av navigatørene, kan få lengre sammenhengende pause enn ca. 5-10 minutter. Vi påpeker at dette ikke bare gjelder matros, men også maskinsjef. Vi kjenner imidlertid ikke tariffavtalene i detalj, og forholder oss til at det er matrosen som blir nevnt i uttalelsene fra både skipsførere og de tillitsvalgte.

Vi forutsetter at det er i samsvar med tariffavtale at rederiet ikke holder kosten om bord. Videre forutsetter vi at alt påbudt renhold utføres av eksterne tjenester, inkludert renhold av mannskapsinnredningen.

NOTE

- IMO is the technical body of UN and are the secretariat of the flag state members who are advised by the shipowners.
- The ITF Maritime Safety Committee (ITF MSC) is the technical body of the Seafarers Section, established to represent seafarers' interests in relevant maritime regulatory and other relevant health, safety and environment, or technical fora, in accordance with the Seafarers section's direction to promote ITF policy on safety and security within the framework of the IMO.
- And the IMO instrument is an absolute minimum norm.
- That's way is so important to influence them in your own country.

IMO OUTCOME

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

ISM CODE

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

Safety of ships relating to the use of fuel oil

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

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

Maritime autonomous surface ships (MASS)

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

Comprehensive review of the STCW Convention and Code

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

ANNEX 1

RESOLUTION MEPC.377(80)

Adopted on 7 July 2023

2023 IMO STRATEGY ON REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

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

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

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

MEPC 80 Successes:

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

- highlight Intensity.
- Fuel intensity is an energy efficiency measure allowing for a comparison of the technological fuel performance of certain processes, vehicles etc. Fuel intensity can be expressed relying on indicators such as the fuel consumption per specified unit (e.g. unit of production).

✿ *What amount you burn*

✿ *More efficient utilization*

✿ Fuel cycle /well-to- propulsion, is the overall greenhouse gas (GHG) impacts of a fuel, including each stage of its production and use.

✿ Biofuel which in a Fuel lifecycle can prove an emission reduction (NOx/Co2/Methane) of 65% is the fastest and most affordable solution until 2030

✿ **Nuclear onshore /barges to produce electricity can be established quickly, as fuel on ships it will take longer.**

✿ It is important to get an internationally mandatory Fuel regulations as quickly as possible.

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

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

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

SCD 10

GOALS, FUNCTIONAL REQUIREMENTS AND EXPECTED PERFORMANCE CRITERIA FOR SOLAS CHAPTER II-1 PART C, D AND E

MACHINERY INSTALLATIONS

Goal: To ensure adequate design, construction and availability of machinery installations for safe operation of the ship and **safeguard** of the **persons** on board from associated **hazards** in expected operating conditions

In general

main and auxiliary is replaced with machinery for propulsion and manoeuvring and safety
automatic or remote control from an **attended** control room,
engineer's alarm

PERIODICALLY UNATTENDED MACHINERY SPACES

Goal: Ensure adequate **design, construction** and availability of machinery installations in periodically unattended machinery spaces so that the safety of the ship in expected operating conditions, including **manoeuvring**, is equivalent to that of a ship having **continuously attended machinery spaces**.

Fjord1/ Statens Vegvesen

Lavik-Oppedal

18:50 49%

facebook

Fjord1
1 d · 🌐

Fjord1 og Statens vegvesen signerte kontrakt om verdas første ferjesamband med sjølvgåande ferjer, E39 Lavik-Oppedal 🙌🚢🇳🇴

Administrerande direktør i Fjord1, Dagfinn Neteland er glad for at avtalen er signert, og ser fram til å utvikle ny verdsløiande teknologi med heilautonome ferjer:

– Dette er eit nytt steg i retning auka automatisering innan maritim sektor, og det ligg sjølv sagt høge forventningar og prestisje i ei slik kontrakt. Vi er svært glade for at kontrakten er tildelt, og det er med stor stoltheit vi no går laus på utfordringa. Her kan overføringsverdien med ny teknologi til andre delar av sjøfartsnæringa bli stor på sikt, seier Neteland.

Les heile pressemeldinga her 🙌
<https://www.fjord1.no/Kontakt-oss/Media/Pressemeldingar/Signerte-kontrakt-om-verdas-foerste-ferjesamband-med-sjoelvgaaande-ferjer>

- [Digital og automatisert drift på Lavik-Oppedal om få år? Publisert 17. september 2021](#)
- [Sambandet E39 Lavik–Oppedal skal klargjøres for autonome ferger 7. juni 2022](#)
- [Signerte kontrakt om verdas første ferjesamband med sjølvgåande ferjer 2024](#)

*Fjord1 skal drifte sambandet Lavik-Oppedal med fire fartøy frå 2026 til 2034 (med moglegheit for forlenging i inntil tre år), og vart tildelt kontrakten i haust med bakgrunn i beste kombinasjon av **pris og kvalitet**. Lavik – Oppedal er det niande største ferjesambandet i landet med 1,2 million personbileiningar (PBE) i 2022.*

MANGLER SIKKERHET

*Kontrakten inneber utvikling av **heilautomatiserte** løysingar for alle dei fire ferjene **frå og med 2027** og ut perioden. Kontrakten skildrar **23 ulike funksjonar** som skal automatiserast, og **summen av desse funksjonane blir at ferjene vil utføre ruteproduksjon av seg sjølv**. Det skal i tillegg etablerast eit kontrollcenter på land, for overvaking og moglegheit til fjernstyring av ferjene.*

HER ER DET BESTEMT AT DET SKAL – FØR LØSNINGENE ER PÅ PLESS OG GODKJENT !



Det er ulovlig å iverksette - før løsningen er godkjent!

- Å navigere fra A til B er ikke utfordringen, det er Sikkerhets funksjonene ved brann, stabilitet, skader, kollisjon, dødsfall, Ivareta funksjonshemmende, bistå andre skip, og et personell som kan overta styringen manuelt når den såkalte kunstig intelligens svikter eller overtas av terrorister - som er glemt!
- IMO/ILO har fastslått at tilstrekkelig STCW utdannet personell skal være om bord for å kunne ivareta sikkerheten til passasjerene ved en uønsket hendelse. Alternativet er at alle passasjerer har Sikkerhetskurs og Familiarisering slik som for Industripersonell!
- Passasjerskip er uaktuelt for autonom drift
- Det lages en egen kode for semiautonome/autonome skip slik at de kan tilpasse seg eksisterende sikkerhets infrastruktur, også med hensyn til miljøutslipp
- Denne type skip kan kun operere i godkjente arena
- Aktørene oppfyller ikke kravene i UNCLOS, SOLAS, MLC,STCW,MARPOL, ISM, ISPS
- **Hvem hadde satt seg i et batteridrevet fly - uten piloter og sikkerhets mannskap?**



NORLED AS
POSTBOKS 839 SENTRUM
4004 STAVANGER
Norge

FODNES LFQV - Bemanningssertifikat

Arbeids- og levevilkår for sjøfolk

En av sjøfartsdirektoratets hovedoppgaver er å føre tilsyn med og fremme gode arbeids- og levevilkår på norske fartøy og utenlandske fartøy i norske farvann. Sjøfolk på norskregistrerte fartøy har rettigheter som andre arbeidstakere i Norge. Utenlandske arbeidstakere har ulike rettigheter ut fra hvor skipet de arbeider på er registrert.

[Distriktsnyheter Møre og Romsdal – Onsdag kl. 19:45 – NRK TV](#)

Linker

Maritimt Samarbeidsforum

PUBLISERT: 01.02.2022

Maritimt Samarbeidsforum skal være en sentral trepartsarena for drøfting og samarbeid om alle forhold som gjelder maritimt arbeidsliv på sjøen.

Arbeids- og hviletid for sjøfolk

Å ha nok mannskap som er godt kvalifisert og uthvilt er viktig for sikker drift av ethvert fartøy. Vi vet at fatigue (uttretting) kan ha alvorlige konsekvenser for sikkerheten og påvirke sjøfolks helse. Derfor er det lagt opp til mer detaljert regulering av hviletiden enn arbeidstiden. Bestemmelsene gjelder alle sjøfolk på norske skip. Norsk regelverk er basert på standardene for hviletiden som er fastsatt i MLC- og STCW-konvensjonene.



Utfordringer

- Maskinpasser
- Ladetårn – Hydrogen bunkring løst
- Vaktordninger
- Hviletid
- Kompetanse bemanning
- Dispensasjoner helse krav/ pensjons alder

Fremmet av en deltager at en STCW sertifikat maskinoffiser skal/kan være livbåtfører. Rederiets Regelverks praktisering

Hjemmel: [Forskrift om redningsredskaper på skip](#)

Regel 3 Definisjoner

Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, gjelder følgende definisjoner for dette kapittelet:

2 «**Sertifisert person**» betyr en person som innehar **dyktighetsbevis for redningsfarkoster** utstedt etter administrasjonens bemyndigelse, eller godkjent som gyldig av administrasjonen i samsvar med gjeldende krav i Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifisering og vakthold for sjøfolk (STCW-konvensjonen); eller en person som innehar sertifikat utstedt eller godkjent av administrasjonen i en stat som ikke er part i konvensjonen, som tjener samme formål som konvensjonssertifikatet.

Regel 10 Bemanning og ledelse av redningsfarkoster

1 Denne regelen får anvendelse på alle skip.

*2 Det skal være et **tilstrekkelig antall** øvede personer om bord for mønstring av og hjelp til uøvede personer.*

3 Det skal være et tilstrekkelig antall besetningsmedlemmer om bord, som kan være enten dekksoffiserer eller sertifiserte personer, som kan betjene de redningsfarkoster og utsettingsarrangementer som kreves for at det samlede antall personer om bord kan forlate skipet.

4 En dekksoffiser eller sertifisert person skal ha fått ansvaret for hver redningsfarkost som skal brukes. Administrasjonen kan likevel, idet det tas hensyn til reisens art, antall personer om bord og skipets karakteristika, tillate at personer med øvelse i å håndtere og betjene redningsflåter får ansvaret for redningsflåter i stedet for personer som er kvalifisert som nevnt ovenfor. For livbåter skal også en nestkommanderende utpekes.

5 Personen som har ansvaret for redningsfarkosten, skal ha en liste over bemanningen av redningsfarkosten og skal sørge for at mannskapet under vedkommendes kommando er kjent med de oppgaver de er pålagt. I livbåter skal også nestkommanderende ha en liste over livbåtbemanningen.

6 For hver motordrevne redningsfarkost skal det utpekes en person som er i stand til å betjene motoren og utføre mindre justeringer.

7 Skipsføreren skal sørge for en hensiktsmessig og forsvarlig fordeling av personer nevnt i punkt 2, 3 og 4 mellom skipets redningsfarkoster.

Kommentar :

Ved bemanning skal ikke andre oppgaver en vakt funksjonen til maskinoffiser tillegges – ref. vakt og driftsforskriften

Regelverket henviser til dekksoffiser eller dekksmannskap som i tillegg har bestått Ferdighetssertifikat iht. § 47. Krav til fører av mob-båt og redningsfarkost i Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.

Skipsføreren skal sørge for en hensiktsmessig og forsvarlig fordeling av personer nevnt i punkt 2, 3 og 4 mellom skipets redningsfarkoster gir ingen myndighet til å tilsidesette regelverket om vakthold og maskinoffiserens plikter, annet i en akutt nødssituasjon, men han må sørge for at skipet er bemannet iht. bemannings forskriften med nok kompetanse og antall personer som kan utføre disse plikter med hensyn til øvelse og beredskap.