Bemanning

En veiledning i bemanningssaker

Utgitt april 2015 av

Norsk Sjøoffisersforbund

Norsk Sjømannsforbund

Det Norske Maskinistforbund

Innhold

Innledning ... 3
Momenter i søknad ... 4
Forslaget til sikkerhetsbemanning skal baseres på ... 5
a) sikkerhetsstyringssystem ... 5
b) risikoanalyse ... 5
c) evakueringsanalyse, for skip som har krav til det ... 6
d) organisasjonsplan ... 7
e) Stillingsinstruks for hver stilling i organisasjonen ... 9
f) skipets tekniske standard, type, størrelse og fartsområde ... 9
g) maskineriets fremdriftseffekt ... 9
h) alternering ... 10
i) stillingskombinasjoner eller/og overlappende kompetanse ... 11
j) arbeidsordning som skal legges til grunn i det enkelte tilfelle ... 11
k) passasjerantall ... 11
Sikkerhetsbemanningens oppgaver og funksjoner ... 12
a) vakthold både på sjøen og ved landligge, samt sikkerhets- og beredskapsøvelser ... 12
b) operasjon og vedlikehold av sikkerhetskritiske driftssystemer, herunder fremdriftsmaskineri og rednings- og beredskapssystemer ... 13
c) operasjon og vedlikehold av teknisk utstyr på bro og i maskinrom, samt andre kontrollrom ... 16
d) operasjon og vedlikehold av internt og eksternt kommunikasjonsutstyr ... 16
e) vedlikehold av kritiske komponenter ... 16
f) forpleining av besetning, samt påbudt renhold ... 17
g) ankring og fortøyning, samt klargjøring av skipet før reisen ... 17
h) maritime operasjoner som navigasjon, manøvrering, stabilitet med mer ... 17
i) overvåke lasting og lossing, sikring og plassering av last (farlig last osv.) ... 17
j) førstehjelp, skadebehandling og medisinsk bistand ... 18
k) sikkerhetsopplæring og annet sikkerhetsarbeid, herunder de oppgavene som følger av forskrift 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip og flyttbare boreinnretninger ... 18
l) familiarisering av nye besetningsmedlemmer ... 18
m) føre tilsyn med inntak av bunkers, proviant og forråd ... 18
n) øvrige operasjoner av betydning for sikkerhetsbemanningen. ... 18
Tilleggsbemanning ... 19
Linker til viktige lover og forskrifter ... 20

Innledning

Forskrift om bemanning av norske skip (Bemanningsforskriften av 2009)
§ 8, 1. ledd fastslår at
«Rederiet skal foreslå den sikkerhetsbemanning (safe manning) som er nødvendig for å ivareta skipets og de ombordværendes sikkerhet, samt hindre forurensning av det marine miljø»
Ved fastsettelse av bemanning skal en rekke lover og forskrifter hensynstas og en oversikt over de mest aktuelle finnes i oversikten på slutten av denne veiledningen.

I de tilfeller hvor det er snakk om å redusere sikkerhetsbemanningen må det foreligge vektige grunner til det. Normalt sett vil dette være endringer i skipets utstyr (nyinstallasjoner osv.), andre kompenserende tiltak eller at skipets fartsområde endres. Det kan også være at rederiet mener den opprinnelige bemanningen var for stor, men økonomiske hensyn skal ikke vektlegges ved bemanningsfastsettelse.

Vi vil videre poengtere viktigheten av at hele tillitsmannsapparatet (fra alle tre sjømannsorganisasjonene) får muligheten til å uttale seg i forbindelse med bemanningssøknader. Det er viktig at uttalelser i forbindelse med bemanningssøknader ikke får preg av organisasjonskamp, men at det holdes på et saklig nivå.

Kampen om arbeidsplasser skal vi ta på en annen arena – her er det sikker bemanning som skal være hovedfokus. Ikke for stor, ikke for liten, men *rett bemanning til rett fartøy!*

Norsk Sjøoffisersforbund, Norsk Sjømannsforbund og Det Norske Maskinistforbund ønsker med denne veiledningen å bidra til økt forståelse rundt begrepet sikkerhetsbemanning og håper at denne veiledning kan være til hjelp for sjøfolk ved uttalelser i bemanningssaker og bemanningssøknader.

Oslo, april 2015

Momenter i søknad

Ved søknad om bemanning skal rederiet basere sitt forslag på punktene bemanningsforskriftens § 8, 2.ledd. Dette er punkter som også de tillitsvalgte og skipsledelsen i høyeste grad bør ta utgangspunkt i sine uttalelser. Vi vil derfor her forsøke å omtale disse punktene med henvisning til andre relevante lover og forskrifter, forklare begreper og eksemplifisere der det er nødvendig, samt synliggjøre eventuelle problemstillinger.

Det er viktig at man spør seg selv ved hvert enkelt punkt:
«Medfører dette behov for en ekstra stilling om bord?»
Hvis svaret er «ja» må man dokumentere dette ved å vise til de aktuelle myndighetskravene, og se dette opp mot den konkrete situasjonen om bord.

Gjelder bemanningssøknaden et nybygg er det naturlig nok vanskelig å argumentere ved konkrete eksempler fra det aktuelle fartøyet, men man bør da basere sine synspunkt på erfaringer fra tilsvarende fartøyer i tilsvarende trafikk og område.

Det er bedre å kommentere ett element grundig enn «overfladiske» kommentarer på samtlige. Argumentasjonen «prinsipielt imot redusert bemanning» holder ikke. Kan man derimot på ett enkelt punkt (f.eks. bemanning av MOB-båt) grundig argumentere for og dokumentere at den søkte bemanningsstørrelse ikke er tilstrekkelig vil dette være tilstrekkelig for at bemanningssøknaden vil bli avslått.

Forslaget til sikkerhetsbemanning skal baseres på

a) sikkerhetsstyringssystem

- Er det et fungerende system for avvikshåndtering (rapportering og oppfølging)? Se Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger (ISM-koden) del A nr. 9.

> **Avvik**
> *«Avvik»:* en observert situasjon der det foreligger objektive bevis for at et bestemt krav ikke er oppfylt.
> *«Større avvik»:* et identifiserbart avvik som utgjør en alvorlig trussel mot personellets eller fartøyets sikkerhet eller en alvorlig risiko for miljøet og som krever umiddelbare korrigerende tiltak, eller manglende effektiv og systematisk gjennomføring av et krav i denne norm

- Er det «utpekt(e) person(er)» i rederiet og er mannskapet klar over dette og disse personer rolle og myndighet? Se også ISM-koden del A nr. 4.
- **Gir den foreslåtte bemanningen ressurser som påkrevet i ISM-koden del A nr. 6?** Det er viktig at man ved en eventuell bemerkning til en bemanningssøknad viser til situasjoner og det korresponderende punktet i bemanningsforskriften § 8. 3.ledd (se lenger ned) hvor det ikke er samsvar mellom ressurser og oppgaver. Spesielt viktig er det å kartlegge eventuelle situasjoner hvor personer forventes å være på flere steder samtidig. Slike situasjoner kan det passe å kommentere under dette punktet.

b) risikoanalyse

- Det skal gjennomføres en analyse basert på "F-risk-modellen" i tråd med Forskrift om risikoanalyse for roro passasjerskip i innenriks fart. Denne analysen **tar ikke for seg** alle problemstillinger rundt bemanning, ref. SINTEFs sammendragsrapport side 12 der det står:
  "*Vurdering av bemanningsomfang er holdt utenom, da det skal gjennomføres en egen analyse for å kartlegge bemanningsbehov.*"
  Hensikten med F-risk-analysen er blant annet å skaffe til veie statistikk, ikke danne grunnlag for fastsettelse av bemanning.
- Det **skal uavhengig av** en «F-risk analyse» gjennomføres en risikoanalyse i tråd med kravene i ISM-koden der man skal kartlegge mulige risikofaktorer som for eksempel (se neste side):

- Områder som er krevende navigasjonsmessig
- Manøvreringsutfordringer ved avgang/ankomst
- Forhold rundt fortøyning
- Trafikkforhold
- Områder som er spesielt værutsatte.

Beskriv så detaljert som mulig de faktorene som har betydning for bemannings-fastsettelsen.

c) evakueringsanalyse, for skip som har krav til det

- Brannforskriften Del D, regel 13, nr. 7.4 sier dette om evakueringsanalyse: *«Rømningsveier skal vurderes ved en evakueringsanalyse på et tidlig trinn i utformingsprosessen. Analysen skal brukes til å kartlegge og eliminere så langt som praktisk mulig, den trengselen som kan oppstå på grunn av passasjerenes og besetningens normale ferdsel langs rømningsveiene når skipet skal forlates, herunder muligheten for at besetningen kan måtte bevege seg langs disse veiene i motsatt retning av passasjerene. I tillegg skal analysen brukes til å påvise at rømningsarrangementene er tilstrekkelig fleksible til å ta hensyn til at visse rømningsveier, mønstringsstasjoner, innskipningsstasjoner eller redningsfarkoster kanskje ikke kan brukes som følge av en ulykke.»*
- Er det nok personell til å betjene alt utstyr og ivareta passasjerene? Hva med heiser, MES osv? Husk på eventuelle værbegrensninger for bruk av MES. Noen systemer krever økt bemanning ved vindstyrke over et visst nivå. Krav til bemanning ved bruk av utstyret finnes i dokumentasjonen fra leverandør og må følgelig tas hensyn til ved bemanningsfastsettelse
- Evakueringsanalysen bør søkes verifisert gjennom reelle og jevnlige øvelser.

Ett scenario
Dagens praksis ved en bemanningsfastsettelse er at man kun skal forholde seg til ett scenario ad gangen. Det skal ikke tas høyde for at det f.eks. røyk-dykkes/søkes samtidig som en klargjør for evakuering på mindre innenriksferger. Vi ser helt klart at den kan oppstå situasjoner hvor du må håndtere flere scenarier på samme tid, men inntil praksisen ved behandling av søknader endres må også bemanningssøknader ha dette som utgangspunkt.

d) organisasjonsplan

Dette er punkt som Sjøfartsdirektoratet ikke anser som relevant i forhold til bemanningsfastsettelse, men organisasjonsplan kan omhandle:

- Er ansvarsområder og ansvarsforhold klart definert?
- Vil **sikkerhetsbemanningen** kunne forsvarlig opprettholde sikker drift og sikkerhetsfunksjoner?
- Vil sikkerhetsbesetningen kunne overholde gjeldende krav til **hviletid**?
- Vil sikkerhetsbemanningen kunne gjennomføre skipets sikringsplan (ISPS)?

Nøkkelpersoner og stedfortreder ved differensiert bemanning

I henhold til SOLAS III/37 ledd 5 så skal det i alarminstruks spesifiseres stedfortreder for nøkkelpersoner, i tilfelle de skulle falle fra. Nøkkelpersoner må forstås mannskaper som er tillagt ansvar for spesifikke arbeidsoppgaver under brann/evakuering. Dette vil normalt gjelde alle i skipets besetning med mindre arbeidsoppgavene er beskrevet som "å assistere".

Et eksempel er hurtiggående skip med differensiert bemanningsoppgave på 3 personer (kaptein, maskinpasser og lettmatros hvor lettmatros kan utelates hvis passasjerantallet er mindre enn 50). Hvis en utelater lettmatros så skal kaptein og maskinpasser være stedfortreder for hverandre. Hvis en av disse skulle falle fra så vil det være umulig for den andre å inneha begge oppgavene. Stedfortrederfunksjonen blir således uten mening.

I en krisesituasjon er det alltid en mulighet for at en eller flere av mannskapet av ulike årsaker kan bli indisponerte og ikke er i stand til å gjøre de arbeidsoppgavene de er pålagt i henholdt til alarminstruksen. Følgelig er det viktig at andre kan overta. I eksemplet vil man ved å fjerne lettmatrosen ved differensiert bemanning fratar skipet denne muligheten når passasjerantallet er mindre enn 50. Dette ble diskutert i K-forum for Bemanning i møte februar 2012, og rådet fra forumet var at skip som skal tilfredsstille Solas III/37 ikke kan ha en sikkerhetsbemanning som bryter med kravet om stedfortreder for nøkkelpersoner. Konsekvensen av dette ville bli at det ikke utstedes bemanningsoppgaver med differensiert bemanning dersom stedfortrederfunksjonen ikke opprettholdes.

Hviletid i fartsområde 1 & 2

Etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd kan det gis unntak fra hviletidsreglene for personell som går skift på passasjerskip i fartsområde 1 og 2. Det kan fastsettes nærmere vilkår for unntaket, og det skal foreligge en begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns - og rederiorganisasjoner før unntak fastsettes. Hovedreglene skal være at unntak ikke medfører uønsket merbelastning for arbeidstakeren og at målsetninger knyttet til Helse, miljø og sikkerhet forblir ivaretatt.

Fra sjømannsorganisasjonens side skal et eventuelt unntak ses i en helhet hvor formålet med følgende forskrifter ikke settes til side:

- Forskrift om arbeids- og hviletid
- Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip
- Bemanningsforskriften
- Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip

En anbefaling fra organisasjonene til direktoratet om dispensasjon fra 10 timers regelen innenfor en 24 timers periode vil kun gis dersom følgende vilkår er tilfredsstilt i henhold til ASH-forskriften. Det skal det utarbeides risikoanalyse ved enhver endring i organisering eller planlegging av arbeid som kan ha betydning for arbeidstakernes sikkerhet og helse.

I forbindelse med redusert hviletid skal særskilt fokus vies forhold som;

- Fatigue (Fysisk og psykisk overbelastning) som et resultat av redusert hviletid
- Vedlikeholdsbelastning
- Hvilke tiltak som er på plass for å forebygge belastningskader som kan være et resultat av en eventuelt redusert hviletid.

For å sikre en systematisk og metodisk gjennomgang av de forskjellige aspektene er det utarbeidet retningslinjer for de driftsforhold som skal vurderes i forhold til redusert hviletid. Retningslinjene skal være til hjelp i arbeidet om bord/rederi med å gi en faglig vurdering via en risikoanalyse. Søknad om dispensasjon fra sjøsikkerhetsloven § 24 med utfylt sjekkliste, samt vedlegg som ruteplan, skiftplan, grafisk fremstilling av forutberegnet arbeidstid etc. sendes til sjømannsorganisasjonene. De vil vurdere søknaden og videresende denne til Sjøfartsdirektoratet med en anbefaling om å gi dispensasjon eller ikke.

e) Stillingsinstruks for hver stilling i organisasjonen

Er utarbeidede stillingsinstrukser realistiske og i tråd med oppgavene om bord? Ta utgangspunkt i Alarminstruksen (brann og evakuering) og eventuell instruks for MOB. I hvilke situasjoner vil pliktene nedfelt i stillingsinstruksen og de øvrige forventede oppgavene kunne komme i konflikt med forskrift om arbeid og hviletid, og hva er gjort for å kompensere/motvirke dette?

f) skipets tekniske standard, type, størrelse og fartsområde

Her oppgir man konkrete faktorer som kan medføre økte krav til bemanningens kompetanse eller antall. Må være spesifikt for dette fartøyet og sambandet. For informasjon om fartsområder se Fartsområdeforskriften.

g) maskineriets fremdriftseffekt

Er bemanningen i tråd med kravene i Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk hva gjelder størrelsen på fremdriftseffekten? Se også unntaksbestemmelser som i Bemanningsforskriften § 9.

Nedgradering / de-rating av maskinytelse, RSV 04-2011

Bemanningsforskriften og kvalifikasjonsforskriften definerer effekten som *"framdriftskraft: den totale maksimale kontinuerlige merkeytelsen i kilowatt av skipets samlede hovedfremdriftsmaskineri som er angitt på skipets registreringsbevis eller annet offisielt dokument (1 kW= 1,36 HK)".*

Effekten inngår i fastsettelsen av maskinbemanning og i sertifikatkravene for maskinoffiserer. Sjøfartsdirektoratet kan akseptere en nedgradering (de-rating) av maskinytelse på spesielle vilkår. Ved de-rating er det motorens evne til å produsere effekt som skal reduseres og ikke gir, propeller eller påhengt utstyrs evne til å forbruke effekt.

For å behandle slike saker er Sjøfartsdirektoratet avhengig av at følgende prosedyre blir fulgt:

1. Maskinfabrikant foretar besiktelse og utsteder rapport om effektreduksjon (de-rating). Rapporten skal inneholde opplysninger om hvilke tiltak som er gjort for å begrense effekten, og at tiltakene er utført i henhold maskinfabrikantens anvisning/instruksjon.

fortsetter på neste side…

Rapporten beskriver hvilke blokkeringer og plomberinger som er påsatt for at den nye maksimaleffekten ikke kan overstiges. Nye spesifikasjoner med bl.a. maksimal effekt og turtall oppgis, med eventuelle betingelser som må oppfylles

2. Reder sender rapport om effektreduksjon til Sjøfartsdirektoratet, med eventuelt søknad om ny bemanningsoppgave. Kopi av rapport skal oppbevares om bord.
3. Rederiet og maskinfabrikant må selv vurdere eventuelle konsekvenser av effektreduksjonen, som for eksempel at nødvendig forover- og akterovereffekt samt styringsevne beholdes, og om man kommer inn i driftsområder hvor turtallet må unngås pga. svingningsproblemer.

De opprinnelige approbasjonsbetingelsene som angår regelkrav, sikkerhet og pålitelighet skal opprettholdes.

Skipsledelsen bør være oppmerksom på følgende:

- Det skal være plombert, ikke eks. elektronisk justert, gir, propeller eller påhengt utstyrs evne til å forbruke effekt
- Nytt skilt skal på maskineri og bevis på "de-rating" skal være ombord
- De ansattes rett til uttalelse dersom de-rating resulterer i ny bemanningssøknad
- Kreves det ikke maskinoffiser er det skipsfører som er ansvarlig for maskineri

For øvrig kan det være verdt å nevne at forskrift om Besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart Avsnitt 3.2 Kapittel 4 stadfester at nytt passasjerskip i klasse B, C eller D behøver ikke oppfylle kravene om elektrisk nødkraftkilde i Vedlegg I regel II-1/D/3.1 dersom følgende vilkårer oppfylt:

- Skipet har to fullstendig uavhengige maskinrom
    - Ikke felles tank mellom skrogene
    - Elektriske foriglinger mellom skrogene
    - Brann og nødbrannpumpe arrangement

h) alternering

Er det alterneringsplikt for noen av stillingene i sikkerhetsbemanningen?
Hvis ja, er det utarbeidet en egen stillingsinstruks iht. alterneringsplikten?

Dersom skipet de-rates kan motorpasser også brukes som matros og det finnes også eksempler på dette.

i) stillingskombinasjoner eller/og overlappende kompetanse

Er overlappende kompetanse dekket i sikkerhetsbemanningen?
Når § 8, 2. ledd i Bemanningsforskriften nevner «stillingskombinasjoner eller/- og overlappende kompetanse» omhandler dette punktet kombinertstillinger som brukes på mindre fartøyer. Eksempel på dette er «Kokekyndig-lettmatros» og «Maskinpasser-lettmatros». Detter er personell som kan tjenestegjøre i mer enn et departement, og har overlappende kompetanse. Overlappende kompetanse i denne sammenheng, betyr ikke at det skal være flere personer med lignende eller lik kompetanse om bord. Skulle dette vært et krav i Bemanningsforskriften, ville uttrykket *duplisert kompetanse* vært brukt.

Dette må heller ikke forveksles med *Differensiert bemanning* (se punkt d ovenfor)

j) arbeidsordning som skal legges til grunn i det enkelte tilfelle

Dette er en beskrivelse av fakta og fører sjelden til konflikt i forhold til bemanning.

Rederiene har ved enkelte tilfeller fått godkjent forutberegninger på forskjellige fartøy/ruter. Det finnes også eksempler på at rederiene deretter legger sammen rutene/fartøyene og utarbeider så skiftplaner som innbefatter flere ruter/fartøy, noe som i enkelte tilfeller heller ikke er godkjent av tillitsmennene. Det kan da bli brudd på regelverk og tariff. Der det i dag er 2-skift som deler døgnet helt eller delvis, begynner rederiene å se på sjøvaktordning. Sikkerhetsbemanning på skift kan være 7 mann, mens på sjøvakt kan det være 9 mann.

k) passasjerantall

- Ta utgangspunkt i alarminstruks. Er denne realistisk å kunne følge ved maksimum passasjerantall? Hvis ikke må konkrete sprik påpekes.
- Har man retningslinjer for å ivareta passasjerer med særskilte behov? Dette er personer som vil kunne trenge ekstra assistanse fra mannskapet i en nød- og evakueringssituasjon og vil følgelig legge beslag på ressurser. Har man tatt om bord passasjerer med særskilt behov plikter man også, i følge EU-direktiver, å hjelpe dem i slike situasjoner og det bør derfor vurderes å sette et maksimumsantall av passasjerer med særskilt behov som den søkte

bemanningen kan håndtere. Dette skal i så fall kommuniseres ut til kundegruppen. Det bør følgelig være muligheter for at slike passasjerer kan varsle sin ankomst.

- Følges forskrift om sikkerhetstiltak på passasjerskip? (Billettering om bord, stuing, kontroll før avgang.) Se Forskrift om sikkerhetstiltak. Den gir blant annet regler om lasting, iland-/ombordkjøring m.m.

Sikkerhetsbemanningens oppgaver og funksjoner

Bemanningsforskriften fastslår i §8, 3. ledd at *«Den sikkerhetsbemanning som foreslås skal dekke* ***alle*** *aktuelle operasjoner, oppgaver og funksjoner for sikker operasjon av skipet»*

Forskriften nevner videre en rekke operasjoner, oppgaver og funksjoner som anses ligge under sikkerhetsbemanningen. Når skipsledelsen og de tillitsvalgte skal uttalelse seg om en bemanningsstørrelse er det derfor viktig at man ser på den foreslåtte bemanningsstørrelse sin evne til å gjennomføre nettopp disse oppgavene og funksjonene. Vi vil her prøve å gå inn på de forskjellige elementene og beskrive hvilke plikter som følger av disse og hvor disse er hjemlet. Vi skal også se litt på hvilke oppgaver og funksjoner om *ikke* faller innunder sikkerhetsbemanningens plikter og hvordan det skal hensyn til disse når bemanningen fastsettes.

Det er også verdt å nevne at §8, 4. ledd også sier at *«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»*

I femte ledd sier også forskriften at *«Sikkerhetsbemanningen for ferger tilknyttet det nasjonale veisambandet skal i tillegg vurderes etter samband, tonnasje og kapasitet».*

Sikkerhetsbemanningen som skal dekke alle aktuelle operasjoner, oppgaver og funksjoner, herunder:

a) vakthold både på sjøen og ved landligge, samt sikkerhets- og beredskapsøvelser

Her er det naturlig å se på hvilke krav som finnes i Vaktholdsforskriften:

- Kan besetningen gjennomføre forskriftsmessig vakthold samtidig med pålagte ulykkesforebyggende tiltak slik som brannrunder o.l.?

- Er det satt av tid til nødvendige øvelser uten at dette går utover mannskapets pålagte hviletid?
- Pålegges besetningen tilleggsoppgaver som f.eks. billettering, som medfører at det må settes tilleggsbemanning om bord? Det er i utgangspunktet ikke noe i veien for at matrosen for eksempel billetterer så lenge det ikke går utover de oppgaver han er pålagt i henhold til sikkerhetsbemanningen. Uheldige eksempler på dette kan være billettering når han egentlig skulle vært utkikk.
- Dersom styrmannen på kveld- og nattestid må bistå med lasting/lossing av kjøretøy på dekk og således vil være uten nattsyn når han umiddelbart etter skal navigere fartøyet, vil dette også være et brudd på vaktholdsforskriften da han uten nattsyn per definisjon ikke er skikket til tjeneste.
- Hva med forpleining og kost? Dersom mannskapet lager maten selv, er det i så fall tid til dette?
- Må bro forlates for å ivareta lasting/lossing?

b) operasjon og vedlikehold av sikkerhetskritiske driftssystemer, herunder fremdriftsmaskineri og rednings- og beredskapssystemer

Mann over bord

- Er det krav til MOB-båt? Se Forskrift om redningsredskaper på skip (redningsredskapsforskriften) § 9.
- Dersom det ikke er MOB-båt om bord; er fergen egnet til å plukke opp hjelpeløse personer fra sjøen? Er det tilstrekkelig utsikt fra broen, egnet kran, tilgjengelighet til vannflaten slik at man ikke trenger MOB-båt?

MOB-båt på offshore service fartøyer
Norsk Olje og Gass (tidligere OLF) anbefaler besetning på tre i MOB-båt. I mange tilfeller kan det være nok med to for fergenes båter. I tillegg til dette må det være minimum to personer igjen om bord.

I de senere årene har det fra Sjøfartsdirektoratets side vært fokusert på problemstillingen angående bemanning av MOB-båt. Saken har vært diskutert internt. Direktoratet har i forskjellige dokumenter kommet med anbefalinger. Saken ble senest diskutert i K-forum for bemanning i desember 2011. **Essensen i anbefalingene har vært at en MOB-båt bør være bemannet med to mann. Et skip utstyrt med MOB bør således ha en minimumsbemanning på fire; en mann på bro, en til å operere vinsj/davit og to mann i MOB-båten.**

Vinsjen skal i følge LSA-koden kunne opereres selv når krafttilførselen svikter, følgelig må det også være en mann ved vinsjen når MOB-båten heises om bord. Det finnes eksempler på at vinsjens fjernkontroll henger over skutesiden slik at den kan opereres fra MOB-båten, men dette kan få uheldige konsekvenser dersom vinsjen slutter å fungere.

Dette punktet i veiledningen vil kun omhandle de skip som faktisk er utstyrt med MOB-båt så gås det ikke nærmere inn på hvilke skip som faktisk må ha MOB-båt og hvor det ikke kreves.

Hvilke funksjoner har MOB-båter?
De skal kunne ta opp personer fra sjøen
De skal kunne slepe den største godkjente redningsflåte med full last.(passasjerskip)

Krav til innskipings- og utsettingsarrangement for MOB-båt.
Ordlyden kan variere fra de forskjellige forskriftene, men essensen er lik.

- Innskipnings- og utsettingsarrangement for MOB-båter skal være slik at båten kan bordes og settes ut på kortest mulig tid. Maksimalt tidsforbruk skal ikke overstige fem minutter.
- MOB-båten skal kunne bordes og settes ut direkte fra stuet posisjon med det antall personer som er utpekt til å være mannskap i MOB-båten.
- MOB-båter skal kunne settes ut mens skipet beveger seg forover med en fart på inntil fem knop
- En MOB-båt skal kunne tas om bord på ikke mer enn fem minutter når den er fullt lastet med personer og utstyr.
- Utsetting og ombordtaking skal kunne observeres fra bro.

Sjøfartsdirektoratets svar til NHD i forbindelse med en klagesak

Kommentarer vedrørende MOB-båt og MES

En stor del av korrespondansen med rederiet omhandler spørsmålet om hvorvidt det er tilstrekkelig å bemanne MOB-båten med en mann, og om MES kan benyttes i forbindelse med mann over bord situasjoner.

(…) Sjøfartsdirektoratets hovedbegrunnelse for å kreve firemannsbesetning (er) skipsførerens arbeidssituasjon. Vurderingene omkring bruk av MOB-båt og MES er derfor ikke avgjørende i denne saken. Vi ønsker likevel å knytte noen merknader til rederiets argumenter.

For at en MOB-båt skal fungere etter sin hensikt, **er det Sjøfartsdirektoratets syn at den som hovedregel bør bemannes med minimum to personer**: En person til å føre båten og en person til å plukke den forulykkede opp fra vannet. Slik bemanning vil særlig være fordelaktig i situasjoner hvor manøvrering og plassering av MOB-båten opp til den forulykkede er krevende, for eksempel i dårlig vær. Dersom sikkerhetsbemanningen består av tre personer og to personer må bemanne MOB-båten, vil føreren være alene igjen om bord. I en eventuell nødssituasjon vil han da alene ha ansvar for evakuering passasjerene, noe som ikke er sikkerhetsmessig forsvarlig med tanke på betjening av flåtestasjoner osv.

En MOB-båt er spesielt godt egnet for å hente opp personer som har havnet i sjøen, mens MES er ment for å kunne evakuere et større antall passasjerer raskt, effektivt og tørrskodd fra fartøyet i en nødssituasjon. En MOB-båt har en helt annen manøvreringsevne enn et større fartøy, og på grunn av lavt fribord er det lettere å hente opp personer fra vannet. Krav til MES og MOB-båt er to separate krav, se nærmere byggeforskriften § 8 annet ledd bokstav a nr. 2, jfr. regel 2 i vedleggets kapittel III (i tabellen går MES under samlebetegnelsen ”redningsfarkost”). Sjøfartsdirektoratet påpeker derfor at å benytte MES ved mann over bord situasjoner - slik rederiet foreslår - kan være et supplement til MOB-båt, men ikke i enhver slik situasjon erstatte denne som redningsmiddel.

Røykdykkerutstyr

- Krav til røykdykkerutstyr finnes i Forskrift om brannsikring på skip. Husk kravene sett opp mot ulik fartøystørrelse i forskriftens § 9.
- Dersom fartøyet kun er utrustet med ett sett med brannmannsutstyr er det å anse brukt i forbindelse med evakuering og søk, ikke aktiv brannbekjempelse.
- For hurtigbåt gjelder egne krav avhengig av fartøyskategori: Alle bortsett fra kategori A skal ha to sett brannmannsutstyr om bord. (ref HSC koden 7.10.1 og 1.4.12.) Se også kap 6 *Tekniske og utstyrsmessige krav* i *Forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip*

Er det realistisk at besetningen skal kunne gjennomføre kritisk vedlikehold av brann og redningsutstyr som det er lagt opp til i fartøyets vedlikeholdstyringssystem? Hvis ikke må konkrete eksempler/tilfeller oppgis.

Det må uansett være personell tilgjengelig til å betjene utstyret, med andre ord personell som ikke er opptatt med andre funksjoner / oppgaver. Det kan f.eks. ikke være samme person som har ansvar for radiokommunikasjonen i en nødsituasjon som også skal være røykdykker.

c) operasjon og vedlikehold av teknisk utstyr på bro og i maskinrom, samt andre kontrollrom

Er det realistisk at besetningen skal kunne gjennomføre vedlikehold som lagt opp i fartøyets vedlikeholdstyringssystem? Hvis man ikke kan klare det må det oppgis konkrete tilfeller.

d) operasjon og vedlikehold av internt og eksternt kommunikasjonsutstyr

Spesielt aktuelt ved nødsituasjoner. Er det tilstrekkelig personell til å betjene kommunikasjonsutstyr samtidig med de andre oppgavene som skal løses?

e) vedlikehold av kritiske komponenter

Det må være kompetente og nok mannskap til å ivareta dette. (lettmatros, lettmatros/maskinpasser, kaptein) Kan de ivareta vedlikehold av kritiske komponenter? Krav til elektriker?

f) forpleining av besetning, samt påbudt renhold

Se også forpleiningsforskriften. Kan besetningen holde et tilfredsstillende nivå på forpleining og renhold? Hvis ikke må fravik fra forskriften dokumenteres. I de tilfeller hvor mannskapet ikke sover om bord, men samtidig skal holde tilsyn med båten, må det være dertil egnede fasiliteter slik at mannskapet ikke må bruke unødvendig tid på å gjøre seg klar for tjeneste. Dette er likevel vanskelig å bruke som argument i en bemanningsfastsettelse. Holder rederi kost? Må mannskap koke selv? Er det tid ressurser til å koke? Er det tid til å innta måltid? Her må det tas hensyn til arbeids- og hviletid.

g) ankring og fortøyning, samt klargjøring av skipet før reisen

Spesielt aktuelt å kommentere dette ved bemanningsfastsettelse dersom det er enkelte forhold ved fartøy eller samband som gjør at fortøyning kan gi bestemte krav til bemanningen.

Her kan MS Rødøy brukes som eksempel. Kapteinen uttaler at det må være 2 mann til fortøyning i dårlig vær. Dette påpeker også Sjøfartsdirektoratet i sitt avslag til nedbemanning.

h) maritime operasjoner som navigasjon, manøvrering, stabilitet med mer

Her må man se på elementer som (ikke uttømmende liste):

- Ruteområde og trafikktetthet (kan det være sterkt trafikkerte farvann som krever at maskinrom er bemannet?)
- Seilingsdistanse
- Bruk av enenavigatør

Må også sees i sammenheng med risikovurderingen og vakthold omtalt tidligere i veiledningen.

i) overvåke lasting og lossing, sikring og plassering av last (farlig last osv.)

- Er det nok mannskap til å ivareta forsvarlig lasting/lossing og overvåking av dette?
- Må bro forlates for å laste/losse forsvarlig eller for å opprettholde rutetidene? I så fall skal fartøyet være fortøyd! Se også byggeforskriften § 9 om fortøyning.

j) førstehjelp, skadebehandling og medisinsk bistand

Lite sannsynlig at dette er dimensjonerende for bemanningen, med mindre fartøyet har særskilte oppgaver som syketransport, transport for hjemmetjenesten osv.

k) sikkerhetsopplæring og annet sikkerhetsarbeid, herunder de oppgavene som følger av forskrift 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip og flyttbare boreinnretninger

Sjelden aktuelt på innenriksferger da mange av disse ikke er ISPS-fartøy.

l) familiarisering av nye besetningsmedlemmer

Det er sjelden dette er et konfliktpunkt, men det skal settes av tid til dette uten at det går på bekostning av andre oppgaver i sikkerhetsbemanningen.

m) føre tilsyn med inntak av bunkers, proviant og forråd

- Kan besetning drive forsvarlig bunkring hva gjelder krav til å overvåke og forebygge forurensing?
- Kommer dette på toppen av andre oppgaver med den konsekvens at de om bord må prioritere vekk andre viktige oppgaver?

n) øvrige operasjoner av betydning for sikkerhetsbemanningen.

- Driver man med ambulanseoppdrag, skoleskyss ol., og har slike oppdrag betydning for sikkerhetsbemanningen?
- Er det forhold ved "samband, tonnasje og kapasitet" som spiller inn på bemanningsfastsettelsen? (Gjelder bare ferger tilknyttet det nasjonale veisambandet.)

Tilleggsbemanning

Bemanningsforskriften § 12 omhandler tilleggsbemanning:

> *(1) Rederiet og skipsføreren skal for å sikre forsvarlig bemanning utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og bestemmelser i forskriften her, herunder vurdere om det er nødvendig med tilleggsbemanning. Tilleggsbemanning er den ekstra bemanning rederiet i samarbeid med skipsføreren finner det nødvendig å ha om bord for å kunne utføre operasjoner som ikke kan ivaretas av sikkerhetsbemanningen alene uten å redusere sikkerhetsnivået for skipet og de ombordværende. Skipsføreren skal melde fra til rederiet dersom det er behov for tilleggsbemanning.*
>
> *(2) Spørsmålet om eventuell tilleggsbemanning avgjøres av rederiet i samråd med skipsføreren. (…) 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.*
>
> *(3) Skipets sikkerhets- og tilleggsbemanning skal være tilstrekkelig stor i forhold til alle oppgaver som utføres av skipets besetning i tilknytning til skipets drift, om bord eller annet sted, til at alt personell som omfattes av de til enhver tid gjeldende bestemmelser om hviletid, blir i stand til å overholde disse bestemmelser.*

Det skal med andre ord alltid gjøres en vurdering av behovet for tilleggsbemanning selv om man i utgangspunktet ikke tror dette er nødvendig. Kan det for eksempel være særskilte tider på døgnet hvor dette er nødvendig? Legg også merke til siste ledd i paragrafen som fastslår at bemanningen skal være tilstrekkelig stor til å håndtere *alle* oppgaver. Sikkerhetsbemanning er altså ikke nødvendigvis tilsvarende driftsbemanningen, men dette blir en sak mellom rederi og de ansatte.

Sjøfartsdirektoratet skal ikke ta stilling til tilleggsbemanning. De krever derimot at sikkerhetsrelaterte oppgaver i henhold til § 8 i bemanningsforskriften prioriteres og dimensjoner sikkerhetsbemanningen med bakgrunn i nettopp dette.

Er man fortsatt i tvil om hva som gjelder forhold til bemanningsfastsettelse etter å ha lest denne veiledningen, kontakt en av sjømannsorganisasjonene. Husk at det er dere om bord som kjenner båten og ruten best og som derfor må dokumentere hvor «skoen trykker»

Med ønske om en trygg og sikker seilas!

Linker til viktige lover og forskrifter

Skipssikkerhetsloven
https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2007-02-16-9

Bemanningsforskriften
http://lovdata.no/forskrift/2009-06-18-666

Vaktholdsforskriften
http://lovdata.no/forskrift/1999-04-27-537

Redningsredskaper
http://lovdata.no/forskrift/2014-07-01-1019

Kvalifikasjonsforskriften
https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2011-12-22-1523

«F-risk-forskriften»
https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1999-11-05-1167

ISM-forskriften
https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-09-05-1191

Brannforskriften
https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-07-01-1099

Hviletidsforskriften
https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2007-06-26-705

Forskrift om opptelling og registrering
https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1999-09-06-1047

ASH-forskriften
https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-01-01-8

Forpleiningsforskriften
https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1992-09-15-707

Forskrift om driftsordninger på norske skip
https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1992-09-15-704

Fartsområdeforskriften
https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1981-11-04-3793

Forskrift om sikkerhetstiltak m.m.
https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1987-06-15-507