

Sjøfartsdirektoratet  
Haugesund

Sendes kun som E – post.

Oslo, 25. november 2009

## HØRING OM KONTROLLSKJEMA FOR SØKNAD OM BEMANNING

Vi viser til Direktoratets høringsbrev av 11. november då vedrørende ovennevnte.

I høringsbrevet begrunner Direktoratet forslaget med ”...at bemanningssøknader ofte ikke er i tråd med forskriftens intensjon om samstemmighet mellom rederi og mannskapets organisasjoner og ønsker etter flere henvendelser om dette en tydeligere presisering av de prinsipper fastsettelsen av bemanning bygger på.”

Vi synes dette er en pussig begrunnelse ettersom det var vi og mannskapets organisasjoner som samarbeidet om det som senere ble fremlagt som utkast til ny bemanningsforskrift, jfr. vårt fellesbrev med sjømannsorganisasjonene av 9. oktober 2008. Det forhold at de samme sentrale organisasjonene, etter at bemanningsforskriften trådte i kraft 1. juli, angriper en rekke av direktoratets avgjørelser i bemanningssaker, bør ikke danne grunnlag for endringer et halvt år etter at forskriften trådte i kraft.

Da vi samarbeidet med sjømannsorganisasjonene og Sdir om utarbeidelse av grunnlaget for den nye bemanningsforskriften ble det vektlagt at det var sikkerhets- og evakueringsanalyser som skulle ligge til grunn for bemanningsvurderingen og at lokale tillitsvalgte måtte begrunne eventuell uenighet med rederiet.

I flere av sakene om omtvistet bemanning som er omtalt i media og organisasjonenes medlemsblad ” Maritim Logg” synes det som om det er sjømannsorganisasjonene sentralt som engasjerer seg i de enkelte bemanningssaker uten at de har gått inn i de analyser som ligger til grunn for bemanningsfastsettelsen. Det synes vi er uheldig og er ikke i samsvar med det vi mente var intensjonene bak den nye forskriften.

Vi har også registrert at direktoratet i enkelte avgjørelser om bemanning utelukkende har begrunnet avslaget med en henvisning til brev fra de sentrale sjømannsorganisasjoner. De berørte rederier reagerer kraftig på dette. Enkelte rederier uttaler at de ikke kan se at direktoratet i sin praksis har fulgt opp de gode intensjoner om forenkling, styrke likhetsprinsippet og hensynet til forutsigbarhet slik dette kom til uttrykk i direktoratets rundskriv RSR 11 - 2009

Vi har også gjennom sjømannsorganisasjonenes medlemsblad fått med at direktoratet har hatt møte med sjømannsorganisasjonene og drøftet praksis med bemanningsfastsettelse. Videre fremstilles det i Maritim Logg som om Næringsdepartementet skal ha instruert direktoratet om omlegging av praksis i bemanningssaker.

På bakgrunn av det som er anført ovenfor burde direktoratet og vi sammen, med passasjerskipsrederiene, gå gjennom erfaringene med praktiseringen av bemanningsforskriften med sikte på å identifisere hvor i prosessen det eventuelt er behov for forbedringer. Det bør uansett ikke vedtas nye retningslinjer eller skjemaer før vi har hatt et slikt møte.

Når rederiet legger ved analyser til bemanningssøknaden, som er drøftet med de tillitsvalgte og skipsførere, må vi ta det for gitt at punktene i sjekklisten i kontrollskjemaet er vurdert.

Vi er redd for at det foreslåtte kontrollskjemaet vil være et tilbakeskritt og heller utløse lokal uenighet enn å fremme den.

Når det gjelder de enkelte punkter i kontrollskjemaet har vi følgende kommentarer:

#### § 8 Forslag til sikkerhetsbemanning

Forskriftstekst	Merknad
a) Sikkerhetsstyringsystem	Sikkerhetsstyringsystemet dekker alle sikkerhetsrelaterte oppgaver om bord. Før fartøy settes i drift skal det ha sertifikat, etter inspeksjon/revisjon fra Sjøfartsdirektoratet. Eldre fartøy har årlig sertifisering, og faste tidsintervall for revisjon av ISM systemet.
b) Risikoanalyse	Risikoanalyser må gjennomføres iht det som er ISM krav.
c) Evakueringsanalyse	Her må det avklares om det er tidligere analysetilnærming (Rundskriv fra SD datert 2.3.99) som skal gjelde eller om det skal utarbeides nye retningslinjer. Dersom tidligere analysetilnærming skal gjelde må dette følge samme prinsipp som de var bygget på.
d) Organisasjonsplan	Dette er dekket under pkt a, men pkt om hviletid kan overføres til pkt j arbeidsordning.
e) Stillingsinstruks	Er dekket under pkt a, da det skal forefinnes i ISM systemet
f) Skipets tekniske stand, type, størrelse og fartsområde	Håndtering av dette pkt kan bli gjenstand for diskusjoner. Flere rederier bygger like skip, som skal gå i forskjellige geografiske områder. "Søster" effekt opp i mot forskjellige farvann og seilingstid etc.
g) Maskineriets fremdriftseffekt	Samme problemstilling som pkt. f.
h) Alternering	Vil bli dekket under pkt. a og d. Ingen egen stillingsinstruks for alternering.
i) Stillingskombinasjoner og/ eller overlappende kompetanse	
j) Arbeidsordning som skal legges til grunn i der enkelte tilfelle	Punktet blir dekket under forskrift om arbeids- og hviletid på skip.
k) Passasjertall	Grunn til å stille samme spørsmål som under pkt. c. Skal rederiene forholde seg til tidligere rundskriv og prinsipp, eller skal det utarbeides nye retningslinjer? Evakueringsanalysen skal jo gi svaret på dette. Alarminstruks er en del av ISM systemet, ref pkt a.

## Sikker operasjon av skipet

Forskrifttekst	Merknad
a) Vakt hold både på sjøen og ved landligge, samt sikkerhets- og beredskapsøvelse	Sikkerhetsbemanningen skal ivareta de sikkerhetsrelaterte oppgaver om bord, og skal være i samsvar med alarminstruksen. Det er ikke nødvendig at bemanningen ved enhver drift er lik alarminstruksen. Tilleggsbemanning eller avtalt forseilingsbemanning kan være annerledes. ISM systemet skal også ivareta sikker drift, vakt hold og øvelser.
b) Operasjon og vedlikehold av sikkerhetskritiske driftssystemer, herunder fremdriftsmaskineri og rednings- og beredskapssystemer	Tilsvarende pkt. a.
c) Operasjon og vedlikehold av teknisk utstyr på bro og i maskinrom, samt andre kontrollrom	Tilsvarende pkt. a.
d) Operasjon av internt og eksternt kommunikasjonsutstyr	Tilsvarende pkt. a.
e) Vedlikehold av kritiske komponenter	På nybygg inngår dette punkt ofte i slutfase før levering og ISM godkjenning.
f) Forpleining av besetning, samt påbudt renhold	
g) Ankring og fortøyning, samt klargjøring av skipet før reisen	Tilsvarende pkt a
h) Maritime operasjoner som navigasjon, manøvrering, stabilitet med mer	Tilsvarende pkt. a.
i) Overvåke lasting og lossing, sikring og plassering av last (farleg last osv)	Tilsvarende pkt. a.
j) Førstehjelp, skadebehandling og medisinsk bistand	
k) Sikkerhetsopplæring og annet sikkerhetsarbeid	Tilsvarende pkt. a.
l) Familiarisering av nye besetningsmedlemmer	
m) Førre tilsyn med inntak av bunkers, proviant og forråd	
n) Øvrige operasjoner av betydning for sikkerhetsbemanning	

## 2. Analysegrunnlag for sikkerhetsbemanning:

Tidligere analysegrunnlag fra 1999 var tydelig på prinsipp og kvantitativ måling av for eksempel flytting av passasjerer gjennom trapper og korridorer, sjøsetting av flåter osv. Bør avklares hvordan dette skal være i ny forskrift. Ref. sjekkpunkt i skjema "forslag for sikkerhetsbemanning".

I slutten av skjemaet er det både uenighetserklæring og kommentar fra skipsfører/skipsledelse/tillitsvalgte.

En uenighetserklæring skal inneholde alle parter syn, derfor er siste del unødvendig. Det kan jo selvfølgelig bli enighet også, så derfor bør rubrikken ha en annen tekst – for eksempel vurdering fra rederi/skipsfører/tillitsvalgt - som er de som skal underskrive.

Helt tilslutt vil vi gjenta det vi anførte innledningsvis i brevet om at Sjøfartsdirektoratet og vi, sammen med passasjerskipsrederiene, går gjennom erfaringene med praktiseringen av bemanningsforskriften med sikte på å identifisere hvor i prosessen det eventuelt er behov for forbedringer. Vi oppfordrer derfor direktoratet til å inviter til et slikt møte.

Vennlig hilsen  
Rederienes Landsforening



Harald Thomassen  
Adm. direktør