Sikkerhet & Trygghet

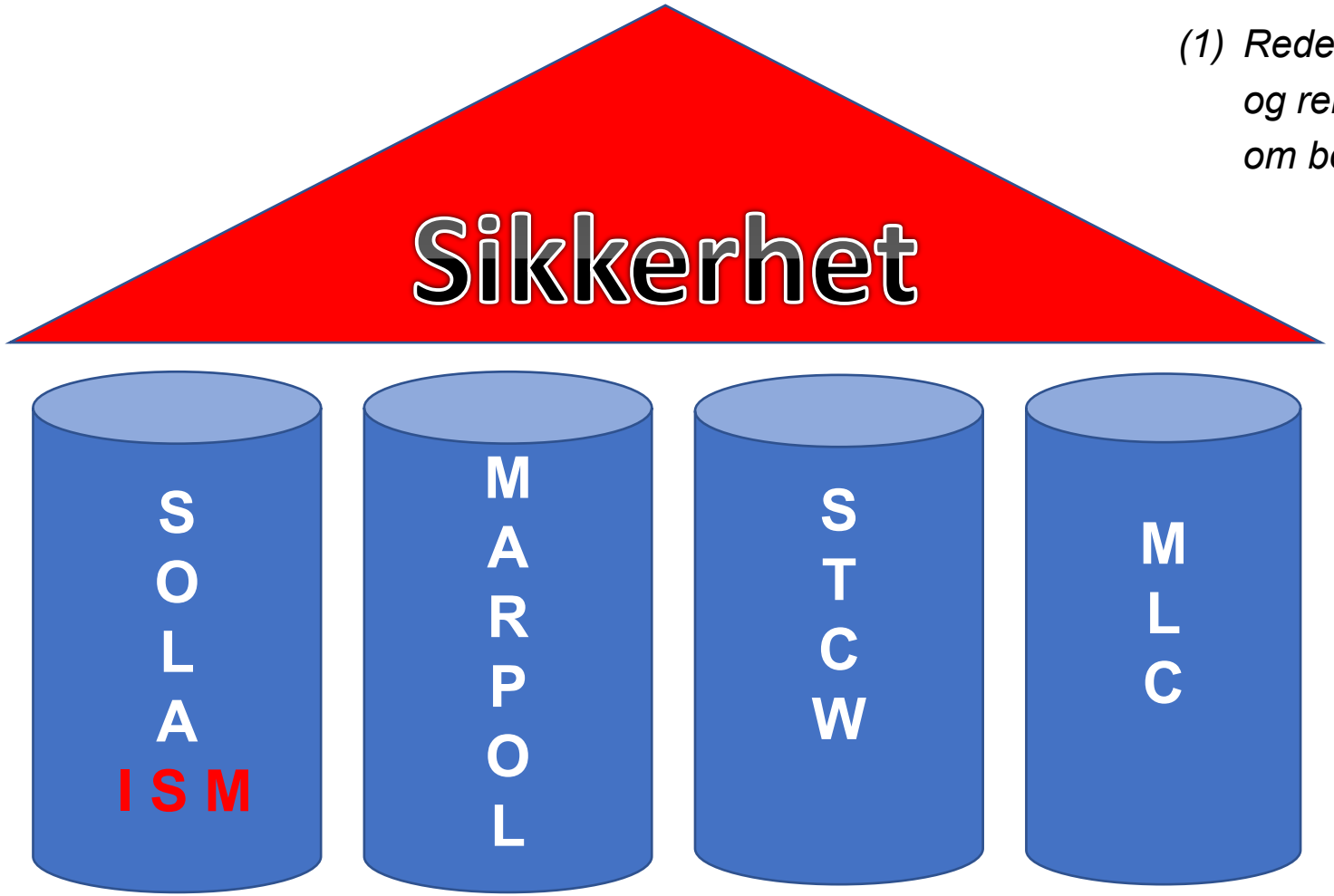




Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM-koden)
International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, slik Sjøfartsdirektoratet tolker denne del av normen vedtatt i 1993 med endringer

SAL § 9-6.Bestemmelser som skal være tilgjengelige

(1) Rederiet skal sørge for at denne lov, skipssikkerhetsloven og relevante internasjonale konvensjoner er tilgjengelige om bord, sammen med tilhørende forskrifter.



Risiko og **Perspektiv** internasjonalt og nasjonalt regelverk



- Norsk lov
- NIS loven
- Skipsarbeidsloven
- Skipssikkerhetsloven
- Petroleumslov (**Risiko- og Funksjonsbasert** - kun i Norge)
- Arbeidsmiljøloven – **(kun i Norge)**
- Forskrifter – **ASH & Bemanning §12,Hviletid**

Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger - Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.

- Havrettskonvensjonen
- IMO - ILO - EU Regelverk og Direktiver
- Internasjonale normer (ISO, IEC), beste praksis og retningslinjer
- Nasjonale bransje anbefalinger – beste praksis
- Flaggstatens Rundskriv
- EØS-avtalen vedlegg XVIII Helse og sikkerhet på arbeidsplassen, arbeidsrett og lik behandling av menn og kvinner

ISM

6 Ressurser og personell

6.1 ***Selskapet skal sikre at skipsføreren er: behørig kvalifisert til å ha kommandoen, fullt fortrolig med selskapets sikkerhetsstyringssystem, og gitt den nødvendige støtte, slik at vedkommendes oppgaver kan utføres på en forsvarlig måte.***

6.2 ***Selskapet skal sikre at hvert skip er:***

.1 ***bemannet med kvalifiserte, sertifiserte og medisinsk skikkede sjøfolk, i samsvar med nasjonale og internasjonale krav, og***

.2 ***hensiktsmessig bemannet slik at alle aspekter ved sikker drift om bord ivaretas.1***

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

6.3 ***Selskapet skal innføre framgangsmåter for å sikre at nytt personell og personell som overføres til nye oppgaver innen sikkerhet og miljøvern, gjøres kjent med sine oppgaver på en tilfredsstillende måte. Instrukser som må gis før avreise, skal identifiseres, dokumenteres og gis.***

6.4 ***Selskapet skal sikre at alt personell som medvirker i selskapets sikkerhetsstyrings-system, har en tilfredsstillende forståelse av gjeldende regler, forskrifter, normer og retningslinjer.***

6.5 ***Selskapet skal innføre og vedlikeholde framgangsmåter for å identifisere all opplæring som måtte være nødvendig som støtte for sikkerhetsstyringssystemet, og påse at alt berørt personell får slik opplæring.***

6.6 ***Selskapet skal innføre framgangsmåter for å gi personell på skip aktuell informasjon om sikkerhetsstyringssystemet på det eller de arbeidsspråk de forstår.***

6.7 ***Selskapet skal sikre at skipets personell kan kommunisere på en hensiktsmessig måte under utførelsen av sine oppgaver i forbindelse med sikkerhetsstyringssystemet.***

Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Kapittel 2. Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring

Rederiet er pliktsubjektet, men kapittel 10 sier;

§60.*Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord*

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

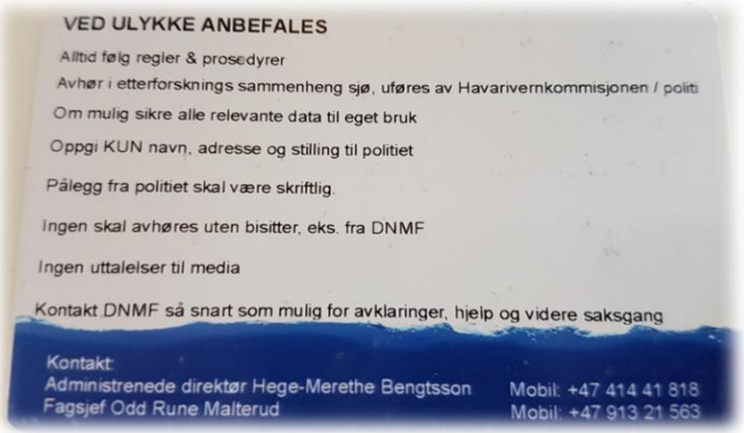
§63.*Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord*

§65.*Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten*

§66.*Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den miljømessige sikkerheten*

§67.*Brudd på rederiets og skipsførerens plikt til å følge tilsynsmyndighetens vedtak*

Med bøter eller fengsel fra 1 til 2 år – , degradering, forflytning, avskjed grunnet kriminell handling



***Selvinkriminering**, det å bidra til sin egen domfellelse ved å avgi forklaring eller gi tilgang til andre bevis. Etter straffeprosessloven 22. mai 1981 nr. 25 § 90 har siktede ikke plikt til å forklare seg. Etter § 123 kan vitner nekte å svare på spørsmål som vil kunne utsette vitnet for straff. Den europeiske menneskerettskonvensjonen artikkel 6 og FN-konvensjonen om sivile og politiske rettigheter artikkel 14, jf. lov 21. mai 1999 nr. 30 om styrking av menneskerettighetenes stilling i norsk rett, har betydning for vernet mot selvinkrimimering.



Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip

§ 1-6.Sikkerhetsstyringssystem

(1) For fartøy som skal ha sikkerhetsstyringssystem i henhold til de til enhver tid gjeldende forskrifter om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip og lasteskip, skal reder sikre at de krav som følger av denne forskrift ivaretas gjennom sikkerhetsstyringssystemet.

(2) For fartøy som ikke omfattes av første ledd, bør reder utarbeide en enhetlig overordnet plan som sikrer at de krav som følger av denne forskrift ivaretas.

RIKTIG IMPLEMENTERING AV ISM - er nøkkel til 0 visjonen !

Inkluderer:

Toppledelse, utpekt person, sjøfolk, flagg- og havnestat og underleverandører

Implementering - involvering og eierskap

Helse-, sikkerhets- og trygghetsrisikoer

Avvik og mangler - korrigerende tiltak - analyser og evaluering av data

Kapteins rolle og ansvar

Kvalifikasjoner, opplæring og erfaring for den utpekte personen, antall personell – kompleksitet

Kompetanse til å utføre verifikasjoner i forbindelse med ISM

Skip og operasjoner gjenspeiler operasjoner

ISM-kode 6.2.2 - Resolusjon A.1047(27). Hviletid, klageprosedyre - sikkerhetskultur - sikkerhetsinformasjon

STCW-, Polar- og ISPS-koder

Bruk av ordet «skal»

Kjønnsnøytralt språk

Kompetanse om menneskelige faktorer; risikovurdering, beslutningstaking, hendelsesanalyse (inkludert rotårsaksanalyser), åpen rapportering, kommunikasjon, håndtering av avvik, oppgavestyring og tretthet

Årlige/halvårlige workshops/forum fokuserer på sikkerhetslæring

MARITIME SAFETY COMMITTEE
109th session
Agenda item 19

MSC 109/INF.3
23 September 2024
ENGLISH ONLY
Pre-session public release: ☒

WORK PROGRAMME

Study on the effectiveness and effective implementation of the International Safety Management (ISM) Code

Note by the Secretariat

6 COMPREHENSIVE RECOMMENDATIONS!

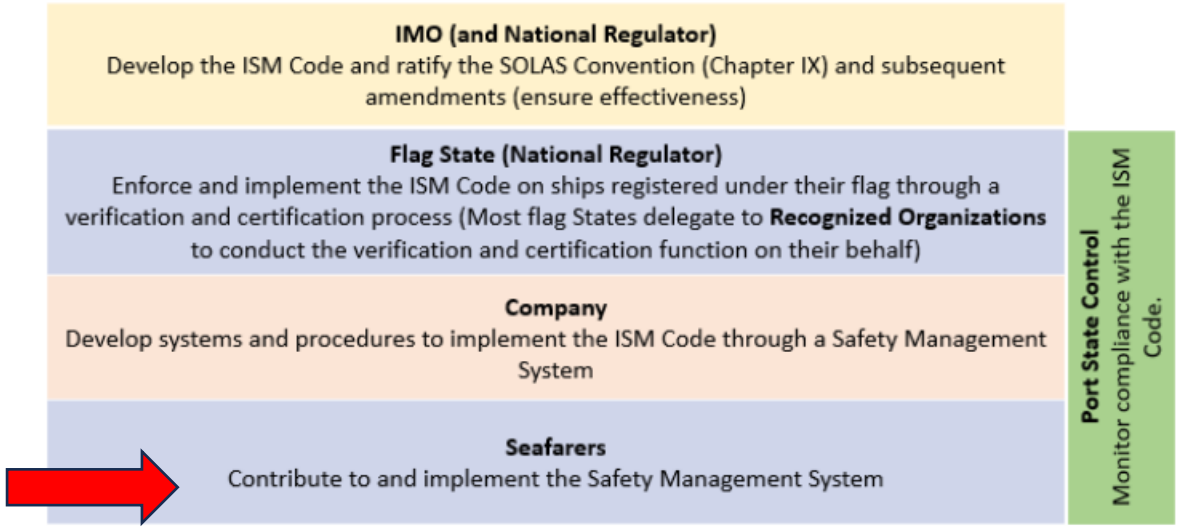


Figure 1: ISM Code stakeholder system

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

ISM 1.1.10 1 «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.

1 Det vises til «Procedures concerning observed ISM Code major non-conformities» (MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401).

Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk Tabell A-VI/1-4

Spesifikasjon av minstenormer for kompetanse i personlig sikkerhet og omsorg for mennesker og miljø

Kompetanse:

- **Følge nød prosedyrer**
- **Ta forholdsregler for å hindre forurensning av havmiljøet**
- **Følge sikre arbeidsrutiner**
- **Bidra til effektiv kommunikasjon om bord på skip**
- **Bidra til gode menneskelige relasjoner om bord på skip**
- **Bidra til forhindring og håndtering av vold og trakassering, inkludert seksuell trakassering, mobbing og seksuelle overgrep**
- **Forstå og treffe nødvendige tiltak for å ha kontroll med trøtthet**

1 «ILO Code of practice on accident prevention on board ship at sea and in port» kan være til hjelp når kurs skal forberedes.

2 Som definert i ILO-konvensjon nr. 190 om avskaffelse av vold og trakassering i arbeidslivet, vedtatt i 2019.



Sjøfolks rett til å varsle eller klage

Hva som kan varsles på forhold om skipstjenesten og arbeidsforholdet -
og vern mot gjengjeldelse

- *Brudd på sikkerhetsrutiner (ISM, SMS, vedlikehold, bemanning)*
- *HMS svikt (manglende verneutstyr, farlige arbeidsoperasjoner)*
- *Arbeidsforhold som er uforsvarlige eller ulovlige*
- *Sosiale forhold: trakassering, mobbing, diskriminering seksuell trakassering (forbudt ved lov)*
- *Hviletid og arbeidstid som ikke overholdes*
- *Tekniske forhold som utgjør risiko (maskinfeil, manglende sertifisering)*
- *Brudd på MARPOL, STCW, MLC eller nasjonale forskrifter*

24/7 Regelverket til sjøs gjelder Verden over og inkluderer fritid -
- riktig tekst og praktisering i en helhet mangler!