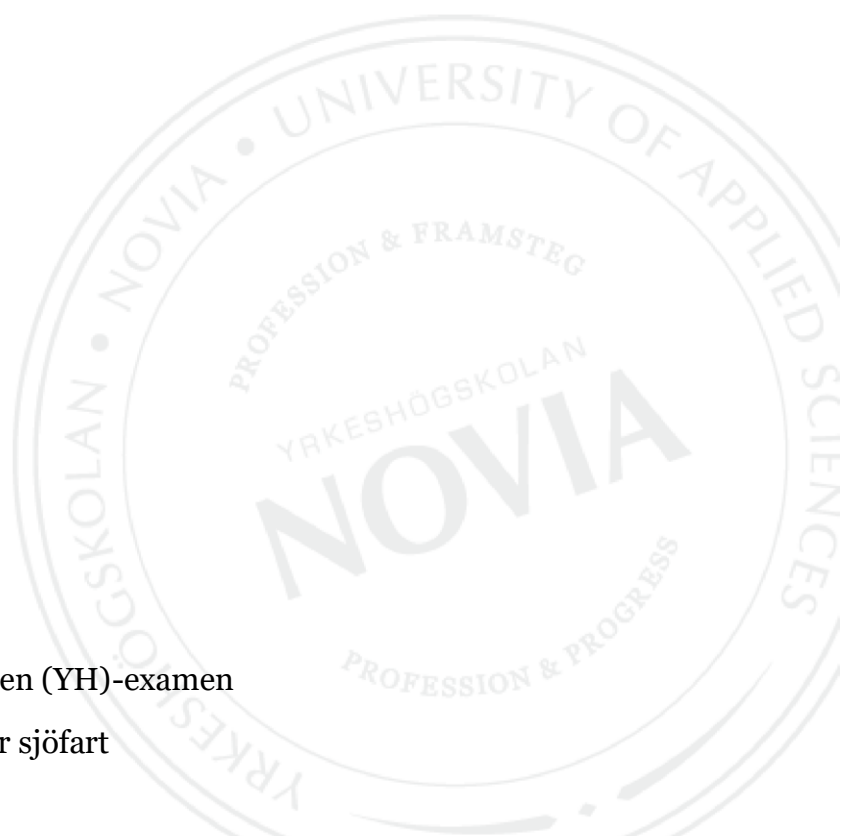


Hur bestäms ett bemanningscertifikat?

Peter Cederlöf

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen
Utbildningsprogrammet för sjöfart
Åbo 2016



EXAMENSARBETE

Författare: Peter Cederlöf

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktning/alternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Peter Björkroth

Titel: Hur bestäms ett bemanningscertifikat?

Datum	30.05.2016	Sidantal	18	Bilagor	6
-------	------------	----------	----	---------	---

Sammanfattning

Detta examensarbete är en studie i hur bemanningscertifikat bestäms.

Metoden för arbetet består av en kvalitativ utredning med intervjuer av personer som är med i bemanningsprocessen. Den teoretiska delen av arbetet grundar sig på den gällande finska och internationella lagstiftningen inom ämnet.

I arbetet försöker jag få fram vilka internationella och nationella regler som gäller när ett bemanningscertifikat blir till. Jag försöker även få fram hur man bestämmer ett bemanningscertifikat dvs. hur sammansättningen på personalen ser ut.

Ämnet är intressant, för emellanåt förundras man över vissa fartyg, speciellt mindre, fartyg får t. ex ha två vakts- system dvs. en befälhavare och en överstyrman. Hur kommer det sig att det är tillåtet?

Språk: Svenska

Nyckelord: arbetstid, vilotid, bemanning, lagstiftning,
bemanningscertifikat

OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Peter Cederlöf

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Sjöfart, Turku

Suuntautumisvaihtoehto/Syventävät opinnot: Merikapteeni/YH

Ohjaaja: Peter Björkroth

Nimike: Miten miehitystodistus määritellään?

Päivämäärä 30.05.2016 Sivut 18 Liitteet 6

Tiivistelmä

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää, miten miehitystodistus määritellään.

Opinnäytetyö pohjautuu laadulliseen selvitykseen, joka on tehty haastattelemalla miehitysprosessissa mukana olevia henkilöitä. Teoreettinen osuus tästä työstä pohjautuu tähän aiheeseen liittyviin kansallisiin ja kansainvälisiin lakiteksteihin.

Työn tavoite on saada selville, mitä kansainvälisiä ja kansallisia sääntöjä sovelletaan miehitystodistusta tehtäessä. Työssä yritetään myös saada selville, miten miehistön kokoonpano päätetään.

Aihe on mielenkiintoinen, koska esimerkiksi toisinaan pienet laivat saavat ajaa kaksivahtisysteemillä, toisin sanoen kansipäällystään kuuluu vain yksi päällikkö ja yksi yliperämies. Miten on mahdollista, että tämä on sallittua?

Kieli: Ruotsia

Avainsana: Työaika, lepoaika, miehitys

BACHELOR'S THESIS

Author: Peter Cederlöf

Degree Program: Maritime Studies, Turku

Specialization: Master Mariner

Supervisor: Peter Björkroth

Title: How is a manning document determined?

Date	30.05.2016	Number of pages	18	Appendices	6
------	------------	-----------------	----	------------	---

Summary

This thesis describes how determining the minimum safe manning certificate.

The method consists of a qualitative study of interviews with people that are working with manning documents. The theoretical part of the thesis is based on the current Finnish and international legislation on the subject.

In this study I describe which international and national laws and regulations that applies on this subject. I also try to extract how the manning document is determined i.e. how the composition of the crew is decided.

I think this is a very interesting subject because sometimes I wonder how it is possible and allowed to have, especially on smaller cargo ships a two watch system i.e. a captain and a chief mate doing watch keeping. How can this be allowed?

Language: Swedish

Key words: working hours, manning, minimum safe manning certificate

Filed at: The examination work is available at the electronic library Theseus.fi

Ordförklaring

IMO - International Maritime Organisation

ILO - International Labour Organisation

MLC - Maritime Labour Convention

STCW - Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers

SOLAS – Safety of Life at Sea

Innehåll

1 Inledning.....	1
1.1 Målsättning	1
1.2 Problemformulering.....	1
1.3 Avgränsning.....	1
1.4 Metodval.....	1
2 Teoretisk bakgrund.....	1
2.1 Vad är ett certifikat	2
2.2 Fartygets certifiering och besiktning	2
3 Uppdelning av arbetet.....	2
4 Nationell lagstiftning gällande arbets- och vilotider	3
4.1 Finska sjöarbetstidslagen	3
5 Internationell lagstiftning gällande arbets- och vilotider.....	3
5.1 STCW och manila förändringarna	3
5.2 ILO (International labour organisation	4
6 Nationell lagstiftning som gäller fartygsbemanning	4
6.1 Allmänt om bemanningscertifikat.....	5
6.2 Befälhavarens ansvarsområde.....	5
6.3 Redarens ansvarsområde.....	6
6.4 Ansökan om bemanningscertifikat	7
6.5 Redarens skyldigheter när det gäller bemanningscertifikat.....	7
6.6 Förhandsutlåtande om bemanningen	8
6.7 Trafiksäkerhetsverkets ansvarsområde	9
6.8 Bemanningscertifikat	9
7 Internationell lagstiftning gällande fartygsbemanning	10
7.1 Solas.....	10
7.2 IMO resolution A. 1047(27)	11
7.2.1 Ansvaret hos bolagen/rederierna.....	13

7.2.2 Ansvaret hos myndigheterna.....	14
8 Intervjuerna.....	15
8.1 Intervju med trafiksäkerhetsverket	15
8.2 Intervju med fackförbunden (Skeppsbefälsförbundet & Finlands Sjömansunion) ...	15
8.3 Intervju med Godbyshipping	16
9 Sammanfattning.....	17
Källförteckning.....	18
Bilagor	20
Intervjufrågor och inskannade dokument.....	Bilaga I- VI

1 Inledning

Orsaken varför jag valde att skriva om hur ett bemanningscertifikat bestäms är för att det relativt ofta diskuteras på bryggan där jag har mitt ordinarie jobb (mv Misana) hur det tillåts små besättningar på vissa fartyg. T.ex fartyget M/V Riona körde år 2013 i december på grund tack vare att vakthavande befäl hade somnat. Det berodde i sin tur på att det var ett fartyg, som använde sig av två- vakts- system dvs. en befälhavare och en överstyrman som turades om att köra 6 timmars vakt varav följde 6 timmar ledigt och det var helt i enlighet med bemanningscertifikatet så man kan ju fundera hur ett sådant bemanningscertifikat har godkänts.

1.1 Målsättning

Arbetets mål är att utreda hur man bestämmer ett bemanningscertifikat?

1.2 Problemformulering

Jag strävar efter att besvara dessa 2 frågor inom examensarbetet.

- 1) Vilken nationell och internationell lagstiftning gäller vid bemanningscertifikat?
- 2) Hur ett bemanningscertifikat bestäms?

1.3 Avgränsning

Arbetet avgränsas till att handla om bemanningscertifikat och hur ett bemanningscertifikat bestäms.

1.4 Metodval

Den teoretiska delen av arbetet består av en studie av den gällande finska lagstiftningen och internationell lagstiftning. Den nationella lagstiftningen är hämtad från finlex.fi. Metoden för undersökningen kommer att utgöras av en kvalitativ studie bestående av intervjuer med personer som arbetar med bestämmandet av bemanningscertifikat.

2 Teoretisk bakgrund

Här följer en översikt av de gällande reglerna när det gäller bemanning och bemanningscertifikat och jag börjar med frågan vad är ett certifikat? Jag börjar med att förklara vad ett certifikat är.

2.1 Vad är ett certifikat?

Ett certifikat är ett bevis på att fartyg som har genomgått tillsyn har uppfyllt gällande krav. Trafiksäkerhetsverket utfärdar certifikat för finska fartyg på inrikes eller internationell resa. Certifikatet utfärdas för en bestämd tidsperiod.

2.2 Fartygets certifiering och besiktning

Huvudansvaret för certifiering och besiktning av fartyg in Finland ligger hos Trafiksäkerhetsverket dvs. Trafi. Trafi har avtalat kontrakt med 7 olika klassningssällskap i Finland för med EU erkända klassificeringssällskap (EU Recognised Organisation, s.k RO)

Detaljerade uppgifter om vilka uppgifter som handhas av Trafi och vilka som har delegerats till klasserna finns i vidstående avtal och dess bilagor.

Följande klassificeringssällskap kan på basis av avtal förrätta besiktningar på finska fartyg.

- American Bureau of Shipping
- Bureau Veritas
- Lloyd's Register
- RINA Services S.p.A.
- Russian Maritime Register of Shipping
- Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)
- DNV GL AS

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/besiktningar/arbetsfordelning_med_klassen

3 Uppdelning av arbetet.

Eftersom ett bemanningscertifikat har stark anknytning till arbets- och vilotider så börjar jag med att skriva om dom nationella arbetstids- och vilotidsreglerna. Efter det skriver jag om dom internationella arbets- och viloreglerna. Sedan, vad den finska lagen säger om bemanningscertifikat och sedan efter det, vad den internationella lagen säger om bemanningscertifikat. Till sist kommer intervjuerna och en sammanfattning.

4 Nationell lagstiftning gällande arbets- och vilotider

De finska lagar och förordningar som reglerar arbetstider och vilotider är Sjöarbetstidslagen (1976/296, i fortsättningen Sjöarbetstidslagen).

4.1 Finska sjöarbetstidslagen

I sjöarbetstidslagen fastställs att under varje period av 24 timmar ska en arbetstagare ges en vilotid på minst 10 timmar och under varje period av sju dagar en vilotid på sammanlagt minst 77 timmar. Vilotiden per dygn kan delas upp i högst två perioder av vilka den ena ska vara oavbrutet i minst sex timmar. Intervallet mellan på varandra följande vilotider får inte vara längre än 14 timmar. Om en arbetstagares vilotid störs av kommendering till arbete, ska han eller hon ges tillräckligt med ersättande vilotid. (Sjöarbetstidslagen)

5 Internationell lagstiftning gällande arbets- och vilotider

Arbetstider regleras internationellt av IMO, konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning (STCW) från 1978 (STCW konventionen) och ILO. Det är sedan upp till flaggstaterna att ratificera dessa regler och konventioner och implementera dem i den nationella lagstiftningen.

5.1 STCW och Manila förändringarna

Dom nya IMO vilotids kraven trädde i kraft januari 2012 enligt Manila är kraven strängare än dom gamla kraven. Här kommer följande huvudpunkter och även ändringar från dom gamla kraven.

1. Minimi vilotid av en tidsperiod av 7 dagar har ökat från 70 timmar till 77 timmar. (Undantag från veckovilan är inte tillåtet mera än 2 veckor i följd. Intervallet mellan dessa två perioder får ej vara mindre än varaktigheten av detta undantag.)
2. Sjöfarare måste alltid ha 10 timmars vila under en 24 timmars period med inga undantag förutom om det handlar om t.ex en nödsituation.
3. Vilotiden under ett dygn skall delas upp i max 2 perioder varav den ena skall åtminstone ha en vilotid om 6 timmar.
4. Det är obligatoriskt att för journal över varje sjöfarares vilotimmar. Port State Control kan kontrollera detta.

5. Vilotidsreglerna gäller hela fartygpersonalen även befälhavare och inte bara vaktgående personal.

(STCW 2011 kapitel VIII/1 och "Quick Guide to Seafarers" Manila Amendments to the STCW convention, International shipping Federation & International Chamber of shipping.)

5.2 ILO (International labour organisation)

Enligt ILO:s Sjöarbetskonvention (på engelska MLC dvs Maritime Labour Convention) bör varje medlemsstat säkerställa att sjöfararna har reglerade arbets- och vilotider. Internationellt trädde sjöarbetskonventionen i kraft den tjugonde augusti 2013. (Sjöarbetskonventionen, Trafi)

Dessutom skall varje medlemsstat fastställa maximiarbets- eller minimivilotid under en viss period och ta följande begränsningar i beaktande: maximiarbets- eller vilotiden får vara högst 14 timmar under en period av 24 timmar och 72 timmar under en period av sju dagar och minimivilotiden får inte vara mindre än tio timmar under en period av 24 timmar eller 77 timmar under en period av sju dagar. (Statsrådets förordning 385/2013 sid 44 – 45)

Enligt Sjöarbetskonventionen kan vilotiden indelas i max. två perioder, varav den ena måste vara minst sex timmar. Dessutom föreskrivs det att intervallet mellan på varandra följande vilotider får vara högst 14 timmar. (Statsrådets förordning 385/2013 sid 45)

Det var vad den nationella och internationella lagstiftningen säger om arbets- och vilotider. Nu skall vi se vad den nationella och internationella lagstiftningen säger om fartygbemanning.

6 Nationell lagstiftning som gäller fartygbemanning

Följande lagar har att göra med fartygbemanning av finska båtar: Lag om fartygpersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (2009/1687), i fortsättningen Lag om fartygpersonal och säkerhetsorganisation för fartyg och statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (166/2013), i fortsättningen statsrådets förordning om fartyg bemanning och fartygspersonalens behörighet. Alla dessa lagar kommer med i något skede i den här studien.

6.1 Allmänt om bemanningscertifikat

Enligt lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation så anges det bland annat följande punkter:

1. ”Ett fartyg skall vara bemannat så att inte fartyget, fartygspersonalen, passagerarna, lasten annan egendom eller miljön onödigtvis utsätts för risker”. (lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg §5,mom.1)
2. ”Fartygspersonalen ska i fråga om antal och behörighet vara sådan att arbetsuppgifter som hänför sig till vakthållning, säkerheten och sjöfartsskyddet samt till förhindrande av miljöförorening ombord på fartyget kan skötas”.(lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg §5,mom.2)
3. ”Fartyg där fartygspersonalen bor eller äter ska ha tillräcklig ekonomipersonal som har den yrkesskicklighet som uppgiften kräver”(lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg §5,mom.3)
4. Bemanningen skall vara tillräckligt stor så att fartygets räddnings- och brandbekämpningsutrustning och övrig säkerhetsutrustning ska kunna skötas och hanteras för uppgifter som hänför sig till fartygets mönstringslista, sjöfartsskyddsuppgifter samt de uppgifter som hänför sig till att förhindra miljö förorening.(lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg §7,mom.3)
5. Bemanningen för fartyg skall fastställas innan det sätts i trafik som finskt fartyg.(lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg §6,mom.1)

Till det följande skall jag se på vilka nationella lagar som gäller Befälhavarens ansvar, Redarens ansvar, Trafiksäkerhetsverkets ansvar och Fackförbundets ansvar gällande fartygbemanning.

6.2 Befälhavarens ansvarsområde

I lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg paragraf 9 står det att ”fartygets befälhavare skall se till att fartyget är bemannat på ett betryggande sätt med hänsyn till rådande förhållande. Fartyget måste i alla händelser ha en sådan bemanning som motsvarar kraven i gällande bemanningscertifikat”. (lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg §9, mom.2)

I statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonal paragraf 5 kommer det fram *befälhavarens skyldigheter när det gäller fartygets bemanning.* ”Befälhavaren ska se

till att fartygspersonalens storlek, sammansättning och arbetsfördelning under varje enskild resa är sådan att följande funktioner kan skötas”:

1. Fartyget kan framföras säkert från hamn till hamn
2. Fartyget underkastas driftservice i den omfattning som den planerade resan kräver
3. Navigations-, livräddnings-, brandskydds-, och den övriga säkerhetsutrustningen kan användas och underhållas.
4. Maskineriet, automatiken, kontrollinstrumenten och kommunikationsinstrumenten kan användas och underhållas i sådan utsträckning att fartyget kan framföras säkert.
5. De funktioner som en bogsering av fartyget kräver kan skötas, med beaktande av bogseringens art.
6. Fartyget kan förtöjas och lösgöras säkert.
7. Personalen och övriga personer som bor ombord får den service de behöver
8. Sjöfartsskyddet och skyddet av miljön kan säkerställas.

Befälhavaren skall också se till att besättningen är tillräckligt språkkunniga för att kunna förstå säkerhetsrelaterade föreskrifter, anvisningar och muntliga instruktioner. (statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygpersonal §5)

Enligt paragraf 10 i lagen om fartygs personal och säkerhetsorganisation för fartyg får befälhavaren om han vill kräva behövliga ändringar ifall han upplever med stöd av sin yrkeserfarenhet eller kompetens att fartyget inte är bemannat enligt bemanningscertifikatet eller om befälhavaren upplever att fartyget inte har i kort sagt, kompetent besättning. Då får befälhavaren vidta behövliga ändringar och ingen/inget kan förhindra han detta. (statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygpersonal §10)

6.3 Redarens ansvarområde

Bemanningscertifikatet om minimibemanning är ett myndighetsdokument och baserar sig ganska långt på redarens förslag eftersom ansvaret för en säker bemanning i slutändan ligger hos redaren dvs. om något går snett är det rederiet som juridiskt står till svars.

I lagen om fartygs personal och säkerhetsorganisation för fartyg paragraf 6 står det att redaren skall i god tid före fartyget sätts i bruk skriftligen ansöka om fastställandet av bemanningen.

6.4 Ansökan av bemanningscertifikat

Redaren skall också tillsammans med sin ansökan sända in alla uppgifter som behövs och ett förslag till bemanningen. (lagen om fartygs personal och säkerhetsorganisation för fartyg §6,mom.1)

I statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet paragraf 2 står det vilka uppgifter redaren skall skicka in till trafiksäkerhetsverket vid ansökan av ett bemanningscertifikat. Dessa är följande

1. Vakthållning och sjöfartsskydd
2. Arbets- och vilotider
3. Fartområden
4. Hamnanlöpens frekvens och sjöresornas längd
5. Förtöjning och lösgöring av fartyg
6. Last, lasthantering, stuvning och säkring av lasten
7. Omhändertagande av fartygspersonalen och passagerarna, inklusive fartygspersonalens mathållning
8. Fartygets drift, service och underhåll
9. Skyddet av den marina miljön
10. Maskineriets antal, storlek och typ
11. Fartygets storlek, typ och utrustning
12. Utbildning som ges ombord (lagen om fartygs personal och säkerhetsorganisation för fartyg §2,mom.2)

6.5 Redarens Skyldigheter när det gäller fartygets bemanning

Enligt paragraf 9 i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation anges det att redaren skall se till att fartyget har ett bemanningscertifikat och att fartygspersonalen har den utbildning och behörighet som krävs i enlighet med fartygets egenskaper och att fartygspersonalen är kompetent för sina arbetsuppgifter. (lagen om fartygs personal och säkerhetsorganisation för fartyg §9,mom.1.)

I statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygpersonalens behörighet paragraf 4 anges vilka skyldigheter redaren har när det gäller fartygets bemanning. Följande punkter skall redaren försäkra sig om innan en sjöman kan få en befattning ombord.

1. Sjömannen har den behörighet som krävs för att sköta befattningen
2. Sjömannen har genomgått nödvändiga repetitionskurser och uppdaterat sin utbildning enligt kraven i STCW-konventionen.
3. Uppgifter om sjömannens utbildning, behörighet och arbetserfarenhet, hans hälsa är korrekta och att dessa finns i ett register hos redaren ifall arbetstagaren vill ta del av de uppgifter som gäller honom själv.
4. Sjömannen instruerats i enlighet med redarens fartygsspecifika anvisningar i att utföra de specialuppgifter som ingår i befattningen, görs förtrogen med fartyget, dess anordningar och instrument, rutinerna ombord, säkerhetsarrangemangen, livräddningsutrustningen och de uppgifter som han har i en nödsituation, och en anteckning om detta görs i fartygsdokumenten.
5. Sjömannen förmår effektivt samarbeta med andra i en nödsituation så att säkerheten för människoliv och fartyg kan tryggas, sjöfartsskyddsuppgifterna skötas och skador på miljön förebyggas.

”Redaren ska vid bemanning ta i beaktande att överstyrmannen och förste maskinmästaren när som helst kan bli tvungna att ta över hela ansvaret för fartyget respektive maskinavdelningen”. (lagen om fartygs personal och säkerhetsorganisation för fartyg §4,mom. 3)

Redaren ska vid planering av bemanningen bedöma ifall det behövs en behörig el-mästare för fartygets elektriska installationer. Redaren skall också bedöma ifall det bör tillämpas trevaktssystem för fartygets däck och maskin avdelning. (lagen om fartygs personal och säkerhetsorganisation för fartyg §4,mom. 4)

6.6 Förhandsutlåtande av bemanningen

Enligt paragraf 8 i lagen om fartygpersonal och säkerhetsorganisation för fartyg kan fartygets redare skriftligen begära ett förhandsutlåtande om bemanningen av trafiksäkerhetsverket. (lagen om fartygpersonal och säkerhetsorganisation för fartyg §8 mom.1)

I ansökan om förhandsutlåtande som redaren skickar till trafiksäkerhetsverket skall ingå samma uppgifter som i ansökan om fastställande av bemanning. (se ovan)

6.7 Trafiksäkerhetsverkets ansvarsområde

Enligt paragraf 6 i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg står det att innan bemanningen fastställs så skall Trafiksäkerhetsverket begära utlåtande av arbetarskydds-myndigheten och vederbörande arbetsmarknadsorganisationer (lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg §6,mom.3).

Arbetarskydds-myndigheten är i det här fallet regionsförvaltningsverket och arbetsmarknadsorganisationerna är i det här fallet Rederierna i Finland, Finlands sjömansunion, Skeppsbefälsförbundet och Maskin befälsförbundet. Juridiskt sett är Trafiksäkerhetsverket ansvar noll redaren har det juridiska ansvaret när det gäller bemanningscertifikat.

6.8 Bemanningcertifikatet

Enligt paragraf 6 mom.4 i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg så nämns det att det är Trafiksäkerhetsverket som fastställer fartygets bemanning och skriver ut ett bemanningscertifikat. I bemanningscertifikatet skall ingå minimibemanning samt sammansättningen på fartygspersonalen, uppgifter om behörighetsvillkoren på olika fartområden. Bemanningcertifikatet gäller för viss tid eller tills vidare”. (§6 mom.4 lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg)

Enligt statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet paragraf 6 så kan ”bemanningcertifikatet för internationell fart utfärdas för högst 5 år. För fartyg som används inom fartområden i inrikes fart kan bemanningcertifikatet utfärdas för viss tid eller tills vidare.” (förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet §6 mom. 1).

Här står även att när ett fartygs första bemanning fastställs, och när väsentliga ändringar i bemanningen har skett så fastställer Trafiksäkerhetsverket ett bemanningscertifikat för en viss tid på 6 månader. Innan bemanningcertifikatet skall förnyas igen inom 6 månader så skall Trafiksäkerhetsverket begära ett utlåtande av befälhavaren och maskinchefen om bemanningens lämplighet. (förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet §6 mom.2)

”Vid upprepade brott mot bestämmelser om sjöfolks vilotider, ska Trafiksäkerhetsverket på begäran arbetarskyddsmyndigheten ta fartygets minimibemanning under omprovning”.
(förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet §6 mom.3)

Enligt paragraf 7 i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation står det att Trafiksäkerhetsverket skall ta hänsyn till att vakthållning och bestämmelserna om arbets- och vilotider, arbetstiden på fartyg i inrikes fart, fartygets storlek och typ, laster, fartygets maskineffekt och maskineriets automationsgrad, den allmänna standarden på fartygets utrustning, servicen och underhållet, fartområdet, kosthåll och att renhållningen sköts på ett betryggande sätt. (§7 i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation)

Andra omständigheter som skall tas i beaktande är bemanningen fastställs är att Trafiksäkerhetsverket skall ta hänsyn till om befälhavaren eller maskinchefen deltar i vakthållningen eller inte. (§3 statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet)

7 Internationell lagstiftning gällande fartygsbemanning

Internationella regler bemanning stiftas av IMO, det är sedan upp till flaggstaterna att ratificera dessa regler och konventioner och implementera dem i den nationella lagstiftningen. Viktiga internationella konventioner gällande detta arbete är IMO:s Safety of Life at Sea (SOLAS) samt IMO resolution A.1047(27)

7.1 SOLAS

I SOLAS-konventionen (Convention for Safety of life at Sea) regleras fartygsbemanningen av kapitel V regel 14. Denna regel berättar väldigt kort och koncist med fyra punkter om kraven på säker bemanning av fartyg. Här kommer också fram bemanningscertifikatet.

Punkt 1 säger att den nationella sjöfartsmyndigheten skall säkerställa att varje fartyg är säkert bemannat ur sjösäkerhetssynvinkel.

Punkt 2 säger att den nationella sjöfartsmyndigheten skall säkerställa att varje fartyg har en lämplig minimibemanning och ta i beaktande *imo resolution A.1047(27)* och också utfärda ett lämpligt bemanningscertifikat i enlighet med punkt 1 (ovan).

Punkt 3 behandlar arbetsspråket ombord. Varje besättningsmedlem skall behärska arbetsspråket tillräckligt för att kunna ta emot order och vid behov ge order på det språket. Om arbetsspråket inte är det samma som flaggstatens språk måste översättning till arbetsspråket finnas på alla listor och dokument som besättningen krävs använda.

Punkt 4 anger att det engelska språket skall användas som arbetsspråk vid kommunikation mellan två fartyg och mellan fartyg och land samt med lotsen.

(Solas 2014, Kapitel v, Regel 14)

7.2 IMO RESOLUTION A.1047(27)

IMO antagit en ny resolution om alltför låg bemanning. IMO-resolutionen A.1047(27) (principerna för säker bemanning) är en resolution som handlar om principerna för säker bemanning av fartyg och var antagen den 30 november 2011 av IMO. Denna tar hänsyn till de faktiska driftsförhållandena ombord i varje fartyg för att säkerställa att fartyget är relevant och effektivt bemannat. Den ska ge säkerhet i navigering och verksamhet till sjöss och i hamn, förhindra att människor skadas eller omkommer, förhindra skador på den marina miljön och egendom samt säkerställa välfärd och hälsa för sjömän genom att undvika utmattning. (Imo Resolution A.1047(27))

Resolutionen innehåller 3 tillägg och en bilaga

Tillägg 1 Principles of safe manning

Tillägg 2 Guidelines for the application of principles for safe manning

Tillägg 3 Guidance on contents and model form of minimum safe manning document

En bilaga med modellformulär över ett bemanningscertifikat

I tillägg 1 punkt 3 handlar om principerna för minimibesättning där står det att följande principer skall efterföljas. Besättningen skall klara av det följande.

1. Upprätthålla säker brygg vakthållning och vakthållning inom maskin i enlighet med regel VIII/2 av 1978 STCW konvention. Och också hålla en allmän säker övervakning av fartyget.
2. Förtöjningsoperationer sköts på ett säkert sätt.
3. Klara av alla säkerhetsfunktioner ombord
4. Utföra operationer, ifall nödvändigt, för att förhindra miljöskada för miljön.

5. Upprätthålla säkerhetsarrangemangen samt renligheten på alla tillgängliga platser för att minska brandfaran ombord
6. Sörja för den medicinska omsorgen ombord.
7. Försäkra säker transport av last under en sjöresa
8. Inspektera och underhålla fartyget
9. Arbeta i enlighet med fartygets säkerhetsplan (Imo Resolution A.1047(27))

Besättningen skall ha kunskap i

1. Kunna använda vattentäta dörrar och underhålla på ett effektivt sätt. Samt ha en kompetent skadekontroll grupp.
2. Kunna använda all ombordvarande brandbekämpningsutrustning och nödutrustning och livräddningsutrustning, utföra även sånt underhåll av utrustningen som det krävs att det skall göras till sjöss samt kunna samla ihop alla ombord och disembarkera alla personer.
3. Kunna använda huvudmaskiner och hjälpmaskiner och underhålla dem på rätt sätt.
(Imo Resolution A.1047(27))

I tillägg 2 finns riktlinjer för relevanta faktorer som man skall ta i beaktande när man bestämmer minimum besättning. Följande räknas upp.

1. Storlek och typ av fartyget.
2. Nummer, storlek och typ av huvudmaskiner och hjälpmaskiner
3. Nivån på fartygets automation.
4. Konstruktion och utrustningen på fartyget
5. Underhållsmetoder
6. Vilken last som skall fraktas
7. Hamnarnas frekvens, sjö-resornas längd och natur.
8. Befraktningsområden, farvattnen som fartyget trafikerar i.
9. Omfattningen av utbildningen ombord
10. Graden av underhåll från land till fartyget som rederiet sörjer för.
11. Vilotids och arbetstid begränsning
12. Villkor för den godkända fartygs säkerhetsplan
(Imo Resolution A.1047(27))

I tillägg 3 finns ansvarsområdena för tillämpning av principerna för säker minimum besättning.

7.2.1 Ansvar hos bolagen/rederierna

Myndigheter kan kräva bolaget/rederiet som är ansvarig för operationen av fartyg att förbereda och avge dess förslag för minimum säker bemanning av ett fartyg i överensstämmelse med en ansökningsform som är utarbetad enligt myndigheten. (Imo Resolution A.1047(27))

När bolaget/rederiet gör ett förslag till en säker bemanning till myndigheten (trafiksäkerhetsverket) så skall bolaget/rederiet tillämpa de principer, rekommendationer och riktlinjer som finns i den här resolutionen. Sen räknas här upp 6 punkter som skall tas i beaktande! (Imo Resolution A.1047(27))

1. Göra en utvärdering av ifall om fartygets besättning klarar av arbetsuppgifterna och ansvarsområdena som hör till fartygets säkra framförande, säkerhet och beskydd av miljön och nödsituationer. (Imo Resolution A.1047(27))
2. Försäkra sig om att STCW kapitel VIII/1 villkoren uppfylls och att arbetstiden och vilotiderna efterföljs. (Imo Resolution A.1047(27))
3. Göra en utvärdering av sammansättningen av besättningen som behövs för att fartyget skall kunna framföras säkert med iakttagande av miljön och nödsituationer. (Imo Resolution A.1047(27))
4. Förbereda och lämna in ett förslag till den nationella sjöfartsmyndigheten om en minimumbesättning som baserar sig på utvärdering av sammansättningen/kompetensen på att den behövliga besättningen är relevant och effektivt bemannad för den säkra driften av fartyget, och med beaktande av säkerhet, skydd av miljön och genom att förklara för den nationella sjöfartsmyndigheten hur besättningen kommer att klara av arbetsbördan, nödsituationer, skydd av miljön även evakuering av passagerare. (Imo Resolution A.1047(27))
5. Försäkra sig om att minimibesättningen är adekvat hela tiden och i alla avseenden även när arbetsmängden ökas avsevärt. (T.ex i hamn när en roro-båt lastas och lossas, och tillika kanske Port state control inspektörer kommer ombord och vill ha en livbåtsövning) (Imo Resolution A.1047(27))

6. Förbereda och lämna in till den nationella sjöfartsmyndigheten ett nytt förslag om minimum bemanning ifall förändringar i traden, konstruktionen, utrustningen, driften och underhållet av fartyget vilket kan inverka på säker bemanning. (Imo Resolution A.1047(27))

7.2.2 Ansvaret hos myndigheterna

Ett förslag om minimum besättning från bolaget/rederiet kommer till myndigheten och här skall myndigheten granska och utvärdera förslaget och försäkra sig om att: (Imo Resolution A.1047(27))

1. Det finns tillräckligt med personal med rätt behörigheter för framförandet av fartyget på ett betryggande sätt. (Imo Resolution A.1047(27))
2. Befälhavaren, befålet och andra besättningsmedlemmar inte är tvungna att jobba mera timmar än det är säkert för att kunna utföra deras uppgifter med beaktande av arbets- och vilotider. (Imo Resolution A.1047(27))

Vid tillämpandet av dessa principer så skall förvaltningen ta i beaktande existerande IMO-, ILO-, ITU- och WHO-överenskommelser gällande:

- Vakthållning
- Arbetstider och vilotider
- 2.3 Säkerhetsorganisation
- 2.4 Certifikat för sjöfarare
- 2.5 Utbildning och träning
- 2.6 Arbetshälsovård och hygien
- 2.7 Besättningens inkvartering

(Imo Resolution A.1047(27))

8 Intervjuerna

Till nästa kommer intervjuerna. Trafiksäkerhetsverket har jag intervjuat via email och personligt besök. Dom övriga har jag skickat ett frågeformulär via mail. Har intervjufrågorna som bilagor i slutändan. Tyvärr svarade inte arbetarskyddsmyndigheten eller regionförvaltningsverket (aluehallintovirasto) alls på mina frågor, det är av dem

trafiksäkerhetsverket skall ha ett utlåtande om när trafiksäkerhetsverket bestämmer bemanningscertifikatet så det skulle varit intressant att veta vad regionförvaltningsverket ger utlåtande om. Försökte flera gånger nå dem.

8.1 Intervju med Trafiksäkerhetsverket 29.04.2016

Det som jag kanske mest ville få bekräftelse med den här intervjun är att det inte finns några klara riktlinjer för hur ett bemanningscertifikat bestäms, dvs. behörighetsvillkoren för olika fartområden utan det sker på basis av vad redaren föreslår för minimibesättning och så begär trafiksäkerhetsverket utlåtande av t.ex däckbefälsförbundet (som då kan t.ex tycka att vid förtöjning så krävs det en styrman på bryggan) och regionförvaltningsverket och då tar trafiksäkerhetsverket det i beaktande när dom fastställer bemanningscertifikatet.

En annan aspekt var att trafiksäkerhetsverket i regel inte godkänner 2-vaktsystem på närtrafik men nog på östersjötrafik. Annars är det upp till redaren och befälhavaren att se till att arbetsbemanningen är tillräcklig och att t.ex vilotider ej bryts i enlighet med nationella och internationella lagar. De lagar som Trafiksäkerhetsverket tittar på så finns här i slutarbetet uppräknade dvs. lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (2009/1687), statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (166/2013), Sjöarbetstidslagen (1976/296), STCW, Solas, Imo resolution A. 1047 (27). Enligt trafiksäkerhetsverket så är resolutionen till stor del översatt till vår finska förordning (166/2013) men där finns nog mera information i resolutionen. Det bör observeras att det är rekommendationer (Guidelines) och inte en lagtext och trafiksäkerhetsverket har ingen skyldighet att följa resolutionen.

8.2 Intervju med fackförbunden (Skeppsbefälsförbundet & Finlands Sjömansunion) 02.05 & 03.05.2016

Enligt paragraf 6 mom. 3 i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation (1687/2009) står det att innan bemanningen fastställs så skall trafiksäkerhetsverket begära utlåtande av vederbörande arbetsmarknadsorganisationer dvs fackförbunden.

Trafiksäkerhetsverket vill i det här fallet ha fackförbundens syn på den minimibemanning som det specifika fartyget anses ha behöva under gång inom ett visst trafikområde. Vanligtvis tar fackförbunden endast ställning till den respektive egna avdelningen. (däcksbefäl, maskinbefäl och manskap).

Den lagstiftning som fackförbunden tar i beaktande är följande

- lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg
- statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet
- Trafiksäkerhetsverkets föreskrift gällande vakthållning (trafi/16654/03.04.01.00/2011)
- STCW
- sjöarbetstidslagen
- lagen om arbetstid på fartyg i inrikes fart
- gällande kollektivavtal (inkl. bemanningstabeller) samt
- fartygs-/rederivisa bemanningsavtal, som ingåtts med Sjömans-Unionen.

I bemanningsavtalet kommer parterna (arbetsgivare och Sjömans-Unionen) sinsemellan överens om fartygets minimibemanning och avlösning gällande manskapet. Minimibemanningen kan variera beroende på fartygets trafikområde.

Bemanningsavtal och bemanningscertifikat är två skilda saker och ska inte blandas ihop.

Bemanningsavtalet görs upp mellan arbetsgivarna (rederierna) och arbetstagarna (Sjömans-Unionen) och kan avvika från bemanningscertifikatet som utfärdas av myndigheterna (Trafiksäkerhetsverket).

I bemanningsavtalet kommer parterna överens om antalet manskapsvakanser samt vilka behörigheter dessa ska inneha, detta sker på kollektivavtalsnivå och är ett sätt att kunna bevaka och bevara manskapsplatserna och för att kunna övervaka att arbetet ombord inte sker med för få besättningsmedlemmar.

Bemanningscertifikatet är i sin tur ett myndighetsdokument och baserar sig ganska långt på redarens förslag eftersom ansvaret för en säker bemanning i slutändan ligger hos redaren. Bemanningcertifikatet ligger sällan i linje med de bemanningsavtal som uppgjorts, men det betyder inte att redaren inte tillämpar/efterföljer det som överenskommit i bemanningsavtalen.

8.3 Intervju med Godbyshipping 02.05.2016

När rederiet söker om bemanningscertifikat så skickar rederiet oftast in med så lågt antal som möjligt, vi ökar sedan alltid på detta i verkligheten men det är bra att ha det lågt i certifikatet ifall någon blir sjuk eller akterseglas så kan båten avgå ändå. T.ex. Misana har

10 personer i sitt Min. Bemannings certifikat men där jobbar alltid 12. Det är en extra styrman och en extra maskinist, dessa extra personer är också ett krav från fackföreningarna. Vid införskaffning av nya båtar så hör man alltid med facket innan och får ett utlåtande hur många dom anser att det ska vara men minimum bemanningen avgörs alltid av Trafiksäkerhetsverket.

9 Sammanfattning

Reglerna om fartygsbemanning är inte alls konkreta och klara riktlinjer finns ej utan det som verkar vara av största vikt är att man inte bryter mot vilotiderna och fartygets säkra framförande med beaktande av nationella och internationella lagar. Finns ingen nationell lag eller förordning som står svart på vitt att på det här fartområdet och med den här fartygstypen krävs följande sammansättning på besättningen.

Istället finns det en massa regler som räknar upp en stor mängd krav på vad besättningen skall klara av men presenterar inga konkreta riktlinjer för mängden bemanning som krävs på ett fartyg. Ur ekonomisk synvinkel är det väl förståeligt att rederierna vill köra med minimal bemanning.

Tycker att det har varit ett intressant ämne och man har nog blivit lite förvånad över hur oklar lagstiftningen egentligen är. Mycket verkar bygga på erfarenhet av "hur brukar sammansättningen på personalen se ut för ett visst fartyg" t.ex på ett ca 140 – 170 meters Roro fartyg i traditionell linje trafik så finns det nästan alltid 12 personer i bemanningen. Dvs. 4 Däcksbefäl + 3 Däcksmanskap, 3 Maskinbefäl + 1 Maskinmanskap.

Man kan väl säga att resultatet är att det inte finns några klara lagar/regler om hur ett bemanningscertifikat bestäms. Jag tycker jag nått mitt mål med god marginal.

Källförteckning

Trafiksäkerhetsverket

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/besiktningar/arbetsfordelning_med_klassen Hämtad 17.04.2016

http://www.trafi.fi/filebank/a/1391785548/92eabe99a44e592f561f9b319e5b8249/14178-Trafi_RO_Agreement_Appendix_1.pdf Hämtad 17.04.2016

http://www.trafi.fi/filebank/a/1391785684/fa6d5271792e05b501b2a5800aa3e8fe/14183-Trafi_RO_Agreement_Appendix_6.pdf Hämtad 17.04.2016

Sjöarbetstidslagen 1976/296

<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1976/19760296?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=sj%C3%B6arbetstidslagen> Hämtad 24.04.2016

International Maritime Organization (IMO)- STCW och Manila

STCW bok 2011 kapitel VIII/1

”Quick Guide to Seafarers” Manila Amendments to the STCW convention, International shipping Federation & International Chamber of shipping.

International Maritime Organization (IMO)- Ilo (International labour organisation)

Sjöarbetskonventionen Trafi

http://www.trafi.fi/sv/sjofart/inspektioner_och_godkannanden/sjoarbetskonventionen_mlc_2006 Hämtad 25.04.2016

Statsrådets förordning 385/2013

<http://www.trafi.fi/filebank/a/1371563789/a691d12d6788f5b04f98173de4c071c7/12786-fds20130052.pdf> Hämtad 27.04.2016

Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg 2009/1687

<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2009/20091687?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=2009%2F1687> Hämtad 28.04.2016

Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet 166/2013

<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2013/20130166?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=Statsr%C3%A5dets%20f%C3%B6rordning%20om%20fartygs%20bemanning%20och%20fartygspersonalens%20beh%C3%B6righet%20> Hämtad 28.04.2016

International Maritime Organization (IMO) - International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS consolidated edition 2014

Solas 2014, Kapitel v, Regel 14

IMO RESOLUTION A.1047(27)

[http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1047\(27\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1047(27).pdf) hämtad 29.04.2016

Intervjufrågor till Trafiksäkerhetsverket

- 1) Hur bestäms ett bemanningscertifikat?
- 2) Hur går processen till för ett bemanningscertifikat?
- 3) Vilka krav/regler finns det för ett bemanningscertifikat? Vilka lagar/regler bygger det på?
- 4) Enligt paragraf 8 i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation kan fartygets redare skriftligen begära ett förhandsutlåtande om bemanningen av trafiksäkerhetsverket. (mom.1)
 - a) Vad menas med det här?
 - b) Vad vill redaren ha förhandsutlåtande om?
- 5) Enligt paragraf 6 i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation står det att innan bemanningen fastställs så skall Trafiksäkerhetsverket begära utlåtande av arbetsskyddsmyndigheten och vederbörande arbetsmarknadsorganisationer (§6,mom.3).
 - a) Vad vill Ni ha för utlåtande av arbetsskyddsmyndigheten? (Regionsförvaltningsverket)
 - b) Vad vill Ni ha för utlåtande av arbetsmarknadsorganisationer? (Fackförbunden, Rederierna i Finland)
- 6) Var finns information om behörighetsvillkoren/sammansättningen på ett fartyg för olika fartområden? T.ex om det i bemanningscertifikatet skulle stå att det duger med 2 lättmatrosor för östersjötrafik men skall man fara på europatrafik så krävs det 1 matros och 1 lättmatros. Hur bestäms sammansättningen på personalen?
- 7) Finns det konkreta riktlinjer för mängden bemanning som krävs på ett fartyg?
- 8) Hur mycket måste Trafi följa IMO resolution 1047(27) principer vad som gäller bemanning? Är inte 1047(27) en rekommendation?

Bilaga II

Intervjufrågor till Godbyshipping

1. Var finns information om bemanningen/behörighetsvillkoren/sammansättningen för personalen på ett fartyg för olika fartområden? För exemplens skull (ett hypotetiskt exempel). Om det i bemanningscertifikatet skulle stå att det duger med 2 lättmatroser för östersjötrafik men skall man segla på närtrafik så krävs det 1 matros och 1 lättmatros.
2. Hur bestämmer Ni storleken/ sammansättningen på besättningen till ett nybygge eller införskaffat fartyg? (har lite att göra med föregående fråga)
3. Vilka internationella regler/lagstiftning tar Ni i beaktande?
4. Vilka nationella regler/lagstiftning tar Ni i beaktande?
5. Finns det konkreta riktlinjer för mängden bemanning som krävs på ett fartyg?
6. Kan Ni beskriva hur processen konkret går till när Ni t.ex har köpt ett nytt fartyg och vill ha besättning dit? Dvs. Hur går Ni till väga? Ger Ni t.ex ett förslag om minimum besättning med motiveringar till Trafi eller hur funkar det?

Övrigt

- Har svårt att hitta nån lagtext svart på vitt om den här saken. Förr fanns väl förordningen 250/1984 på finlex men nu hittar jag inga konkreta riktlinjer utan det mesta verkar vara att man inte bryter mot vilotiderna och fartygets säkra framförande med beaktande av nationella och internationella lagar.

Dom **nationella lagarna** som jag tittat på är:

- 1.Sjöarbetstidslagen (1976/296)
- 2.Lag om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (2009/1687)
- 3.statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (166/2013)

Dom **Internationella lagarna och rekommendationer** som jag tittat på är:

Bilaga II

1. STCW 2011 including Manila amendments kapitel VIII/1 "fitness for duty"
 2. SOLAS-konventionen (regleras fartygsbemanningen av kapitel V regel 14)
 3. ILO:s Sjöarbetskonvention (MLC) som internationellt trädde i kraft 20.8.2013
 4. IMO-resolutionen A.1047(27) (principerna för säker bemanning)
- Skulle det vara möjligt att få en inskannad kopia via e- mailen på ett bemanningscertifikat av något av Era fartyg? Det skulle vara bra att ha det som bilaga i slutarbetet.

Intervjufrågor till Fackförbunden (Skeppbefälsförbundet och Sjömansunionen) & Regionförvaltningsverket

Enligt paragraf 6 mom.3 i *lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation (1687/2009)* står det att innan bemanningen fastställs så skall Trafiksäkerhetsverket begära utlåtande av arbetsskyddsmyndigheten och vederbörande arbetsmarknadsorganisationer (dvs fackförbunden) (§6,mom.3).

1. Vad är det Trafiksäkerhetsverket vill ha utlåtande om?
2. Vad för nationella & internationella lagar/förordningar/regler tar Ni i beaktande med utlåtandet i beaktande?
3. Vad har Ni för ansvar i den här frågan eller vad är Er uppgift här?



Trafi Liikenteen turvallisuusvirasto
Trafiksäkerhetsverket

Hakemus miehityksen vahvistamiseksi

Ansökan om fastställande av bemanningen

Laki laivaväestä ja aluksen turvallisuusjohtamisesta (1687/2009)
Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009)

Alus Fartyg	Aluksen nimi Fartygets namn Baltica		Entinen nimi Föregående namn		
	Kotipaikka Hemort Mariehamn		Tunnuskirjaimet Signalkodstäver OJRI		
	Aluksen tyyppi Fartygstyp RoRo		Pituus Längd (m) 157,6	Leveys Bredd (m) 25,0	IMO-numero IMO-nummer 8813154
	Koneiston automaatioaste Maskineriets automationsgrad MC E4 AUT		Kokonaisteho Total effekt (kW) 13575		
	Ajoaika pääteasemien välillä Körtid mellan ändhamnar ca 6 dygn		Matkustajamäärä Passagerarantal max 12		
	Liikennealue Fartområde Europa fart				
	Toimi Befattning		Pätevyyskirja Behörighetsbrev		Henkilömäärä Antal personer
	Befälhavare		Sjökapten II/2		1
	Övertyman		Övertyman II/2		1
	Styrman		Styrman II/1		2
Båtsman / Matros		Matros II/5		2	
Vaktman däck		Vaktman II/4		2	
Maskinchef		Övermaskinmästare III/2		1	
1 Maskinmästare		Maskinmästare III/2		1	
2 Maskinmästare		Maskinmästare III/1		1	
Elektriker/Reparatör/Maskinma		II/7, III/5, III/5		1	
Vaktman maskin		Vaktman III/4		1	
Kockstuart		Kockstuart		1	
Yhteensä Sammanlagt				14	
Miehitysdistuksen voimassaolo alkaen pvm tai haetaan määräjäksi Bemanningscertifikatet giltigt fr.o.m. eller för tiden 03.03.2016					
Laivaisäntä Redaren	Laivaisännän nimi Redarens namn Oy Trailer-Link Ab				
	Postiosoite Postadress c/o Godby shipping Ab, Södragatan 13, 22100 Mariehamn				
	Puhelin Telefon 018 528282		Faksi Fax		
	Toimitusosoite, jos eri kuin yllä oleva Leveransadress, om annan än ovan som ovan				
Laskutusosoite, jos eri kuin yllä oleva Faktureringsadress, om annan än ovan som ovan					
Allekirjoitus Underskrift	<input checked="" type="checkbox"/> Kiireellinen käsittely Snabb handläggning				
	Normaali käsittelyaika on 10 työpäivää. Pikakäsittelystä peritään lisämaksu, joka vastaa luvan hintaa kaksinkertaisena. Maksua ei peritä, mikäli hakemus voidaan käsitellä ilman erikoisjärjestelyitä. Paikka ja päiväys Ort och datum Mariehamn 26.02.2016		Normal handläggningstid är 10 arbetsdagar. För snabb handläggning tillkommer en avgift som motsvarar prestationens dubbla avgift. Avgiften uppbärs inte om ansökan kan handläggas utan särskilda åtgärder. Allekirjoitus ja nimenselvennys • Underskrift och namnförtydligande Mikael Törnroth		
Yhteyshenkilö Kontaktuppgifter	Hakemus toimitetaan osoitteeseen: Liikenteen turvallisuusvirasto / Pätevydet-yksikkö PL 320, 00101 HELSINKI merimiesyksikko@trafi.fi Puh. 029 534 5000 / faksi 029 534 6597 HUOMI! Kotimaanliikenteen alusten bruttovetoisuus on alle 500, hakemukset käsitellään valvontayksikössä aluksen kotipaikan mukaan (katso yhteyshenkilö täältä: www.trafi.fi).				
	Ansökan sänds under adressen: Trafiksäkerhetsverket / Enheten för behörigheter PB 320, 00101 HELSINGFORS sjomansheten@trafi.fi Tfn 029 534 5000 / fax 029 534 6597 OBS! I fråga om fartyg i inrikes fart med en bruttodräktighet under 500 handläggs ansökan vid enheterna för tillsyn enligt fartygets hemort (se kontaktuppgifter här: www.trafi.fi).				

MU62048r - 1/2015

Bilaga IV



Liikenteen turvallisuusvirasto
Traffiksäkerhetsverket

Selvitys työjärjestelyistä aluksella

Utredning om arbetet ombord

Valtioneuvoston asetus aluksen miehityksestä ja laivaväen pätevyydestä
(166/2013)
Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens
behörighet (166/2013)

LIITE BILAGA

HUOM! Kaikki kohdat on täytettävä
OBS! Samtliga punkter måste ifyllas

Selvitykset seuraavista järjestelyistä Uppgifter om följande omständigheter	Vahtijärjestelyt Vakhållningsarrangemangen I enlighet med gällande förordning
	Työ- ja lepoaikojen järjestäminen Ordnanandet av arbets- och vilotiderna I enlighet med gällande lagstiftning
	Satamakäyntien taajuus ja merimatkojen pituudet Hamnanlöpens frekvens och sjöresornas längd Mestadels två veckors rundresor Oulu- Kemi- Antwerpen- Zeebrugge- Oulu.
	Aluksen kiinnitys ja irrotus Förtöjningen och lösgöringen av fartyget I enlighet med rederiets säkerhets och miljöledningssystem (se bilaga punkt 3.3.6)
	Lasti, lastinkäsittely, ahtaaminen sekä lastinkiinnittäminen Last, lasthantering, stuvning och säkring av lasten I enlighet med rederiets säkerhets och miljöledningssystem (se bilaga punkt 3.3.4)
	Laivaväestä ja matkustajista huolehtiminen ml. laivaväen ruokahuolto Omhändertagandet av fartygspersonalen och passagerarna inkl. fartygspersonalens mathållning I enlighet med rederiets säkerhets och miljöledningssystem (se bilaga punkt 3.6)
	Aluksen käyttö, huolto ja kunnossapito Fartygets drift, service och underhåll I enlighet med rederiets säkerhets och miljöledningssystem (se bilaga punkt 3.5)
	Turvatoimijärjestelyt sekä meriympäristön suojelu Sjöfartsskydd och skyddet av havsmiljön Enligt gällande lagar (nationella och internationella) samt MARPOL. Också i enlighet med miljöledningssystemet ISO 14001
	Päälikön ja konepäällikön osallistuminen vahdinpitoon sekä aluksella annettava koulutus Befälhavarens och maskinchefens deltagande i vakhållningen samt utbildning som ges ombord Maskinchefen dagman. Befälhavaren behöver inte köra vakt (3 styrmän)
	Hätätilanteista suoriutuminen (tulipalo, kanilleajo, mies yli laidan, yhteentörmäys) Hantering av nödsituationer (brand ombord, grundstötning, man-över-bord, kollision) I enlighet med rederiets säkerhets och miljöledningssystem (se bilaga punk 4)
Muut mahdolliset selvitykset Övriga eventuella utredningar Utlåtande från befälhavare och maskinchef ombord.	

MUS204bbr - 1/2015

BESLUT

Päiväys/Datum 17.11.2015

Dnro/Dnr FI 264/400/2015

Viite/Referens Er ansökan 11.11.2015

Godby Shipping AbSödragatan 13
22100 Mariehamn**Fastställande av bemanning för fartyg****Sökande****Godby Shipping Ab****Fartyg**

Namn:	Signalbokstäver:	IMO-nummer:
Misana	OJNB	9348936
Bruttodräktighet:	Längd (m):	Maskineffekt (kW):
15586	155,76	15000

Fartområde

Europatrafik

Ansökan

Godby Shipping Ab ansöker om fastställande av bemanningen för ovan nämnda fartyg.

Beslut

Trafiksäkerhetsverket har beslutat fastställa bemanningen för ovan nämnda fartyg och utfärda ett bemanningscertifikat, av vilket framgår fartygets minimibemanning: fartygspersonalens sammansättning och de uppgiftsrelaterade behörighetsvillkoren samt eventuella särskilda krav och villkor angående bemanningen.

Beslutet och bemanningscertifikatet är i kraft till 17.11.2020

Detta beslut ersätter det tidigare beslutet FI 54/400/2013.

Motivering

Trafiksäkerhetsverket anser att den fastställda bemanningen motsvarar de krav om betryggande bemanning av fartyg som ställs i lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg.

Tillämpade bestämmelser

Lagen om fartygspersonal och säkerhetsorganisation för fartyg (1687/2009) 5, 6 och 7 §

Statsrådets förordning om fartygs bemanning och fartygspersonalens behörighet (166/2013) 3, 4, 7 och 8 §

Bilaga V

2/2

Avgift och avgiftsgrund


0 euro

Lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992)

Kommunikationsministeriets förordning om Trafiksäkerhetsverkets avgiftsbelagda prestationer (722/2012) 2 §, bilaga 1

Ändringssökande

Den som är missnöjd med detta beslut får begära omprövning av beslutet hos Trafiksäkerhetsverket. Anvisning om hur man begär omprövning bifogas.

Ytterligare upplysningarThomas Lundström, 029 534 5000 och e-post: sjomansenheten@trafi.fi
Thomas Lundström
Överinspektör**BILAGOR**

Bemanningscertifikat

Anvisning om hur man begär omprövning

MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT



Issued under the provisions of regulation V/14 (2) of the
**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY
 OF LIFE AT SEA, 1974,**
 as amended under the authority of the Government of
FINLAND


SUOMI
 FINLAND

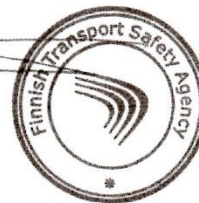
by **FINNISH TRANSPORT SAFETY AGENCY**

Name of Ship Misana	Port of Registry Finström			
Distinctive Number or Letters OJNB	IMO Number 9348936			
Type of ship Cargo vessel	Gross Tonnage (ITC 1969) 15586			
Grade of automation of machinery plant Unattended	Engine output (kW) 15000			
Trading area European Trade				
The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table below.				
Grade/capacity	Certificate	STCW (until 31.12.2016)	STCW 2010	Number of persons
Master	Captain or Master	II/2	II/2	1
Chief Mate	Chief Mate	II/2	II/2	1
Deck Officer	Deck Officer	II/1	II/1	1
Able Seaman	Able Seaman or Able Seafarer, Deck	II/4, III/4	II/5, III/4	2
Rating, Deck/Engine	Watchkeeping Rating	II/4, III/4	II/4, III/4	2
Chief Engineer	Chief Engineer	III/2	III/2	1
I Engineer	Second Engineer	III/2	III/2	1
Cook Steward	Cook Steward	-	-	1
			Total	10
Remarks/Limitations If the master does not carry out watchkeeping duties an additional Deck Officer shall be engaged.				

This certificate is valid until 17.11.2020

Issued at Helsinki on 17.11.2015


 Thomas Lundström
 Senior Inspector



No. FI 264/400/2015