

Brovakrutiner

Dårlige brorutiner leder i seg selv ikke til grunnstøting. Det tyder imidlertid på dårlig sikkerhetskultur om bord. En sikker seilas er godt planlagt, god utført og godt dokumentert.

Skipets posisjon bør registreres ofte. Det er god praksis å benytte alle tilgjengelige hjelpemidler for posisjonering av fartøyet. Selv om GPS gir uovertruffen nøyaktighet er det viktig å ikke glemme gamle kunster.

§ På vekten skal kursen som holdes og posisjon og fart kontrolleres med passende mellomrom ved hjelp av ethvert tilgjengelig og nødvendig navigasjonshjelpemiddel for å sikre at skipet følger den planlagte kursen. (Vaktholdsforskriften)

Brovakt

En skipsbro skal normalt bemannes med minimum to personer: navigatør og utkikk. I dagslys kan navigatøren under visse forutsetninger holde utkikk alene. Ved navigasjon langs kysten er det spesielt viktig å være årvåken. Sjøfartsdirektoratet anbefaler derfor en restriktiv praksis når en vurderer hvorvidt ansvarshavende navigatør kan utføre vekten alene i dagslys.

Seilas i kystfarvann er krevende og varierende. Ansvarshavende navigatør må med jevne mellomrom vurderer behovet for ytterligere bemanning på bro, eksempelvis rormann. Nødvendig brobemanning underveis kan med fordel vurderes ved planlegging av seilasen.

§ Utkikken må være i stand til å vie oppgaven med å holde forsvarlig utkikk sin fulle oppmerksomhet, og skal ikke utføre eller bli satt til å utføre plikter som kan komme i konflikt med denne oppgaven. (Vaktholdsforskriften)

www.sjofartsdir.no

UNNGÅ AT DETTE BLIR DEG!



FØR SJØSIKKERHET I ET RENT MILJØ

Kvalifisert og uthvilt navigatør, utkikk, god seilasplanlegging og gode brorutiner er viktig for å unngå grunnstøting.

I 2008 grunnstøtte 82 norske skip. I tillegg grunnstøtte 21 utenlandske fartøy i norsk farvann.

Bemanning

Sjøfartsdirektoratet utsteder bemanningsoppgave der skipets sikkerhetsbemanning fastsettes. Dette er den absolutt minste bemanning skipet kan operere med. Men rederi skal sammen med skipsfører vurdere behovet for tilleggsbemanning.

§ *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 all personell som omfattes av de til enhver tid gjeldende bestemmelser om hviletid, blir i stand til å overholde disse bestemmelser.*

(Bemanningsforskriften)

Hviletid

Hvert år registreres flere ulykker der ansvarshavende navigatør har sovnet. Tilstrekkelig og god hvile er det viktigste forebyggende tiltaket.

Det er den enkelte arbeidstaker som har hovedansvaret for fortløpende å følge opp sin egen hviletid. Skipsfører og rederi har et stort ansvar for planlegging og tilrettelegging av arbeidet og skipets rutiner slik at de om bord ikke kommer i konflikt med hviletidsreglene.

§ *Hviletiden skal minst være 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer, og 77 timer i løpet av hvilken som helst periode på 168 timer. Hviletiden kan deles i to perioder, hvorav en skal være på minst 6 timer. Intervallet mellom fortløpende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer.*

(Skipssikkerhetsloven)

Kvalifikasjoner

Kvalifisert mannskap er en svært viktig faktor i sikker drift av skipet. Kvalifikasjoner er mer enn et sertifikat. Sjøfartsdirektoratet vil rette fokus mot viktigheten av opplæring om bord i det enkelte skip samt kunnskap om ny teknologi som elektroniske kart og AIS.

Det er rederiet som er ansvarlig for at de som skal tiltre stilling har alle påkrevde sertifikater og at de har den nødvendige kunnskap om skipet og utstyr som benyttes om bord. Samtidig påhviler det hver enkelt å vurdere egen kompetanse og eventuelt behov for opplæring.

§ *Selskapet skal sikre at hvert skip er bemannet med kvalifiserte, sertifiserte og medisinsk skikkede sjøfolk, i samsvar med nasjonale og internasjonale krav.*

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 det er viktig å gi før avreise, skal identifiseres, dokumenteres og gis.

(Forskrift om sikkerhetsstyringssystem)

Bro- og navigasjonsutstyr

Selv den dyktigste navigatør trenger bistand av teknologi for å finne veien. Broutrustningen må være i henhold til regelverket. Alt utstyr må være godkjent for sitt bruk samt korrekt installert, kalibrert og vedlikeholdt. Kart og nautiske publikasjoner må være tilgjengelige og oppdaterte.

§ *Driftsprøving av skipets navigasjonsutstyr skal foretas på sjøen så ofte som praktisk mulig og slik omstendighetene tillater, særlig før ventede farlige situasjoner som har betydning for navigeringen. Når det er relevant, skal denne prøvingen alltid registreres. Slik prøving skal også foretas før ankomst til eller avgang fra havn.*

(Vaktholdsforskriften)

Seilasplanlegging

God planlegging er halve jobben. I etterkant av en ulykke ser vi ofte at seilasplanlegging ikke har vært godt nok utført.

En god seilasplan tar hensyn til skipets manøvreringsegenskaper og gjør aktiv bruk av alle tilgjengelige hjelpemidler for navigasjon. Både om bord på fartøyet og langs kysten.

§ *Den ønskede reisen skal være planlagt på forhånd idet det tas hensyn til all relevant informasjon, og enhver kurs som er fastsatt skal kontrolleres før reisen begynner.*

(Vaktholdsforskriften)