



Utfordrende tider på innenriksen

Teams mandag 4. september kl. 09:30 til kl. 11:30

Tema:

Regelverk og tariff situasjonen angående hviletidsbestemmelser – vaktsystemer og kompetanse

- **hviletidsbestemmelser** : dispensasjoner -Info, føring av lister
- **vaktsystemer** : vakt ved ladning – vakt ved bunkring av Hydrogen – sjøvakter- 6 – 6 vakt
- **kompetanse** : Autonome skip – nye energi kilder ,språk om bord, kurs og etterutdanning
- **Politisk, teknisk strategi og media:** MSC /MEPC/ILO regelverket

Deltagere:

Tillitsvalgte på innenriks, forhandlingsutvalget Innenriks /NHO Sjøfart med vara, samt Næringsområdestyret med vara

Administrerende direktør Hege-Merethe Bengtsson, fagsjef Odd Rune Malterud, områdeansvarlig Ulf Brekke og infoansvarlig Jógvan Hugo Gardar.

NB! Presentasjonen blir sendt ut til deltagerne i ettetid, det er av den grunn tatt med flere lovtekster som ikke blir direkte gjennomgått på møte, men ment som hjemmelsgrunnlag for senere felles arbeid.



Hviletidsbestemmelsene er internasjonalt fremforhandlet matematisk regelverk for sjøgående skip for den tid hvor en ikke har vakt eller annen tjeneste om bord, implementert i Norsk rett, hvor ikke sjøgående skip er definert som fartsområde 1 og 2.

***«Alt» styres av hviletidsbestemmelsene
- og er den viktigste oppgaven for TV og alle som har sitt arbeid ombord å se sammenhengen i !***

Reglene

Reglene om hviletid er internasjonale gjennom [IMO STCW](#) koden, styrt av reglene i [SOLAS](#) sin [ISM kode](#) med tilhørende [Resolusjon A.1047\(27\)](#). Videre er [ILO](#) konvensjonen 186 ,[MLC 2006](#) og [EUs rådsdirektiv 1999/63/EF](#) hviletids bestemmelser tatt inn i norsk rett gjennom [Lov om skipssikkerhet § 24](#), med utdypende tekst i [Arbeid og hviletids forskriftene](#) også for [Fiskefartøy](#) for å **verne** alle som har sitt arbeid ombord og **sikre** at skipet til enhver tid er hensiktsmessig bemannet slik at alle aspekter ved sikker drift om bord ivaretas.

ILO Standard A2.3 - Arbeidstid og hviletid 20-08-2013

1. I forbindelse med denne standard gjelder at:
 2. a) arbeidstid betyr den tiden sjøfolk er pålagt å arbeide for skipet,
 3. b) hviletid betyr tid utenom arbeidstiden; uttrykket omfatter ikke korte pauser.
2. Hver medlemsstat skal innenfor de grenser som er nevnt i nr. 5 til 8 i denne standard, fastsette enten et øvre antall arbeidstimer som ikke skal overskrides i et gitt tidsrom, eller et nedre antall hviletimer som skal gis i et bestemt tidsrom.
3. Hver medlemsstat anerkjenner at standarden for normal arbeidstid for sjøfolk, som for andre arbeidstakere, skal basere seg på en **åttetimersdag med én dags hvile per uke og hvile på offentlige helligdager**. Dette skal imidlertid ikke hindre medlemsstaten i å ha prosedyrer for å godkjenne eller registrere **tariffavtaler** som fastsetter normal arbeidstid for sjøfolk på et grunnlag som ikke er mindre gunstig enn denne standard.
4. Ved fastsettelsen av nasjonale standarder skal hver medlemsstat ta hensyn til farene ved tretthet hos sjøfolk, særlig når deres oppgaver rører ved skipets navigasjonssikkerhet og trygge drift.
5. Grensene for arbeidstid eller hviletid skal være som følger:
 - a) lengste **arbeidstid** skal ikke overskride: i. **14 timer per døgn, og ii. 72 timer per uke, eller b) minste hviletid skal ikke være mindre enn: i. ti timer per døgn, og ii. 77 timer per uke.**
6. **Hviletiden** kan høyst deles inn i **to perioder**, hvorav den ene skal være på **minst seks timer**, og tiden mellom påfølgende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer.
7. Mønstringer, brann- og livbåtøvelser og øvelser som er pålagt i nasjonale lover og forskrifter og i internasjonale dokumenter, skal avholdes på en måte som gir minst mulig forstyrrelse av hvileperiodene og ikke innebærer uttretting.
8. Når en sjømann er i beredskap, for eksempel når et maskinområde er uten tilsyn, skal sjømannen ha en tilstrekkelig hvileperiode som erstatning dersom den normale hvileperioden blir avbrutt av utkallinger.

ILO Standard A2.3 - Arbeidstid og hviletid

9. Dersom ingen **tariffavtale eller voldgiftskjennelse** foreligger, eller dersom den kompetente myndighet kommer til at bestemmelsene i avtalen eller kjennelsen er utilstrekkelige med hensyn til nr. 7 eller 8 i denne standard, skal den kompetente myndighet vedta bestemmelser som sikrer at de berørte sjøfolk får tilstrekkelig hvile.
10. **Hver medlemsstat skal gi pålegg om at det på et lett tilgjengelig sted skal slås opp en tabell over arbeidsordningene om bord, som for hver arbeidsfunksjon minst skal inneholde:**
- a) vaktplan i sjøen og i havn, og b) lengste arbeidstid eller minste hviletid i henhold til nasjonale lover eller forskrifter eller gjeldende tariffavtaler.**
11. Tabellen som er nevnt i nr. 10 i denne standard, skal være utformet i et standardformat på skipets arbeidsspråk og på engelsk.
12. Hver medlemsstat skal gi **pålegg om at det føres lister over sjøfolkenes daglige arbeidstid og hviletid** for å tillate kontroll med at nr. 5 t.o.m. 11 i denne standard etterleves. Listene skal være i et standardformat som den kompetente myndighet fastsetter idet det tas hensyn til tilgjengelige retningslinjer fra Den internasjonale arbeidsorganisasjon eller eventuelt standardformat utarbeidet av organisasjonen. De skal være på de språk som kreves etter nr. 11 i denne standard. Sjøfolkene skal ha kopi av listene som gjelder for dem, og listene skal være godkjent av skipsføreren eller en person med fullmakt fra skipsføreren og av sjøfolkene.
13. Ikke noe i nr. 5 og 6 i denne standard skal hindre en medlemsstat i å ha nasjonale lover eller forskrifter eller en prosedyre som gir den kompetente myndighet adgang til å godkjenne eller registrere **tariffavtaler** som gir rom for unntak fra de fastsatte grensene. **Slike unntak skal så langt det lar seg gjøre følge bestemmelsene i denne standard, men kan gi rom for hyppigere eller lengre friperioder eller ekstra fri for sjøfolk som går vakt eller sjøfolk som arbeider på skip som går korte turer.**
14. **Ikke noe i denne standard skal anses for å innskrenke en skipsskipsførers rett til å pålegge en sjømann den arbeidstid som måtte være nødvendig av hensyn til sikkerheten for skip, ombordværende personer eller last eller for å kunne yte assistanse til andre skip eller personer i havsnød. Skipsføreren kan derfor midlertidig oppheve arbeids- og hviletidsprogrammet og pålegge en sjømann å arbeide så lenge det er nødvendig for å gjenopprette en normal situasjon. Snarest mulig etter at normalsituasjonen er gjenopprettet, skal skipsføreren sørge for at sjøfolk som har arbeidet i en planlagt hvileperiode, får hvile tilstrekkelig lenge.**

Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår ILO 186 (MLC 2006)

Regel 2.3 - Arbeidstid og hviletid

Formål: å sikre at sjøfolk har **regulert arbeidstid og hviletid**

1. Hver medlemsstat skal sørge for at sjøfolks arbeidstid og hviletid er regulert.
2. Hver medlemsstat skal fastsette lengste arbeidstid eller minste hviletid for gitte tidsrom i tråd med kodens bestemmelser.

Standard A2.3 - Arbeidstid og hviletid

8. *Når en sjømann er i beredskap, for eksempel når et **maskinområde er uten tilsyn**, skal sjømannen ha en **tilstrekkelig hvileperiode** som erstatning dersom den normale hvileperioden blir avbrutt av utkallinger.*

STCW Chapter VIII Standards regarding watchkeeping Section A-VIII/1 Fitness for duty 1. Nr. 6

*When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an **adequate compensatory, rest period** if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.*

NB! ILO tekst pkt. 8 og STCW mangler i Norsk regelverk! (Dnmf hevder sammenhengende 6 timer ikke kan fravikes)

Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår ILO 186 (MLC 2006)

Artikkel VII

*Fravikelser, unntak eller annen fleksibel anvendelse av denne konvensjon som i henhold til konvensjonen krever samråd med **reder- og sjømannsorganisasjonene**, kan, dersom representative organisasjoner for redere eller sjøfolk ikke finnes i en medlemsstat, bare vedtas av vedkommende medlemsstat gjennom samråd i komiteen som er nevnt i artikkel XIII.*

(4. Stemmetallet til hver reder- og sjømannsrepresentant i komiteen skal vektes slik at redergruppen og sjømannsgruppen hver har halvparten så mange stemmer som de regjeringer som er representert og har stemmerett på det aktuelle møtet, til sammen har.)

I Regel 2.3 punkt 13 er det fastsatt en adgang for flaggstaten til å tillate unntak i tariffavtale fra hovedreglene om hviletid.

Ikke noe i nr. 5 og 6 i denne standard skal hindre en medlemsstat i å ha nasjonale lover eller forskrifter eller en prosedyre som gir den kompetente myndighet adgang til å godkjenne eller registrere tariffavtaler som gir rom for unntak fra de fastsatte grensene. Slike unntak skal så langt det lar seg gjøre følge bestemmelsene i denne standard, men kan gi rom for hyppigere eller lengre friperioder eller ekstra fri for sjøfolk som går vakt eller sjøfolk som arbeider på skip som går korte turer.

STCW CHAPTER VIII Standards regarding watchkeeping Section A-VIII/1 **Fitness for duty**

1 Administrations shall take account of the danger posed by fatigue of seafarers, especially those whose duties involve the safe and secure operation of a ship.

2 All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or as a rating forming part of a watch and those whose duties involve designated safety, prevention of pollution and security duties shall be provided with a rest period of not less than:

.1 a minimum of 10 hours of rest in any 24-hour period; and .2 77 hours in any 7-day period.

3 The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length, and the intervals between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

4 The requirements for rest periods laid down in paragraphs 2 and 3 need not be maintained in the case of an emergency or in other overriding operational conditions. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

5 Administrations shall require that watch schedules be posted where they are easily accessible. The schedules shall be established in a standardized format* in the working language or languages of the ship and in English.

6 When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

7 Administrations shall require that records of daily hours of rest of seafarers be maintained in a standardized format*, in the working language or languages of the ship and in English, to allow monitoring and verification of compliance with the provisions of this section. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them, which shall be endorsed by the master or by a person authorized by the master and by the seafarers.

8 Nothing in this section shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

9 Parties may allow exceptions from the required hours of rest in paragraphs 2.2 and 3 above provided that the rest period is not less than 70 hours in any 7-day period.

Exceptions from the weekly rest period provided for in paragraph 2.2 shall not be allowed for more than two consecutive weeks. The intervals between two periods of exceptions on board shall not be less than twice the duration of the exception.

The hours of rest provided for in paragraph 2.1 may be divided into no more than three periods, one of which shall be at least 6 hours in length and neither of the other two periods shall be less than one hour in length. The intervals between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours. Exceptions shall not extend beyond two 24-hour periods in any 7-day period. Exceptions shall, as far as possible, take into account the guidance regarding prevention of fatigue in section B-VIII/1.

SSL § 1.Lovens formål

Loven skal trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skipet, samt et godt og tidsmessig tilsyn.

§ 2.Lovens saklige virkeområde

Loven får anvendelse for norske og utenlandske skip.

ASH § 1-1.Formål

Formålet med denne forskrift er å sikre at arbeid og fritid om bord tilrettelegges og organiseres slik at de som har sitt arbeid om bord sin sikkerhet og fysiske og psykiske helse ivaretas i samsvar med den teknologiske og sosiale utviklingen i samfunnet.



Forskrift om arbeidsordninger, registrering og kontroll av hviletid om bord på skip. Ikrafttredelse

08.07.2002

§ 2.Definisjoner

I denne forskriften betyr:

- a) klage: enhver opplysning eller innberetning fra et besetningsmedlem, et bransjeorgan, en sammenslutning, en fagforening eller for øvrig enhver som har interesse i skipets sikkerhet, herunder i besetningsmedlemmenes sikkerhet eller helse.
- b) skip: ethvert fartøy som omfattes av lov av 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip.
- c) tilsynet: Sjøfartsdirektoratet og de tjenestemenn, institusjoner og myndigheter nevnt i sjødyktighetsloven § 4, for så vidt de utøver kontrollmyndighet etter loven, jf. lovens § 10.

Forskrift om arbeidstidsregistrering og innretning og føring av arbeidstidsskjema. Ikrafttredelse 01.08.1988

Vedlegg. Retningslinjer for føring av **arbeidstidsskjema**.

§ 1.Definisjoner

I denne forskrift, samt i arbeidstidsskjema og i retningslinjer for utfylling av dette gitt i medhold av denne forskrift, betyr:

1. Besetning: Alle personer som omfattes av lov om arbeidstiden på skip av 3. juni 1977.
2. **Døgn: Tiden fra kl. 0000 til kl. 2400.**
3. Uke: Tiden fra mandag kl. 0000 til søndag kl. 2400.
4. Helgedager: Søndager og de helgedager og høytidsdager som er fastsatt her i riket. Likt med helgedager regnes tiden fra kl. 1500 til kl. 2400 påskeaften, pinseaften, julaften og nyttårsaften dersom ikke annet følger av tariffavtale.
5. Hverdager: Andre dager enn helgedager.

Forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv.

Dato	FOR-2007-06-26-705
Departement	Nærings- og fiskeridepartementet
Ikrafttredelse	01.07.2007
Sist endret	FOR-2012-04-23-360 Endrer FOR-2002-07-08-968
Hjemmel	LOV-2007-02-16-9-§18, LOV-2007-02-16-9-§23, LOV-2007-02-16-9-§24, FOR-2007-02-16-171, FOR-2007-05-31-590
Rettet	25.01.2017 (EØS-henvisningsfelt)

§ 2. Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a. **Arbeidstid:** Tiden hvor sjøfolk utfører arbeid for skipet.
- b. **Flyttbar innretning:** Flyttbar plattform, herunder boreskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumsforekomster ombord, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumsforekomster.
- c. **Hviletid:** Tid utenom arbeidstid. Korte pauser anses ikke som hviletid.
- d. **Innenriks fart:** Fart på innsjøer eller elver i Norge og fart på den norske kyst i henhold til forskrift 4. november 1981 nr. 3793.
- e. **Offentlige fridager:** Helgedager, søndager, samt høytidsdager som er fastsatt her i riket. Likt med helgedager regnes tiden fra kl. 15.00 til kl. 24.00 påskeaften, pinseaften, julaften og nyttårsaften.
- f. **Passasjerskip:** Skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- g. **Sjøfolk:** De som har arbeid om bord i skipets tjeneste og selvstendige oppdragstakere som utfører arbeid om bord i forbindelse med rederiets drift.
- h. **Skiftordning:** Arbeidsordning som innebærer at skipets sjøfolk tjenestegjør om bord i et bestemt tidsrom, for så å helt eller delvis avløses av andre sjøfolk, og der sjøfolk som avløses kan forlate skipet.
- i. **Tariffavtale:** Avtale mellom en fagforening og en arbeidsgiver eller arbeidsgiverforening om arbeids- og lønnsvilkår eller andre arbeidsforhold.
- j. **Uke:** Tiden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00. SSL 24 av en hvilken som helst periode på 24 timer,
- k. **Vaktordning:** Arbeidsordning som innebærer at arbeidstiden for skipets besetning helt eller delvis er delt opp i vakter og hvor hele besetningen normalt skal være om bord.

Noen hovedpunkter for Verneregelen



- Gjelder **alle** som har sitt arbeid om bord WW
- Hviletidsperioden er individuell, 24 timer perioden starter når **ditt** arbeid/Vakt begynner
- 1 døgn = hvilken som helst 24 timers periode, (går en på vakt/ arbeid kl.09:00 begynner døgnet og varer frem til 09:00 neste dag)
- Normal arbeidstid til sjøs er basert på 8 timer pr. dag, med 1 dag hvile ila uken (søndag)
- En skal ikke jobbe mer en 14 timer i en 24 timers periode
- En skal ikke jobbe mer en 72 timer ila en 7 dagers periode (168 timer) = 1 uke (24timer x 7 dager) ($72 : 7 = 10,3$ timer)
- En skal ha minst 10 timers hvile i en 24 timers periode
- En skal ha minst 77 timer hvile ila en 7 dagers periode (168 timer) = ($77/7 = 11$ timer pr. døgn)
- 6 timer hvile skal være sammenhengende
- Pauser mindre en 1 time anses ikke som hviletid
- Bestemmelsene kan avvikes i nødsituasjoner, øvelser og ved bindende tariffavtale
- 70 timer hvile er unntak med maks varighet i 2 uker
- 2 døgn kan avtales 3 hvilepauser hvorav 1 minst 6 timer og ingen under 1 time
- 2 døgn er den satte maksimale avvik fra 10 timers hvile
- Fartsområde 1 & 2, Norsk særregel kan innvilge ned til 5 timer sammenhengene hvile ila 1 døgn
- Ved utkalling på hvilende vakt før 6 timers sammenhengende hvile, skal nye 6 timer sammenhengende hvile gis før ny vakt/ arbeidsperiode starter
- <https://www.sdir.no/hviletid>

BEMANNING & KVALIFIKASJONER

Et bemanningssertifikat som består av 2 deler, følgebrev og sertifikatet utstedes som et enkeltvedtak etter begjæring fra rederiet med grunnlag i en rekke lover og regler som må ses i sammenheng. Ved alle aktuelle operasjoner, oppgaver, funksjoner, fartsområde og sikkerhetsnivåer skal det i samarbeid med skipsledelsen via en risikoanalyse sikres at hvert skip er bemannet med kvalifiserte, sertifiserte og medisinsk skikkede sjøfolk, i samsvar med nasjonale og internasjonale krav, slik at hvert skip er hensiktsmessig bemannet og alle aspekter ved sikker drift om bord ivaretas, for å kunne ivareta skipets og de ombordværendes sikkerhet, samt hindre forurensning av det marine miljø. Prosessen skal være transparent og inkludere **tillitsvalgte** og verneombud.

§ 7. Fastsettelse av sikkerhetsbemanning

Hvert enkelt skip skal ha sikkerhetsbemanning fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, med bestemte stillingsbetegnelser og kvalifikasjonskrav mv. som er nødvendig for å ivareta skipets og de ombordværendes sikkerhet og hindre forurensning av det marine miljø.



[Skipssikkerhetsloven](#)

[Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip](#)

[Forskrift om driftsordninger på norske skip](#)

[Forskrift om bemanning av norske skip](#)

[Forskrift om arbeids- og hviletid](#)

ISM

[Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger](#)

6 Ressurser og personell

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

6.2.2 Selskapet skal sikre at hvert skip er hensiktsmessig bemannet slik at alle aspekter ved sikker drift om bord ivaretas.¹

¹ [Principles of Safe Manning](#) adopted by the Organization by Resolution A.1047(27)

Bemannings sertifikatet



Norway

NORWEGIAN MARITIME AUTHORITY SAFE MANNING CERTIFICATE

Issued under the provision of the Administration's regulation of 18 June 2009 No 666 pursuant to regulation V/14.2 of the SOLAS convention 1974 and regulations in the STCW convention 1978 as amended.

Name HÖEGH GALLEON	Call sign letter: LAHH8	IMO No. 9820013	Homeport Oslo		
Type Liquefied Gas Carrier (LNG)	Trading area – within the radio certificate assigned sea area Unrestricted voyages		Worksystem 3-watch System		
Gr. tons 106792.00	Loa-Br 297.571- 43.400 m	Prop. power 20700 kW	El. plant 6600 V - 31200 kW	Prop. eng. Diesel-electric	Speed 18
Minimum Safe Manning is based on the following technical installed equipment: Auto Pilot <input checked="" type="checkbox"/> Internal comm <input checked="" type="checkbox"/> Personnel alarm <input checked="" type="checkbox"/> UMS Alarms <input checked="" type="checkbox"/>					

Safe Manning for operation with periodically unmanned engine room. The period is limited to maximum 24 hours

Positions	Nos	Qualifications * (STCW)	Comments
Master	1	D1 (II/2)	
Chief mate	1	D2 (II/2)	
Deck officer	2	D4 (II/1)	
Chief engineer	1	M1 (III/2)	
Second engineer	1	M2 (III/2)	
Engineer officer	1	M4 (III/1)	
Electrician	1	(III/6) See note 1	
Cook	1	See note 2	
Able seafarer deck	3	(II/5)	
Ordinary seamen	1	(II/4)	
Oiler/wiper	2	(III/4)	



Norge

SJØFARTSDIREKTORATET BEMANNINGSSERTIFIKAT FOR MINSTE SIKKERHETSBEEMNING

Utstedt etter bestemmelsene ved forskrift om bemanning av norske skip og overensstemmende med reglene i STCW konvensjonen.

Navn SAMLAFJORD	Kj. signal: LFIX	IMO nr. 9847009	Hjemsted Florø		
Type Passasjerskip - Bilferge	Ant. pass 296	Fartsområde 2 - Beskyttet farvann	Arbeidsordning Skiftordning		
Br. tonn 2950.00	Største lengde – bredde 115.800 – 16.800 m	Fr. effekt 2400 kW	El. anlegg 690 V - 1600 kW	Framdr. mask Batteri hybrid	Hastighet 15
Sikkerhetsbemanning er basert på at følgende tekniske innretninger er installert: Autopilot <input checked="" type="checkbox"/> Intern komm <input checked="" type="checkbox"/> Personellalarm <input checked="" type="checkbox"/> UMS Alarmer <input checked="" type="checkbox"/>					
Sikkerhetsbemanning for drift med periodevis ubemannet maskinrom. Tidsperioden skal ikke overstige 2 timer					
Stillinger	Ant.	Kvalifikasjoner * (STCW)	Kommentarer		
Fører	1	D3 (II/2,3)			
Overstyrmann	1	D3 (II/1)			
Maskinsjef	1	M3 (III/3)			
Matros	1	-			

Følgende lov og forskrifter er lagt til grunn ved behandling av saken:

Forskrift av 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip (Bemanningsforskriften).

Herunder §§ 1, 4, 6, 8 og 9

Lov av 16. februar 2007 nr. 09 om skipssikkerhet (Skipssikkerhetsloven).

Herunder §§ 15 og 24

Forskrift av 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip.

Herunder §§ 1 og 8

Forskrift av 15.sept. 1992 nr. 704 om driftsordninger på norske skip.

Herunder §§1, 7, 8, 9, 10, 11 og 12

Forskrift av 27.april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip.(Vaktholdsforskriften)

Herunder §§ 1, 5, 6, 7, 8

Forskrift av 22.desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.

Forskrift av 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger (sikkerhetsforskriften)

Forskrift av 01. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip

Begrunnelse for vedtaket:

Saken er behandlet iht. bemanningsforskriften §§ 4, 6, 8 og 9 samt ovennevnte bestemmelser vedrørende skipets og maskineriets størrelse, driftsordning, vakthold og hviletid samt sikkerhets- og rednings anordninger.

I behandlingen av saken er det gjort en faglig vurdering av innsendte søknad og rederiets forslag til sikkerhetsbemanning iht. bemanningsforskriften § 8, samt tilhørende dokumentasjon. Ved sammensetningen av sikkerhetsbemanningen er det også gjort en vurdering i forhold til forvaltningspraksis for tilsvarende fartøy.

Kvalifikasjonskrav for stillinger med sertifikatplikt er fastsatt i overensstemmelse med ovennevnte henvisninger i kvalifikasjonsforskriften.

Bemannings forskriften

§ 4. Begjæring og dokumentasjon

(1) Rederiet skal sende begjæring om bemanningsoppgave til Sjøfartsdirektoratet. Begjæringen skal inneholde følgende dokumentasjon på kontrollskjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet

a. **begrunnet forslag til sikkerhetsbemanning** ved operasjon av fartøyet, jf. § 8 og § 9. Forslaget settes opp i tabellform med bruksområder og farvann. Tabellen skal inneholde stillingsbetegnelser med tilhørende sertifikater og kvalifikasjonsbevis i henhold til forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

b. **dokumenterte synspunkter fra skipsfører og tillitsmannsapparatet**. Dersom det ikke er mulig å innhente disse synspunktene fra tillitsmannsapparatet skal synspunktene fra skipsfører komme frem

c. evakueringsanalyse for passasjerskip.

3) Den sikkerhetsbemanning som foreslås skal dekke alle aktuelle operasjoner, oppgaver og funksjoner for sikker operasjon av skipet, herunder

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

(4) 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.

(5) Sikkerhetsbemanningen for ferger tilknyttet det nasjonale veisambandet skal i tillegg vurderes etter samband, tonnasje og kapasitet.

Lov og forskrift gjengitt med linker i [blått](#) og kommentarer i **rød** tekst.

[§ 24. Hviletid](#) i skipsikkerhetsloven må ses i sammenheng med [§ 23 om arbeidstid](#), [§ 15. Bemanning og vakthold](#) i skipsikkerhetsloven samt [Forskrift om bemanning av norske skip](#), [Forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv.](#), [Forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy](#), [Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip.](#) og [Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip \(ASH\)](#)

Tolkningen av lovverkets intensjoner finner vi bla. i [Ot.prp. nr. 87 \(2005–2006\) om lov om skipssikkerhet](#) innledningsvis - utdrag;

*"Hensynet til liv, helse, miljø og materielle verdier bør ivaretas allerede fra skipet prosjekteres og til det hugges opp. Det er et viktig siktemål med loven at det legges til rette for at den som har sitt arbeid på skip har et sikkert og godt arbeidsmiljø. Et godt arbeidsmiljø tilrettelagt for den **enkelte** om bord, vil bidra til at skipet som sådan blir sikrere, noe som igjen gir større trygghet for passasjerer og allmennheten.*

Det er viktig å merke seg at den ENKELTE arbeidstaker skal tas hensyn til også mht. hviletid.

Videre finner en Departementets vurdering for den særregel som Norge har i fartsområde 1 og 2 i [Prop.11 L \(2011 -2012\)](#) side 6 og 7.

Skipssikkerhetsloven

§ 24 (HOVED REGELEN)

*(1 ledd) Hviletiden skal minst være **10 timer** i løpet av en hvilken som helst periode på **24 timer**, og **77 timer** i en hvilken som helst periode på **168 timer** (7 dager a 24 timer).*

Her ser en at det omtales 2 forskjellige tidsperioder, en på 1 døgn (24 timer) og 1 på en hel uke (168 timer). Omregnet til uke og døgn innebærer det at en arbeidstaker som har vakt/ arbeid ombord 7 dager i strekk skal ha 11 timer hvile pr. døgn.

*Hviletiden kan deles opp i to perioder, hvorav én skal være på minst **6 timer**. Intervallet mellom fortløpende hvileperioder skal ikke overstige **14 timer**.*

Den samlede hviletid på minst 10 timer, kan deles opp i 2 perioder.

UNNAKSBESTEMMELSENE

*(2 ledd) Bestemmelsene i første ledd gjelder ikke ved nødssituasjoner eller ved tjeneste som følger av mønstringer eller øvelser pålagt i eller i medhold av lov. Bestemmelsene i første ledd gjelder heller ikke for vaktgående personell eller personell som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning ved arbeid som følge av **overordnede driftsforhold**.*

Unntaksbestemmelsen i lovutkastets § 24 annet ledd gir adgang til å fravike hviletidsbestemmelsene i nødssituasjoner og ved øvelser. Unntaksregelen forutsettes å komme til anvendelse både ved nødssituasjoner på eget skip og nødssituasjoner som gjelder andre havarister og hvor mannskapet deltar i hjelpearbeidet. Øvelser må likevel planlegges slik at man i størst mulig grad unngår å måtte avvike fra hviletidsbestemmelsene slik ILO – konvensjonen MLC 2006 2.3.7 sier.

Med **overordnede driftsforhold** menes arbeid som er påkrevd av hensyn til sikkerhet eller miljø, eller som ikke med rimelighet kunne vært forutsett ved reisons start – ref. STCW A VIII/1.

UNNAKSBESTEMMELSENE

(3 ledd) *Unntak fra bestemmelsene i første ledd kan fastsettes i **bindende** tariffavtale. Ved fastsettelsen skal det tas hensyn til sjøfolkenes helse og sikkerhet, herunder behovet for hvile.*

(4 ledd) *For sjøfolk som inngår i brovakt eller maskinvakt, eller som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning, kan det i **tariffavtale kun** fastsettes unntak fra første ledd på følgende vilkår:*

a) *Den ukentlige hviletiden kan reduseres til **70 timer** i perioder av inntil **to ukers** varighet. Tidsrommet mellom to unntaksperioder skal minst være **dobbelt så langt** som unntaksperioden.*

Dette vil si at den ukentlige hviletiden kan reduseres fra 11 timer til 10 timer pr. døgn (70/ 7), men da skal en ha tilsvarende dobbel tid fri, eksempelvis 2 uker på gir 4 uker fri. 2 døgn på gir 4 døgn fri.

Har arbeidstaker beredskapsvakt ombord regnes dette normalt som arbeidstid, og ved avbrutt hvilende beredskap skal hviletiden kompenseres. Eks. hvilende beredskap fra 24:00 til 06:00 som blir brutt av alarm kl. 04:00, skal kompenseres med ytterligere hvile i 6 timer etter at alarm er kvittert ut. Ref. MLC. 2.3.8 og Chapter VIII Standards regarding watchkeeping, Section A-VIII/1- Fitness for duty, 1 Administrations – nr. 6

b) *For inntil **to døgn per uke** kan den daglige hviletiden deles opp i inntil **tre perioder** hvorav én skal være minst **seks timer**, og ingen av de andre to mindre enn **én time**. Tidsrommet mellom to påfølgende hvileperioder skal ikke overstige **14 timer**.*

Om en slik ordning skal gjøres gjelde må det være gjennom tariffavtale mellom partene. Lunsj eller kortere pauser under 1 time kan ikke regnes som hviletid.

Ref. [Forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv. § 2. Definisjoner](#)

a) **Arbeidstid:** Tiden hvor sjøfolk *utfører arbeid for skipet*. c) **Hviletid:** Tid utenom arbeidstid. Korte pauser anses ikke som hviletid. h) **Skiftordning:** Arbeidsordning som innebærer at skipets sjøfolk tjenestegjør om bord i et bestemt tidsrom, for så å helt eller delvis avløses av andre sjøfolk, og der sjøfolk som avløses kan forlate skipet. k) **Vaktordning:** Arbeidsordning som innebærer at arbeidstiden for skipets besetning helt eller delvis er delt opp i vakter og hvor hele besetningen normalt skal være om bord.

[Forskrift om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy. § 3. Definisjoner](#)

a) **Arbeidstid:** den tiden hvor arbeidstakeren skal utføre arbeid i forbindelse med skipets drift. c) **Hviletid:** et sammenhengende tidsrom av en varighet på mer enn en time utenfor arbeidstiden.

UNNAKSBESTEMMELSENE (Norsk)

(5 ledd) For personell på passasjerskip med skiftordning i **fartsområde 1 og 2** kan tilsynsmyndigheten fastsette unntak fra **første ledd** utover de begrensninger som er nevnt i fjerde ledd. Det kan fastsettes **nærmere vilkår** for unntaket, og det skal foreligge en **begrunnet uttalelse** fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner før unntak fastsettes.

Fartsområdet 1 og 2 er i utgangspunktet IKKE omfattet av IMO sitt regelverk som kun gjelder sjøgående skip ([ref. prp. 11 L 2011-2012](#)), men Norge som flaggstat har bestemt at hviletidsbestemmelsen skal gjelde som en vernebestemmelse også for disse fartsområdene. Denne Norske særregelen gir sjømannsorganisasjonene som part anledning til under forutsetning at hovedregelen ligger til grunn og etter en risikoanalyse iht. ISM, bemanningsforskriftens krav er ivaretatt, og hvor ASH og vaktholdforskriften er ivaretatt en anbefaling til sjøfartsdirektoratet om unntaksbestemmelse for ferje og lokalfart som praktiserer døgnskift hvor 6 timer sammenhengende hvile kan reduseres til 5 timer i maksimalt 2 døgn. En slik unntaksbestemmelse tilsier da et hviletiden kan deles opp i 2 perioder, en på 4 timer og en på 5 timer.

*Prop. 11 L 2011–2012: Etter gjeldende rett kan hviletiden reduseres til 6 timer, og dette unntaket har således muliggjort en daglig hviletid ned mot 5 timer for enkelte skip. Unntaksbestemmelsen hvor 6 timer sammenhengende hvile kan reduseres til 5 timer ferje og lokalfart kun gjelder ved korte sjøreiser med **døgnskift** i fartsområde 1 og 2*

- [Prop.11 L \(2011 -2012\) s. 6](#)

Etter at departementet sendte utkastet på høring, forela Sjøfartsdirektoratet utkast til endring i arbeids- og hviletidsforskriften. I utkastet var ikke den utfyllende unntaksbestemmelsen til fjerde ledd foreslått videreført. I tilleggssuttalelsen til departementet understreker forbundene at det er svært viktig å videreføre unntaket for å opprettholde ordningen med døgnskift i ferje og lokalfart ved korte sjøreiser innenfor fartsområde 1 og 2. Forbundene viser til et brev de sendte til Stortingets næringskomité i mai 1998 hvor det ble utførlig redegjort for de utfordringer enkelte ferger vil få om det ikke kan gjøres unntak fra hovedregelens hviletidsbestemmelser. Forbundene ønsker å lovfeste at det kan gjøres et slikt unntak, og ikke at det som i dagens fjerde ledd bare gis en adgang til å regulere dette i forskrift.

Unntak fartsområde 1 &2

En anbefaling fra sjømannsorganisasjonene til Sjøfartsdirektoratet om unntak vil kun gis dersom følgende vilkår er tilfredsstillt 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
- Vedlikeholds belastning
- Hvilke tiltak som er på plass for å forebygge belastningskader som kan være et resultat av en eventuelt redusert hviletid.
- Vedlikeholds arbeid etter ruteproduksjon
- **(6 ledd)** *Departementet kan gi forskrift om hviletiden, herunder unntak fra første ledd for personell på fiske- og fangstfartøy.*



Skipssikkerhetsloven

Det er **Skipsføreren** (som også er omfattet av hviletidsbestemmelsene) som skal sørge for at den fastsatte hviletiden overholdes ([ref. § 29](#))

Fra 20. august 2013 skal alle inspeksjoner sjekke hviletidslistene - ref. MLC 2006. Avdekkes avvik vil både du som arbeidstaker, evt. din overordnede sjef, skipsfører og rederi risikere en bot, samt at skipet holdes igjen.

Med bøter straffes en **skipsfører** som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 29 første ledd bokstav b til å sørge for at den fastsatte hviletiden overholdes i henhold til kravene i § 24 med forskrifter ([ref. § 63.](#))

Med bøter straffes den som på vegne av **rederiet** forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 6, jf. § 24 med krav om å påse at reglene om hviletid overholdes. ([ref. § 62](#))

Tilsynsmyndigheten kan ilegge administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr) til **den** som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 24. ([ref. § 55](#))

Rederiet må ikke bemanne et skip på en slik måte at det er nødvendig å gå på akkord med hviletidsbestemmelsen for å opprettholde en sikker drift ([ref. § 15](#)). Viser skjemaene gjentatte eller alvorlige brudd, må rederiet foreta en vurdering av om bemanningen er tilstrekkelig, eller om arbeidet må organiseres på en annen måte.

- [RSR 07 - 2012](#)
- [Seafarers hours of work and rest](#)
- [Veiledning vedrørende skikkethet for tjeneste](#)
- [Grunnstøting og regelverksbrudd](#)
- [Sjekkliste for hviletid og bemanning](#)
- [Fatigue](#)



Om unntak fra minstekrav til hviletid i fartsområde 1 og 2 etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd

- Ssl § 24 femte ledd åpner for at personell på passasjerskip med skiftordning i fartsområde 1 og 2 kan unntas kravet om døgnhvile på 10 timer. Etter søknad fra rederiet kan Sjøfartsdirektoratet treffe enkeltvedtak som innebærer at hviletiden, på gitte vilkår kan reduseres fra hovedregelen om minst 10 timers hvile i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer.
- <https://www.sdir.no/hviletid>

Hviletid i fartsområde 1 og 2

I samarbeid mellom sjømanns-/rederiorganisasjonene og myndighetene kommet på plass en felles fortolkning om hvordan unntak fra minstekrav til hviletid i fartsområde 1 og 2 etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd skal praktiseres i RSV 19-2022.

[Les mer her](#)

[Arbeids- og levevilkår for sjøfolk](#)



Arbeids- og hviletid for sjøfolk

Fatigue kan ha alvorlige konsekvenser for sikkerheten til sjøs og sjøfolks helse. Her har vi samlet informasjon om regelverket og råd om hvordan besetningen kan få bedre søvn.



Som tidligere nevnt er det i samarbeid mellom sjømann/ rederi organisasjonene og myndighetene kommet på plass en felles fortolkning om hvordan unntak fra minstekrav til hviletid i fartsområde 1 og 2 etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd skal praktiseres i RSV 19-2022.

Dette arbeidet som har foregått over flere år, basert på fakta innhenting og radikale endringer av vaktssystemer har også resultert i at Sdir. har en egne tema side om dette under fanen [Maritimt Samarbeidsforum](#).

Maritimt samarbeidsforum er en sammenslåing av regelverks pålagt trepartssamarbeid innenfor IMO og ILO regelverket som er implementert i Norsk rett, hvor ISM kodens bestemmelser ligger til grunn for helse, miljø og sikkerhet ovenfor den menneskelige faktor.

Alle søknader om avvik blir nå behandlet etter RSV 19-2022 noe som har medført at Sjøfartsdirektoratet som forvaltings organ i det siste har avslått en rekke søknader om dispensasjon.

Det anbefales alle våre medlemmer om å sette seg grundig inn i gjeldende regelverk og praktisere HMS arbeidet deretter.

Det er Ulf Brekke, seniorrådgiver sjøavtaler og Områdeansvarlig for NHO Sjøfart, Fiskebåt, Pelagisk Forening og Hurtigbåtforbundet som i samarbeid med Ass.Dir & Fagsjef Odd Rune Malterud, som saksbehandler dispensasjon søknadene fra Dnmf sin side og eventuelt samkjører sine bemerkninger opp mot de andre organisasjonene før innstilling til Sjøfartsdirektoratet sitt enkelt vedtak.

- **RSR 4 -1999**

Innenriks fart er ikke definert i loven, men Stortinget har presisert virkeområdet ved å legge til grunn at regelverket er i samsvar med de internasjonale avtaler som vi er forpliktet til å etterleve. Dermed er fraviktsadgangen begrenset til skip som ikke omfattes av STCW-konvensjonen, dvs. skip som ikke er sjøgående. Dette er i samsvar med andre nasjonale forskrifter som bygger på STCW-konvensjonens bestemmelser.

Sjøgående skip er således definert som skip med fartsområde større enn beskyttet farvann (større enn fartsområde 2) i Forskrift av 29. april 1998 nr. 398 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

- **RSR 11-2007** : På bakgrunn av at ESA har stilt seg kritisk til om direktiv 1999/63/EF (ECSA/FST-avtalen) er riktig gjennomført i norsk rett, er enkelte av bestemmelsene i arbeids- og hviletidsloven ikke videreført. Dette gjelder særlig virkeområdet til forskriften hvor noen av unntakene ikke kunne videreføres. Forskriften gjennomfører også direktivet 1999/95/EF om håndhevelse av bestemmelsene om sjøfolks arbeidstid.

- **RSR 07-2012**

Nå reguleres unntak fra hviletidsreglene uttømmende av skipssikkerhetsloven. Vilkår og adgang til unntak framgår av skipssikkerhetsloven § 24 annet til femte ledd. Etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd kan det gis unntak fra hviletidsreglene utover begrensningene som framgår av bestemmelsens fjerde ledd for personell som går skift på passasjerskip i fartsområde 1 og 2. Eventuelle nye vedtak om unntak for personell med skiftordning på passasjerskip i fartsområde 1 og 2 vil derfor bli gitt med hjemmel i skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd i stedet for i forskriften.

Endringen i arbeids- og hviletidsforskriften trer i kraft straks.

Hva en må forholde seg til

Lov om skipssikkerhet § 24

For personell på passasjerskip med **skiftordning** i fartsområde 1 og 2 kan tilsynsmyndigheten fastsette unntak fra første ledd utover de begrensninger som er nevnt i fjerde ledd. Det kan fastsettes nærmere **vilkår** for unntaket, og **det skal foreligge en begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner før unntak fastsettes.**

Forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv

§ 2.Definisjoner

h. **Skiftordning**: Arbeidsordning som innebærer at skipets sjøfolk tjenestegjør om bord i et bestemt tidsrom, for så å helt eller delvis avløses av andre sjøfolk, og **der sjøfolk som avløses kan forlate skipet**

Prop. 11 L (2011–2012) Endringer i skipssikkerhetsloven (gjennomføring av STCW-konvensjonens regler om hviletid)

1 Hovedinnholdet i proposisjonen

Nærings- og handelsdepartementet legger med dette fram forslag om endringer i § 24 i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). Endringene foreslås for å gjennomføre hviletidsbestemmelsene til sjøs, som ble endret av FNs sjøfartsorganisasjon (IMO) i 2010. Det er ikke nødvendig å endre på hovedregelen, som bl.a. slår fast at det skal gis en daglig hvile på 10 timer. Imidlertid strammer IMO's endrede regler inn på adgangen til å gjøre unntak fra hviletiden, noe som må reflekteres i norsk rett. For visse ferger i innenriks fart (fartsområde 1 og 2) gjelder konvensjonen ikke, og departementet foreslår her en mer fleksibel adgang til å unnta fra hovedreglene om hviletid.

































endrede lovutkastet ryddes opp i.

Departementet konstaterer for øvrig at høringsinstansene fortsatt ønsker at det er hviletiden, og ikke arbeidstiden, som primært skal reguleres i norsk rett. STCW-konvensjonen og MLC gir flaggstaten adgang til å velge mellom disse. Videre registrerer departementet at høringsinstansene ønsker å ha en detaljert fastsettelse av hviletidsreglene i lovs form, selv om det innebærer § 24 inneholder en til dels langt større detaljeringsgrad enn loven for øvrig.

Etter at departementet sendte utkastet på høring, forela Sjøfartsdirektoratet utkast til endring i arbeids- og hviletidsforskriften. I utkastet var ikke den utfyllende unntaksbestemmelsen til fjerde ledd foreslått videreført. I tilleggssuttalelsen til departementet understreker forbundene at det er svært viktig å videreføre unntaket for å opprettholde ordningen med døgnskift i ferge og lokal fart ved korte sjøreiser innenfor fartsområde 1 og 2. Forbundene viser til et brev de sendte til Stortingets næringskomité i mai 1998 hvor det ble utførlig redegjort for de utfordringer enkelte ferger vil få om det ikke kan gjøres unntak fra hovedregelens hviletidsbestemmelser. Forbundene ønsker å lovfeste at det kan gjøres et slikt unntak, og ikke at det som i dagens fjerde ledd bare gis en adgang til å regulere dette i forskrift.

dette unntaket har således muliggjort en daglig hviletid ned mot 5 timer for enkelte skip. Sjøfartsdirektoratet anslår at det dreier seg om et håndfull skip. Med STCW-konvensjonens reviderte tekst kan det ikke gjøres unntak fra en daglig hviletid på 10 timer. De skip det her dreier seg om seiler midlertid i fartsområde 1 og 2, som ikke omfattes av konvensjonen. Norge står således fritt til å ha avvikende regler for denne delen av flåten.

Departementet har registrert at det har vært en del ulykker med nettopp innenriks ferger som skyldes at personell sovner på vakt, og at dette kan ha en sammenheng med manglende hvile. Nettopp hensynet til sikkerheten til sjøs var da også hovedformålet med at IMO strammet inn på unntaksreglene for hviletid med endringene i Manila. Det kan derfor diskuteres om det er hensiktsmessig å opprettholde unntaket, som med 5 timers hvile innebærer en halvering av den konvensjonsfestede daglige hviletiden. Når departementet likevel går inn for å opprettholde unntaket, skyldes det to forhold: For det første innebærer skiftordningen andre kompensierende tiltak med hensyn til hvile som man ikke har ved lengre sjøreiser, som har vært akseptert av Sjøfartsdirektoratet. Organisasjonene har dessuten i brevet til

 AMPERE LFEA
 BASTØ 1 LIPT
 BASTØ II LIPU
 BJØRNEFJORD LCKS
 DRONNINGEN LCDF
 ETNE LINA
 FANNEFJORD LCBB
 FJORDDROTT JVMQ
 FJORDFART JWMN
 FOLKESTAD LNUJ
 FRAFJORD LIIP
 GLOPPEN LNEC
 HERØYSUND LDKD
 HØGSFJORD LGCO
 JONDAL LNMT
 KJELLA JXMW
 LEKA LJUM
 MELDERSKIN JWLG
 NØRVØY LEDO
 PETTER DASS LIPT
 ROMSDALSFJORD LCBB
 SELBJØRNSFJORD LIXG
 SIGRID LEMT
 STAVANGER LMAR
 SULEJET LM7456
 SØLNØR LEWE
 TENNA LDKA
 TJØTTA LAUI
 TOMMA LNRA
 TORGHATTEN LLYB
 TRONDHEIM LGEF
 ULLENSVANG JXES

Fartsområde 1 & 2

- [Skipssikkerhetsloven § 24](#)

For personell på passasjerskip med skiftordning i fartsområde 1 og 2 kan tilsynsmyndigheten fastsette unntak fra første ledd utover de begrensninger som er nevnt i fjerde ledd. Det kan fastsettes nærmere vilkår for unntaket, og det skal foreligge en begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner før unntak fastsettes.

- Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

[§ 2.Definisjoner](#)

h) «ikke-sjøgående skip»: skip med fartsområde 1 eller 2, samt elver og innsjøer,

- Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip

[§ 2.Definisjoner](#)

7. Sjøgående skip: Skip med fartsområde større enn fartsområde 2 (beskyttet farvann).

- [Forskrift om fartsområder](#)
- **RSR 4 -1999**

Innenriks fart er ikke definert i loven, men Stortinget har presisert virkeområdet ved å legge til grunn at regelverket er i samsvar med de internasjonale avtaler som vi er forpliktet til å etterleve. Dermed er fraviktsadgangen begrenset til skip som ikke omfattes av STCW-konvensjonen, dvs. skip som ikke er sjøgående. Dette er i samsvar med andre nasjonale forskrifter som bygger på STCW-konvensjonens bestemmelser.

Sjøgående skip er således definert som skip med fartsområde større enn beskyttet farvann (større enn fartsområde 2) i Forskrift av 29. april 1998 nr. 398 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

Påstand :

Ladeanlegg er en del av fartøyets infrastruktur

Forskrift om maritime elektriske anlegg gjelder for fastsettelse av bemanning og vakt

Den 14.03.2023 ble det avholdt møte mellom rederiet Norled AS og HTV. i forbindelse med Drift og Vedlikehold av Ladeanlegg på land i forbindelse med lading av fartøy

Til stede på møtet:

Fra Norled AS

Utviklingsdirektør Rannveig Drengstig
Ass. Fergesjef Thomas Pedersen

Det norske maskinistforbund - DNMF

Hovedtillitsvalgt Jan Marcussen
Nestleder Tillitsvalgt Anders Fredriksen

DNMF hevder:

Maskinsjef er ikke ansvarlig for Drift eller Vedlikehold av Ladeanlegg/arrangement som er plassert utenfor fartøyet, eksempelvis på land eller på lekter.

DNMF ber Norled begrunne skriftlig sine påstander om at maskinsjef skulle være ansvarlig for nevnte.

Rederiet hevder:

Norled hevder at landstrømsanlegg og ladeinfrastruktur på kaiområdet er en del av fartøyets infrastruktur med henseende å bunkre fartøyet (lade) og gi landstrøm ved kailigge. Forskrift om maritime elektriske anlegg, FOR-2001-12-04-1450's virkeområde omfatter også elektrisk utstyr som er tilkoblet maritime elektriske anlegg. Ladeinfrastruktur på kai tilknyttet fartøyet, anses dermed liggende under Maskinsjefens ansvarsområde. Det vil også nevnes at landinfrastruktur er Norled sin eiendom. Det forventes ikke at Maskinsjef skal ha ansvar for utstyr ut over dette på kaiområdet.

Partene kom ikke til enighet.

Maskinsjefens ansvarsforhold

Rederiet kan IKKE pålegge maskinsjefen gjennom stillingsinstruksen å betjene og opprettholde drift av lade- og fortøyningsanlegg, inkludert hjelpesystemer på land.

Sikkerhetsbemanningen som er blitt fastsatt på et fartøy er satt på bakgrunn av å kunne ivareta skipets og de ombordværende sikkerhet og hindre forurensing av det marine miljø.

Regelverket for fastsettelse av bemanning gjelder kun for skipet. Dette regelverket tar ikke høyde for det som skjer på land.

Et ladeanlegg skal sammenlignes med nødvendig etter forsyning av energikilde for skipets fremdrift, operasjon og manøvrering.

Dette fremkommer også av IMO guidelines on safe operation of onshore power supply (OPS) service in port for ships

Fuel oil availability and quality – Regulation 18 “In general this regulation is not directed to ships, rather to fuel oil suppliers and their control by the appropriate authorities together with other regulatory aspects.

Hadde maskinsjefene samme ansvar for diesel bunkringen på land????

Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip.

Kapittel II. Generelle bestemmelser

§ 3.Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt **arbeid om bord** skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Kapittel III. Krav til vakthold

§ 5.Skikkethet til tjeneste

Med formål å forebygge trøtthet skal

1. det etableres og håndheves hvileperioder¹ for vaktgående personell, og
2. kreves at vaktordningen innrettes slik at effektiviteten til alt vaktgående personell ikke blir nedsatt på grunn av trøtthet, og at tjenesten må være lagt slik til rette at første vakt ved begynnelsen av en reise og etterfølgende avløsningsvakter er tilstrekkelig uthvilt og ellers i stand til å gjøre tjeneste.

§ 8.Maskinvakt

1.Vakthold i maskinrommet skal utføres i samsvar med vedlegg A.

2.Vakter skal settes i maskinrommet i henhold til gjeldende forskrift om [driftsordninger på norske skip](#).

69. Vakthavende maskinoffiserer skal ikke utføre eller bli satt til å utføre plikter som kan komme i konflikt med deres tilsynsplikter når det gjelder hovedfremdriftssystemet og hjelpeutstyr.

§ 6.Vaktordninger og prinsipper

1. Rederier, skipsførere, maskinsjefer og alt vaktgående personell skal være oppmerksom på krav, prinsipper og veiledning i denne forskrift som det er nødvendig å oppfylle og iaktta for å sikre at forsvarlig uavbrutt vakt eller vakter som er tilpasset de rådende omstendigheter og forhold, holdes på alle skip til enhver tid.

2. Skipsføreren skal forvise seg om at vaktordningene er tilstrekkelig med hensyn til å holde forsvarlig vakt eller vakter, de rådende omstendigheter og forhold tatt i betraktning, og under skipsførerenes overordnede ledelse at;

2.3. ansvarshavende vaktoffiserer på maskinvakt under ledelse av maskinsjefen, er umiddelbart tilgjengelige og klare til å betjene maskinrom og er, når det kreves, fysisk til stede i maskinrommet på sine vakter; og

2.4. passende og effektiv vakt eller vakter til enhver tid holdes av hensyn til sikkerheten når skipet er for anker eller fortøyd og, dersom skipet fører farlig last, at slik vakt eller vakter er lagt til rette på en måte som fullt ut ivaretar hensynet til den farlige lastens art, mengde, innpakning og stuing og til særskilte forhold som hersker om bord, på sjøen eller på land.

3. Vaktlister skal slås opp på lett tilgjengelige steder.

Del 3. Vakthold underveis

Prinsipper som gjelder allment for vakthold

8 Partene skal gjøre rederier, skipsførere, maskinsjefer og vakthavende personell oppmerksomme på følgende prinsipper, som skal iakttas for å sikre at trygge vakter opprettholdes til alle tider.

10 Maskinsjefen på hvert skip har plikt til, i samråd med skipsføreren, å forvise seg om at vaktordningene er adekvate med hensyn til å opprettholde en trygg maskinvakt.

UNCLOS ARTICLE 94 *Duties of the flag State*

Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in **administrative, technical and social matters** over ships flying its flag. In particular, every State shall:

3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regards, inter alia, to:

(b) the **manning** of ships, **labour conditions and the training of crews**, taking into account the applicable **international instruments**;

(c) that the **master, officers** and, to the extent appropriate, the **crew** are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the **safety of life at sea**, the prevention of collisions, **the prevention, reduction and control of marine pollution**, and the **maintenance of communications** by radio.

Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006)

MLC Standard A2.7 – Manning levels

Each Member shall require that all ships that fly its flag have a **sufficient number of seafarers on board** to ensure that ships are **operated safely, efficiently** and with due regard to **security**. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of **size and qualifications**, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

MLC Standard A2.8 - Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and opportunities for seafarers, in or- to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

2. The aim of the policies referred to in paragraph 2. 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their **competencies, qualifications** and employment opportunities. 3. Each Member shall, after consulting the ship owners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, **education and training** of seafarers whose duties on board ship primarily to the safe operation and navigation of. the ship, including **ongoing training**.

Guideline B2.8 Guideline B2.8.1 Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers.

Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include: agreements providing for career develop- and skills training with a shipowner or and organization of shipowners promoting employment Through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of **qualified seafarers**; or promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill develop ferment and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and **meet the changing technology** and labour conditions of the maritime industry

SOLAS Chapter IX International Standard for the safe Management and operation of ships and for pollution prevention (ISM Code)

Implement – Practice – Maintain – Training – Communicate – Development

1.2.3 The safety-management system should ensure:

- .1 compliance with mandatory rules and regulations; and
- .2 that **applicable codes, guidelines and standards recommended by the Organization, Administrations, classification societies and maritime industry organizations** are taken into account

6.1 *The Company should ensure that the master is:*

- .1 properly qualified for command;*
- .2 fully conversant with the Company's SMS; and*
- .3 given the necessary support so that the master's duties can be safely performed.*

6.2 *The Company should ensure that each ship is:*

- .1 **manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements; and***
- .2 appropriately manned in order to encompass all aspects of maintaining safe operation on board.****

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

Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

§ 15. Bemanning og vakthold¹

Et skip skal være bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

Vaktholdet om bord skal være tilstrekkelig til å opprettholde sikker navigering og andre sikkerhets- og driftsfunksjoner.

§ 16. Kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater

Den som har sitt arbeid om bord, må ha de kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater som kreves for den aktuelle stillingen eller det arbeidet som skal utføres.



Skipssikkerhetsloven

Det er **Skipsføreren** (som også er omfattet av hviletidsbestemmelsene) som skal sørge for at den fastsatte hviletiden overholdes ([ref. § 29](#))

Fra 20. august 2013 skal alle inspeksjoner sjekke hviletidslistene - ref. MLC 2006. Avdekkes avvik vil både du som arbeidstaker, evt. din overordnede sjef, skipsfører og rederi risikere en bot, samt at skipet holdes igjen.

Med bøter straffes en **skipsfører** som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 29 første ledd bokstav b til å sørge for at den fastsatte hviletiden overholdes i henhold til kravene i § 24 med forskrifter ([ref. § 63.](#))

Med bøter straffes den som på vegne av **rederiet** forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 6, jf. § 24 med krav om å påse at reglene om hviletid overholdes. ([ref. § 62](#))

Tilsynsmyndigheten kan ilegge administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr) til **den** som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 24. ([ref. § 55](#))

Rederiet må ikke bemanne et skip på en slik måte at det er nødvendig å gå på akkord med hviletidsbestemmelsen for å opprettholde en sikker drift ([ref. § 15](#)). Viser skjemaene gjentatte eller alvorlige brudd, må rederiet foreta en vurdering av om bemanningen er tilstrekkelig, eller om arbeidet må organiseres på en annen måte.

- [RSR 07 - 2012](#)
- [Seafarers hours of work and rest](#)
- [Veiledning vedrørende skikkethet for tjeneste](#)
- [Grunnstøting og regelverksbrudd](#)
- [Sjekkliste for hviletid og bemanning](#)
- [Fatigue](#)



Hva en må forholde seg til

Lov om skipssikkerhet § 24

For personell på passasjerskip med **skiftordning** i fartsområde 1 og 2 kan tilsynsmyndigheten fastsette unntak fra første ledd utover de begrensninger som er nevnt i fjerde ledd. Det kan fastsettes nærmere **vilkår** for unntaket, og **det skal foreligge en begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner før unntak fastsettes.**

Forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv

§ 2.Definisjoner

h. **Skiftordning**: Arbeidsordning som innebærer at skipets sjøfolk tjenestegjør om bord i et bestemt tidsrom, for så å helt eller delvis avløses av andre sjøfolk, og **der sjøfolk som avløses kan forlate skipet**

Summing up

- **Det kreves at Norled beviser sin påstand om at Ladeanlegg er en del av fartøyets infrastruktur og at Forskrift om maritime elektriske anlegg gjelder for fastsettelse av bemanning og vakt**

Påstand

- Norled oppfyller ikke kravene i ISM koden
- Norled oppfyller ikke kravene Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip
- Norled oppfyller ikke kravene i Skipssikkerhets loven
- Norled oppfyller ikke kravene Forskrift om bemanning av norske skip (bemanningsforskriften 2009)
- Norled oppfyller ikke kravene Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip.
- Norled oppfyller ikke kravene Forskrift om driftsordninger på norske skip
- <https://www.sdir.no/sjofart/regelverk/rundskriv/veiledning-til-krav-om-sikkerhetsopplaring-ved-arbeid-og-drift-av-elektriske-anlegg-om-bord-pa-norske-skip2>

STCW

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

kompetanse

- Autonome skip
- nye energi kilder
- språk om bord
- kurs og etterutdanning

DIRECTIVE
(EU)
2019/1159

MLC 2006 Regel 2.8 – Karriere- og kompetanseutvikling og sysselsettingsmuligheter for sjøfolk

Formål: å fremme karriere- og kompetanseutvikling og sysselsettingsmuligheter for sjøfolk

1. Hver medlemsstat skal ha en nasjonal politikk for å fremme sysselsetting i skipsfartssektoren og for å stimulere til karriere- og kompetanseutvikling og økte sysselsettingsmulighetene for sjøfolk bosatt på dens territorium.

Standard A2.8 – Karriere- og kompetanseutvikling og sysselsettingsmuligheter for sjøfolk

1. Hver medlemsstat skal ha en nasjonal politikk som oppmuntrer til karriere- og kompetanseutvikling og sysselsettingsmuligheter for sjøfolk for å forsyne sjøfartssektoren med en stabil og kompetent arbeidsstyrke.

2. Målet med politikken som er nevnt i nr. 1 i denne standard, skal være å hjelpe sjøfolk til å styrke sin kompetanse, sine kvalifikasjoner og sine sysselsettingsmuligheter.

3. Hver medlemsstat skal, etter samråd med de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner, etablere klare mål for yrkesveiledning, utdanning og opplæring av sjøfolk hvis hovedoppgaver om bord knytter seg til skipets drifts- og navigasjonssikkerhet, herunder videreutdanning.

SSL
ASH
ISM
Kvalik for

STCW Regel I/14: Ansvarsområder for selskaper

1. Hver administrasjon skal, i samsvar med bestemmelsene i avsnitt A-I/14, holde selskaper ansvarlige for at sjøfolk på deres skip gjør tjeneste i samsvar med bestemmelsene i denne konvensjonen, og skal kreve at hvert selskap forvisser seg om at:
 1. alle sjøfolk som skal gjøre tjeneste om bord på dets skip er i besittelse av et sertifikat som er i samsvar med bestemmelsene i konvensjonen og slik administrasjonen fastsetter,
 2. dets skip er bemannet i henhold til administrasjonens gjeldende krav til sikkerhetsbemanning,
 3. sjøfolk som skal gjøre tjeneste om bord på dets skip, har fått etterutdanning i form av repetisjon og oppdateringer, som fastsatt i konvensjonen,
 4. dokumentasjon og data som vedrører alle sjøfolk som er tilsatt om bord på dets skip vedlikeholdes og er lett tilgjengelig, herunder, men ikke begrenset til, dokumentasjon av og data om deres erfaring, opplæring, helsetilstand og dyktighet når det gjelder de pliktene de er satt til å utføre,
 5. sjøfolk, når de blir satt til å gjøre tjeneste om bord på selskapets skip, blir gjort godt kjent med sine ulike plikter og med alle skipets arrangementer og installasjoner, alt utstyr og alle prosedyrer og særskilte forhold ved skipet som har relevans for deres plikter rutinemessig eller i nødssituasjoner,
 6. hele skipets besetning effektivt kan samordne sine gjøremål i en nødssituasjon og ved utførelsen av funksjoner som er avgjørende for sikkerheten, sikringen eller for å hindre eller begrense forurensning, og
 7. det om bord på selskapets skip til enhver tid finner sted effektiv muntlig kommunikasjon i samsvar med kapittel V regel 14 nr. 3 og 4 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, (SOLAS), med endringer.

Avsnitt A-I/14: Ansvarsområder for selskaper

1. Selskaper, skipsførere og besetningsmedlemmer har alle ansvar for å sikre at forpliktelsene som framgår av dette avsnitt, iverksettes fullt og helt, og at andre tiltak som måtte være nødvendig, gjennomføres for å sikre at hvert besetningsmedlem kan gi et kyndig og kunnskapsrikt bidrag til sikker drift av skipet.
2. Selskapet skal gi skipsføreren på hvert skip som omfattes av konvensjonen, skriftlige instruksjoner som inneholder en framstilling av politikken og prosedyrene som skal følges for å sikre at alle sjøfolk som nylig er tilsatt om bord, gis en rimelig mulighet til å bli kjent med skipets utstyr, driftsprosedyrer og andre ordninger som er nødvendige for forsvarlig utførelse av sjøfolkenes plikter, før de blir satt til å ivareta slike plikter. Slik politikk og slike prosedyrer skal inneholde bestemmelser om at:
 1. alle sjøfolk som nylig er tilsatt om bord, får rimelig tid til å kunne gjøre seg kjent med:
 1. det særskilte utstyret som den enkelte kommer til å bruke eller betjene,
 2. skipets særskilte prosedyrer og ordninger vedrørende vakthold, sikkerhet, miljøvern, sikring og nødsituasjoner som den enkelte må ha kjennskap til for å utføre sine plikter forsvarlig, og
 2. det utpekes et kyndig besetningsmedlem som vil være ansvarlig for å sikre at den enkelte nytilsatte om bord gis mulighet til å få viktig informasjon på et språk vedkommende forstår.
3. Selskapene skal sikre at skipsførere, offiserer og annet personell som er tildelt særskilte plikter og ansvarsområder om bord på sine ro-ro-passasjerskip, skal ha fullført opplæring for å gjøre seg kjent med oppgavene for å oppnå de ferdighetene som er relevante for den stillingen de skal fylle og de pliktene og ansvarsområdene de skal be ha, idet det tas hensyn til veiledningen gitt i avsnitt B-I/14 i denne koden.

Sikker kommunikasjon

SfS Anbefaling 051N/2023

Både muntlig og skriftlig språk som sikker kommunikasjon er livsviktig for den Internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) mht. sikkerheten for mannskap, passasjerer, Industripersonell eller spesial personell, skip og ytre miljø, men også for effektiviteten av daglige oppgaver og skipets integritet.

Sikker og korrekt kommunikasjon er spesielt viktig for skip som krysser landegrenser spesielt i forbindelse med radio samband/IKT mellom skip og andre aktører (land baser, diverse leverandører, rederi, myndigheter etc.). En sikker kommunikasjon innebærer kvittering på korrekt mottatt og forstått. Dette gjelder både normale operasjoner så vel som i kritiske hendelser intern eller eksternt. Det er av den grunn for sertifikatpliktige stillinger krav til bestått eksamen i Maritimt engelsk, også kjent som [Standard Maritime Communication Phrases](#) (SMCP).

I Norge er IMO/ILO/EU regelverket gjennomført i [Lov om skipssikkerhet \(skipssikkerhetsloven\)](#), [Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip \(skipsarbeidsloven\)](#) og [Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord](#) . Det er verdt å merke seg at regel oversettelsen fra IMO/ILO engelsk til norsk regelverk ikke alltid lar seg gjøre korrekt og det kan av den grunn oppstå misforståelser og feiltolkninger med hensyn til Safety og Security.

Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 5: Rederiets skal ha oppdatert dokumentasjon om sjøfolkenes erfaring, opplæring, helsetilstand og språkkunnskap. **Videre i § 11** Språkkrav:

- (1) Sjøfolk skal kunne kommunisere med hverandre på skipets arbeidsspråk fastsatt av rederiet om grunnleggende sikkerhets spørsmål og forstå sikkerhetsinformasjon ved tekst, symboler og alarmer.*
- (2) Sjøfolk som kommer i kontakt med los og landbaserte myndigheter skal kunne kommunisere på engelsk eller det språket losen eller de aktuelle myndigheter bruker.*
- (3) Sjøfolk som inngår i sikkerhetsbemanning eller tilleggsbemanningen på skip med fartsområde liten kystfart eller større skal uavhengig av skipets arbeidsspråk kunne nok engelsk til å forstå blant annet kommandoer, skriftlige alarminstrukser og nødinstrukser, bruksanvisninger for bruk og vedlikehold av redningsutstyr.*
- (4) Sjøfolk som i beredskapssituasjoner eller nødssituasjoner skal rettlede passasjerer på passasjerskip som går i rutefart til norsk havn skal beherske engelsk og et skandinavisk språk. Dersom flertallet av passasjerene på ruten ikke er skandinaviskspråklige eller engelskspråklige, skal sjøfolkene kunne kommunisere med passasjerene på det relevante språket i en beredskaps- eller nødssituasjon.*

The circle
- to achieve the common goal



Sustainable Manning

Employment
Opportunities
Education/Training

Safety
Security

New Energy
Effectiveness



Marine environment

Ship-shore interface

Pilotage

Interactions with ports

Just Transition

Relocation



In relation to regulatory gaps on energy sources for propulsion and manoeuvring, or ships with reduced, zero crew or remotely controlled ships, the ISM Code 1.2.3 and 6.2.2 require the participation of the Chief engineer in the team* to ensure that technical competence on all operational safety aspects - regarding construction and engineering in order to obtain the necessary certificate for the ship expected operation.

The **Risk and Hazard** analysis must consider UNCLOS 94 and the Chief engineer's responsibility to comply with SOLAS and MARPOL specific emission requirements in relation to the ship specific construction, design, characteristics for all energy sources on board, including environmental efficiency, as well ensure that all equipment and competence to safeguard the ships, the human and the environment is present - under all conditions, to avoid loss of life and criminalisation.

*** 4 - Design team 4.1** A design **team acceptable to the Administration** should be established by the owner, builder or designer and may include, as the alternative design and arrangements demand, a representative of the owner, builder or designer, and **expert(s)** having the **necessary knowledge and experience in safety**, design and/or **operation** as necessary for the specific evaluation at hand. Other members may include marine surveyors, ship operators, safety engineers, equipment manufacturers, **human factors experts**, naval architects and **marine engineers**.

Why don't we practice this safety regulations?

Hazard: something that could potentially cause harm. Risk: the degree of likelihood that harm will be caused.

Regulation	Failure modes	Cause of failure modes (Hazards)	Preventing and mitigating functions (measures)	Functional requirement	EP	Paragraph
52 Safety system	<ul style="list-style-type: none"> - Inability to stop equipment - Significant damage to machineries - Breakdown of engine 	<ul style="list-style-type: none"> - Failure of automatic shutdown systems - Failure of overriding shutdown of main propulsion systems - Automatic shutdown of main propulsion systems 		FR52-1: A safety system shall be provided to ensure that serious malfunction in machinery or boiler operations shall initiate an alarm and automatic shutdown of that part of the plant. Shut down of the propulsion system shall not be automatically activated except in cases which could lead to serious damage, complete breakdown or explosion. or A safety system shall be provided to ensure reliable shutdown of machinery and boiler operations in case of that serious malfunction, taking into account the criticality for continued operation of propulsion.		
	SDC 9/ WP.4 01.23					

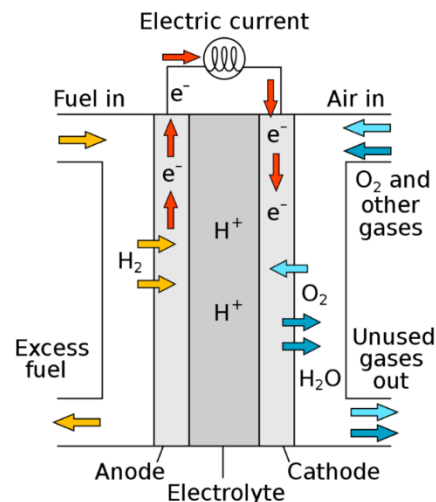
Safety dynamics of ship's energy sources

The purpose of this document is to highlight the imminent need to put in place measures for those involved in direct on-the-job operations and provide recommendations to close the safety and competency gaps that may exist. When introducing alternative energy sources, the following are **crucial**:

- **A robust training scheme that guarantees the highest level of safety culture;**
- **appropriate training that covers communication, risk analysis, operation and emergency situations;**
- **knowledge about construction and design and relevant regulations;**
- **adequate fire detection and fire-fighting equipment;**
- **availability of proper lifesaving appliances; and**
- **provisions of adequate personal protection equipment for all personnel.**

What information available?

- **Characteristics**
- **Construction & Design**
- **Environmental Effectiveness**
- **Fire and Explosion Risks**
- **Health and Safety issues**
- **Recommendations**



IMO MSC 107 June 2023: SOLAS Chapter II-2, oil fuel shall not jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery or be **harmful to personnel**.



Safety dynamics of ship's energy sources Feb.2022

Energy sources covered

- **Hydrogen**
- Ammonia
- Low Sulphur Heavy Fuel Oil (LSHFO)
- Marine Gas Oil (MGO)
- Biofuel
- Liquefied Nature Gas (LNG)
- Liquefied Petroleum Gas (LPG)
- Liquefied Ethylene Gas
- Ethanol
- Methanol
- Lithium-ion Battery
- Fusion energy-Thorium Molten Salt reactor
- Fuel cell
- Scrubbers

IMO MSC 107 June 2023 : *Develop a safety regulatory framework to support the reduction of GHG emissions from ships using new technologies and alternative fuels.*

De siste IMO møtene må ses i sammenheng, hvor målene til DNMF er videreført i arbeidet gjennom ITF MSC. Sommert opp: Gjennomslag for at de tekniske fakta og den menneskelige kompetanse og sikkerhet skal danne grunnlaget for videre skipsfart miljøpolitikk!

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
- **Comprehensive review of the STCW Convention and Code**
 - ✓ *Competence to operate the function of the ship*
 - ✓ Communication, Risk & Hazard analysis, operation and emergency situations, major accident risk- Third-Party Risk
 - ✓ Analyze digital information (instead of human senses)
 - ✓ Override the algorithms and operate the ship manually
 - ✓ Simulator operations
 - ✓ Simulator use of Failure Mode and Effects Analysis (FMEA or System Theoretic Process Analysis)
 - ✓ Multidisciplinary communication
 - ✓ Leadership
 - ✓ Cyber security
 - ✓ Condemnation of terrorism (inc. stowaways)
- SOLAS Chapter II-2, oil fuel shall not jeopardize the safety of ships or adversely affect the performance of the machinery or be harmful to personnel.
- Develop a safety regulatory framework to support the reduction of GHG emissions from ships using new technologies and alternative fuels.

[Gjennomslag for verneregler innenfor drivstoffsikkerhet!](#)

Dnmf har i mange år kjempet for verneregler for arbeid med drivstoffoljer, som stadig krever mer tilsetning av giftige kjemikalier og endring av flammepunkt, trykk og temperatur.

2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships

- a marching order to the maritime industry

Intensity

Fuel intensity is an energy efficiency measure allowing for a comparison of the technological fuel performance of certain processes, vehicles etc. Fuel intensity can be expressed relying on indicators such as the fuel consumption per specified unit (e.g. unit of production).

✿ *What amount you burn*

✿ *More efficient utilization*

Fuel cycle /well-to- propulsion, is the overall greenhouse gas (GHG) impacts of a fuel, including each stage of its production and use.

Biofuel which in a Fuel lifecycle can prove an emission reduction (NO_x/Co₂/Methane) of 65% is the fastest and most affordable solution until 2030

Nuclear onshore /barges to produce electricity can be established quickly, as fuel on ships it will take longer.

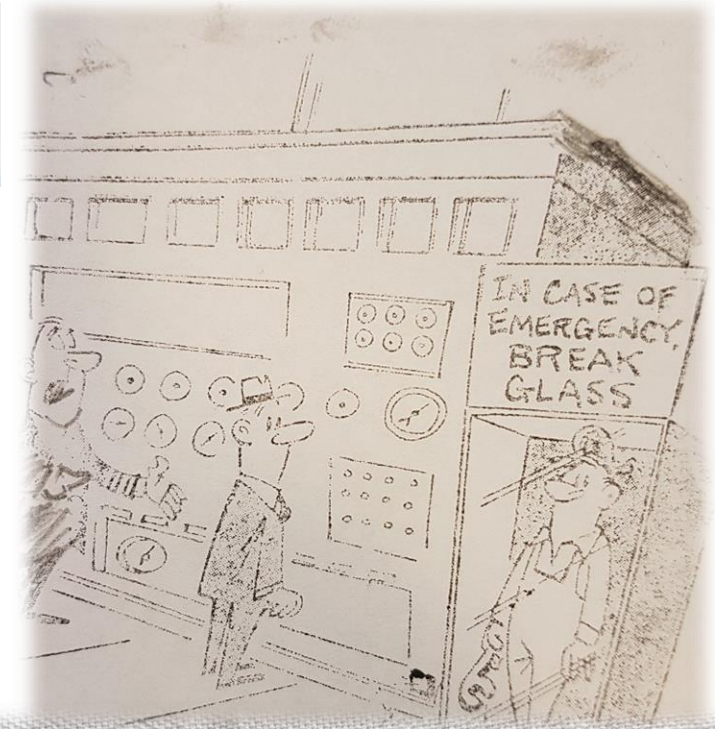
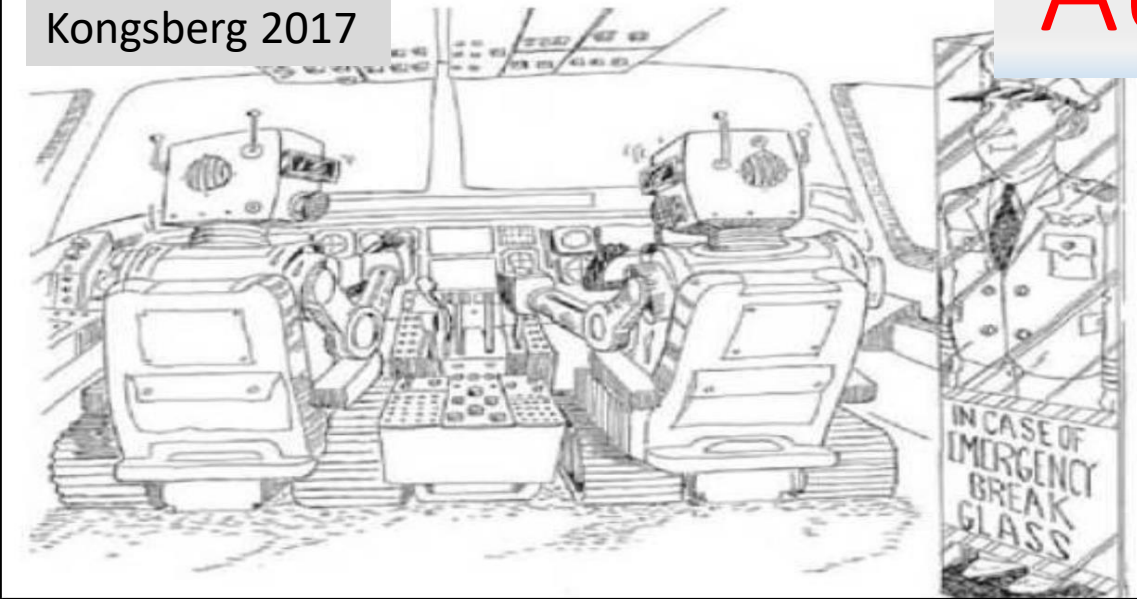
It is important to get an internationally mandatory Fuel regulations as quickly as possible



Keep the human in the loop!

Kongsberg 2017

Automasjon?



Klisjé (trykkplate fra Norsk maskintidene 70 årene)



Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven)

§ 1-1.Lovens formål

Lovens formål er:

- a. å sikre trygge ansettelsesforhold og likebehandling i arbeidslivet til sjøs,
- b. sammen med **skipssikkerhetsloven** å sikre et arbeidsmiljø som gir grunnlag for en helsefremmende og meningsfylt arbeidssituasjon og full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger, og med en velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den **teknologiske** og sosiale utvikling i samfunnet,
- c. å legge til rette for tilpasninger i arbeidsforholdet knyttet til den enkelte arbeidstakers forutsetninger og livssituasjon,
- d. å gi grunnlag for at arbeidsgiver og arbeidstakerne selv kan ivareta og utvikle arbeidsmiljøet i virksomheten i samarbeid med arbeidslivets parter og med nødvendig veiledning og kontroll fra offentlig myndighet,
- e. å bidra til et inkluderende arbeidsliv.



DRIFT & VAKT

95 The chief engineer officer, in consultation with the master, shall ensure that engineering watchkeeping arrangements are adequate to maintain a safe engineering watch while in port. When deciding the composition of the engineering watch, which may include appropriate engine-room ratings, the following points are among those to be taken into account:

- .1 on all ships of 3,000 kW propulsion power and over there shall always be an officer in charge of the engineering watch; and
- .2 on ships of less than 3,000 kW propulsion power there may be, at the master's discretion and in consultation with the chief engineer officer, no officer in charge of the engineering watch; and
- .3 officers, while in charge of an engineering watch, shall not be assigned or undertake any task or duty which would interfere with their supervisory duty in respect of the ship's machinery system.

Note: Marine Order 28 (Operations standards and procedures) 2012 requires that, during watchkeeping in port, on all ships of 750 kW propulsion power and over there shall always be an officer in charge of the engineering watch.

Note: The STCW Code defines propulsion power as the total maximum continuous rated output power in kilowatts of all the ship's main propulsion machinery which appears on the ship's certificate of registry or other official document.

I den Norske [driftsforskriften](#) finner vi følgende:

Kapittel 3. Vaktordninger i maskinrom

§ 7.Hovedregel - bemannet maskinrom

Maskinrommet skal normalt være kontinuerlig bemannet.

§ 8.Unntak - Drift med periodevis ubemannet maskinrom

(2) Skip med fremdriftseffekt over 750 kW kan ikke praktisere drift med periodevis ubemannet maskinrom under følgende forhold:

- a) ved manøvrering inn og ut av havn
- b) innenfor sikkerhetssone omkring oljeinstallasjoner til havs
- c) når farvannet må anses sterkt trafikkert
- d) når siktbarheten er nedsatt.

§ 9.Ubemannet maskinrom - varighet

(1) For passasjerskip fastsetter Sjøfartsdirektoratet hvor lenge maskinrommet kan være ubemannet i hvert enkelt tilfelle, avhengig av driftsforhold mv. Lengden av den ubemannede periode skal normalt begrenses til 2 timers varighet.

(2) For andre skip enn passasjerskip skal drift med periodevis ubemannet maskinrom begrenses til perioder som bestemt av vedkommende klasseinstitusjonsregler. Perioden mellom hvert tilsyn skal ikke overstige 24 timer.

Og [vaktforskriften](#) må helt raderes ut - både for dekk og maskin.



Samlet oversikt

Maritime muligheter
– blå vekst for grønn fremtid

Regjeringens maritime strategi



FLAGGSTATEN

«Tilgang på kompetanse er avgjørende for å opprettholde og utvikle konkurranse- og verdiskapingsevnen i maritim næring»

Norge kan ikke konkurrere på pris, kun kompetanse



..da må kompetanse bygges opp - ikke ned!

Norge må heve kompetanse nivået fra min. STCW standard

Autonomous and remotely operated ships**1 Introduction**

When new operational concepts enabled by novel technology are introduced, the solutions may not meet existing regulations and technical requirements. The technology may also be intended to perform a function that is traditionally performed by humans, and for which no performance requirements to the technology have been developed.

2.3.1 Concept of operation

Each operational task should be further broken down into sub-tasks to a level that enables a clear distinction between tasks where a human is in charge of decision making and tasks where a system is in charge of decision making.

2.3.2 Preliminary risk analysis

The risk analysis should include risks towards humans, the environment, the vessel itself, its cargo, and related off-ship systems.

2.4.1 Safety philosophy

Manning and competency: humans are typically a key and integral part of any safety system. The formal and informal requirements regarding competency for the humans involved with the operation and maintenance of an autoremote vessel should be described. Care should be taken to incorporate special competency needs related to remote supervision and control of the vessel operations.

4 Operational focus

As automatic control of functions replaces operations traditionally performed by humans, operational modes and scenarios in question should be thoroughly analysed to identify all relevant variations and potential hazards.

4.3 Senses

For the remote operation of a function, it should be considered as part of the risk analysis how the different human senses are contributing to the situational awareness for conventional local operation of the specific function. Substitutes for these contributing human senses should be provided by sensor technology, and the information presented to the remote operator in a logical way, ensuring that the total situational awareness for the remote operator will be equivalent to, or better than, compared to the conventional local situational awareness.

5.2 Independent supervision Independent safety systems are to a large extent implemented for certain functions (e.g. machinery functions) to ensure a safe state in case of failures in the automatic control of a function. For other functions that are conventionally operated by humans, the novel technology performing the function control may not be supported by equivalent independent safety systems. **This may result in the need for independent human supervision to ensure that the function is performed in a safe way.**



UNCLOS artikkel 94 (Flaggstatens plikter)

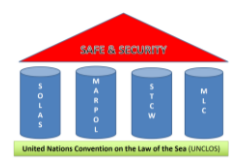
3. Hver stat skal for skip som fører dens flagg, treffe de tiltak som er nødvendig for å trygge sikkerheten til sjøs blant annet med hensyn til:

skipenes bemanning, arbeidsforholdene og mannskapets opplæring, idet det tas hensyn til anvendelig internasjonalt regelverk,

4. Tiltakene skal omfatte de tiltak som er nødvendige for å sikre at....

b) **hvert skip** står under **kommando** av en skipsfører og offiserer med de egnede kvalifikasjoner, særlig i sjømannskap, navigasjon, samband og skipsmaskintjeneste, og at mannskapets **kvalifikasjoner** og **antall** er tilpasset skipets **type**, størrelse, maskineri og utrustning,

5. Når en stat treffer de tiltak som er fastsatt i nr. 3 og 4, er den forpliktet til å rette seg etter allment godkjente internasjonale regler, framgangsmåter og praksis og ta de skritt som er nødvendig for å sikre overholdelse.

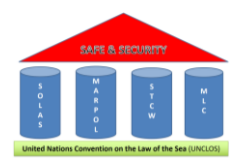


ILO-konvensjon nr. 186 av 23. februar 2006 om sjøfolks arbeids- og levevilkår ([MLC 2006](#))

Standard A2.7 – Bemanning

Hver medlemsstat skal kreve at alle skip som fører dens flagg, skal ha et tilstrekkelig antall sjøfolk **om bord** til at skipene kan drives forsvarlig og effektivt og at det tas tilbørlig hensyn til sikkerheten. Hvert skip skal ha en besetning som er tilstrekkelig i antall og kvalifikasjoner til å trygge sikkerheten for skipet og dets personell, under alle driftsforhold i samsvar med dokumentet om minstebemanning eller tilsvarende dokument utstedt av den kompetente myndighet, og til å oppfylle standardene i denne konvensjon.





The International Convention for the Safety of Life at Sea, as amended (SOLAS)

- **SOLAS Regulation II-1/38 Engineer's alarm** references are made to a periodically unmanned engine room, **not a permanently unmanned one.**
- **SOLAS Chapter II-1/E periodically unmanned engine spaces** are clearly written assuming that engineers are onboard however there are provisions for equivalencies.
- **SOLAS Regulation II-1/46 General** states that “The arrangements provided shall be such that the safety of the ship in all sailing conditions, including manoeuvring, is equivalent to that of a ship having the **machinery spaces manned.**”
- **SOLAS Regulation V/14 Ship's manning**

For every ship to which chapter I applies, the administration shall:

*.1 establish appropriate minimum safe manning following a **transparent** procedure, taking into account the relevant guidance adopted by the organization*; and*

.2 issue an appropriate minimum safe manning document or equivalent as evidence of the minimum safe manning considered necessary to comply with the provisions of paragraph

** Refer to the [Principles of Safe Manning](#) adopted by the Organization by Resolution A.1047(27)*





The International Safety Management Code (ISM Code)

ISM Code Part A/6 Resources and personnel

- **6.2**

The Company should ensure that each ship is:

- .1 **manned with qualified, certificated and medically fit seafarers** in accordance with national and international requirements; and
- .2 appropriately manned in order to encompass all aspects of **maintaining safe operation on board**.*

Refer to the [Principles of Safe Manning](#) adopted by the Organization by Resolution A.1047(27)



The International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 (COLREG)

COLREG Part A Rule 2 Responsibility

(a) Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, master or crew thereof, from the consequences of any neglect to comply with these Rules or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.

(b) In construing and complying with these Rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances, including the limitations of the vessels involved, which may make a departure from these Rules necessary to avoid immediate danger.

COLREG Part A Rule 5 Look-out

Every vessel shall at all times maintain a **proper look-out by sight and hearing** as well as by all available means appropriate in the prevailing circumstances and conditions so as to make a full appraisal of the situation and of the risk of collision.





Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)

The Maritime Safety Committee 99 (MSC)

TEMPORARY DEFINITIONS

- Ship with automated processes and decision support: Seafarers are on board to operate and control shipboard systems and functions. Some operations may be automated.
- **Remotely controlled** ship with seafarers on board: The ship is controlled and operated from another location, but **seafarers are on board**.
- **Remotely controlled** ship without seafarers on board: The ship is controlled and operated from another location. **There are no seafarers on board**.
- **Fully autonomous ship**: The operating system of the ship is able to make decisions and determine actions by itself.

More than 225 rules that must be checked out!

MARITIME SAFETY COMMITTEE
100th session
Agenda item 5

MSC 100/INF.3
9 August 2018
ENGLISH ONLY

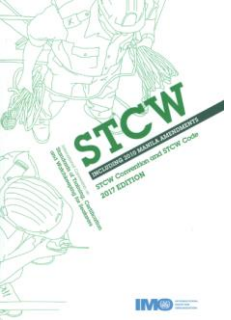
REGULATORY SCOPING EXERCISE FOR THE USE OF MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS)

Initial review of IMO instruments under the purview of MSC

Note by the Secretariat

SUMMARY

Executive summary: This document provides a consolidated report containing comments on maritime safety and security instruments based on documents submitted to MSC 99 related to the regulatory scoping exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)



The 2010 Manila Amendments to the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code PART A

Mandatory standards regarding provisions of the annex to the STCW Convention

CHAPTER I

Standards regarding general provisions

Section A-I/1

Definitions and clarifications

1 The definitions and clarifications contained in article II and regulation I/1 apply equally to the terms used in parts A and B of this Code. In addition, the following supplementary definitions apply only to this Code:

.1 Standard of competence means the level of proficiency to be achieved for the proper performance of functions on board ship in accordance with the internationally agreed criteria as set forth herein and incorporating prescribed standards or levels of knowledge, understanding and demonstrated skill;

*.2 **Management level** means the level of responsibility associated with:*

*.2.1 **designated and assigned duties of persons** serving as master **or** chief mate **or** chief engineer officer or second engineer officer on board a seagoing ship, and*

.2.2 ensuring that all functions within the designated area of responsibility are properly performed;

*.3 **Operational level** means the level of responsibility associated with:*

*.3.1 **designated and assigned duties of persons** serving as officer in charge of a navigational or engineering watch or as designated duty engineer for periodically unmanned machinery spaces or as radio operator **or electro-technical officer** on board a seagoing ship, and*

.3.2 maintaining direct control over the performance of all functions within the designated area of responsibility in accordance with proper procedures and under the direction of an individual serving in the management level for that area of responsibility;

*.4 **Support level** means the level of responsibility associated with performing assigned tasks, duties or direction of an individual serving in the operational or management level;*



Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

§ 1. Virkeområde

- (1) Forskriften gjelder for norske skip, fiskefartøy og flyttbare innretninger og for sjøfolk **PERSONELL** som skal tjenestegjøre på **OPERERE** disse.

§ 2. Definisjoner

Nytt pkt. PERSONELL er arbeidstakere som minimum har bestått utdanning og opplæring som gir rett til å søke om sertifikat iht. forskriftens bestemmelser.

§ 5. Rederiets ansvar for sjøfolkenes kvalifikasjoner

Rederiet skal sørge for at alle som **OPERERER REDERIETS SKIP** har gyldige sertifikater, påtegninger, kvalifikasjoner og etterutdanning, herunder repetisjon og oppdateringer. Rederiet skal ha oppdatert dokumentasjon om sjøfolkenes **PERSONELLET'S** erfaring, opplæring, helsetilstand og språkkunnskap. Dokumentasjonen skal kunne legges fram for kontroll.

§ 16. Fartstid, beregning og dokumentasjon

- (1) Fartstid er tjeneste om bord **ELLER OPERASJON** som gir sjøfolk **PERSONELL** relevant kunnskap, innsikt og ferdighet for utstedelse av sertifikat eller vedlikehold av kompetanse. Fartstid regnes som faktisk tjenestetid fra time til time ved ~~normal~~ **OPERASJON** av skip, fiskefartøy eller flyttbar innretning. Fartstiden regnes i måneder, enten som kalendermåned eller som 30 enkeltdager.

SUMMARY



- **Ingen** Autonome skip de neste 20 årene (WW)
- **Noen** fjernstyrte skip de neste 20 årene nasjonalt/EU
- **Bemannede automatiserte skip – som nå**
- **Utdanning /kompetanse** krav som nå - med utvidet operasjons/IKT kompetanse
- STCW +
- **Flere** studenter innen maritim kompetanse (mer spennende og familievennlig)
- **Mer** nasjonalt maritim personell
- **Avtaler** som ivaretar alturnering skip- kontrollrom på land, må utvikles

