

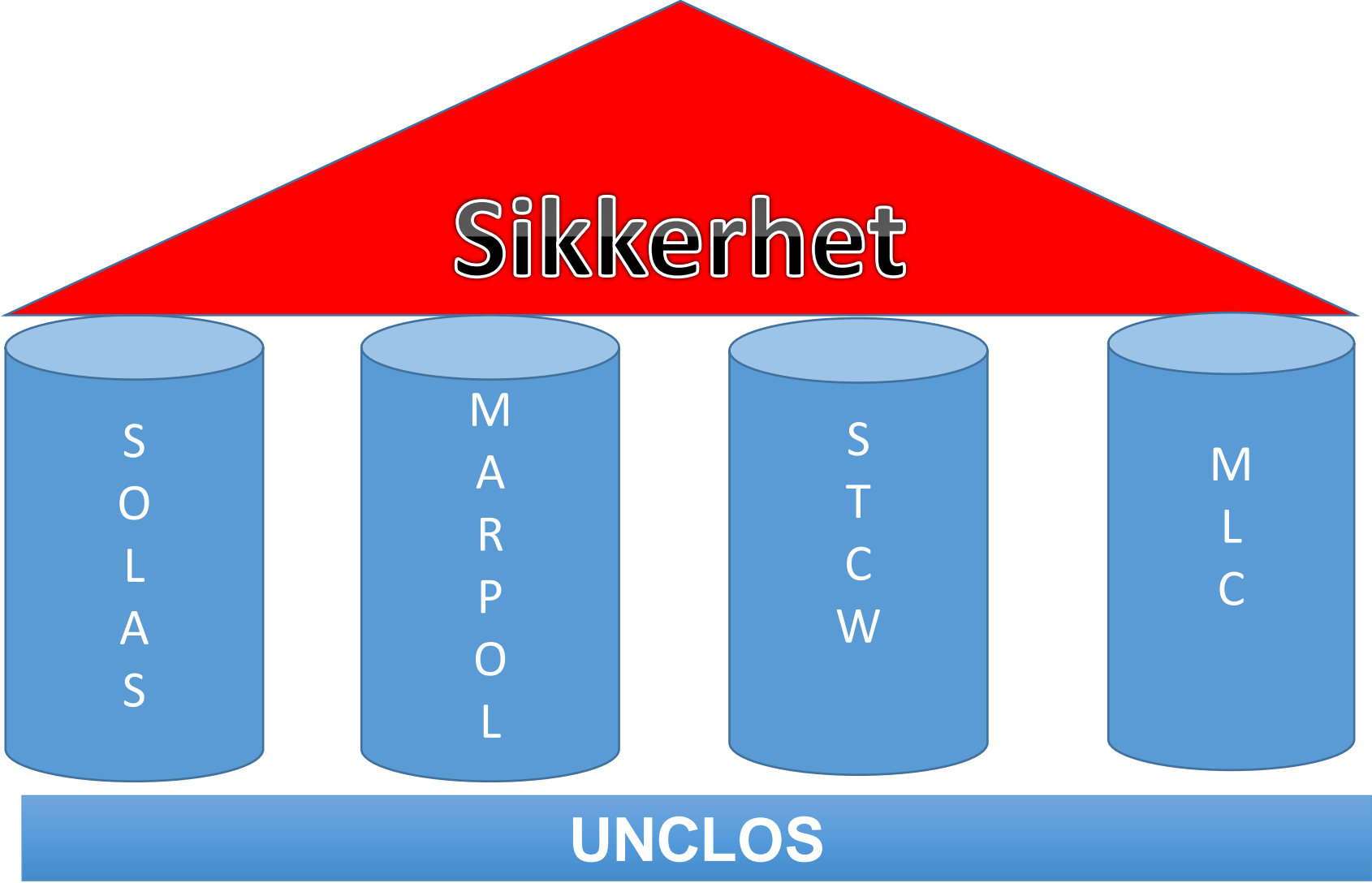


# Vakt/Drift - fasiliteter

Teams mandag 6. november 2023 kl. 09:30 til kl. 11:30

- Presentasjon – sammenhengen mellom regelverket og avtaleverket
- Diskusjon ; SKIFT kontra VAKT - i sjø og i havn

# DE 4 BÆREBJELKENE



## 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:

- (a) maintain a register of ships containing the names and particulars of Ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and
- (b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its **master, officers and crew** in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

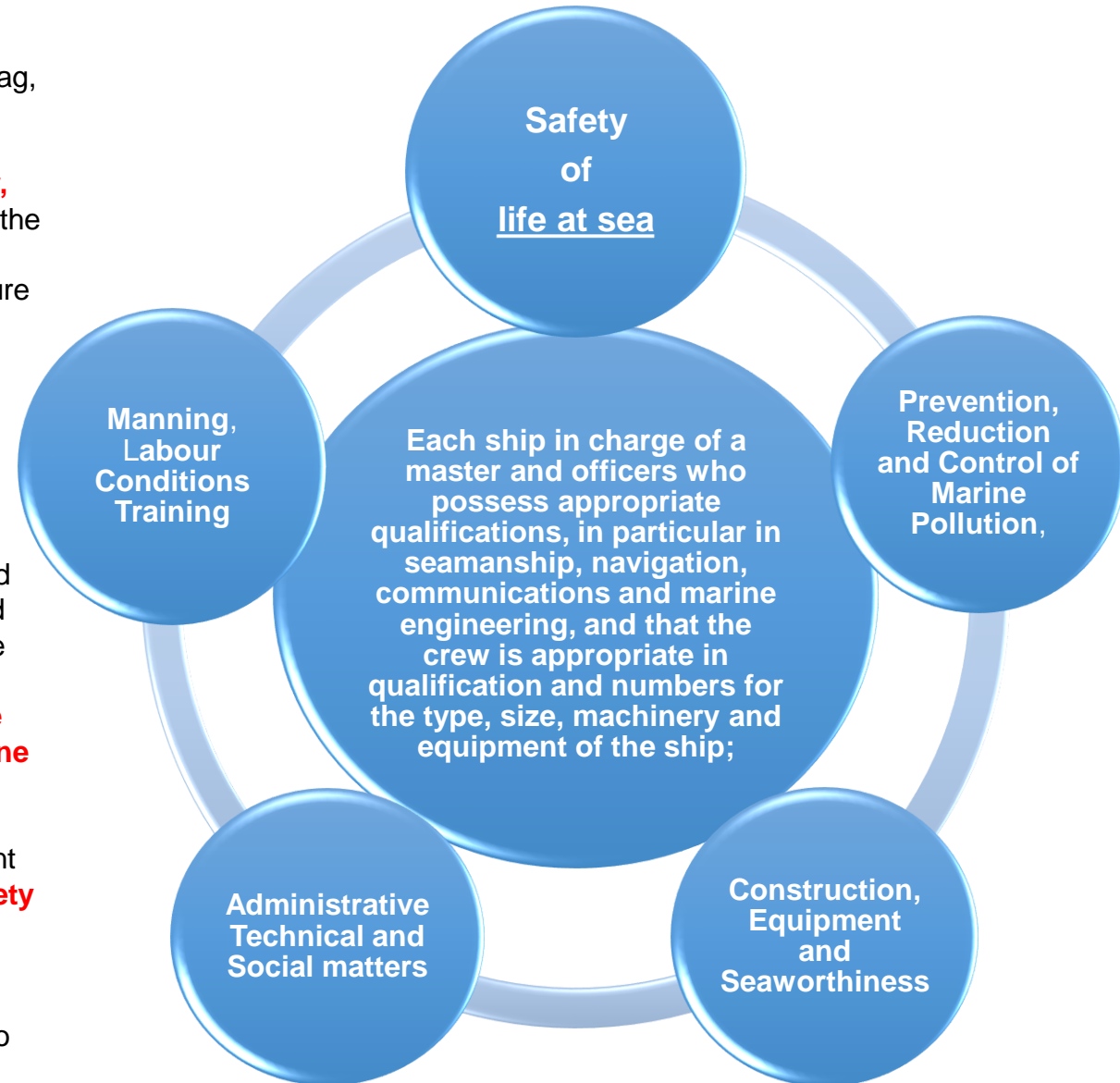
3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regards, inter alia, to:

- (a) the **construction, equipment and seaworthiness** of ships;
- (b) the **manning** of ships, **labour conditions and the training of crews**, taking into account the applicable **international instruments**;
- (c) the use of signals, the maintenance of **communications** and the prevention of collisions.

4. Such measures shall include those necessary to ensure:

- (a) that each ship, before registration and thereafter, at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship
- (b) that **each ship** is in the **charge of a master and officers** who possess **appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship**;
- (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.

5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4, each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.



# International Convention for the Safety of Life at Sea – 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)*



Specific and technical regulation to protect the maritime environment



# International Convention for the Prevention of Pollution from Ships MARPOL

Protocol I - Provisions concerning reports on incidents involving harmful substances (in accordance with Article 8 of the Convention)

Article I Duty to report

1. **The Master** or other person having charge of any ship involved in an incident referred to in Article II of this Protocol shall **report** the particulars of such incident without delay and to the fullest extent possible in accordance with the provisions of this Protocol.

## ROLE OF CHIEF ENGINEER IN IMPLEMENTATION OF MARPOL 73/78

MARPOL 73/78 deals with pollution caused by merchant vessels. The **Chief Engineer** has huge responsibility that vessel is **complying with** all the regulations of MARPOL.

### Certificates

Energy Efficiency Design Index ([EEDI](#)), Energy Efficiency Existing Ship Index ([EEXI](#)), IOPP Certificate (MARPOL I) NLS Certificate (MARPOL II) ISPP Certificate (MARPOL IV) Garbage Certificate of Compliance (MARPOL V) IEE Certificate (MARPOL VI), IAPP Certificate (MARPOL VI) EIAPP Certificate (MARPOL VI and NOx Technical Code) for marine diesel engines

- ✿ RECORD KEEPING
- ✿ SURVEYS
- ✿ CONTROL OF OPERATIONAL POLLUTION
- ✿ BUNKERING
- ✿ RECEPTION FACILITIES
- ✿ EMERGENCY PREPAREDNESS



**MARPOL AT 50**  
OUR COMMITMENT GOES ON

Tripartite regulations - developed for protect the human environment

## 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 development 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 development 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

# 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 )**



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

***Implement – Practice – Maintain – Training – Communicate – Development***

The purpose is to provide an international standard for the **safe management and operation of ships and for pollution prevention**.

..Clearly, different levels of management, whether shore-based or at sea, **will require varying levels of knowledge and awareness of the items outlined.**

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. RESOURCES AND PERSONNEL

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)*

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



## SOLAS Regulation 14 Ships' manning

1 Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.\*

*\* Refer to the Principles of Safe Manning adopted by the Organization by resolution A.1047(27).*

2 For every ship to which chapter I applies, the Administration shall: (Replaced by Res.MSC.325(90))

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

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

.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 1.

3 On all ships, to ensure effective crew performance in **safety matters**, a **working language** shall be established and recorded in the ship's log-book. The company, as defined in regulation IX/1, or the master, as appropriate, shall determine the appropriate working language. Each seafarer shall be required to understand and, where appropriate, give orders and instructions and to report back in that language. If the working language is not an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, all plans and lists required to be posted shall include a translation into the working language.

4 On ships to which chapter I applies, English shall be used on the bridge as the working language for bridge-to-bridge and bridge-to-shore safety communications as well as for communications on board between the pilot and bridge watchkeeping personnel\* , unless those directly involved in the communication speak a common language other than English.

*\* [The IMO Standard Marine Communications Phrases \(resolution A.918\(22\)\)as amended, may be used in this respect.](#)*

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



***Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk***

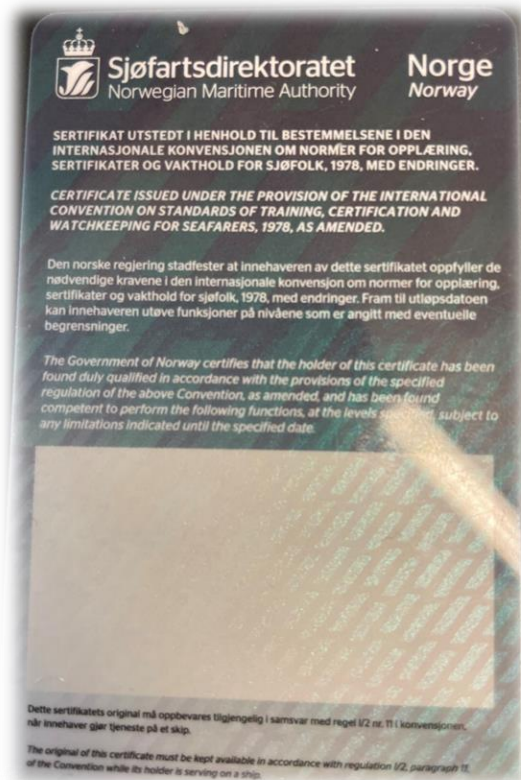
***Mandatory absolute minimum Competence to operate the function of the ship***

**Standard Training - Vessel Specific Training - Familiarization**

*Hardware*

*Software*

*Customizations*



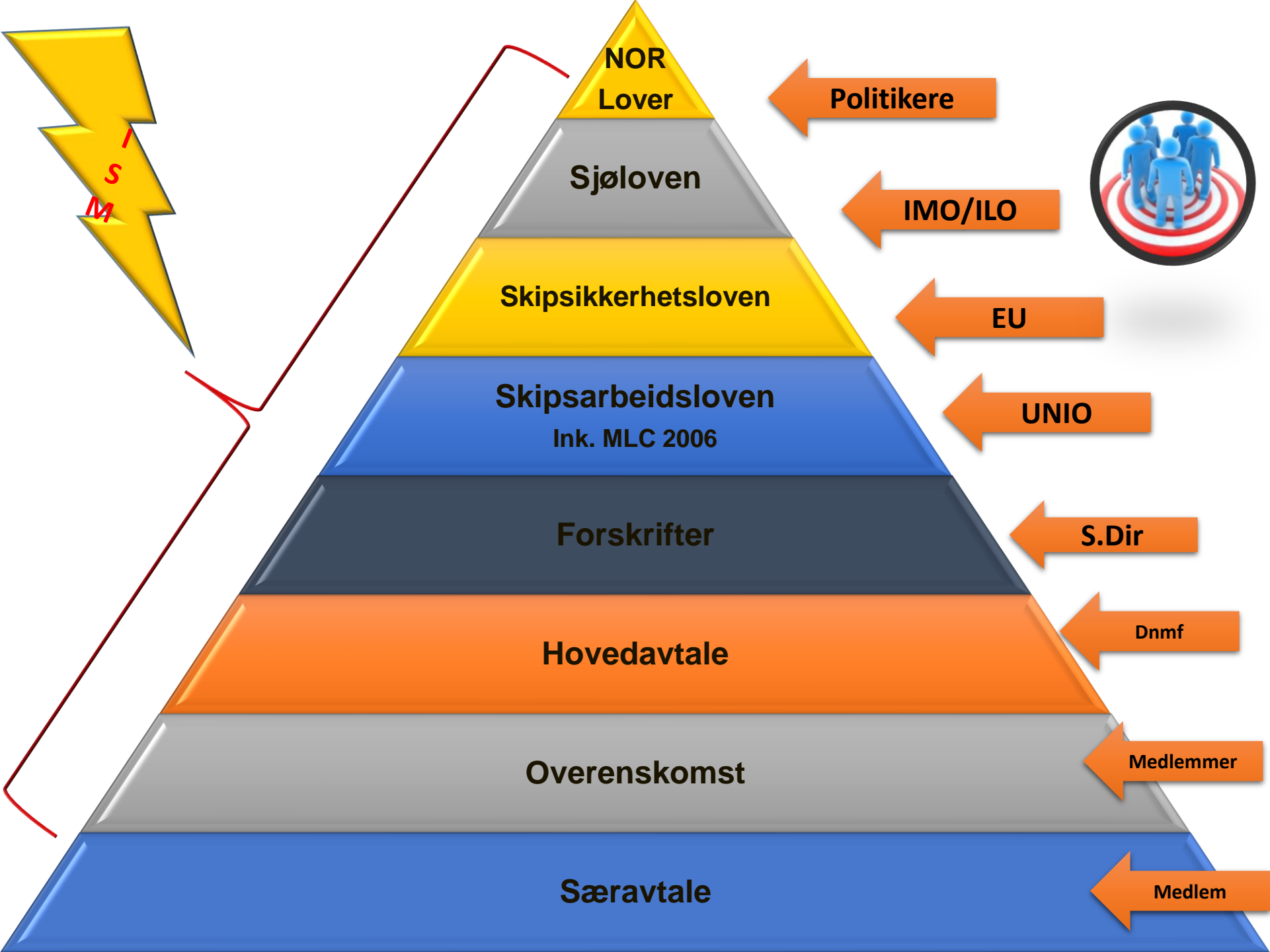
[Vaktordninger og prinsipper som skal iakttas](#)  
[Veiledning vedrørende vaktordninger og prinsipper som skal iakttas](#)  
[Skikkethet for tjeneste](#)  
[Veiledning vedrørende skikkethet for tjeneste](#)

## 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.



# MARITIMT SAMARBEIDSFORUM

## Revisjon

- [Forskrift om bemanning av norske skip](#)
- [Forskrift om driftsordninger](#)
- [Forskrift om vakthold](#)
- [Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk](#)
- [Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip](#)







## Faglig grunnlag – ny bemanningsforskrift

Batteri som energilager kan anses som «særskilte typer av fremdriftssystemer», ettersom dette er en teknologi som er kommet til de senere årene, og som ikke var vanlig på skip da forskriften ble fastsatt. Det er likevel bare når det blir vurdert at det er «nødvendig» at «særkrav kan» iverksettes.

De hendelsene som har vært på slike skip, viser at en batteribrann er svært vanskelig å slukke. Den utvikler sterk varme og giftig røyk. Batteriovervåkningssystemene (BMS) om bord er svært avanserte, og vil gi alarm eller stoppe lading når det oppdages feil. En maskinist på vakt vil muligens kunne avdekke enkelte feil i støttesystemer, eksempelvis kjølesystemer, før en hendelse i batteriene begynner å utvikle seg til en farlig situasjon. Hvis en slik feil oppdages tidlig nok kan det være tid til å korrigere feilen før det utvikler seg til en alvorlig situasjon.

Vi mener derfor at det bør være en vakthavende i maskinen når skip er koblet til landstrøm og lader batterier. På skip med godkjenning for periodevis ubemannet maskinrom kan sovende bakvakt benyttes hvis rederiet vurderer dette som sikkert.

NHO Sjøfart er enige i at det bør være mannskap på vakt ved hurtiglading, men stiller seg ikke bak konklusjonen når det gjelder lading med lavere effekt, og begrunner dette slik:

-  Faglig grunnlag ny bemanningsforskrift ... 31.10.2023 11:53
-  Vedlegg 1 - Behovsanalyse ny bemannin... 31.10.2023 11:53
-  Vedlegg 2 - Rapport fra Safetec 31.10.2023 11:53
-  Vedlegg 3 - Presentasjon STAMI 31.10.2023 11:53
-  Vedlegg 4 - Rundskriv I 5-99 Evakuerings... 31.10.2023 11:53
-  Vedlegg 5 - IMO-resolusjon A.1047-27 31.10.2023 11:53

Nr. Arbeidsgruppe	Oppgaver/temaer	Medlemmer	Hovedkontakt Sdir
1. Arbeidsmiljø og personlig sikkerhet	Forebyggende helse, miljø og sikkerhetstiltak Psykisk og fysisk arbeidsmiljø Tolkning av regelverk eller tidligere praksis. Læring av hendelser Revisjon av relevant regelverk	<i>Hittil oppnevnt, ref. sak 4 30.5.2022:</i> Det norske maskinistforbund Norsk Sjøoffisersforbund Norges Fiskarlag Norsk Forening for Maritim Medisin Sjøforsvaret <b>Supplert på møtet:</b> Norsk Sjømannsforbund SAFE	Kristin Røyrvik, Torben Vik (ref. sak 4 forrige møte), Fiskefartøy
2. Bemanning og hviletid	Tolkning av regelverk eller tidligere praksis. Læring av hendelser	<i>Hittil oppnevnt, ref. sak 9 30.5.2022:</i> Det norske maskinistforbund Fagskolene NHO Sjøfart Norges Fiskarlag	Jan Reinert Vestvik, Passasjerskip
		Hurtigbåtforbundet Norsk Sjømannsforbund SAFE	
3. Utdanning og kvalifikasjoner	Tolkning av regelverk eller tidligere praksis. Utdanningsplaner/emneplan Regler for eksamen Læring av hendelser Revisjon av kvalifikasjonsforskriften og annet relevant regelverk STCW	<b>Supplert på møtet:</b> Det norske maskinistforbund Fagskolene Maritime videregående skoler Maritimt Utdanningsforum Hurtigbåtforbundet Norsk Sjømannsforbund Norske Sikkerhetssentres forening Private Sikkerhetssentres forening SAFE	Odd Konrad Dale, Sjøfolk
4. Risikovurdering	Spørreundersøkelse maritim sikkerhet Ulykkesstatistikk Risikokartlegging Fokusområder Læring av hendelser Nullvisjon (venter på bekreftelse) (Revisjon relevant regelverk)	<b>Supplert på møtet:</b> Det norske maskinistforbund Norges Fiskarlag Norsk Sjømannsforbund SAFE	Sverre Flatebø, Risikostyring og analyse
5. Nasjonalt velferdsutvalg	Velferden til de som har sitt arbeid om bord på skip og flyttbare innretninger Jury kåring årets velferdsskip	<i>Tilmeldt etter sak fremmet på konstitueringsmøtet 17.12.2022:</i> Det norske maskinistforbund Norges Rederiforbund Norsk Sjømannsforbund Norsk Sjøoffisersforbund	Trine Carin Tynes, Sjøfolk

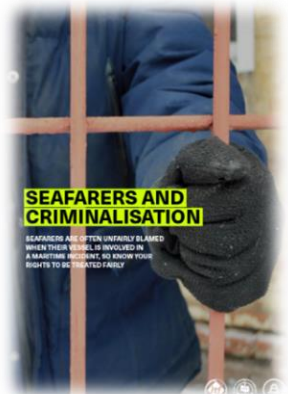


# Kapittel 10. Straffansvar

- § 59. Brudd på **rederiets plikter** når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord
- Med bøter eller fengsel inntil **2 år** straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt:
  - b. vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 11, jf. § 6 om **driften og vedlikeholdet** av skipet,
  - c. vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 13, jf. § 6 om **sertifikater**,
  - d. vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 15 første ledd, jf. § 6 om **bemanningen** av skipet,
  - e. vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 16, jf. § 6 med krav om å påse og sørge for at de som har sitt arbeid om bord har de nødvendige **kvalifikasjoner og sertifikater**.
- § 60. Brudd på **skipsførerens plikter** når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord
- § 61. Brudd på **pliktene til andre som har sitt arbeid om bord** når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord
- Med bøter eller fengsel inntil **1 år** straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt:

“A Civilian’s mistake is a mistake but a Seafarer’s mistake is a crime.”

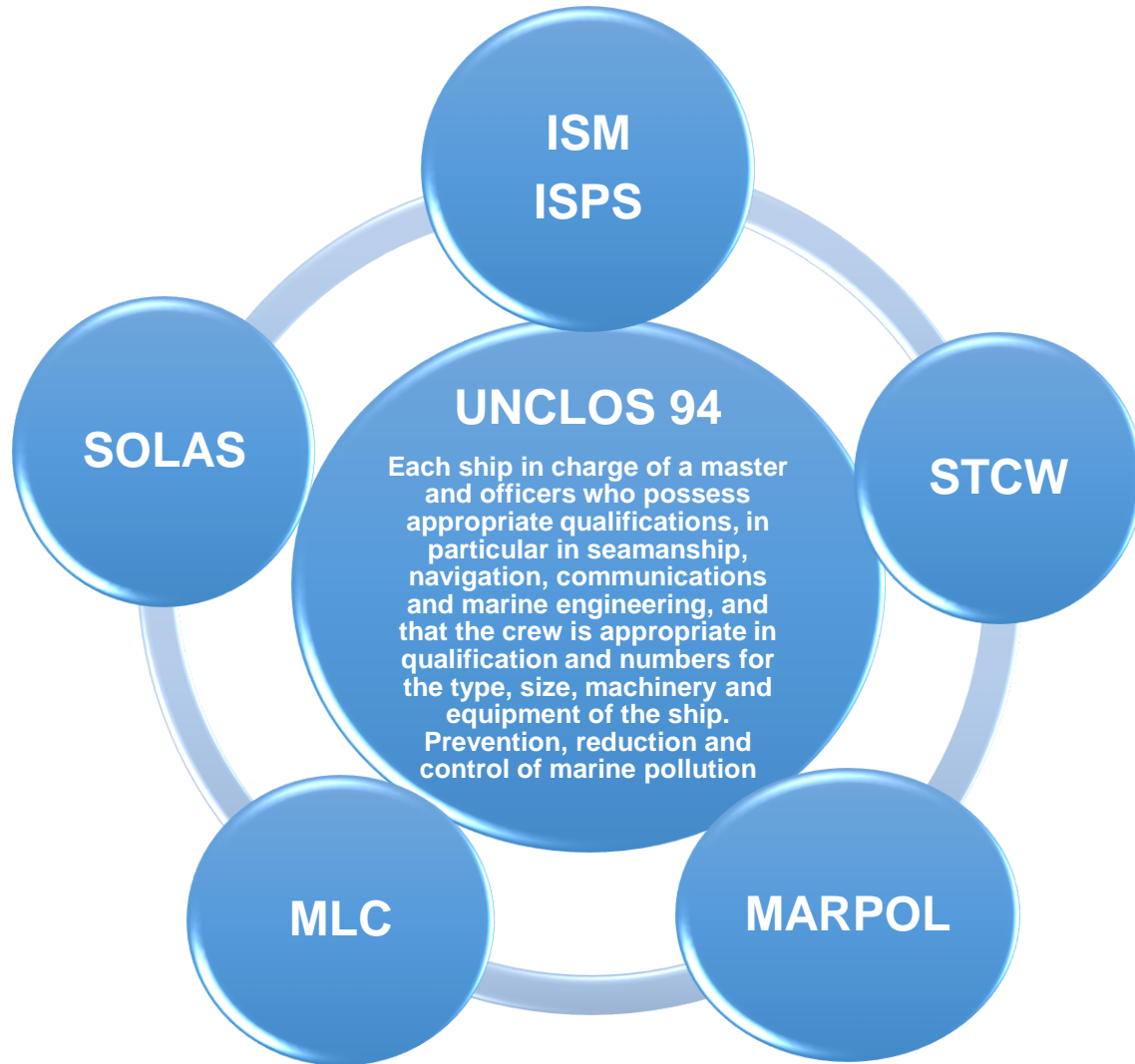
<https://www.itfseafarers.org/en/issues/criminalisation>



## Fitness for duty Skikkethet til tjeneste

### § 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 iakttatte for å **sikre at forsvarlig uavbrutt vakt eller vakter som er tilpasset de rådende omstendigheter og forhold, holdes på alle skip til enhver tid.**



- [Lov om skipssikkerhet](#)
- [Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip](#)
- [Forskrift om bemanning av norske skip](#)
- [Forskrift om driftsordninger](#)
- [Forskrift om vakthold](#)
- [Forskrift om arbeids- og hviletid](#)
- [Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk](#)
- [Forskrift om redningsredskaper på skip](#)
- [Konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår – ILO 186](#)
- [Forvaltningsloven](#)
- [Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger](#)
- [Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip](#)
- [Forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på norske skip og flyttbare innretninger](#)
- [Forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere](#)
- [Forskrift om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip](#)
- [Forskrift om fartsområder](#)
- [Lov om sjøfarten](#)
- [Forskrift om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger](#)
- [Forskrift om skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C](#)
- [Forskrift om sikkerhet ved arbeid i og drift av elektriske anlegg.](#)
- [Forskrift om maritime elektriske anlegg](#)



# Arbeidsordninger som **kan** legges til grunn ved søknad om fastsettelse av sikkerhetsbemanning på norske skip

## Dagordning

På skip som praktiserer dagordning har de som har sitt arbeid om bord felles normal arbeidstid. Hviletiden avvikles også innenfor tidsrom som er felles for de som har sitt arbeid om bord. På skip som praktiserer dagordning skal skipet ligge fast fortløyd til kai når hviletiden avvikles. Hviletiden kan avvikles om bord eller på land. De som har sitt arbeid om bord skal ikke delta i laste- eller losseoperasjoner, vedlikehold, reparasjoner eller andre lignende aktiviteter når hviletiden avvikles. Innenfor rammene for arbeids- og hviletid som ellers følger av lov og forskrift, setter ikke begrepet «dagordning» noen begrensinger med hensyn til når på døgnet skipet kan opereres. Skip som praktiserer dagordning kan ikke operere døgnekontinuerlig.

## Skiftordning

**ER IKKE ET VAKTSYSTEM IHT. REGELVEREKET MEN EN SÆRAVTALE OM ARBEIDSTIDSORDNING MELLOM Å VÆRE I LAND FOR Å IVARETA HVILETIDEN OG OM BORD FOR Å IVERTA VAKTFUNKSJONEN**

Skiftordning følger det samme prinsippet som dagordning, men slik at bemanningen fastsettes for to eller flere skift (vaktlag). Hvert vaktlag er om bord i et bestemt tidsrom for deretter å bli avløst helt eller delvis av et nytt vaktlag.

Skip som praktiserer skiftordning kan operere døgnekontinuerlig.

Døgnekontinuerlig operasjon krever at det er satt opp et tilstrekkelig antall skift slik at arbeids- og hviletidsbestemmelsene vist til ovenfor oppfylles.

På et skip kan det være opp til fire vaktlag som skifter på å være i tjeneste. Hviletiden kan avvikles enten om bord eller på land.

Skiftordning praktiseres hovedsakelig på riksveiferges og passasjerfartøy i innenriksfart.

## Vaktordning

Det følger av arbeids- og hviletidsforskriften § 2 bokstav k at **vakt**ordning er en 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. **Hviletiden avvikles om bord.**

Skip med vaktordning opereres normalt døgnekontinuerlig når skipet er underveis. Arbeids- og hviletidsforskriften § 5 har bestemmelser om når sjøvaktene kan settes og brykkes.



# 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.

# 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.

# 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 hvileperioder<sup>1</sup> 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 skipsføreren 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.

# 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.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [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 SIKKERHETSBEAMNING

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

Navn SAMLAFJORD	Kj. signal: LFIK	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.**



## 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.



# 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](#)



- **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.

# 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 hvileperioder<sup>1</sup> 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.



# 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
	MELDESKIN 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 Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

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

- Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip

## § 2.Definisjoner Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip

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.

# Vaktsystemer

- vakt ved ladning
- vakt ved bunkring av Hydrogen
- sjøvakter- 6 – 6 vakt



## SJØFARTSDIREKTORATET BEMANNINGSSERTIFIKAT FOR MINSTE SIKKERHETSBEANING

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

Navn HYDRA		Kj. signal: LFWX	IMO nr. 9887530	Hjemsted Stavanger	
Type Passasjerskip - Bilferge	Ant. pass 295	Fartsområde 2 - Beskyttet farvann		Arbeidsordning Skiftordning	
Br. tonn 2046.00	Største lengde – bredde 82.400 – 17.500 m	Fr. effekt 1920 kW	El. anlegg 690 V - 880 kW	Framdr. mask Elektrisk- Hydrogen	Hastighet 12
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/2,3)			
Maskinsjef	1	M3 (III/3)			
Matros	1	-			

Samtlige besetningsmedlemmer skal fylle kravene til passasjer- og krisehåndtering, jf. kvalifikasjonsforskriften § 60.

(\* Sertifikatkoder refererer til nasjonal kode. STCW referanser i parentes. Andre sertifikat kan aksepteres dersom de gir tilstrekkelige rettigheter for stillingen. Se hvert individuelt sertifikat for mulige begrensninger.

Dette er lovverket som ligger til grunn for bemanningen og vaktholdet

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*



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.**

# 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
- [Batterisikkerhet ved landligge med og uten personell om bord](#)

# 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????

Har rederiet inngått avtale med brann og redning ?

Har besetningen fått godkjent kurs?

# IMO OUTCOME

The 107th session of the IMO's Maritime Safety Committee 31 May to 9 June 2023.

## ISM CODE

No comprehensive review of the ISM Code and related guidelines. Challenge is effective implementation. 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

### Safety of ships relating to the use of fuel oil

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**.  
(ITF MSC Safety dynamics of ship's energy sources)

### Maritime autonomous surface ships (MASS)

Goal-based code for MASS, "Remote Operations Centre" (ROC) will be used to designate the place where the remote **master** and remote **operator(s)** are located. **COLREG** would be relevant and applicable regardless of how a ship is operated

### Comprehensive review of the STCW Convention and Code

- ✓ Competency to prevent and respond to bullying and harassment, including sexual assault and sexual harassment (SASH).
- ✓ Address any inconsistencies and to improve the provisions based on experiences and new technologies.
- ✓ Accommodate the use of electronic certificates and documents for seafarers
- ✓ STCW-F Convention containing training, certification and watchkeeping provisions for fishing vessel personnel. (Safety regulations, Certificate, competence more like STCW)

ANNEX 1

RESOLUTION MEPC.377(80)

Adopted on 7 July 2023

2023 IMO STRATEGY ON REDUCTION OF GHG EMISSIONS FROM SHIPS

THE MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE,

RECALLING Article 38(e) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Marine Environment Protection Committee (the Committee) to consider and take appropriate action with respect to any other matters falling within the scope of the Organization which would contribute to the prevention and control of marine pollution from ships,

HAVING CONSIDERED, at its eightieth session, the draft 2023 IMO strategy on reduction of GHG emissions from ships,

3 ALSO ACKNOWLEDGES the importance of addressing the human element, including the impact on seafarers and other maritime professionals, in the safe implementation of the 2023 IMO GHG Strategy;

### MEPC 80 Successes:

- A recognition of the importance of seafarers and maritime workers in achieving the goals of the GHG Reduction Strategy.
- Recognizing that the Strategy will have an impact on seafarers and maritime workforce and the importance of addressing those impacts.
- The need to regulate and ensure a safe implementation of the strategy
- Promoting a Just Transition in the implementation of the strategy

- highlight 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 (NOx/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.

5.3 When developing candidate mid- and long-term GHG reduction measures, due account should be taken to ensure a **just and equitable transition** that leaves no country behind, including supportive measures.

5.5 The Committee recognizes the need for a broad approach to regulating **safety** of ships using zero or near-zero GHG emission **technologies, fuels and/or energy sources**, including addressing the **human element**, to ensure the **safe implementation** of this Strategy.

5.6 Recognizing the **impact this Strategy will have on seafarers and other maritime professionals**, the Organization is further requested to assess its **instruments, guidance and training standards** to help ensure a **just transition for seafarers and other maritime workforce** that leaves no one behind.

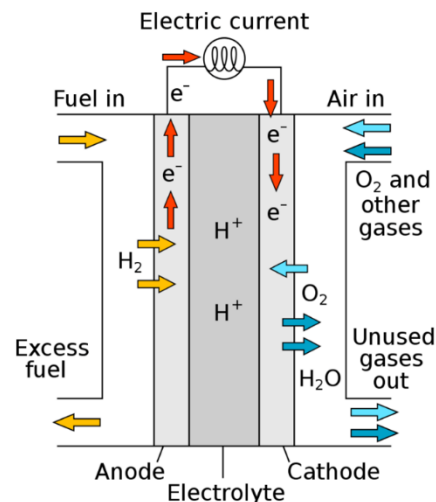
# Safety dynamics of ship's energy sources

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.*