

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr ev. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsjefer / operatører
- Hov: Hovedorganisasjoner
- Andre:

Nr.: RSV 19-2022

Dato: 30.08.2022

Saksnr.: 2022/40332-22

Gjelder til: 31.12.2027

Opphever: -

Referanse til: Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet

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

1 Hjemmel for å gi unntak

Hovedregelen om minste hviletid for den som har sitt arbeid om bord, følger av skipssikkerhetsloven¹ (ssl) § 24 første ledd som lyder:

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

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt flere forskrifter som utfyller bestemmelsene som følger av ssl § 24.²

Ssl § 24 femte ledd lyder: «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.»

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. Et enkeltvedtak kan påklages etter vanlige forvaltningsrettslige regler.

Noen presiseringer

Hvis unntakshjemmelen i ssl § 24 femte ledd ikke er brukt, skal personell som arbeider døgnskift eller andre typer skiftordninger på passasjerskip i fartsområde 1 og 2, ha en hviletid på minst 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer.

¹ Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet

² Forskrift 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip og forskrift 10. november 2017 nr. 1758 om arbeids- og hviletid på fiskefartøy

For en bestemt personkrets, åpner ssl § 24 tredje ledd for at unntak fra bestemmelsene i første ledd kan fastsettes i bindende tariffavtale. Unntak som fastsettes i bindende tariffavtale rammes inn av vilkårene som følger av samme paragraf fjerde ledd (Manila-endringene). Tariffpartene kan følgelig ikke inngå avtale som reduserer hviletiden på minst 10 timer i en hvilken som helst periode på 24 timer.

2 Bakgrunn for unntaket

Unntaksbestemmelsen baserer seg på den tidligere arbeids- og hviletidsloven av 1977³ der det het at: «[d]epartementet kan i særskilte tilfelle og etter begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner fravike bestemmelsen i § 12 første og annet ledd på passasjerskip med skiftordning i innenriks fart, herunder fastsette nærmere vilkår for fraviket.»⁴

Bakgrunnen for at lovgiver har videreført dette unntaket i ssl § 24 fremgår av Prop. 11 L (2011-2012) Endringer i skipssikkerhetsloven (gjennomføring av STCW-konvensjonens regler om hviletid).

Gjennomføringen av STCW-konvensjonens regler om hviletid medførte ikke endringer i hovedregelen som bl.a. slår fast at det skal gis en daglig hvile på 10 timer. Imidlertid strammet IMOs endrede regler inn adgangen til å gjøre unntak fra hviletiden, noe som måtte reflekteres i norsk rett. For visse ferger i innenriks fart (fartsområde 1 og 2) gjelder ikke konvensjonen, og departementet foreslo her en mer fleksibel adgang til å kunne lempe på hovedreglene om hviletid.⁵

Ved fremleggelsen av forslaget la departementet følgende vurdering til grunn for videreføring av unntaksbestemmelsen:

«Både sjømannsorganisasjonene og Rederienes Landsforening⁶ har reagert på at unntaket som gjelder skiftordninger på passasjerskip i innenriks fart innenfor fartsområde 2 ikke er foreslått videreført i Sjøfartsdirektoratets høringsutkast til forskrift. Disse organisasjonene ønsker at unntaket lovfestes i § 24, slik det var i den nå opphevede arbeids- og hviletidsloven fra 1977. 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. Sjøfartsdirektoratet anslår at det dreier seg om en 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 imidlertid 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 Stortinget i 1998 pekt på at om de ordinære hviletidsregler skulle følges ville det føre til oppstykkede skiftordninger for mannskapet, med hyppig skiftbytte og oftere lange arbeidsreiser til og fra skipet. For det annet er dette et unisont

³ Lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip

⁴ § 16 (4)

⁵ Prop. 11L (2011-2012), Punkt 1, side 1.

⁶ I dag NHO Sjøfart

og sterkt ønske både fra sjømannsorganisasjonene og fra rederinæringen. Departementet foreslår på denne bakgrunn at det tas inn en ny bestemmelse i § 24 hvor det slås fast at tilsynsmyndigheten etter en begrunnet uttalelse fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner, kan gjøre unntak fra første ledd på passasjerskip med skiftordning i innenriks fart i fartsområde 1 og 2. Departementet legger til grunn at allerede innvilgede unntak etter bestemmelsen vil bestå uten ny søknad.»⁷

Ved Sjøfartsdirektoratets vurderinger knyttet til søknad om unntak etter ssl § 24 femte ledd, legges hensynene som departementet har redegjort for til grunn.

3 Hvilke fartøy kan gis unntak?

Det er kun passasjerskip med skiftordning i fartsområde 1 og 2 som kan gis unntak etter ssl § 24 femte ledd.

Med *passasjerskip* menes her alle fartøy som transporterer passasjerer, og som er omfattet av et sertifiseringsregime fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Dette betyr at rederier med ferger, hurtigbåter eller andre passasjerfartøy med skiftordning og begrenset til operasjon i fartsområde 1 og 2, kan søke om unntak etter ssl § 24 femte ledd.

Med *skiftordning* menes en arbeidsordning som innebærer at personell tjenestegjør om bord i et bestemt tidsrom, for så å helt eller delvis avløses av annet personell. Personalet som avløses kan forlate skipet.⁸

Med *fartsområde 1 og 2* menes fartøy som normalt opererer innenfor helt innelukket farvann eller beskyttet farvann slik disse områdene er definert i forskrift om fartsområder⁹. Dette gjelder uavhengig av hvilket fartsområde fartøyet er sertifisert for.

Fartøy som ikke oppfyller disse vilkårene, kan ikke gis unntak etter denne hjemmelen. Søknader vil bli avslått uten nærmere vurdering.

4 Hva må rederiet vurdere?

Kravene til hviletid er en av flere sentrale verneregler for sjøfolk og er satt av ulike hensyn. Mangel på hvile eller uttretting over tid er en risikofaktor for både sjøfolks sikkerhet og helse.

Det er sterke holdepunkt for at både lang arbeidstid, nattarbeid og roterende skift påvirker sikkerheten og er medvirkende årsak til ulykker i arbeidslivet. Uheldige hendelser kan ramme både arbeidstakere, tredjeparter (passasjerer) samt ytre miljø. Nye studier fremhever spesielt sammenhengen mellom lange arbeidsdager, underskudd på søvn og økt risiko for arbeidsulykker.

Når det gjelder helseeffekter, er det godt dokumentert at lange arbeidsøkter øker risikoen for hjerte- og karsykdom, psykiske problemer og stress, og at skift- og nattarbeid øker risikoen for diabetes.¹⁰

Mange faktorer kan påvirke situasjonen og det anbefales at rederiet vurderer behovet for å innhente yrkesmedisinsk bistand både for å vurdere hvorvidt en ønsket arbeidstidsordning er forsvarlig og for å identifisere risikoreducerende tiltak.

I vurderingen skal det tas hensyn til om det er spesielle forhold ved skipets type, type maskineri, dets tekniske utstyr og standard, infrastruktur, beredskap eller andre forhold som har betydning for

⁷ Prop. 11L (2011-2012), Punkt 7, side 6-7.

⁸ Forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv., § 2 h)

⁹ Forskrift om fartsområder §§ 7, 8, se også kart.sdir.no.

¹⁰ STAMI-rapport 2008 om arbeidstid og helse. (Statens arbeidsmiljøinstitutt)

besetningens operasjoner, oppgaver og funksjoner for sikker operasjon av fartøyet i sjøen og ved landligge.

Det vises ellers til IMOs veiledning MSC.1/Circ. 1598 (2019) "Veiledning om fatigue" for nærmere veiledning knyttet til risiko forbundet med uttretting.¹¹

I søknaden som kreves for at Sjøfartsdirektoratet skal vurdere unntak fra kravet om hviletid på minst 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer, må rederiet ta stilling til om unntak fra den normerte hviletiden er nødvendig for samlet sett å få en bedre situasjon for den enkelte arbeidstaker. Vurderingen skal gjøres i samarbeid med verneombud, arbeidstakerne og deres tillitsvalgte. Eventuelle individuelle begrensninger, f.eks. dispensasjon fra helsekrav, alderssammensetning etc., bør være del av den samlede vurderingen.

Det er viktig at partene både kjenner til risikofaktorene ved skift og turnus, og hvordan disse kan forebygges. De må som minimum vurdere følgende fem områder:

- Skiftlengde
- Hvor mange skift på rad
- Tid mellom skift
- Skiftets plassering i døgnet
- Skaper skift/turnusordningen søvn-underskudd

Det understrekes at rederiet har det juridiske ansvar for at regelverket blir fulgt og at arbeidstidsordningene er forsvarlige. Uavhengig av vedtak hjemlet i ssl § 24 femte ledd, er rederiet fullt ut ansvarlig for å sikre at arbeidet om bord tilrettelegges og utføres slik at hensynet til liv, helse og arbeidsmiljø blir ivaretatt på en god og hensiktsmessig måte. Ved tilretteleggingen skal det tas hensyn til den enkeltes forutsetninger for å kunne utføre arbeidet på en måte som er sikkerhetsmessig forsvarlig.¹²

5 Hvilken dokumentasjon må følge søknaden?

Sjøfartsdirektoratet ber om at følgende informasjon kommer frem i eller blir lagt ved søknaden:

- Tydelig identifikasjon av aktuelt fartøy og rute- eller operasjonsområde.
- Ønsket omfang av unntak med tanke på reduksjon i hviletid.
- Hvilke stillingskategorier som ønskes omfattet av unntaket.
- Eventuell beredskap med statistikk over antall beredskapsturer.
- Planlagt ruteplan/produksjon eller annen relevant informasjon om driftsmønster.
- Hvordan vedlikehold utenom ruteproduksjon er planlagt.
- Vurdering av hvilke konsekvenser det vil få for belastningen ved oppstyking av skiftordning og hyppighet av skiftbytte dersom en skulle følge ordinære hviletidsregler.
- Oppstilling som viser planlagt hviletid for relevant mannskap, denne skal vise både døgnhvile og akkumulert hvile pr. skiftperiode dersom denne er lengre enn 1 døgn. (Skjema KS-0297 "Skjema for skiftplan" kan benyttes til oppstillingen.)
- Rederiets vurdering av relevante risikofaktorer og planlagte risikoreducerende tiltak for å forebygge ulykker og uønskede hendelser som følge av uttretting (fatigue).
- Rederiets vurdering av relevante risikofaktorer og planlagte risikoreducerende tiltak for å forebygge helseskadelige effekter som følge av forlengede arbeidsøkter/reduisert hviletid.

¹¹ [Fatigue modul 2 - Sjøfartsdirektoratet](#)

¹² Ssl. Kapittel 4. Arbeidsmiljø og sikkerhet, forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse på skip

- Søknaden skal være basert på en prosess der lokalt tillitsvalgte, verneombud og skipsledelse har vært involvert. Uttalelse(r) fra de involverte skal følge søknaden.

Søknaden sendes Sjøfartsdirektoratet med kopi til de berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner for uttalelse.¹³

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet et eget skjema for å hjelpe rederiet i å gjennomføre vurderingen (vedlegg 1). Det er ikke et krav at en bruker dette skjemaet, med det vil bidra til å forenkle saksbehandlingen for partene.

Søknader som ikke dekkende beskriver punktene over vil i utgangspunktet bli avslått med begrunnelsen “utilstrekkelig dokumentasjon”.

I avslaget vil direktoratet informere om hva som mangler for at søknaden kan bli behandlet.

6 Uttalelser fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner

Begrunnede uttalelser fra berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner skal foreligge før Sjøfartsdirektoratet treffer sitt vedtak. Et vedtak vil enten innvilge eller avslå en søknad.

Rederiet skal sette berørte organisasjoner som kopihavere ved oversendelse av den komplette søknaden til Sjøfartsdirektoratet.

For at Sjøfartsdirektoratet skal kunne behandle en søknad innen rimelig tid har berørte organisasjoner frist på tre uker til å sende inn sine uttalelser etter at de har mottatt kopi av søknaden.

I tilfeller der det kun søkes unntak for enkelte grupper personell er det tilstrekkelig at relevante sjømannsorganisasjoner uttaler seg.

7 Hva vil Sjøfartsdirektoratet legge vekt på i behandlingen?

Sjøfartsdirektoratet vil vurdere søknaden og de framlagte opplysninger opp mot reglene som følger av skipssikkerhetsloven, forarbeidene og direktoratets praksis.

I denne sammenhengen viser Sjøfartsdirektoratet særlig til lovgivers intensjon om å videreføre tidligere regler der hviletiden kunne reduseres fra 10 timer til 6 timer i en 24-timers periode. Videre at rederiet synliggjør at det å følge ordinære hviletidsregler vil føre til oppstykkede skiftordninger for mannskapet, med hyppig skiftbytte og belastning knyttet til reisevei til og fra tjeneste.

På generelt grunnlag øker forventningene til risikoreduserende tiltak med ønsket reduksjon i hviletid.

Positiv uttalelse fra organisasjonene tillegges særlig vekt, men det er ikke et krav om at alle organisasjonene er omforent om å støtte søknaden.

8 Vilkår som forutsetninger for et vedtak

Hvis søknaden blir innvilget, vil vedtaket inneholde nærmere vilkår. Vilkårene vil normalt baseres på de risikoreduserende tiltakene rederiet har identifisert i søknaden, og som forutsetningsvis er lagt til grunn i vedtaket som innvilger søknaden.

¹³ P.t. DNMF, NSOF, NSF og NHO Sjøfart.

I tilfeller der det søkes om å redusere hviletiden til under 8 timer i løpet av en 24 timers periode, vil direktoratet avgrense vedtaket til 1 års prøvedrift. I denne perioden må rederiet særlig overvåke situasjonen, og sammen med mannskapet om bord gjennomføre en evaluering av ordningen.

Sjøfartsdirektoratet vil gjennom ordinære tilsyn følge opp vilkårene som følger av vedtaket. Dersom tilsynsmyndigheten avdekker brudd eller manglende oppfølging av vilkårene i vedtaket kan dette medføre at vedtaket omgjøres.¹⁴

9 Saksbehandlingstid

Søknader behandles etter reglene som følger av forvaltningsloven.

Sakene Sjøfartsdirektoratet får til behandling er ulike med hensyn til kompleksitet, og saksbehandlingstiden kan derfor variere.

Hvis en søknad ikke er ferdigbehandlet innen en måned, jf. forvaltningsloven § 11a, vil rederiet som hovedregel få et foreløpig svar med informasjon om forventet saksbehandlingstid.

Direktoratet viser ellers til [Sjøfartsdirektoratets serviceerklæring](#).

10 Hvor skal søknad sendes?

Søknad sendes elektronisk fra rederiet til post@sdir.no.

Følgende e-postadresser settes i kopi ved innsending:

post@dnmf.no

oslo@sjoooff.no

firmapost@sjomannsforbundet.no

post@nhosjofart.no

Søknaden merkes: «Søknad om unntak fra minstekrav til hviletid i fartsområde 1 og 2 etter skipssikkerhetsloven § 24 femte ledd»

Knut Arild Hareide
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør

¹⁴ Lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker § 35 femte ledd.

Vedlegg 1:

Skjema

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

Skipets navn		Kjenningsignal:	
Samband:		Fartsområde:	
Antall skift:		Skiftordning:	
Det søkes om unntak fra kravet om minste hviletid i SSL § 24 første og fjerde ledd for reduksjon av hviletiden slik: <i>(Samlet hviletid skal fremgå av skiftplanen. Skjema KS-0297 eller tilsvarende skal benyttes.)</i>			
Minste samlet hviletid i løpet av en 24 timers periode vil være: <i>(En 24 timers periode er ikke ensbetydende med et kalenderdøgn. For døgnskift forutberegnes hviletiden fra skiftavløsning og 24 timer tilbake i tid. Pauser på under én time regnes ikke som hviletid.)</i>			
Minste samlet hviletid i løpet av 168 timers periode (tilsvarer 7 døgn):			
Hvis hviletiden i en 24-timers periode blir delt opp i flere perioder, beskriv (legg evt. ved beskrivelse):			
Begrunnelse for søknaden			
Forklar hvilke endringer, behov osv. som ligger til grunn for søknaden om unntak fra hovedregelen om minste hviletid. Beskriv også hvordan hviletiden gjennomføres i løpet av skiftet.			
Hva vil konsekvensen være dersom det ikke gis unntak fra hovedregelen om minste hviletid?			

Fartøyets besetningskapasitet:				
Ruteproduksjon i timer og minutter:	Mandag -fredag			
	Lørdag			
	Søndag			
		Bro	Dekk	Maskin
Antall besetningsmedlemmer:				
Snittalder:				
Er eventuell(e) dispensasjon(er) på helseerklæring risikovurdert i forbindelse med unntak fra hviletiden?				
		Dekk		Maskin
Antall snitt timer pr. mnd. vedlikehold:				
Vil dispensasjon medføre økt vedlikeholdsbelastning?				
Hvordan løses utforutsett vedlikehold?				
Hvordan løses administrative oppgaver?				
Er det et beredskapssamband?				
Antall snitt timer pr. mnd. i hvilende vakt:				
Antall utkallinger på hvilende vakt pr. mnd.:				
Er hensynet til skipets kompleksitet blitt vurdert?				
Beskriv hvordan hviletidsfasiliteter er ivaretatt (støy, lugarer, innkvartering på land etc.)				
Er det gjort kompenserende forebyggingstiltak på fatigue? (Legg ved beskrivelse.)				
Er det gjort kompenserende forebyggingstiltak på belastningsskader? (Legg ved beskrivelse.)				
Vil dispensasjon opprettholde like god total helse, miljø og sikkerhet om bord? (Legg ved beskrivelse).				
Er alle berørte parter enige i unntaket fra minste hviletid og at kompenserende tiltak er tilstrekkelige for å forebygge fatigue-relaterte hendelser?				