



# Prop. 11 L

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

## Endringer i skipssikkerhetsloven (gjennomføring av STCW-konvensjonens regler om hviletid)

*Tilråding fra Nærings- og handelsdepartementet 11. november 2011,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

### **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 IMOs 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.

### **2 Bakgrunn for lovforslaget**

#### **2.1 Generelt**

På en diplomatkonferanse i Manila i juni 2010 vedtok IMO en revidert konvensjon om opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, den såkalte STCW-konvensjonen, med den tilhørende STCW-koden. Det overordnede målet med revisjonen

har vært å bringe konvensjonen oppdatert med utviklingen i næringen. Et av delmålene var samtidig å foreta en harmonisering med Maritime Labour Convention (MLC), 2006, som er fastsatt av Den internasjonale arbeidsorganisasjonen, ILO. Disse regelsettene overlapper hverandre delvis. Bestemmelsene er ikke i motstrid med hverandre, men det reiser visse utfordringer å utarbeide en lovtekst som omforener de to instrumentene. Bl.a. er det en utfordring at den reviderte STCW-konvensjonen inneholder et unntak fra hviletiden som ikke har sin parallell i MLC. Sistnevnte konvensjon overlater til tariffpartene å fastsette unntak fra hviletidsreglene uten noen nærmere tidsangivelse av rammer for eventuelle unntak.

Endringene i STCW-konvensjonen vil tre i kraft 1.1.2012, med overgangsbestemmelser frem til 2017. MLC er derimot ikke i kraft, og trer tentativt i kraft i 2013. De fastsatte hviletidsreglene i MLC tilsier imidlertid ikke i seg selv at det er nødvendig å foreta en endring av skipssikkerhetslovens hviletidsregler.

Den reviderte STCW-konvensjonen innebærer bl.a. at virkeområdet utvides. Tidligere gjaldt konvensjon kun for vaktgående personell. Nå vil den som et utgangspunkt gjelde for alle som er opplistet i offisielle mannskapslistene.

Videre innføres det ny(e) bindende minimumsstandard(er) for helse, samtidig som det er foretatt en generell oppdatering av opplæringskravene for å bringe disse på linje med utviklingen i annet regelverk. Av nye bindende opplæringskrav kan nevnes kompetanse om elektroniske kart (ECDIS), større vektlegging av lederegenskaper på underoffisersnivå og styrkede krav til kommunikasjon. Det innføres også bindende opplæringskrav til matros og motormann, samt elektriker (electro technical). Det er dessuten utviklet nye retningslinjer for bl.a. navigering i polare strøk og kompetanse for personell på offshore fartøy, herunder ankerhåndteringsfartøy.

Et av de vanskeligste temaene under revisjonen var unntaksregler knyttet til hviletid, og enighet om dette ble først oppnådd i sluttfasen av forhandlingene i Manila. Se mer om dette nedenfor.

Gjennomføring av endringene i konvensjonen vil i norsk rett være forankret i skipssikkerhetsloven, hvor de nærmere detaljer vil fremgå av forskrifter gitt i medhold av loven. En gjennomgang av gjeldende rett viser at skipssikkerhetsloven § 24 om hviletid må endres for å tilpasses konvensjonsendringene. Et forslag til endring av bestemmelsen følger vedlagt.

Når det gjelder øvrige endringer som er nødvendig i norsk rett, vil disse bli foretatt av Sjøfartsdirektoratet i forskrifter gitt i medhold av loven. Sjøfartsdirektoratet sendte i juli 2011 et høringsbrev hvor det ble foreslått endringer i unntaksreglene for hviletid. Direktoratet har ikke fastsatt forskriften, men tar sikte på å gjøre det høsten 2011. Enkelte høringsinstanser har overfor Nærings- og handelsdepartementet kommet med innvendinger til direktoratets høringsutkast. Se mer om dette nedenfor.

Arbeids- og hviletidsbestemmelsene som er fastsatt i STCW konvensjonen og koden, samt MLC, er vedlagt proposisjonen.

## 2.2 Høringen

Nærings- og handelsdepartementet sendte den 28. april 2011 på høring utkast til endringer i skipssikkerhetsloven § 24. Frist for kommentarer var 25. juli 2011. Brevet ble sendt til følgende instanser:

Arbeidsdepartementet  
Fiskeri- og kystdepartementet  
Justisdepartementet  
Kunnskapsdepartementet  
Miljøverndepartementet  
Samferdselsdepartementet

Hovedredningssentralen Nord-Norge  
Hovedredningssentralen Sør-Norge  
Høgskolen i Haugesund/Stord  
Høgskolen i Tromsø  
Høgskolen i Vestfold  
Høgskolen i Ålesund  
Kystvakten  
Kystverket  
Nordisk institutt for sjørett  
Norsk Senter for Maritim Medisin  
Politidirektoratet  
Riksadvokaten  
Sjøfartsdirektoratet  
Statens havarikommisjon for transport  
Skipsregistrene

Advokatforeningen  
Det norske Veritas  
Det Norske Maskinistforbund  
Fellesforbundet For Sjøfolk  
Fiskebåtrederens Forbund  
Forbundet Kysten  
Fraktefartøyenes Rederiforening  
Hurtigbåtenes Rederiforbund  
Landsorganisasjonen i Norge  
Maritimt Forum  
Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)  
Norges Fiskarlag  
Norges Rederiforbund  
Norsk Sjøoffisersforbund  
Norsk Sjømannsforbund  
Rederienes Landsforening  
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund

Departementet har mottatt kommentarer med merknader til høringsutkastet fra følgende instanser:

Fiskeri- og kystdepartementet

Kystverket

Advokatforeningen  
Det Norske Maskinistforbund  
Landsorganisasjonen i Norge  
Norsk Sjømannsforbund  
Norsk Sjøoffiserersforbund  
Norges Rederiforbund  
Rederienes Landsforening

Følgende instanser har svart at de ikke har kommentarer til utkastet eller at de ikke ønsker å kommentere det:

Arbeidsdepartementet  
Fiskeri- og kystdepartementet

Kunnskapsdepartementet  
 Justisdepartementet  
 Miljøverndepartementet  
 Samferdselsdepartementet

Politi­direkto­ratet  
 Riksadvokaten

Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffisersforbund og Det Norske Maskinistforbund har avgitt en felles høringsuttalelse, samt en tilleggsuttalelse.

Departementet la i høringsbrevet til grunn at det fortsatt er et ønske blant partene i arbeidslivet å videreføre den gjeldende ordningen i norsk rett om at det primært er hviletiden som er viktig å regulere nasjonalt, og ikke arbeidstiden. Både STCW-konvensjonen og MLC, og de tilsvarende reglene som var i ILO konvensjon nr. 180 forut for MLC, legger opp til at flaggstaten kan velge å regulere arbeids- eller hviletiden.

Videre opplyste departementet i høringsbrevet at det kun var endringer i § 24 det ble bedt om kommentarer til. Øvrige merknader til gjennomføring av STCW-konvensjonen ble høringsinstansene bedt om å gi til Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med høringsutkast til forskriftsendringer.

Lovutkastet er utarbeidet etter konsultasjon med Sjøfartsdirektoratet, som av den grunn ikke har avgitt en egen høringsuttalelse.

### 3 Gjeldende rett

§ 24 *første ledd* angir hviletidens lengde i forhold til ulike tidsintervaller, og er basert på ILO konvensjon nr. 180 artikkel 5 nr. 1 og 2, som er videreført i MLC 2006 regel 2.3 og den utfyllende standard A 2.3 punkt 5 (b) og 6. Bestemmelsen har en parallell i den reviderte STCW-koden Section A-VIII/1 nr. 2 og 3. Med mindre annet til fjerde ledd gir adgang til å unnta fra disse kravene, skal de oppstilte tidsintervallene følges. Første ledd annet punktum fastslår at hviletiden, slik den fremgår av første punktum, kan deles inn i to perioder, hvorav en skal være på minst 6 timer. Av tredje punktum fremgår at intervallet mellom fortløpende hvileperioder ikke skal overstige 14 timer.

§ 24 *annet ledd* er en unntaksbestemmelse for vaktgående personell som gir adgang til å unnta fra hviletidsbestemmelsene i nødssituasjoner og ved øvelser, samt ved andre overordnede driftsforhold. Unntaksregelen kommer til anvendelse både ved nødssituasjoner på eget skip og nødssi-

tuasjoner som gjelder andre havarister og hvor mannskapet deltar i hjelpearbeidet.

Uttrykket "andre overordnede driftsforhold" fremgår ikke av MLC, men fremgikk av STCW-koden Section A-VIII/1 punkt 4, slik den lød før endringene i Manila. Den reviderte koden har videreført den samme formuleringen i punkt 4. Se for øvrig STCW-kodens del B (ikke bindende) Avsnitt B-VIII/1 hvor det nærmere er beskrevet hva som skal anses som "overordnede driftsforhold".

*Tredje ledd* er en unntaksbestemmelse som tar utgangspunkt i STCW-koden 1995 Section A regel VIII/1 punkt 4. ILO konvensjon nr. 180 artikkel 5 nr. 6 inneholder imidlertid en bestemmelse som slår fast at det kan foretas unntak fra hovedregelen om hviletid (jf. første ledd) dersom dette er fastsatt i tariffavtale. Regelen er videreført i MLC 2006 standard A 2.3 nr. 13, men i motsetning til STCW-koden angir ikke ILO reglene noen minimumsstandard for daglig og ukentlig hvile når unntak skal anvendes. STCW-koden har ikke noen henvisning til vilkåret om at unntaket skal være fastsatt i en bindende tariffavtale, noe heller ikke den reviderte STCW har. I tredje ledd er det likevel slått fast at unntak skal skje ved tariffavtale. Unntak fra første ledd forutsetter at den aktuelle tariffavtalen er bindende for vedkommende sjømann. Det er likevel vanlig praksis at tariffavtaler også legges til grunn for ikke-organiserte arbeidstakere til sjøs.

*Annet punktum* setter grenser for adgangen til å unnta fra de alminnelige hviletidsbestemmelsene i tariffavtaler. For personer som inngår i bro eller maskinvakt, skal unntak i tariffavtale være begrenset til minst 6 sammenhengende timer under forutsetning av at ingen slik reduksjon strekker seg over mer enn 48 timer og at hviletiden er på minst 70 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 168 timer. Bestemmelsen må forstås slik at hviletiden gjennom tariffavtale kan reduseres fra 10 til 6 timer i en 24 timers periode, men at disse 6 timene skal være sammenhengende. Reduksjonen fra 10 til 6 timer kan ikke strekke seg over en lengre periode enn 48 timer. Det fremgår ikke av MLC eller annet ledd hvor langt tidsintervall det kan være før unntaket kan anvendes på nytt. Som nevnt ovenfor, er dette nå fastsatt i den reviderte STCW-konvensjonen.

*I fjerde ledd* gis departementet fullmakt til å gi nærmere forskrifter om hviletid. Fjerde ledd nr. 1 slår fast at hovedregelen i første ledd i forskrift kan unntas på passasjerskip med skiftordning i innenriks fart etter at de berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner er hørt, mens nr. 2 gjelder

fiskefartøy. I arbeids- og hviletidsloven av 1977, som for øvrig inneholdt langt mer detaljerte bestemmelser enn skipssikkerhetsloven §§ 23 og 24, var det bl.a. nedfelt en bestemmelse om at departementet kunne innvilge unntak for passasjerskip med skiftordninger i innenriks fart etter at de berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner var hørt. Dette unntaket ble videreført i forskrift fastsatt av Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med ikrafttredelse av skipssikkerhetsloven.

Utfyllende regler om hviletid for sjøfolk på passasjer- og lasteskip fremgår av forskrift 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv. For fiskere gjelder forskrift 25. juni 2003 nr. 787 om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy. Som kjent er fiskere verken omfattet av STCW-konvensjonen eller MLC.

## 4 Hviletidsreglene i STCW-konvensjonen og Maritime Labour Convention (MLC), 2006

### 4.1 Hviletidsreglene i STCW-konvensjonen 2010

I 1995 ble bestemmelser om hviletid inntatt i STCW-koden 1995, som var en del av den reviderte STCW-konvensjonen 1995. Koden er forankret i konvensjonen, jf. kapittel VIII. Kodens del A er bindende, mens del B er retningsgivende. I kodens del A, Section A regel VIII/1, var det oppstilt et krav om 10 timers hvile i et hvilket som helst tidsrom på 24 timer som kunne inndeles i to perioder. Dette tilsvarte reglene i ILO konvensjon nr. 180, som ble fastsatt like etterpå. I motsetning til ILO konvensjon nr. 180, inneholdt STCW-koden en uttrykkelig unntaksadgang om å redusere hviletiden til 70 timer i løpet av en periode på 168 timer, og en reduksjon til 6 timer i en 24 timers periode (som kunne strekke seg over 48 timer). En annen forskjell var at mens ILO nr. 180 i utgangspunktet gjaldt alle sjøfolk, så gjaldt kravene i STCW-koden kun vaktgående personell.

I den reviderte STCW-koden fremgår bindende krav om "fitness for duty" i Section A-VIII/1 (se vedlegg 1). Bestemmelsen er endret gjennom revisjonen og inneholder langt på vei parallelle bestemmelser til MLC. Unntak fra hviletid fremgår av punkt 9 i den nevnte bestemmelsen. Det er imidlertid grunn til å understreke at hovedregelen om daglig og ukentlig hvile er videreført i den reviderte STCW-koden.

Essensen i kompromisset som ble oppnådd i Manila er at man kan redusere den ukentlige hvi-

letiden fra 77 timer til 70 timer. Dette kan skje i inntil to uker, men kan da ikke gjentas før det er gått fire uker. Den daglige hviletiden kan ikke unntas og skal dermed alltid være 10 timer. Mens hovedregelen innebærer at det skal være to hvileperioder (en på seks og en på fire timer), kan det som et unntak deles inn i tre hvileperioder, hvorav én skal være seks timers sammenhengende og ingen av de andre to periodene kan være mindre enn én time. Hvileperiodene kan således for eksempel deles opp i seks, tre og en time eller seks, to + to timer etc.

Personkretsen som omfattes av hviletidsbestemmelsene i STCW er utvidet. Mens reglene som nevnt tidligere kun gjaldt vaktgående personell, omfattes nå også personer som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning.

### 4.2 Hviletidsreglene i Maritime Labour Convention (MLC), 2006

Maritime Labour Convention (MLC), 2006 oppstiller regler om arbeids- og hviletid i Regulation 2.3 (se vedlegg 1). MLC viderefører i all hovedsak de tidligere reglene som gjaldt gjennom ILO konvensjon nr. 180, bl.a. hovedregelen om 10 timers hvile i et tidsrom på 24 timer og 77 timers hvile i en periode på 168 timer (tilsvarer én uke). I Regulation 2.3 punkt 13 er det fastsatt en adgang for flaggstaten til å tillate unntak i tariffavtale fra hovedreglene om hviletid. En mer detaljert tidsangivelse for slike unntak er ikke nærmere angitt i den nevnte bestemmelsen, men den slår fast at et unntak så langt som mulig bør følge hovedreglene, men at det kan tas hensyn til en praktisering av hyppigere eller lengre hvileperioder eller kompensierende hvile. I punkt 14 er det slått fast at skipsføreren kan pålegge sjøfolk å utføre arbeid som er nødvendig for å ivareta den umiddelbare sikkerheten til skipet og lasten eller bistå andre skip som er i havsnød.

## 5 Høringsnotatet

I høringsbrevet opplyste departementet at STCW-koden er mer detaljert enn MLC med hensyn til å sette rammer for unntak fra hviletiden, men den inneholder ikke referansen til tariffavtale, slik MLC gjør.

Departementet foreslo å endre skipssikkerhetsloven § 24 annet og tredje ledd. Hovedregelen i første ledd er ikke nødvendig å endre ettersom

bestemmelsen er i samsvar med hovedregelen i den reviderte STCW-konvensjonen (og MLC).

I § 24 *annet ledd* foreslo departementet presisert at unntaket ved nødssituasjoner og øvelser gjelder alle som har sitt arbeid om bord, ettersom dette fremgår av ILO konvensjon nr. 180 og MLC. Forskrift 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv. § 8, reflekterer for øvrig ILO reglens forutsetning om at øvelser skal utføres på en slik måte at forstyrrelse av hvileperioder reduseres til et minimum. Departementet foreslo også inntatt ordet ”nødvendige” øvelser. Dette for å klargjøre at hviletiden kan unntas ved øvelser som er pålagt i medhold av lov. Unntaket fra hviletidsreglene for å ivareta overordnede driftsforhold som følger av STCW-koden gjelder imidlertid kun vaktgående personell og personer som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning. Lovteksten ble foreslått presisert for å klargjøre dette, men ble ved en inkurie kun foreslått for vaktgående personell og ikke andre som har sikkerhetsoppgaver.

I § 24 *tredje ledd* er det nødvendig å foreta vesentlige justeringer til den nåværende lovteksten. Det er primært STCW-kodens Avsnitt A/VIII/1 nr. 9 som skal ivaretas i tredje ledd. Det betyr blant annet at personkretsen må utvides til også å gjelde personer som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning. For disse tillater ikke den reviderte STCW-koden at hviletiden reduseres fra 10 timer i en 24-timers periode.

Adgangen i nåværende tredje ledd til å redusere hviletiden til 70 timer i en periode på 168 timer, kan imidlertid videreføres i tråd med den reviderte STCW-koden. Vilkårene for å redusere hviletiden til 70 timer må imidlertid reflekteres i lovteksten. Departementet har her foreslått å legge til grunn den samme teksten som i kodens Avsnitt A/VIII/1 nr. 9 annet avsnitt. Det ble foreslått benyttet 336 timer i stedet for to uker ettersom en timeangivelse er benyttet gjennomgående ellers i loven, koden og ILO konvensjonen 180 og MLC.

For å reflektere at det i den nevnte unntaksregelen i STCW-koden punkt 9 tredje avsnitt er tillatt med tre hvileperioder i en 24-timers periode, foreslo departementet inntatt tre setninger avslutningsvis i tredje ledd.

I *fjerde ledd* ble det ikke foreslått endringer.

Departementet viste også til at bestemmelsen i § 24 har en langt større detaljeringsgrad enn det som er systematikken i loven for øvrig. I forarbeidene til loven, jf. NOU 2005: 14 punkt 7.4.2.4, er

dette forklart fra utvalgets side med at innholdet av reglene oppfattes som ”så viktige, særlig av sjømannsorganisasjonene, at utvalget har funnet det riktig at reglene gis i lovs form”. Departementet opplyste at det har vurdert om unntakene i annet og tredje ledd fra hovedregelen heller burde vært fastsatt i forskrift. Dette ble ikke foreslått, men departementet ba i høringsbrevet om synspunkter på om det fortsatt er hensiktsmessig med en så vidt detaljert fastsettelse i lovs form, eller om forskrift hadde vært et riktigere nivå i regelverket.

## 6 Høringsinstansenes syn

*Fiskeri- og kystdepartementet* peker på at utkastet § 24 annet ledd ikke reflekterer at unntaket også skal gjelde for personer som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning. Videre mener Fiskeri- og kystdepartementet at utkastet til § 24 tredje ledd fremstår som svært omfattende, og foreslår en oppdeling av leddet. Etter departementets oppfatning bør dessuten begrepet ”hindring av forurensning” i tredje ledd endres til ”beredskap mot akutt forurensning”.

*Kystverket* viser til at det for loser vil være loslovens bestemmelser som kommer til anvendelse med hensyn til arbeids- og hviletid og at Kystverket sine losbåtførere har fått innvilget tillatelse til å gjøre unntak fra skipssikkerhetsloven § 24 første ledd fra Sjøfartsdirektoratet. Kystverket kan ikke se at endringene i annet og tredje ledd vil få noen påvirkning for denne tillatelsen. Videre peker Kystverket på at etatens ansatte som har sitt arbeid om bord på fartøy i Kystverket Rederi til vanlig jobber dagtid, og at de foreslåtte endringene ikke får noen følger for den ordinære tjenesten til ansatte på disse fartøyene.

Også Kystverket savner at ”personer som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning” nevnes i annet ledd, slik de er i tredje ledd.

*Advokatforeningen* mener utkastet til tredje ledd har en noe uklar utforming, både mht. om også tredje ledd annet punktum er en unntaksbestemmelse, og om den i så fall er underlagt vilkåret om at unntak skal skje gjennom tariffavtale. Foreningen har foreslått en alternativ ordlyd.

*Norges Rederiforbund* peker på at STCW-konvensjonens og STCW-kodens originaltekst bør ligge til grunn for den norske lovteksten, noe forbundet mener at lovforslaget gjør. Rederiforbundet anser det som hensiktsmessig at adgang til unntak i tariffavtale videreføres i norsk rett. For-

bundet har ingen innvendinger til detaljeringsgraden i lovutkastet.

Rederiforbundet foreslår at det i stedet for 336 timer og 168 timer benyttes henholdsvis to uker og en syv dagers periode, og viser til at en slik tidsangivelse samsvarer bedre med den engelske teksten og intensjonene bak kompromissforslaget i Manila. Videre foreslår forbundet at ordet "beredskap" (som referer til det engelske begrepet "security") i tredje ledd, annet punktum, endres til "trygging", og viser til at dette er i tråd med Sjøfartsdirektoratets egen oversettelse av begrepet. Forbundet foreslår også at "nødvendige" øvelser endres til "øvelser pålagt i lov eller i medhold av lov", noe som er foreslått i Sjøfartsdirektoratets høringsutkast til forskrift om hviletid.

Avslutningsvis viser forbundet til at departementet i høringsutkastet har anslått at lovforslaget ikke vil medføre økonomiske konsekvenser av betydning for private. Rederiforbundet deler ikke departementets oppfatning på dette punktet. Vilkårene i den nye unntaksregelen gjør at anvendelsen av denne vil bli svært begrenset. Etter forbundets oppfatning vil anvendelse av den nye unntaksregelen begrenses til skip med store besetninger i oversjøisk fart. For skip med hyppige anløp og mindre besetninger vil rederier i liten grad kunne nyttiggjøre seg av unntaksbestemmelsen. Selv om dagens vaktordninger antakelig vil kunne bestå, vil en mindre fleksibel hviletidsordning gjøre det nødvendig for forbundets medlemmer å øke bemanningen og at oppgaver som tradisjonelt har vært utført om bord overføres til landorganisasjonen, noe som nødvendigvis vil innebære økte kostnader.

*Rederienes Landsforening* er kritiske til at unntaket fra hviletidsreglene ikke er foreslått videreført av Sjøfartsdirektoratet, som etter at departementet sendte utkastet på høring, forela utkast til endring i arbeids- og hviletidsforskriften. Foreningen minner om ordlyden i den tidligere arbeids- og hviletidsloven av 1977 hvor unntaket var lovfestet med følgende ordlyd:

"Departementet 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."

Rederienes Landsforening viser til at de og sjømannsorganisasjonene i medhold av denne bestemmelsen (som i dag står i hviletidsforskriften) har vurdert enkelte søknader om unntak fra

bestemmelsen om minimum 6 timers hvile på skip med skiftordning i fartsområde 1 og 2. I de tilfelle hvor organisasjonene enstemmig finner å kunne støtte søknaden, blir dette meddelt Sjøfartsdirektoratet som deretter vanligvis innvilger søknaden om unntak. Foreningen ønsker at en tilsvarende tekst som den nevnte bestemmelsen i den nå opphevede arbeids- og hviletidsloven, lovfestes i skipssikkerhetsloven § 24.

*Sjømannsorganisasjonene* har gitt to høringsuttalelser. I den første uttalelsen gir forbundene sin støtte til at de sentrale bestemmelser om hviletid beholdes i lovs form, slik departementet har foreslått, selv om detaljeringsgraden dermed blir noe høyere enn i lovens øvrige bestemmelser. Videre gir disse organisasjonene sin tilslutning til at det fortsatt er hviletiden som er viktig å regulere til sjøs, og ikke arbeidstiden. Organisasjonene viser til at departementet ikke foreslo endringer i unntaksbestemmelsen i fjerde ledd, og viser til at det er svært viktig å beholde dette unntaket.

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 tilleggsuttalelsen 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.

## 7 Departementets vurdering

Høringsinstansene er i det alt vesentligste enige i departementets forslag til lovendring. Det er likevel kommet visse innvendinger til forslaget som tilsier at lovutkastet bør justeres.

Både sjømannsorganisasjonene og Rederienes Landsforening 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 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 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 oppstykede skiftordninger for mannskapet, med hyppig skiftbytte og oftere lange arbeidsreiser til og fra skipet. For det annet er dette et unisont 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.

Fiskeri- og kystdepartementet og andre høringsinstanser har pekt på at utkastet § 24 annet ledd ikke reflekterer at unntaket også gjelder for personer som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning. Etter den reviderte STCW-konvensjonen kan det gjøres unntak for slike personer. Det var en inkurie at disse personene ikke var inntatt i lovutkastet som ble sendt på høring, og departementet foreslår at lovutkastet endres for å ivareta denne gruppen.

Noen høringsinstanser foreslår også en endret begrepsbruk knyttet til den nye personkretsen som omfattes av unntaket. I høringsutkastets

tredje ledd var dette foreslått å omfatte *personell som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensning*. Norges Rederiforbund foreslår at ordet "beredskap" (som referer til det engelske begrepet "security") endres til "trygging", mens Fiskeri- og kystdepartementet foreslår at begrepet "hindring av forurensning" endres til "beredskap mot akutt forurensning." Nærings- og handelsdepartementet vil minne om den engelske teksten som benytter uttrykket "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". Etter departementets oppfatning er høringsutkastet dekkende for innholdet i STCW-koden, bl.a. vil ordet "sikkerhet" omfatte både "safety" og "security". Samtidig vil for eksempel personell som arbeider med beredskap mot akutt forurensning også omfattes av personkretsen.

Norges Rederiforbund foreslår også at "nødvendige" øvelser endres til "øvelser pålagt i lov eller i medhold av lov", og viser til at Sjøfartsdirektoratet benytter dette uttrykket i høringsutkastet som gjelder forskriften. Departementet er enig med forbundet i at dette vil være et mer presist uttrykk og foreslår lovteksten tilsvarende endret.

Fiskeri- og kystdepartementet foreslår også en oppdeling av tredje ledd for å gjøre det mer brukervennlig. Nærings- og handelsdepartementet er enig i dette, noe som gjenspeiles i lovutkastet. Advokatforeningens innsigelse til uklarheter i høringsutkastets tredje ledd vil det også med det 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.

## 8 Administrative og økonomiske konsekvenser

Departementet kan ikke se at lovforslaget innebærer økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige. Departementet kan heller ikke se at lovforslaget vil medføre økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning

for private. Departementet legger til grunn at gjeldende vakt- og arbeidsordninger i det alt vesentligste kan videreføres også med de reviderte unntaksbestemmelsene. Norges Rederiforbund har pekt på at selv om dagens vaktordninger trolig vil kunne bestå, vil en mindre fleksibel hviletidsordning gjøre det nødvendig for forbundets medlemmer å øke bemanningen og at oppgaver som tradisjonelt har vært utført om bord overføres til landorganisasjonen, noe som nødvendigvis vil innebære økte kostnader. Departementet tar disse opplysningene til etterretning.

## **9 Merknader til lovendringsforslaget**

Til § 24

*Første ledd* foreslås videreført uendret.

*Annet ledd* er noe endret. Det er presisert at hovedregelen i første ledd – i tillegg til nødssituasjoner – heller ikke gjelder ved mønstringer og øvelser som er pålagt i eller i medhold av lov. Videre er personkretsen i annet ledd utvidet fra i dag å kun gjelde vaktgående personell, til også å gjelde personell som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensing ved arbeid som følge av overordnede driftsforhold. Uttrykket ”sikkerhet” omfatter både ”safety” og ”security” oppgaver. Personell med beredskapsoppgaver knyttet til akutt forurensning omfattes også av unntaket.

*Tredje ledd første punktum* tilsvarer nåværende tredje ledd første punktum og er bare noe språklig endret. *Annet punktum*, som er nedfelt i MLC, presiserer at det skal tas hensyn til sjøfolkenes helse når det foretas unntak fra første ledd. Bestemmelsen har først og fremst sin selvstendige betydning der det fastsettes unntak i tariffavtale for personell

som ikke omfattes av begrensningene i fjerde ledd.

*Fjerde ledd* er en særskilt unntaksbestemmelse for sjøfolk som inngår i brovakt eller maskinvakt eller som har spesielle oppgaver knyttet til sikkerhet, beredskap eller hindring av forurensing. Her kan det i tariffavtale bare gjøres unntak fra vilkårene som fastsatt i bokstav a og b. Unntaket setter strengere rammer for unntak fra første ledd enn nåværende tredje ledd annet punktum, og utvider dessuten personkretsen på samme måte som i annet ledd.

*Femte ledd* er ny og slår fast at tilsynsmyndigheten (Sjøfartsdirektoratet) kan gi unntak for personell på passasjerskip hvor skiftordning praktiseres i fartsområde 1 og 2, hvor STCW-konvensjonen ikke får anvendelse. Begrensningene i fjerde ledd gjelder ikke for slikt personell. En tilsvarende regel fremgikk av arbeids- og hviletidsloven til sjøs av 1977 § 12, og unntaket har siden skipssikkerhetslovens ikrafttredelse i 2007 vært videreført i forskrift. Unntaket er altså nå foreslått gjeninnført i lovs form.

*Sjette ledd* tilsvarer nåværende fjerde ledd, med den endring at bokstav a ikke er videreført ettersom det for slike skip er fastsatt en egen unntaksregel i femte ledd. Adgangen til å fastsette forskrifter er generell og omfatter også personell på fiskefartøy.

Nærings- og handelsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i skipssikkerhetsloven (gjennomføring av STCW-konvensjonens regler om hviletid).

---

**Vi HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i skipssikkerhetsloven (gjennomføring av STCW-konvensjons regler om hviletid) i samsvar med et vedlagt forslag.

---



## Forslag

### til lov om endringer i skipssikkerhetsloven (gjennomføring av STCW-konvensjonens regler om hviletid)

#### I

I lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet skal § 24 lyde:

#### § 24 Hviletid

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 en skal være på minst 6 timer. Intervallet mellom fortløpende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer.

*Bestemmelsene i første ledd gjelder ikke ved nødssituasjoner eller ved arbeid 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 forurensing ved arbeid som følge av overordnede driftsforhold.*

*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.*

*For sjøfolk som inngår i brovakt eller maskinvakt, eller som har spesielle oppgaver knyttet til sik-*

*kerhet, beredskap eller hindring av forurensing, 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.*
- 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.*

*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.*

*Departementet kan gi forskrift om hviletiden, herunder unntak fra første ledd for personell på fiske- og fangstfartøy.*

#### II

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

**Vedlegg 1**

## Hviletidsbestemmelser i STCW-konvensjonen/STCW-koden 2010 og Maritime Labour Convention (MLC), 2006

*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<sup>1</sup> 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

<sup>1</sup> The IMO/ILO Guidelines for the development of tables of seafarers' shipboard working arrangements and formats of records of seafarers' hours of work or hours of rest may be used.

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.

- 10 Each Administration shall establish, for the purpose of preventing alcohol abuse, a limit of not greater than 0.05% blood alcohol level (BAC) or 0.25 mg/l alcohol in the breath or a quantity of alcohol leading to such alcohol concentration for masters, officers and other seafarers while performing designated safety, security and marine environmental duties.

## Section A-VIII/2

*Watchkeeping arrangements and principles to be observed*

### Part 1 - Certification

- 1 The officer in charge of the navigational or deck watch shall be duly qualified in accordance with the provisions of chapter II or chapter VII appropriate to the duties related to navigational or deck watchkeeping.
- 2 The officer in charge of the engineering watch shall be duly qualified in accordance with the provisions of chapter III or chapter VII appropriate to the duties related to engineering watchkeeping.

### Part 2 - Voyage planning

#### General requirements

- 3 The intended voyage shall be planned in advance, taking into consideration all pertinent information, and any course laid down shall be checked before the voyage commences.
- 4 The chief engineer officer shall, in consultation with the master, determine in advance the needs of the intended voyage, taking into consideration the requirements for fuel, water, lubricants, chemicals, expendable and other spare parts, tools, supplies and any other requirements.

#### Planning prior to each voyage

- 5 Prior to each voyage, the master of every ship shall ensure that the intended route

from the port of departure to the first port of call is planned using adequate and appropriate charts and other nautical publications necessary for the intended voyage, containing accurate, complete and up-to-date information regarding those navigational limitations and hazards which are of a permanent or predictable nature and which are relevant to the safe navigation of the ship.

### Verification and display of planned route

- 6 When the route planning is verified, taking into consideration all pertinent information, the planned route shall be clearly displayed on appropriate charts and shall be continuously available to the officer in charge of the watch, who shall verify each course to be followed prior to using it during the voyage.

### Deviation from planned route

- 7 If a decision is made, during a voyage, to change the next port of call of the planned route, or if it is necessary for the ship to deviate substantially from the planned route for other reasons, then an amended route shall be planned prior to deviating substantially from the route originally planned.

### Part 3 - Watchkeeping principles in general

- 8 Watches shall be carried out based on the following bridge and engine-room resource management principles:
  - .1 proper arrangements for watchkeeping personnel shall be ensured in accordance with the situations;
  - .2 any limitation in qualifications or fitness of individuals shall be taken into account when deploying watchkeeping personnel;
  - .3 understanding of watchkeeping personnel regarding their individual roles, responsibility and team roles shall be established;
  - .4 the master, chief engineer officer and officer in charge of watch duties shall maintain a proper watch, making the most effective use of the resources available, such as information, installations/equipment and other personnel;
  - .5 watchkeeping personnel shall understand functions and operation of installations/equipment, and be familiar with handling them;

- .6 watchkeeping personnel shall understand information and how to respond to information from each station/installation/equipment;
- .7 information from the stations/installations/equipment shall be appropriately shared by all the watchkeeping personnel;
- .8 watchkeeping personnel shall maintain an exchange of appropriate communication in any situation; and
- .9 watchkeeping personnel shall notify the master/chief engineer officer/officer in charge of watch duties without any hesitation when in any doubt as to what action to take in the interest of safety.

### Chapter VIII

#### Guidance regarding watchkeeping

##### Section B-VIII/1

###### *Guidance regarding fitness for duty*

##### Prevention of fatigue

- 1 In observing the rest period requirements, “overriding operational conditions” should be construed to mean only essential shipboard work which cannot be delayed for safety, security or environmental reasons or which could not reasonably have been anticipated at the commencement of the voyage.
- 2 Although there is no universally accepted technical definition of fatigue, everyone involved in ship operations should be alert to the factors which can contribute to fatigue, including, but not limited to, those identified by the Organization<sup>2</sup>, and take them into account when making decisions on ship operations.
- 3 In applying regulation VIII/1, the following should be taken into account:
  - .1 provisions made to prevent fatigue should ensure that excessive or unreasonable overall working hours are not undertaken. In particular, the minimum rest periods specified in section A-VIII/1 should not be interpreted as implying that all other hours may be devoted to watchkeeping or other duties;
  - .2 the frequency and length of leave periods, and the granting of compensatory leave,

- are material factors in preventing fatigue from building up over a period of time; and
- .3 the provisions may be varied for ships on short sea voyages, provided special safety arrangements are put in place.

- 4 Exceptions provided for in section A-VIII/1, paragraph 9, should be construed to mean the exceptions laid down by the ILO Convention on Seafarers’ Hours of Work and the Manning of Ships, 1996 (No. 180) or the Maritime Labour Convention, 2006, when it enters into force. The circumstances under which such exceptions are applied should be defined by the Parties.
- 5 Based on information received as a result of investigating maritime casualties, Administrations should keep their provisions on prevention of fatigue under review.

##### Prevention of drug and alcohol abuse

- 6 Drug and alcohol abuse directly affect the fitness and ability of a seafarer to perform watchkeeping duties or duties that involve designated safety, prevention of pollution and security duties. Seafarers found to be under the influence of drugs or alcohol should not be permitted to perform watchkeeping duties or duties that involve designated safety, prevention of pollution and security duties, until they are no longer impaired in their ability to perform those duties.
- 7 Administrations should ensure that adequate measures are taken to prevent alcohol and drugs from impairing the ability of watchkeeping personnel and those whose duties involve designated safety, prevention of pollution and security duties, and should establish screening programmes as necessary which:
  - .1 identify drug and alcohol abuse;
  - .2 respect the dignity, privacy, confidentiality and fundamental legal rights of the individuals concerned; and
  - .3 take into account relevant international guidelines.
- 8 Companies should consider the implementation of a clearly written policy of drug and alcohol abuse prevention, including prohibition to consume alcohol within four hours prior to serving as a member of a watch either by inclusion in the company’s quality-management system or by means of provi-

<sup>2</sup> See the annex to IMO Assembly resolution A.772(18) on Fatigue factor in manning and safety, paragraphs 2 to 4.4.1 and MSC/Circ. 1014, on Guidance on fatigue mitigation and management.

ding adequate information and education to the seafarers.

- 9 Those involved in establishing drug and alcohol abuse prevention programmes should take into account the guidance contained in the ILO publication *Drug and Alcohol Prevention Programmes in the Maritime Industry (A Manual for Planners)*<sup>3</sup>, as may be amended.

### Section B-VIII/2

*Guidance regarding watchkeeping arrangements and principles to be observed*

The following operational guidance should be taken into account by companies, masters and watchkeeping officers.

#### Part 1 - Guidance on certification

(No provisions)

#### Part 2 - Guidance on voyage planning

(No provisions)

#### Part 3 - Watchkeeping principles in general

(No provisions)

### Maritime Labour Convention, 2006

5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.

*Guideline B2.2.3 — Minimum wages*

- Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.
- When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should

be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

- the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and
  - the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.
3. The competent authority should ensure:
- by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and
  - that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

*Guideline B2.2.4 — Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers*

- The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commission or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.
- Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

### Regulation 2.3 — Hours of work and hours of rest

*Purpose: To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest*

- Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.
- Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

<sup>3</sup> Annex III of this manual includes "Guiding Principles on Drug and Alcohol Testing procedures for Worldwide Application in the Maritime Industry". These guiding principles were adopted by the Joint ILO/WHO Committee on the Health of Seafarers (May 1993).

*Standard A2.3 — Hours of work and hours of rest*

1. For the purpose of this Standard, the term:
  - (a) *hours of work* means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
  - (b) *hours of rest* means time outside hours of work; this term does not include short breaks.
2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.
3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.
4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.
5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:
  - (a) maximum hours of work shall not exceed:
    - (i) 14 hours in any 24 hour period; and
    - (ii) 72 hours in any seven-day period;
  - or
  - (b) minimum hours of rest shall not be less than:
    - (i) ten hours in any 24-hour period; and
    - (ii) 77 hours in any seven-day period.
6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.
7. 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.
8. 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.
9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.
10. Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:
  - (a) the schedule of service at sea and service in port; and
  - (b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.
11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.
12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.
13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.
14. Nothing in this Standard 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 work or 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.

*Guideline B2.3 — Hours of work and hours of rest*

*Guideline B2.3.1 — Young seafarers*

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young sea farers under the age of 18:
  - (a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;
  - (b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and
  - (c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.
2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:
  - (a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shift work system; or
  - (b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.
3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.
4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.

**Regulation 2.4 — Entitlement to leave**

*Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave*

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.
2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and with the operational requirements of their positions.

*Standard A2.4 — Entitlement to leave*

1. Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.
2. Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.
3. Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.

*Guideline B2.4 — Entitlement to leave*

*Guideline B2.4.1 — Calculation of entitlement*

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.
2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.

3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.
4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:

