

**FD**

**FORSVARSDEPARTEMENTET**

# Høringsnotat

**Forslag til endringer i forskrift av 29. juni 2007 nr. 819 om unntak fra bestemmelser i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste**

14. januar 2015

## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Forskriften § 2 Definisjoner.....</b>	<b>4</b>
2.1	Gjeldende rett.....	4
2.2	Departementets foreløpige vurderinger.....	5
2.3	Nærmere om endringsforslagene .....	5
<b>3</b>	<b>Forskriften § 3 Generelt unntak fra lovens bestemmelser ved ekstraordinære forhold.....</b>	<b>6</b>
3.1	Gjeldende rett.....	6
3.2	Departementets foreløpige vurderinger.....	6
3.3	Nærmere om endringsforslagene .....	7
<b>4</b>	<b>Særskilte unntak fra lovens bestemmelser .....</b>	<b>7</b>
4.1	Gjeldende rett.....	7
4.2	Departementets foreløpige vurderinger.....	7
4.3	Nærmere om endringsforslagene .....	8
<b>5</b>	<b>§ 5 Delegering av myndighet.....</b>	<b>8</b>
5.1	Gjeldende rett.....	8
5.2	Departementets foreløpige vurderinger.....	8
5.3	Nærmere om endringsforslaget.....	10
<b>6</b>	<b>Ny § 6 Utpeking av tilsynsorgan .....</b>	<b>10</b>
6.1	Gjeldende rett.....	10
6.2	Departementets foreløpige vurderinger.....	10
6.3	Nærmere om endringsforslaget.....	11
<b>7</b>	<b>Ny § 7 Tilsyn med norske militære fartøyer.....</b>	<b>11</b>
7.1	Gjeldende rett.....	11
7.2	Departementets foreløpige vurderinger.....	11
7.3	Nærmere om endringsforslaget.....	11
<b>8</b>	<b>Administrative og økonomiske konsekvenser .....</b>	<b>11</b>
<b>9</b>	<b>Forslag til endringer.....</b>	<b>13</b>

## 1 Innledning

Høringsnotatet inneholder forslag til endring av forskrift av 29. juni 2007 nr. 819 om unntak fra bestemmelser i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste.

Ved ikrafttredelsen av skipssikkerhetsloven 1. juli 2007 ble den alminnelige skipssikkerhetsreguleringen gjennom lov og forskriftsverk gjort gjeldende også for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste, men med forskriftshjemmel til å unnta slike skip helt eller delvis. Den tidligere sjødyktighetsloven fra 1903 hadde til sammenligning et generelt unntak for Forsvarets skip.

I forarbeidene til skipssikkerhetsloven (NOU 2005:14 – På rett kjø) drøftet lovutvalget hvorvidt skip som tilhører Forsvaret skulle underlegges loven eller ikke:

*"[...] Etter utvalgets oppfatning er det liten grunn til generelt å unnta disse skipene fra den reguleringen som gjelder for andre skip. De hensyn som bærer loven, nemlig hensynet til liv og helse, miljø og materielle verdier, står like sterkt her som ellers. Det er likevel klart at særlige hensyn kan tilsi at lovens bestemmelser ikke alltid eller ikke fullt ut kan brukes på dem [...]"*

Forsvarsdepartementet var den gang enig i at loven i utgangspunktet også skulle gjelde for Forsvarets skip. De høringsinnspillene departementet hadde ble også ivare tatt av Nærings- og handelsdepartementet i det videre lovarbeidet, herunder at Forsvarsdepartementet ble gitt fullmakt til å gi nærmere forskrifter og at tilsynet med Forsvarets skip ble delegert til departementet.

I Forskrift av 29. juni 2007 nr. 819 om unntak fra bestemmelser i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste, er det gjort unntak fra enkelte av lovens bestemmelser, samt et generelt unntak fra skipssikkerhetsloven ved ekstraordinære forhold.

Implementeringen av skipssikkerhetsloven i Forsvaret har imidlertid, på tross av unntaksforskriften, vist seg å være utfordrende for Forsvaret.

Dels skyldes dette at skipssikkerhetsloven er utformet primært med tanke på sivile skip og sivil skipsfart. Loven er således ikke tilpasset Forsvarets organisering av militær skipsfart eller Forsvarets særskilte operative behov.

Dels skyldes det at det i medhold av skipssikkerhetsloven er utgitt et hundretalls forskrifter som heller ikke er tilpasset Forsvarets organisering eller behov. Hovedproblemet i denne sammenheng er at unntaksforskriften retter seg mot enkelte lovbestemmelser i skipssikkerhetsloven, og ikke det underliggende forskriftsverket. Forskrifter som er forankret i lovbestemmelser som Forsvaret ikke er unntatt fra, gjelder således i utgangspunktet fullt ut for Forsvarets skip. Videre foreligger det eksempler på forskrifter som omhandler

og regulerer både enkelte bestemmelser Forsvaret er unntatt fra og bestemmelser Forsvaret ikke er unntatt fra.

På bakgrunn av disse utfordringer ble det våren 2008 iverksatt et arbeid fra Forsvarsdepartementet og relevante aktører i Forsvaret for å kartlegge og vurdere behovet for justeringer av gjeldende unntaksforskrift. Formålet med dette arbeidet har vært å fremme et forslag til forskriftsendring hvor driften av Forsvarets skip oppfyller skipssikkerhetslovens intensjon om å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring. I dette faller eksempelvis det å hindre forurensning fra fartøy, sikre et godt arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på fartøy, samt et godt og tidsmessig tilsyn, samtidig som man får et regelverk som er tilpasset Forsvarets organisering og særskilte operative behov.

Arbeidet har ført til et forslag til endringer i gjeldende unntaksforskrift. I departementets forslag foreslås det inntatt nye definisjoner i forskriften § 2 for å tydeliggjøre ansvarsforholdene internt i Forsvaret. I tillegg foreslås det å klargjøre og fastsette innholdet i innleieformene for skip som eies sivilt, herunder ulikhetene mellom dem, men som leies inn for å benyttes i Forsvarets tjeneste.

For å ivareta Forsvarets særskilte operative behov ved ekstraordinære forhold foreslås det å utvide det generelle unntaket fra skipssikkerhetslovens bestemmelser til også å gjelde innleide skip der det er nødvendig som ledd i suverenitetshevdelse, myndighetstutøvelse eller redningsaksjon.

Det er både et behov for og et ønske om en nærmere regulering som kan erstatte reguleringen som fremgår av de bestemmelser som Forsvaret eksplisitt er unntatt fra. Det foreslås dermed at Forsvarssjefen delegeres myndighet til å fastsette egne instruksjoner og direktiver i slike tilfeller. I tillegg foreslås det å delegeres myndighet til Forsvarssjefen til å fastsette instruksjoner og direktiver som erstatter bestemmelsene i skipssikkerhetsloven med underliggende forskriftsverk som Forsvaret i utgangspunktet ikke er unntatt fra. Sistnevnte hjemmel til å fastsette eget regelverk kan utelukkende benyttes i de tilfeller Forsvarets særskilte operative behov og Forsvarets organisering tilsier at det er nødvendig med eget militært regelverk. Skipssikkerhetslovens intensjoner skal være førende for alle direktiver og instruksjoner som utarbeides av Forsvaret.

Det foreslås også at tilsynsfunksjonen for Forsvarets skip fastsettes i forskriften.

## 2 Forskriften § 2 Definisjoner

### 2.1 Gjeldende rett

Gjeldende forskrift definerer sentrale begreper som brukes gjennomgående i forskriften og er en presisering av de begrepene som benyttes i skipssikkerhetsloven.

## 2.2 Departementets foreløpige vurderinger

Det er behov for å innta nye definisjoner. Hensikten er dels å avklare ansvarsforholdene internt i Forsvaret på en bedre måte, dels å klargjøre og differensiere mellom forskjellige typer innleieformer av sivile skip.

Forslaget til klargjøring og differensiering av innleieformer bidrar til å rendyrke klare ansvarsforhold i forhold til skipssikkerhetslovens bestemmelser.

Under en «bare-boat»-avtale er skipssjefen og mannskapet militære, og forholder seg til et militært regelverk. Under en «time-charter»-avtale har fartøyet sivil skipssjef og sivil sikkerhetsbemanning, som forholder seg til den sivile reder/eier og det sivile regelverket.

Forsvaret har hatt flere hendelser med innleide skip hvor det har blitt avdekket uklare ansvarsforhold etter skipssikkerhetsloven. Hovedsakelig er dette knyttet til skipssjefen som blir satt i en dobbeltrolle hvor han rapporterer både til sivil reder/eier og til Forsvaret. I tillegg er det avdekket tilfeller hvor det er uklart hvilket regelverk skipssjefen skal forholde seg til i enkelte situasjoner. Dette er uheldig.

På et skip innleid på «time-charter»-basis kan Forsvaret, avhengig av skipets oppgaver, velge å ha en militær sjef ombord for å ivareta Forsvarets operative behov. Den militære sjefen vil da ha det operasjonelle ansvaret til å utøve militære funksjoner og/eller kystvaktfunksjoner. Dette vil være spesielt aktuelt der Forsvaret leier inn et fartøy for å ivareta kystvaktoppgaver, og hvor den militære sjef er bemyndiget etter lov av 13. juni 1997 nr. 42 om kystvakten (kystvaktloven).

## 2.3 Nærmere om endringsforslagene

Det foreslås inntatt et nytt andre ledd i § 2 som fastslår at med «skip som benyttes i Forsvarets tjeneste» forstås skip som eies sivilt og benyttes til utøvelse av Forsvarets oppgaver.

Gjeldende andre ledd blir nytt tredje ledd.

Gjeldende tredje ledd blir nytt fjerde ledd. Det foreslås å legge til et andre punktum til fjerde ledd slik at bestemmelsen gjelder tilsvarende for skip innleid ved bare-boat avtale. Dette innebærer at med «rederiet» og «driftsansvarlig selskap», jf. skipssikkerhetsloven §§ 4, 6 og 7, skal for skip innleid ved bare-boat avtale, forstås forsvarssjefen eller den enhet i Forsvaret som forsvarssjefen har delegert driftsansvaret av skipet til.

Det foreslås inntatt nytt femte ledd som fastslår at med «militære skip» menes skip som tilhører Forsvaret og skip innleid ved «bare-boat» avtale. Sistnevnte skip idriftsettes av Forsvaret for bruk i Forsvarets tjeneste.

Det foreslås inntatt nytt sjette ledd som fastslår at med «skip innleid ved «bare-boat avtale» menes skip som er sivilt eiet, og som leies inn og blir idriftsatt av Forsvaret, som utøver av rederansvaret. Slike skip likestilles med skip som

tilhører Forsvaret, og skal føres tilsyn med av tilsynet for militær sjøfart. Tilsynet for militær sjøfart utsteder skipssikkerhetssertifikat for slike skip. Dette skal ikke være til hinder for at skip beholder og vedlikeholder sine sivile underliggende sertifikater, for eksempel klassesertifikat, dersom slike sertifikater er hensiktsmessige med hensyn til den tjeneste skipet skal utføre for Forsvaret. Det er naturlig at sertifikatsituasjonen nedfelles i leiekontrakten.

Det foreslås inntatt et nytt sjuende ledd som fastslår at med skip innleid ved «time-charter avtale» menes skip som er sivilt eiet og som blir idriftsatt av sivil eier og/eller reder. Rederskapet overføres ikke til Forsvaret. Komplette sikkerhetsbemanning inngår i innleieforholdet og arbeidsgiveransvaret for denne forblir hos sivil reder. For denne type skip videreføres dagens ordning med at Sjøfartsdirektoratet har tilsynsmyndigheten og utsteder skipssikkerhetssertifikat. Underliggende sertifikater skal være i henhold til sivile krav og skal følge det sivile forskriftsverket. Det forutsettes likevel at Sjøfartsdirektoratet vil anerkjenne militære sertifikater for materiell, komponenter, systemer o.l. av militær art som installeres om bord, som dokumenterer et sikkerhetsnivå (styrkemessig integritet og sikkerhet for fartøy og personell om bord) som er ekvivalent til krav i sivile forskrifter.

### **3 Forskriften § 3 Generelt unntak fra lovens bestemmelser ved ekstraordinære forhold**

#### **3.1 Gjeldende rett**

Det følger av forskriften § 3 at skipssikkerhetsloven ikke gjelder for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste, ved sikkerhetspolitisk krise, væpnet konflikt eller i krig.

#### **3.2 Departementets foreløpige vurderinger**

Det er behov for å utvide unntaket til også å omfatte fravikelse av konkrete bestemmelser hvor dette er nødvendig i den aktuelle situasjonen som ledd i suverenitetshevdelse, myndighetsutøvelse eller redningsaksjon. En slik utvidelse av det generelle unntaket er viktig for at Forsvaret skal kunne utøve sine oppgaver i fredstid. Det kan foreligge tilfeller under den terskel i § 3 første ledd som gjør det nødvendig å fravike skipssikkerhetslovens bestemmelser. I særlig grad gjelder dette ved oppbringelse, avskjæring og bortvisning av fremmede fartøy ved ivaretagelsen av Forsvarets ansvar for suverenitetshevdelse og annen myndighetsutøvelse.

Departementet har vurdert hvorvidt utvidelsen kun skal gjelde Forsvarets fartøy eller om også innleide skip, uavhengig av innleieform, skal kunne fravike loven dersom situasjonen gjør det nødvendig. Departementet mener at det kan være situasjoner hvor militær sjef må ta kommando over et innleid skip med sivil skipssjef. Som del av suverenitetshevdelse kan det for eksempel være

nødvendig å vise bort fremmede fartøy fra nasjonalt farvann med seilingsrestriksjoner. Ved behov kan skipssjef ta i bruk virkemidler hjemlet i kystvaktloven, anløpsforskriften og instruks om Forsvarets bistand til politiet. Når situasjonen er avklart vil kommando tilbakeføres til den sivile skipssjefen. Hjemmel for å kunne overta kommando på et sivilt innleid skip, med sivil skipssjef, vil måtte reguleres av leiekontrakten.

### 3.3 Nærmere om endringsforslagene

Det foreslås inntatt et nytt andre ledd som fastslår at unntaket i første ledd gjelder tilsvarende når fravikelse av bestemmelsene er nødvendig i den aktuelle situasjonen som ledd i suverenitetshevdelse, myndighetsutøvelse eller redningsaksjon, og det er innført i skipets dekkdagbok at bestemmelsene fravikes.

## 4 Særskilte unntak fra lovens bestemmelser

### 4.1 Gjeldende rett

Selv om forhold som nevnt i forskriften § 3 (sikkerhetspolitisk krise, væpnet konflikt eller krig) ikke foreligger, er skip som tilhører Forsvaret unntatt en rekke bestemmelser i skipssikkerhetsloven, jf. forskriften § 4.

Unntaket gjelder i dag § 5 om plikt til innsendelse av opplysninger, § 23 om arbeidstid, § 24 om hviletid, § 25 om bo- og fritidsmiljø, § 31 om forbudet mot forurensing, § 41 om tilsynsmyndighet, § 43 om tilsynet med norske skip, § 44 om tilsynet med utenlandske skip, § 46 om bistandsplikt, § 47 om rederiets melde- og rapporteringsplikt, § 48 om gebyrer, kapittel 8 Forvaltningstiltak (§ 49 – § 54), kapittel 9 Administrative sanksjoner (§ 55 – § 57) og kapittel 10 Straffansvar (§ 58 – § 70).

De samme unntakene er gjort gjeldende for skip som benyttes i Forsvarets tjeneste når fravikelse av bestemmelsene er nødvendig i den aktuelle situasjonen som ledd i suverenitetshevdelse, myndighetsutøvelse eller redningsaksjon, og det er innført i skipets dekkdagbok at bestemmelsene fravikes.

### 4.2 Departementets foreløpige vurderinger

Departementet mener at det fortsatt er nødvendig med de unntak for Forsvarets fartøyer som fremgår av § 4. Det er imidlertid behov for å utvide unntaksbestemmelsen slik at den gjelder «norske militære fartøyer» slik dette er foreslått definert i forskriften.

Utvidelsen av unntaksbestemmelsen i første ledd til å omfatte «norske militære fartøyer», samt forslag til ny § 3, gjør at gjeldende § 4 andre ledd om unntak fra

lovens bestemmelser ved ekstraordinære forhold anses overflødig. Departementet mener derfor at gjeldende § 4 andre ledd kan oppheves.

Forsvarets fartøy er i dag unntatt fra skipssikkerhetsloven § 31 om forbud mot forurensing. Forsvaret prioriterer miljøvern og det er dermed ønskelig at Forsvarets fartøy blir underlagt samme regulering om forbud mot forurensing som øvrige fartøy underlagt skipssikkerhetsloven.

Forsvaret benytter seg av fartøy som i sin natur ikke vil kunne innfri de krav som stilles etter skipssikkerhetsloven § 31, herunder særlig undervannsbåter av Ula-klassen. Fremfor å opprettholde det generelle unntaket for bestemmelsen, anser departementet det som tilfredsstillende at forsvarssjefen utarbeider eget regelverk tilknyttet de særegne miljømessige utfordringene de aktuelle fartøy gir. Slik vil Forsvaret kunne ivareta både de miljømessige hensyn bestemmelsen er tuftet på og Forsvarets operative behov. Myndighet til å fastsette slikt regelverk foreslås tildelt forsvarssjefen i § 5 i denne forskriften, se nedenfor.

Departementet foreslår dermed at Forsvaret ikke lenger er unntatt fra skipssikkerhetsloven § 31 om forbud mot forurensing.

### **4.3 Nærmere om endringsforslagene**

Det foreslås at § 4 første ledd endres til å omfatte «norske militære fartøyer», slik dette er definert i forslaget til ny § 2 femte ledd.

Det foreslås at Forsvaret ikke lenger er unntatt § 31 om forbud mot forurensing. Gjeldende § 4 andre ledd er foreslått opphevet.

## **5 § 5 Delegering av myndighet**

### **5.1 Gjeldende rett**

Forskriften § 5 gir forsvarssjefen myndighet til å fastsette et regelverk, herunder direktiver og instruksjer, innenfor de områder som er nevnt i forskriften § 4 første ledd for skip som tilhører Forsvaret og skip som benyttes i Forsvarets tjeneste når bestemmelsene i § 4 første ledd er fraveket, jf. § 4 andre ledd.

### **5.2 Departementets foreløpige vurderinger**

Det er behov for å justere bestemmelsen i tråd med de øvrige endringsforslagene, slik at forsvarssjefen gis myndighet til å utarbeide regelverk på alle områder «norske militære skip» er unntatt fra skipssikkerhetsloven.

Forsvarets fartøy er i dag unntatt en rekke bestemmelser i skipssikkerhetsloven. Det kan imidlertid også foreligge tilfeller hvor bestemmelsene i skipssikkerhetsloven som Forsvaret i utgangspunktet ikke er unntatt fra, sammen med det underliggende forskriftsverket til loven, ikke er tilpasset Forsvarets organisering og særskilte operative behov. Forsvaret kan

dermed i enkelte tilfeller være forpliktet til å innfri sikkerhetskrav som på grunn av nevnte organisering og behov må anses lite hensiktsmessig og/eller ikke gjennomførbare for Forsvaret.

For å sikre Forsvarets operative evner og unngå at det blir nødvendig med større organisasjonsmessige endringer i Forsvaret, er departementet av den oppfatning at det kan være nødvendig og hensiktsmessig å innføre særegent regelverk for Forsvaret også på områder i skipssikkerhetsloven som Forsvaret i dag i utgangspunktet ikke er unntatt fra.

Mengden av forskrifter, samt innretningen på disse, gjør det lite håndterlig å skulle gjøre nødvendige tilpasninger i hver enkelt forskrift. Departementet mener derfor at det vil være hensiktsmessig å delegerer myndigheten tildelt departementet i forskrift av 16. februar 2007 om delegering av myndighet til Nærings- og handelsdepartementet, Miljøverndepartementet og Forsvarsdepartementet etter skipssikkerhetsloven og utpeking av tilsynsmyndighet, videre til forsvarssjefen. Forsvaret vil deretter ha formell kompetanse til å fastsette eget militært regelverk som ivaretar lovens intensjon, men som samtidig er tilpasset Forsvarets særegne behov.

I de tilfeller hvor det anses nødvendig å fastsette eget militært regelverk gjennom direktiver og instruksjer, kan det naturlig nok ikke foreligge et konkurrerende sivilt regelverk. Risiko for at det kan foreligge eller vil bli vedtatt forskrifter som helt eller delvis strider mot det militære regelverket, vil kunne skape usikkerhet tilknyttet reguleringen av skipssikkerhetsmessige forhold ved Forsvarets fartøy.

Det vil være lite håndterlig og meget ressurskrevende for Forsvaret å gjennomgå hver enkelt gjeldende og senere vedtatte forskrift for å utforme korresponderende bestemmelser tilpasset Forsvarets behov. For å sikre en effektiv regulering og forutberegnelighet for Forsvaret, er det behov for at det militære regelverket erstatter, og dermed unntar Forsvaret fra, all øvrig regulering med tilsvarende anvendelsesområde som det militære regelverket. I dette ligger det at Forsvarssjefens instruksjer og direktiver erstatter alle forskrifter med samme nedslagsfelt, og da de aktuelle forskriftene i sin helhet.

En utvidelse av Forsvarssjefens kompetanse til å fastsette egne instruksjer og direktiver som erstatter forskrifter hjemlet i skipssikkerhetslovens bestemmelser, er ikke ment som en uthuling av skipssikkerhetslovens underliggende formål. Skipssikkerhetslovens intensjoner skal således fremdeles være førende for Forsvarssjefen og norske militære fartøy. Delegering av kompetansen til å fastsette instruksjer og direktiver forutsetter således at Forsvarssjefen søker å ivareta skipssikkerheten på norske militære fartøy i henhold til skipssikkerhetslovens formål, så langt dette er praktisk mulig.

Det presiseres for ordens skyld at det er de underliggende og mer spesifikke forskriftene som er hjemlet i de øvrige bestemmelsene i skipssikkerhetsloven Forsvaret har behov for å kunne erstatte med eget regelverk, ikke reguleringen i skipssikkerhetslovens bestemmelser i seg selv. Med norske militære fartøyer

menes som nevnt ovenfor skip som tilhører Forsvaret, samt skip som eies sivilt og idriftsettes av Forsvaret ved bare-boat avtale, hvor rederansvaret overføres til Forsvaret.

### **5.3 Nærmere om endringsforslaget**

Det foreslås å endre forskriften § 5 til at forsvarssjefen gis myndighet til å utgi regelverk innenfor de områder som er nevnt i forskriftens § 3 andre ledd og § 4 første og andre ledd.

Videre foreslås det at forsvarssjefen gis myndighet til å utgi regelverk innenfor skipssikkerhetslovens øvrige områder hvor eget regelverk anses nødvendig og hensiktsmessig som følge av Forsvarets organisering og særegenhet, særlige forhold tilknyttet Forsvarets fartøy og/eller Forsvarets operative behov.

For å sikre et effektivt regelverk som er tilpasset Forsvaret og forutberegnelighet for Forsvaret, foreslås det at instruksjer og direktiver fastsatt av Forsvarssjefen erstatter alle forskrifter med tilsvarende nedslagsfelt, og da de aktuelle forskriftene i sin helhet.

Forsvaret skal ivareta skipssikkerheten på sine fartøy. Departementet ønsker dermed eksplisitt å uttrykke at Forsvarssjefen i utarbeidelsen av direktiver og instruksjer skal, så langt som praktisk mulig, innfri de sikkerhetsmessige krav og forventninger som skipssikkerhetsloven er tuftet på. De bærende hensyn i skipssikkerhetsloven skal dermed være førende for de instruksjer og direktiver Forsvarssjefen fastsetter for norske militære fartøy.

## **6 Ny § 6 Utpeking av tilsynsorgan**

### **6.1 Gjeldende rett**

Det følger av forskriften § 4 første ledd at skipssikkerhetsloven § 41 om tilsyn for norske skip ikke gjelder for skip som tilhører Forsvaret. Dette medfører at Sjøfartsdirektoratet ikke har tilsynsansvar for denne kategorien skip.

### **6.2 Departementets foreløpige vurderinger**

Det er behov for å presisere tilsynsansvaret for «norske militære fartøyer» i unntaksforskriften, herunder utpeke tilsynsorgan. Tilsynsansvaret for Forsvarets skip og skip som leies inn ved bare-boat avtale, hvor Forsvaret overtar rederansvaret, bør tilligge Tilsynet for militær sjøfart. Etter dagens regelverk er skip som tilhører Forsvaret unntatt fra Sjøfartsdirektoratets tilsynsansvar. Etter departementets oppfatning bør det samme gjelde for innleide sivile skip, som idriftsettes og bemannes av Forsvaret.

### 6.3 Nærmere om endringsforslaget

Det foreslås at ny § 6 fastslår at Tilsynet for militær sjøfart utpekes som tilsynsorgan for Forsvarets fartøy. Tilsynet er underlagt forsvarssjefen, og forsvarssjefen har i medhold av forskriften § 5 myndighet til å fastsette nærmere regelverk for gjennomføring av tilsyn av «norske militære fartøyer».

## 7 Ny § 7 Tilsyn med norske militære fartøyer

### 7.1 Gjeldende rett

Det følger av forskriften § 4 første ledd at skipssikkerhetsloven § 41 om tilsyn for norske skip ikke gjelder for skip som tilhører Forsvaret.

### 7.2 Departementets foreløpige vurderinger

Det er behov å presisere omfanget av tilsynsansvaret etter forslaget til ny § 7. Tilsynet med militær sjøfart bør etter departementets oppfatning omfatte alle forhold som nevnt i skipssikkerhetsloven kapittel 2, 3, 4, 5 og 6. I tillegg bør tilsynet omfatte regelverket forsvarssjefen har fastsatt med hjemmel i denne forskrifts § 5. Tilsynet bør ha som formål å bringe på det rene om de kravene som fremgår i eller i medhold av loven, er oppfylt.

Departementet forutsetter at forsvarssjefen med hjemmel i forskriften § 5 om delegering, fastsetter nærmere bestemmelser for utøvelsen av tilsynsmyndighet etter skipssikkerhetsloven og underliggende regelverk, herunder hvilke sanksjonsmuligheter Tilsynet for militær sjøfart skal ha.

### 7.3 Nærmere om endringsforslaget

Det foreslås at ny § 7, som presiserer omfanget av tilsynsansvaret i tråd med pkt. 7.2, inntas i forskriften.

## 8 Administrative og økonomiske konsekvenser

Forslaget til endringsforskrift bygger i hovedsak på allerede etablert organisasjonsstruktur i Forsvaret. Forslaget vil således ikke innebære administrative konsekvenser av stor betydning. Det er p.t. ikke allokert ressurser for oppfølging av ISM, personellsertifikater, bemanning og operativ sikkerhet i Forsvaret.

Det anslås at Forsvaret vil ha behov for tilførsel av tre årsverk for å sikre en helhetlig tilsynsfunksjon.

Forslaget fritar Sjøfartsdirektoratet for tilsynsansvaret for innleide skip som idriftsettes av Forsvaret («bare-boat» avtale) og vil således innebære reduserte administrative og økonomiske kostnader for Sjøfartsdirektoratet.

## 9 Forslag til endringer

### **Forskrift om endring av forskrift av 29. juni 2007 nr. 819 om unntak fra bestemmelser i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste**

Fastsatt av Forsvarsdepartementet (dato) med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2.

#### I

Forskrift om endring av forskrift 29. juni 2007 nr. 819 om unntak fra bestemmelser i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste skal lyde:

**I forskrift 29. juni 2007 nr. 819 om unntak fra bestemmelser i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven), foreslås følgende endringer:**

#### *§ 2 Definisjoner:*

Med «skip som tilhører Forsvaret» forstås skip som eies av staten og forvaltes av Forsvaret, samt skip som bygges for staten og skal forvaltes av Forsvaret.

*Med «skip som benyttes i Forsvarets tjeneste» forstås skip som eies sivilt og benyttes til utøvelse av Forsvarets oppgaver.*

For skip som tilhører Forsvaret, skal forsvarssjefen anses som «skipets eier», jf. skipssikkerhetsloven § 4 og § 5.

*Med «rederiet» og «driftsansvarlig selskap», jf. skipssikkerhetsloven §§ 4, 6 og 7, skal for skip som tilhører Forsvaret, forstås forsvarssjefen eller den enhet i Forsvaret som forsvarssjefen har delegert driftsansvaret av skipet til. Bestemmelsen gjelder tilsvarende for skip som eies sivilt men idriftsettes av Forsvaret ved bare-boat avtale.*

*Med «norske militære fartøyer» skal forstås skip som tilhører Forsvaret og/eller skip som idriftsettes av Forsvaret ved bare-boat avtale.*

*Med «bare-boat avtale» skal forstås en leieavtale hvor Forsvaret bemanner og idriftsetter fartøyet. I samsvar med skipssikkerhetsloven § 4 vil rederverdigheten overføres til Forsvaret.*

*Med «time-charter avtale» skal forstås en leieavtale hvor Forsvaret leier et fartøy av sivilt rederi med sikkerhetsbemanning. Sivilt rederi idriftsetter fartøyer. Rederverdigheten forblir hos sivil reder og han ivaretar arbeidsgiveransvaret for sikkerhetsbemanningen.*

### *§ 2a Leie av fartøy for bruk i Forsvarets tjeneste*

*Avtale om innleie av fartøy for bruk i Forsvarets tjeneste skal inngås som bare-boat avtale eller time-charter avtale.*

### *§ 3 Generelt unntak fra lovens bestemmelser ved ekstraordinære forhold*

Skipssikkerhetsloven gjelder ikke for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste, ved sikkerhetspolitisk krise, væpnet konflikt eller i krig.

*Første ledd gjelder tilsvarende når fravikelse av bestemmelsene er nødvendig i den aktuelle situasjonen som ledd i suverenitetshevdelse, myndighetsutøvelse eller redningsaksjon, og det er innført i skipets dekkdagbok at bestemmelsene fravikes.*

### *§ 4 Særskilte unntak fra lovens bestemmelser:*

Selv om forhold som nevnt i § 3 ikke foreligger, skal følgende bestemmelser ikke gjelde for *norske militære fartøyer*.

- § 5 (om plikt til innsendelse av opplysninger)
- § 23 (om arbeidstid)
- § 24 (om hviletid)
- § 25 (om bo- og fritidsmiljø)
- § 41 (om tilsynsmyndighet)
- § 43 (om tilsynet med norske skip)
- § 44 (om tilsynet med utenlandske skip)
- § 46 (om bistandsplikt)
- § 47 (om rederiets melde- og rapporteringsplikt)
- § 48 (om gebyrer)
- kapittel 8 Forvaltningstiltak (§ 49 - § 54)
- kapittel 9 Administrative sanksjoner (§ 55 - § 57) og
- kapittel 10 Straffansvar (§ 58 -70)

### *§ 5 Delegering av myndighet*

Forsvarssjefen gis myndighet til å fastsette direktiver og instruksjoner innenfor de områder som er nevnt i denne forskrift § 4 første ledd for norske militære fartøyer.

*Forsvarssjefen gis også myndighet til å fastsette direktiver og instruksjoner innenfor skipssikkerhetslovens øvrige områder hvor Forsvarssjefen anser dette som nødvendig som følge av Forsvarets organisering og særegenhet, særlige forhold knyttet til Forsvarets fartøy og/eller Forsvarets operative behov.*

*Direktiver og instruksjoner fastsatt etter § 5 første og andre ledd, vil erstatte samtlige forskrifter hjemlet i skipssikkerhetsloven med tilsvarende anvendelsesområde. Direktivene og instruksene vil erstatte forskriftene i sin helhet.*

*Skipssikkerhetslovens intensjoner er førende for Forsvarssjefen ved utarbeidelse av direktiver og instruksjoner etter nærværende bestemmelse.*

*§ 6 Utpeking av tilsynsorgan:*

*Tilsynsmyndighet for norske militære fartøyer er Tilsynet for militær sjøfart.*

*§ 7 Tilsyn med fartøyer:*

*Det skal føres tilsyn med norske militære fartøyer.*

*Tilsynet kan omfatte forhold som nevnt i skipssikkerhetsloven kapittel 2, 3, 4, 5 og 6, samt direktiver og instruksjoner fastsatt etter § 5 i denne forskriften, og skal ha som formål å bringe på det rene om de kravene som fremgår i eller i medhold av loven, er oppfylt.*

*Tilsyn for Militær sjøfart har rett til å gi dispensasjon eller til å fravike eget regelverk og inngår som en del av kontrollgrunlaget til tilsynet.*

*Driftsansvarlig har plikt til å be om tilsyn av norske militære fartøyer når dette er nødvendig for å oppfylle krav i eller i medhold av skipssikkerhetsloven.*

*§ 8 Ikrafttredelse*

*Forskriften trer i kraft XXX*