

Det kongelige Forsvarsdepartement  
Postboks 8126 Dep  
0032 Oslo

12/00441-42	
10 APR 2015	
057.1-SPMP	
KASJERER 30 ÅR	
BEVARER	

---

Vår saksbehandler: KL Tor Erik Eide	Kopi til YS/S	Vår referanse 2015/TEE/010/2015	Vår dato 07.04.2015
--	------------------	------------------------------------	------------------------

---

Internt [Internt]	Intern kopi til HTV Sjø	Tidligere referanse 2012/00441- 14/FDV3/MHO	Tidligere dato 15.01.2015
----------------------	----------------------------	---	------------------------------

---

## Høring - Forslag til endringer i forskrift om unntak for skip som tilhører Forsvaret eller benyttes i dets tjeneste fra skipssikkerhetsloven

### Innledning

Befalets Fellesorganisasjon (BFO) viser til tidligere referanse, der forslag til endringer i forskrift om unntak for skip som tilhører Forsvaret eller benyttes i dets tjeneste fra skipssikkerhetsloven (SSL) er sendt på høring.

BFO finner det beklagelig at ingen militære arbeidstakerorganisasjoner eller Forsvarets sentrale hovedverneombud ikke var tatt med som høringsinstans. Vi er tilfreds med at tidsfristen ble forlenget etter oppfordring fra BFO, men kan fremdeles ikke se at ovennevnte parter er tatt med på høringsnotatet som formell høringsinstans.

### BFOs kommentarer

#### Generelt

Høringsarbeid gjenspeiler i stor grad den operative virksomhet når Forsvarets fartøyer seiler. Hjemmelen for unntaket er Forsvarets særegenheter og behov. En særegenhet som ikke er berørt i høringsarbeidet er seilingsmønsteret til Sjøforsvarets fartøyer. Sivil skipsfart er i stort basert på at fartøyene skal seile kontinuerlig. Oppdrag, teknisk status, oppøving, økonomiske rammer, årsverk styring og tilgang på personell er alle grunner til at de fleste at Kysteskadrens fartøyer har et seilingsmønster som gjør at de ligger lange perioder til kai. BFO ser ingen grunn til at ikke arbeidsmiljø loven (AML) skal gjelde fullt ut når fartøyene ikke seiler. Kystvaktens (KV) fartøyer opererer med to besetnings system, og er ikke i like stor grad berørt av stilleligge, men bør allikevel tas med som en helhet.

Sjøforsvaret, arbeidstakerorganisasjonene og de ansatte har i alle år hatt en forståelse, og en forvaltningspraksis der AML har vært fulgt for Forsvarets fartøyer når det ligger til kai. Dette har alle parter levd godt med. Når det nå i de senere år har kommet frem at AML ikke skal gjelde for fartøyene, har arbeidsgiver vist evne og vilje til å utnytte dette regelverket av økonomisk grunner. Dette er ikke i tråd med intensjonene hverken i AML eller SSL.



Stortinget vil til sommeren med stor sannsynlighet innføre «Ordning for militært personell» (OMP). Dette er en ny befalsordning som vil gi ansatte større mulighet for horisontal karriere i Forsvaret. Som en konsekvens av dette vil vi kunne komme opp i situasjoner der ansatte tjenestegjør hele sin yrkesaktive karriere fra 18 år til 60 år om bord på fartøy. For å unngå unødige arbeidsrelaterte belastningsskader setter dette høye krav til arbeidsmiljø. Konsekvensene av en lang karriere om bord på Sjøforsvarets fartøyer er ikke godt nok kjent, og da finner BFO det uhensiktsmessig å gi generelle unntak for arbeidstid, hviletid og bo- og fritidsmiljø.

Forsvarets særegenheter brukes som hjemmelsgrunnlag for å avvike fra arbeids og hviletid regulert gjennom SSL. I realiteten er dette, etter BFOs oppfatning, en konsekvens av underbemanning og underfinansiering av Forsvaret.

## § 2. Definisjoner

BFO har ingen kommentarer til forslaget.

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

KV og KE har en normalsituasjon der suverenitetshevdelse, myndighetsutøvelse eller redningsaksjoner er den daglige driften om bord. BFO er bekymret for at forslag til nytt annet ledd kan benyttes for å dekke opp for lav bemanning, og dårlig økonomi. Et direktiv fra FSJ må gi klare føringer for hvilke situasjoner man skal unngå fra SSL etter § 3 i forskriften, slik at dette ikke er økonomisk drevet. Et slikt direktiv, eller særavtale, må utarbeides i samarbeid med vernetjenesten og tjenestemannsorganisasjonene.

BFO er ikke kjent med at Sjøforsvaret har vært i situasjoner etter annet ledd, der dette har vært et praktisk problem, og anser forslaget som unødvendig da det undergraver lojaliteten og yrkes stoltheten til befal og offiserer.

## § 4. Særskilte unntak fra lovens bestemmelser

BFO støtter forslaget om å fjerne det generelle unntaket fra § 31 om forbud mot forurensing i SSL og at FSJ utarbeider eget regelverk tilknyttet de særegne miljømessige utfordringene for militære fartøyer.

BFO finner det svært uheldig at Forsvarsdepartementet (FD) ikke synes å være like opptatt av det interne arbeidsmiljøet for ansatte på Forsvarets fartøyer, som av det ytre miljø. BFO foreslår at FSJ utarbeider tilsvarende regelverk/særavtale for å ivareta det interne arbeidsmiljøet om bord for § 23 om arbeidstid, § 24 om hviletid, og om § 25 om bo- og fritidsmiljø og at disse paragrafene fjernes fra forskriften på samme måte som § 31.

## § 5. Delegering av myndighet

FSJ har i dagens forskrift hjemmel til å fastsette direktiver og instruksjoner innenfor de områdene som er nevnt i forskriftens § 4 første ledd. Siden forskriften kom i 2007 kan ikke BFO se at FSJ har gjort dette i et konkret direktiv. Av den grunn er BFO skeptisk til at FSJ nå skal gis utvidede fullmakter til å lage direktiver og instruksjoner for alle SSL forskrifter.

BFO foreslår det opprettes en særavtale mellom partene i Forsvaret der man ivaretar personellmessige konsekvenser ved å tjenestegjøre på Forsvarets fartøyer. Spesielt gjelder dette unntakene som direkte påvirker arbeidsmiljøet til de ansatte SSL § 23, § 24 og § 25. Selv

om det i spesielle situasjoner kan være behov for å unnta Forsvarets personell fra disse paragrafene, ser BFO ingen grunnlag for å gi et generelt unntak.

#### § 6. Utpeking av tilsynsorgan

BFO støtter forslaget om opprettelse av tilsynsorgan «Tilsynet for militær sjøfart», men er ikke tilfreds med at dette skal underlegges FSJ.

I forskriftens § 2 tydeliggjør ansvarsforholdene med FSJ som skipets eier/reder. § 4 delegerer utvidede fullmakter til FSJ om å fastsette direktiv og instruksjoner som kan avvike fra alle forskrifter i SSL, og i § 6 blir tilsynsorganet for militær sjøfart underlagt FSJ. Dette betyr i praksis at FSJ drifter fartøyene, fastsetter regler for fartøyene, og utøver tilsyn med fartøyene. Dette er en rollefordeling som synes lite hensiktsmessig, og i strid med BFOs forståelse av uavhengig tilsyn.

#### § 7. Tilsyn med norske militære fartøyer

BFO støtter oppgavene til tilsynsorganet, men er prinsipielt imot driftsansvarlig og ansvarlig for tilsynsorganet mer samme instans (FSJ).

#### Konklusjon

BFO kan ikke støtte forslag til ny forskrift slik den foreligger i dag. Vernet til militære arbeidstakere om bord på Forsvarets fartøy er ikke godt nok ivaretatt gjennom forskriften. Spesielt gjelder dette unntakene fra skipssikkerhetslovens § 23, § 24 og § 25. Forskriften fokuserer kun på operativ drift og tar ikke høyde for at Sjøforsvarets operasjonsmønster avviker fra sivil skipsfart, og at fartøyer ligger forholdsvis mye til kai. Konsekvenser av ny militær ordning, som vil gi økt stå-tid ombord er heller ikke vurdert. Videre er det uavklart hvordan unntakene i § 4 kan ivaretas gjennom økte fullmakter til Forsvarssjefen i § 5. Avslutningsvis finner BFO det uheldig at FSJ har fått tildelt fullmakt som driftsansvarlig, lovgiver og tilsynsmyndighet i § 6 og § 7.

Med vennlig hilsen



Rune Rudberg  
Fungerende leder BFO

Vedlegg: 0

Side 3 av 3