



Forsvarsdepartementet

FORSVARSBEPARTEMENTET	
SAKNR.: 12/00441-33	
15 MAR 2015	
ARKBET:	05/1
KASSERES 5 ÅR	
KASSERES 30 ÅR	
BEVARES	

## Svar på høyring om forskrift om endringer i 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

Sjøfartsdirektoratet syner til høyring om forslag til endringar i 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. Sjøfartsdirektoratet har følgjande kommentarar til høyringa:

### Generelt

Sjøfartsdirektoratet meiner det er svært positivt at Forsvaret legg vekt på å oppfylle krava som følgjer av skipssikkerhetsloven. Likevel deler direktoratet sjømannsorganisasjonane si uro for at dei føreslegne endringane vil leie til at Skipssikkerhetslovutvalget sine intensjonar skal verte sette til side. Utvalet avviste eksplisitt fullstendig fritak frå loven for forsvarsskip, sjølv om dei spesielle vilkåra for Forsvaret si drift av skip i mange tilfelle nødvendiggjær unntaksreglar. Vi minner om at unntaksheimlar generelt bør tolkast restriktivt, slik at unntaka frå skipssikkerhetsloven for forsvarsskip i størst mogleg grad må avgrensast i samsvar med grunngjevinga for unntaksheimelen i skipssikkerhetsloven.

Høyringsdokumenta syner til at det i mange tilfelle er vanskeleg for Forsvaret å følgje Sjøfartsdirektoratet sine forskrifter, utan å presisere nærare kva situasjonar ein har i tankane. Det går altså ikkje klårt fram kva som er problemet. Vi etterlyser konkrete døme på materielle krav Forsvaret har hatt vanskar med å følgje, eller som har vore vanskeleg for Sjøfartsdirektoratet å handheve. Dette ville gjere det enklare å vurdere om dei føreslegne tiltaka er passande, og kan forsvarast overfor skipssikkerhetsloven.

Forsvarsdepartementet har rett nok peika på at Sjøfartsdirektoratet har fastsett eit hundretals forskrifter med heimel i skipssikkerhetsloven. Desse forskriftene er i all hovudsak fastsette for å gjennomføre internasjonalt regelverk i norsk rett. Ein stor del av dei gjeld berre for fiskefartøy, flyttbare innretningar for petroleumsværksemnd og passasjerskip, og vil ikkje vere relevante for Forsvaret. Talet på forskrifter som ville gjelde for Forsvaret sjølv utan særlege unntak, er ikkje høgare enn andre reiarlag må halde seg til som ein del av si værksemd. Vidare er Sjøfartsdirektoratet i ferd med å fullføre eit arbeid som skal gjere regelverket vårt enklare å bruke, noko som gjer at ein i stadig mindre grad kan leggje vekt på dette argumentet.

## NIS//NOR

Postadresse: Postboks 2222  
N-5509 Haugesund

Besøksadr.: Smedasundet 50A  
N-5528 Haugesund

Tlf: 52 74 50 00  
Faks: 52 74 50 01

E-post: [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no)  
Internett: [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)

Organisasjonsnr: NO 974 761 262 MVA



I høyringa vert også trekt fram som eit problem at mange av Sjøfartsdirektoratet sine forskrifter er heimla i ulike føresegner i skipssikkerhetsloven, og at ofte berre somme av heimelsføresegnene gjeld for Forsvaret sine skip.

I Lovteknikk og lovforberedelse, som ifølgje Utredningsinstruksen skal følgjast når forvaltninga fastset lovar og forskrifter, står følgjande på side 199:

*«Skal ulike forskriftsbestemmelser i samme forskrift fastsettes med hjemmel i flere forskjellige paragrafer, skal det i innledningen til forskriften vises til alle disse paragrafene.»*

Ein kan altså ikkje tolke heimelsoppføringa som at alle føresegnene i forskrifta det gjeld er heimla i alle dei nemnte føresegnene i skipssikkerhetsloven. I staden må ein sjå kva føresegner i skipssikkerhetsloven kvar føresegn i forskrifta presiserer. Dette kan sjølvsagt vere fleire, men einskildføresegner i ei forskrift vil sjeldan vere heimla i både føresegnene som er gjort unntak frå i forskrift om unntak frå skipssikkerhetsloven § 4, og dei som ikkje er nemnde der.

Vi vil i tillegg gjerne peike på at det er viktig at reglar som opnar for å gjere unntak frå skipssikkerhetsloven er utforma presist og forståeleg nok til å leggje grunnlag for ein riktig og einsarta praktisk bruk. Vidare må det eksistere mekanismar for å hindre misbruk av eventuelle kompetanseheimlar for å gjere vedtak om unntak frå skipssikkerhetsloven utan vanleg høyringsrunde.

Sjøfartsdirektoratet tiltrer også Klima- og miljødepartementet og i all hovudsak sjømannsorganisasjonane sine kommentarar.

### **Svar til sjømannsorganisasjonane på spørsmål om opptening av fartstid**

Skipsarbeidstakarar på Forsvaret sine skip får i dag godkjent fartstid på grunnlag av ein særskilt avtale mellom Forsvaret og Sjøfartsdirektoratet. Vi kan ikkje sjå at dei føreslegne endringane får innverknad på avtalen. Dermed skulle det ikkje vere noko i vegen for at opptening av fartstid på skip i Forsvaret si teneste held fram som i dag.

### **Kommentarar til dei einskilde føresegnene**

#### *Til §§ 2 og 2 a*

Sjøfartsdirektoratet meiner det er positivt at Forsvarsdepartementet ønskjer å gjere retningslinene for ansvarshøva om bord på innleigde skip klårare. Vi støttar intensjonane som er nemnde i punkt 2.2.

I forskrifta bør ein etter direktoratet si meining bruke verbet «drive», ikkje «idriftsette», i definisjonane av bare boat- og time charter-avtalar, sml. skipssikkerhetsloven § 11. I tillegg bør uttrykket «rederverdigheten» bytast ut med «rederansvaret». Dette er den terminologien Sjøfartsdirektoratet nyttar.

Definisjonen av «norske militære fartøyet» opnar slik den står i forslaget for fri tolking av kva skip som er dekte av omgrepet. Vi føreslår difor å ta ut «/eller», slik at definisjonen femnar alle skip Forsvaret har reiaransvar for. Dette synast vere i samsvar med punkt 2.3 i høyringsbrevet.

Etter vår meining passer dette leddet betre inn mellom definisjonane av «skip som tilhører Forsvaret» og «skip som benyttes i Forsvarets teneste».

I kommentarane til sjette ledd er det nemnt at sivile skip som er leigde inn i bare boat-avtale skal vere underlagde tilsyn som nemnt i ny § 6, men likevel kunne halde på sine sivile sertifikat. Sjøfartsdirektoratet vil gjere merksam på at vi berre kan fornye sertifikat til desse skipa etter å ha gjennomført tilsyn etter skipssikkerhetsloven.

Endringane i § 2 synast å vere i samsvar med gjeldande praksis etter skipssikkerhetsloven § 4. Normalt reknar vi det ikkje som nødvendig å forskriftsfeste definisjonane, fordi omgrepa er godt innarbeidde i sjøfartsnæringa, og det uansett er realiteten som er avgjerande ved vurderinga av kven som skal reknast som reiarlag. Likevel ser vi at det kan vere fornuftig å føre desse avklåringane inn i forskrifta.

Etter vår meining høyrer § 2 a ikkje heime i denne forskrifta. Sjølv om det kan vere på sin plass å gje dei som har ansvaret for leigeavtalar i Forsvaret retningsliner om kva avtaleformer som skal nyttast ved innleige av skip til Forsvaret, gjeld denne føresegna ikkje verkeområdet for skipssikkerhetsloven i det heile. Vi føreslår å ta ut § 2 a, og heller fastsetje regelen i interne instruksar.

Sjøfartsdirektoratet vil nytte høvet til å gjere merksam på at vi treng informasjon om bare boat-avtalar for militære skip, for å kunne registrere skipa det gjeld med fritak frå sertifikatplikten etter skipssikkerhetsloven i våre datasystem.

### Til § 3

Forsvarsdepartementet føreslår å opne for å setje heile skipssikkerhetsloven til side når det vert vurdert som nødvendig for å gjennomføre oppgåver som er vidt definerte. Så vidt vi kan sjå, samsvarer oppgåvene som er nemnde med Kystvakta sine oppgåver etter kystvaktloven. Vi er opne for at Kystvakta – og andre skip i Forsvaret si teneste - i mange tilfelle vil vere avhengige av å kunne fråvike vanleg sivil rett for å kunne utføre sine oppgåver tilfredsstillande. Likevel er vi usikre på om dei endringane som er føreslegne er ein god måte å opne for slike unntak. Dette skuldast mellom anna at høyringsdokumenta ikkje gjer reie for korleis skipssikkerhetsloven med forskrifter er til hinder for gjennomføring av oppgåvene.

Etter vår meining kan unntak frå skipssikkerhetsloven i fredstid berre godtakast dersom grunngevinga for unntaket i den konkrete situasjonen frå eit samfunnssynspunkt veg tyngre enn omsynet til den generelle sjøtryggleiken. Sjølv om Forsvaret er ein seriøs aktør som til dels også arbeider for tryggleik på sjøen, vil mangelen på kontrollmekanismar kunne leie til ein situasjon der Forsvaret sine skip utgjer ein risiko for andre sjøfarande og miljøet som følgje av manglande tiltak for å vege opp for at skipssikkerhetsloven med forskrifter ikkje vert følgt. Det er viktig å klårleggje på førehand kva tid føresetnaden om tyngre vekt er oppfylt.

Vilkåret om at unntaket må vere «nødvendig i den aktuelle situasjonen» tek i nokon grad i vare dette synspunktet, ettersom ordvalet tyder på ein høg terskel, men det burde vore presisert. Høyringsbrevet seier ikkje noko om korleis vilkåret «nødvendig» skal tolkast. Ettersom naudretts- og naudverjetilfelle, jf. straffeloven §§ 47 og 48, alltid vil kunne grunngje unntak frå regelverket, er det naturleg å tolke forslaget som at Forsvaret også i tilfelle der desse føresegnene ikkje kan gjerast gjeldande, skal kunne verte friteke frå krava som følgjer av skipssikkerhetsloven<sup>1</sup>. Ut over dette er det vanskeleg å sjå kvar grensa skal trekkjast, særleg fordi straffeloven § 48 nyttar formuleringa «fornødent».

Sjøfartsdirektoratet meiner det i det minste må utarbeidast interne retningsliner for kva tid ein kan rekne det som «nødvendig» å gjere unntak frå skipssikkerhetsloven, utarbeidast og gjevast opplæring i før endringane trer i kraft. I tillegg burde forskriftsteksten krevje at unntaka vert førte inn i dekkdagboka på førehand. Rett nok vil det i somme tilfelle ikkje vere tid til å føre inn unntaksavgjerda i dekkdagboka, men situasjonar med slikt hastverk må ventast å vere femna av straffeloven §§ 47 eller 48.

Vi ønskjer også å påpeike at dei føreslegne endringane så vidt vi kan forstå vil medføre at Forsvaret vert stilt friare i høve til skipssikkerhetsloven enn til luftfartsloven. Med tanke på at trafikken på havet er meir mangfaldig, og i mindre grad konkret regulert gjennom ekvivalentar til flygeleiarar, er vi redde dette kan leie til at det vert opna for at skip i teneste for Forsvaret utgjer ein utilhøvsmessig stor risiko for andre.

<sup>1</sup> Brot mot skipssikkerhetsloven kan sanksjonerast ved straff, jf. kapittel 10, eller administrativ sanksjon, jf. kap. 9. Sjølv om administrative sanksjonar ikkje vert rekna som straff etter norsk rett, vil Sjøfartsdirektoratet ikkje reagere med administrativ sanksjon mot brot som kan unnskyldast etter strl. §§ 47 eller 48.

#### *Til § 4*

Regelen i § 4 første ledd vert utvida til å gjelde alle skip som Forsvaret har reiaransvaret for. Sjøfartsdirektoratet vil tru dette i praksis vil ha liten verknad, og har difor ikkje kommentarar til denne endringa.

Det er svært positivt at unntaket frå skipssikkerhetsloven § 31 om forbod mot forureining vert teke ut.

Isolert sett er det positivt at andre ledd vert teke ut. Sett i samanheng med endringane i § 3, som utvider verkeområdet for gjeldande § 4 andre ledd, stiller vi oss likevel negative til endringa, sml. kommentarane til § 3.

#### *Til § 5*

Dei føreslegne endringane i § 5 inneber ei stor utviding av Forsvarssjefen sin kompetanse til å fastsetje reglar for militære fartøy.

Det føreslegne andre ledd ser ut til å gje Forsvarssjefen ein blankofullmakt til å fastsetje andre reglar for militære skip enn dei som følgjer av skipssikkerhetsloven innanfor alle områda loven dekkjer.

I tillegg vil vedtak frå Forsvarssjefen medføre at «samtlige forskrifter hjemlet i skipssikkerhetsloven med tilsvarende ansvarsområde» vert sette til side utan vidare. Sjøfartsdirektoratet forstår denne formuleringa som at alle forskrifter som regulerer tilsvarende spørsmål som dei Forsvarssjefen har fatta vedtak om, skal setjast fullstendig til side. Dette vil innebere at også føresegner som gjeld andre problemstillingar, og er heimla i andre føresegner i skipssikkerhetsloven, enn det Forsvarssjefen har fatta vedtak om, vil verte sette til side. Ei slik løysing medfører stor risiko for hol i regelverket, og dermed redusert tryggleik, for Forsvaret sine skip. Dette finn Sjøfartsdirektoratet ikkje akseptabelt.

Vi har forståing for at det er nødvendig å regulere motstridstilfelle dersom det føreslegne § 5 andre ledd vert gjennomført, men meiner det vil vere meir naturleg å formulere dette som at Forsvarssjefen sine vedtak skal gå føre ved motstrid.

Dersom dei føreslegne endringane i § 5 vert gjennomførte, gjev fjerde ledd uttrykk for det som må vere minimumskravet. Sjølv om intensjonen er god, kunne vi ønskje oss ei klårare formulering, som i større grad tryggjar den sjøtryggleiken.

Heller ikkje i høve til § 5 kan Sjøfartsdirektoratet sjå at informasjonen som går fram av høyringsbrevet i tilstrekkeleg grad kan forsvare endringane.

Sjøfartsdirektoratet er også i tvil om skipssikkerhetsloven gjev tilstrekkeleg heimel til å gje Forsvarssjefen ein så vid heimel til å fatte vedtak som set til side det generelle regelverket. Loven opnar for å gjere unntak ved forskrift etter offentleg høyringsrunde. Sjølv om ein i nokon grad kan tolke dette som eit uttrykk for at konkrete avgjerder kan overlatast til einskildpersonar eller –organ innan Forsvaret, synast forslaget å gå for vidt.

#### *Til § 6*

Sjøfartsdirektoratet har forståing for at Forsvaret ønskjer å utføre tilsynet av militære skip på eiga hand. Det er viktig at dei som får tilsynsansvaret har tilstrekkeleg kompetanse til å kontrollere at skipet faktisk oppfyller dei nødvendige tryggleiksstandardane.

I punkt 2.3 i høyringsbrevet påpeiker Forsvarsdepartementet at sivilt eigde skip som vert drivne av Forsvaret skal kunne oppretthalde sine sivile sertifikat. Sjøfartsdirektoratet gjer merksam på at sertifikatane berre kan oppretthaldast dersom det i tilsyn utført av Sjøfartsdirektoratet sjølv eller godkjente klassifikasjonsselskap vert

stadfesta at skipet oppfyller krava i skipssikkerhetsloven. Vi kan ikkje utan vidare godkjenne komponentar, system og liknande som er sertifisert av Forsvaret, som grunnlag for sivile sertifikat, slik det vert føresett i siste setning i punkt 2.3. Grunnen til dette er mellom anna at Sjøfartsdirektoratet er bunde av internasjonale avtalar om godkjenning av skipsutstyr. Viss dei sivile sertifikata ikkje vert oppretthaldne, vil skipet verte handsama på same vis som skip som er nye i norsk skipsregister neste gong dei skal ha sertifikat. Høvet til å få sertifikat utan å gjere endringar på skipet vil vere avhengig av kor godt krava som går fram av Sjøfartsdirektoratet sitt regelverk vert teke i vare medan skipa vert nytta av Forsvaret. Vi gjer merksam på at eigarane av skipa risikerer store utgifter i samband med sivil godkjenning. Høyringa gjev ikkje klårt uttrykk for om Forsvaret vil gjere unntak frå krav til konstruksjon og utstyr, eller berre driftskrava. Konsekvensane for eigarane vil truleg vere størst viss det førstnemnde er tilfellet.

#### *Til § 7*

Sjøfartsdirektoratet stiller seg positivt til føreslegne første og andre ledd. Vi vil likevel føreslå at ordlyden vert endra til at tilsynet «skal» femne dei nemnde føresegnene i skipssikkerhetsloven, i det minste for sivilt eigde skip.

Vi er også positive til at dispensasjonsheimelen i tredje ledd berre gjeld «eget regelverk», ettersom Tilsynet for militær sjøfart ikkje kan gjevast kompetanse til å setje til side Sjøfartsdirektoratet sitt regelverk. Dispensasjonar frå dei føresegnene som ikkje er nemnde i forskrifta § 4, må gjevast av Sjøfartsdirektoratet.

Fjerde ledd bør også nemne Forsvaret sitt eige regelverk, slik at ein ikkje risikerer at delar av regelverket som gjeld for militære skip ikkje vert følgt opp.

#### **Oppsummering**

Endringsforslaga har nokre gode sider ved seg. Heilskapsinntrykket er likevel at forslaget går for langt i å setje til side skipssikkerhetsloven, og i å gje Forsvarssjefen kompetanse til å gjere vidare unntak. Etter vår meining er dette ikkje i samsvar med intensjonane bak skipssikkerhetsloven. Vi fryktar også at endringane kan gå ut over tryggleiken til sjøs, ikkje berre for Forsvaret sine eigne skip og tilsette, men også andre som ferdast på sjøen og miljøet. Høyringa har ikkje i tilstrekkeleg grad synt til konkrete problem som kan tale for å gjennomføre endringsforslaga.

Med helsing

Olav Akselsen  
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen  
avdelingsdirektør