

# SJØMANNSORGANISASJONENES FELLESSEKRETARIAT

Forsvarsdepartementet  
Postboks 8126 Dep  
0032 OSLO

|                      |  |
|----------------------|--|
| FORSVARSDPARTEMENTET |  |
| SAKNR.: 12/00491-18  |  |
| 20 FEB 2015          |  |
| ARKBET: 051.1        |  |
| KASSERES 5 ÅR        |  |
| KASSERES 30 ÅR       |  |
| BEVARES              |  |

Dato: 19.02.2015  
Vår ref.: 2015/00007 THPE

## Høringsuttalelse: Skipssikkerhetslovens virkeområde for Forsvarets skip

Vi viser til høringsnotat av 14. januar 2015. Denne høringsuttalelsen er gitt på vegne av Det norske maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund.

### Innledning

Innledningsvis vil vi påpeke det uheldige ved at den intensjon som Skipssikkerhetslovutvalget, departementene og Stortinget var enige om ved vedtakelsen av loven i 2007, nemlig at den som utgangspunkt bør gjelde Forsvarets skip, er i ferd med å bli betydelig svekket. Forsvarsdepartementet uttalte selv den gangen (jf. Ot.prp. nr. 87 punkt 7.1.3):

«Imidlertid når man ser bort ifra selve fartøyenes hensikt (militær kontra sivilt) så er militære og sivile fartøyer like fordi de begge er tiltenkt oppgaver i det samme sjøvannselementet. Forsvaret erkjenner derfor at det prinsipielle i lovgivningen i utgangspunktet kan følges fordi det vil gi best skipssikkerhet også for Forsvarets fartøyer (den sivile ekvivalenten).»

Siden loven ble vedtatt har den gjennom rammeforskriften blitt mer og mer uthulet for Forsvarets skip. Høringsutkastet innebærer en ytterligere uthuling og nærmest carte blanche-fravikelse som vi finner beklagelig. Vår bekymring forsterkes av at det ikke er redegjort for hvilke regler som da kommer til anvendelse og hvilket sikkerhetsnivå disse har.

De tre sjømannsorganisasjonene har flere medlemmer som arbeider på sivile skip innleid av Forsvaret. For disse medlemmene er det avgjørende at det legges til rette for godt arbeidsmiljø, ordnede arbeidsforhold og et høyt sikkerhetsnivå, som i alle fall ikke kan være dårligere enn Sjøfartsdirektoratets regler, som faktisk bygger på internasjonale minimumsstandarder.

Videre vil vi peke på at skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven samlet sett utgjør arbeidsmiljølovgivningen til sjøs. Lovene er nært knyttet til hverandre og ble senest harmonisert ved vedtakelsen av skipsarbeidsloven i 2013. Skipsarbeidsloven gjelder for «sivilt personell på skip befraktet av Forsvaret». Forarbeidene forklarer ikke nærmere hva som menes, men vi har lagt til grunn at skipsarbeidsloven gjelder når sivilt skip og mannskap er innleid samlet, hvor sivil reder har arbeidsgiveransvar. Dette korresponderer med det som er definert som «time charter avtale» i høringsutkastet. Skip innleid på «time charter avtale» må i alle fall følge Sjøfartsdirektoratets sikkerhetsregler gitt i medhold av skipssikkerhetsloven for at helheten i lovgivningen skal ivaretas.

### Kommentarer til enkeltbestemmelser

## § 2

Vi viser til begrepene «Skip som tilhører Forsvaret», «Skip som benyttes i Forsvarets tjeneste» og «Norske militære fartøyer». Om de foreslåtte endringene vedtas, vil forskriften etter vårt syn inneholde unødvendig mange begreper som lest i sammenheng med resten av forskriften, ikke gjør det helt enkelt å forstå for hvilke skip den enkelte regel gjøres unntak fra.

I definisjonen «norske militære fartøyer» står det «og/eller idriftsettes av Forsvaret...». Betegnelsen og/eller kan være tvetydig og vi formoder at ordet «eller» er tilstrekkelig.

I definisjonen av «time charter avtale» bør det for det første fremgå at avtalen er tidsbegrenset. For det andre er vi usikre på hva som vil være den rettslige situasjonen om det er sivilt mannskap utover sikkerhetsbemanningen. På sivile skip er det ikke uvanlig at det er en tilleggsbemanning - hvem er tenkt å ha arbeidsgiveransvar for disse?

Vi foreslår også at ordet «idriftsetter» erstattes med «driver» - som er det uttrykket som ellers benyttes i skipssikkerhetsloven.

## § 3

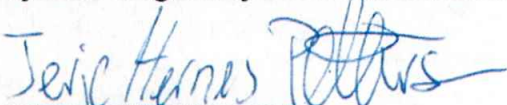
Her foreslås en vid adgang til å fravike *hele skipssikkerhetsloven* sammenlignet med gjeldende rett som kun gir adgang til det i krisesituasjoner mv. For Kystvaktens skip vil de situasjonene som er nevnt: Suverenitetshevdelse, myndighetsutøvelse og redningsaksjon, formodentlig være en ordinær del av skipets virksomhet. I så fall finner vi det meget betenkelig at loven skal kunne fravikes som foreslått. I alle fall finner vi det uakseptabelt om sivile skip med sivilt mannskap på et «time charter» omfattes av regelen, noe det tilsynelatende gjør ved at begrepet «skip som...benyttes i dets tjeneste» er brukt i første ledd. Vi ber om at dette omformuleres til «norske militære fartøyer». For det tilfelle at vårt forslag ikke tas til følge, ber vi om å bli konsultert med hensyn til hvilke regler som i slike situasjoner da gjelder mht. sentrale sikkerhetsregler som arbeids- og hviletid og bemanning og hvilke kompenserende sikkerhetstiltak man ser for seg i Forsvaret.

## § 4

Her er det ramset opp en rekke bestemmelser som ikke gjelder for «norske militære fartøyer». For sivilt innleide skip på «time charter avtale» omfattes dermed skipssikkerhetsloven som utgangspunkt i sin helhet, noe som er positivt og nødvendig for å sikre sammenheng med skipsarbeidsloven. På s. 6 i høringsbrevet er det redegjort for at Sjøfartsdirektoratet har tilsynsmyndigheten og at sertifikater skal følge deres regelverk. Vi legger da til grunn at dette også omfatter personlige sertifikater iht. STCW-konvensjonen og at fartstid dermed opparbeides. Ettersom skipssikkerhetsloven § 16 om kvalifikasjoner ikke er nevnt, legger vi også til grunn at denne gjelder for personell som har sertifikater på skip innleid på «bareboat» og at fartstid opptjenes også for disse. Dette er et svært viktige punkter å få avklart og hvis vår forståelse ikke er riktig, ber vi om å bli kontaktet. Vi har også satt Sjøfartsdirektoratet som kopiadressat slik at det eventuelt kan kaste lys over vår forståelse.

Med vennlig hilsen

Sjømannsorganisasjonenes Fellesekretariat



Terje Hernes Pettersen

Leder

**Kopi:** Nærings- og fiskeridepartementet, Sjøfartsdirektoratet, Statens havarikommisjon for transport