

Forsvarsdepartementet  
Postboks 8126 Dep  
0032 OSLO

Vår saksbehandler  
Reidun Opsahl

Vår dato  
15. desember 2009  
Deres dato  
2009.10.14

Vår ref.  
200903336-2  
Deres ref.  
2007/00915-51/FD I 4/BOE

### **Forskrift om objektsikkerhet - høring**

Det vises til Forsvarsdepartementets høringsbrev av 14. oktober 2009 vedrørende forskrift om objektsikkerhet. Avinor er av Samferdselsdepartementet (SD) oppfordret til å kommentere direkte til Forsvarsdepartementet (FD).

FDs utkast til ny forskrift er mottatt i Avinor 18. november 2009. Vi har således bare hatt noen få virkedager til å kommentere noe som kan være en regulering som kan få stor innvirkning på vår virksomhet og med tilsvarende store økonomiske konsekvenser. Det er uheldig at FD ikke følger forvaltningslovens hovedregel om 3 måneders høringsfrist, spesielt sett på bakgrunn av at forskriften har vært under utarbeidelse i mange år.

Avinor vil innledningsvis vise til SD's høringsuttalelse av 10. desember 2009 til FD, se vedlagte kopi mottatt av Avinor. SD trekker der frem flere prinsipielle spørsmål, for eksempel fordelingen av det konstitusjonelle ansvar mellom de nasjonale forvaltningsorganer og NSM. NSM har som oppgave å koordinere de forebyggende sikkerhetstiltak og kontrollere sikkerhetstilstanden (deriblant føre tilsyn). Slik vi leser FDs forslag til forskrift og endringer, legges det opp til at SD's sektortilsyn innen luft, post, tele og bane skal omfatte tilsyn med etterlevelsen av objektsikkerhetsregelverket, det vil i praksis si forvalte sikkerhetsloven. Etter vårt syn vil det ikke være formålstjenlig å bygge opp parallelle fagmiljøer i alle tilsynsorganene med kompetanse på objektsikkerhet. NSM innehar allerede denne kompetansen og antall objekter som vil komme inn under forskriftens bestemmelser antas å være begrenset. Avinor slutter seg til at disse spørsmål må vurderes av FD før slutføring av forskriften.

Ifølge Ot.prp. nr. 21 (2007-2008) om lov om endringer i lov 20. mars 1998 nr. 10 om forebyggende sikkerhetstjeneste (sikkerhetsloven), er begrepet teknisk infrastruktur (herunder transportsystemer), som er av betydning for vitale samfunnsfunksjoner så vel i fred som krise og krig, beskrevet som skjermingsverdige objekter. Da Avinor forvalter sivile lufthavner og leverer flysikringstjenester til også militære lufthavner, er det sannsynlig at Avinor har flere objekter som vil komme til å omfattes av forskriften. Avinors virksomhet er avhengig av bl.a. kraftforsyning og telenett. Da reglene om objektsikkerhet i sikkerhetsloven har som hovedformål å sørge for en helhetlig og overordnet tilnærming på tvers av samfunnssektorene når det gjelder utvelgelse, beskyttelse og tilsyn med skjermingsverdige objekter, vil Avinor anmode om at det blir fastsatt tverrsektorielle vurderinger og føringer for identifisering/utvelgelse og klassifisering av skjermingsverdige objekter innen transportsektoren. Dette vil redusere risikoen for et variert nivå på sikkerheten mellom ulike sektorer.

Avinor har følgende kommentarer til de enkelte forslag til bestemmelser:

Dokumentert skadevurdering § 2-1 andre ledd

På grunn av de inngripende tiltak og store økonomiske konsekvenser dette kan medføre, må det spesifiseres hvilke kriterier som ligger til grunn for tolking av begrepet "dokumentert skadevurdering", herunder for eksempel krav til hva en slik vurdering skal bygge på, kompetansekrav for de som skal foreta denne vurderingen, etc.

Utvelgelse av skjermingsverdige objekter § 2-1 tredje ledd

SD har i sine kommentarer påpekt at forskriften er uklar på hva slags rolle NSM skal ha i forhold til utvelgelsen av de skjermingsverdige objekter. NSM skal kunne foreslå objekter overfor sektormyndigheten, men det er sektormyndigheten som peker ut objektene. Samtidig skal NSM føre tilsyn med utvelgelsen. Slik vi oppfatter forslaget kan man da komme i en situasjon hvor NSMs forslag ikke blir tatt til følge av sektormyndighet, men at NSM gjennom tilsyn likevel vil peke på at dette burde vært pekt ut. Dette mener vi vil være en uheldig situasjon. Begrepene utpeking og utvelgelse blir benyttet om hverandre, uten at det fremgår om begrepene har forskjellig betydning.

Sikkerhetsklarering og autorisasjon § 3-6 første ledd

Forslaget legger til grunn at det kreves sikkerhetsklarering og autorisasjon kun for personell som gis permanent tilgang til skjermingsverdige objekter. Det beskrives videre at dette må være et egnet virkemiddel, men det gis ingen føringer for når dette kan være aktuelt. Forskriften bør inneholde ytterligere kriterier for når sikkerhetsklarering og autorisasjon anses for å være et egnet virkemiddel.

Økonomiske konsekvenser § 4-1 første ledd

Sikringstiltak som følge av uklare retningslinjer for utvelgelse og klassifisering av skjermingsverdige objekter kan medføre store uforutsette kostnader og konkurransevridning eksempelvis mellom transportsektorer, dersom dette ikke praktiseres enhetlig i både statlige og private virksomheter. De økonomiske og administrative konsekvensene som følge av utvelgelse, klassifisering og sikringstiltak må derfor redegjøres ytterligere.

Avinor omfattes også av vedlagte forskrift om felles krav for yting av flysikringstjenester (basert på kommisjonsforordning (EF) nr 2096/2005). Forordningen regulerer sikring av objekter (facilities) relatert til flysikringstjenesten med beskrivelse av risikoanalyser basert på trusselvurderinger. Forholdet til bestemmelsen må avklares.

Sikkerhetslovens virkeområde omfatter ikke Svalbard – Avinor gis derfor ikke muligheten til å utpeke evt skjermingsverdige objekter på Svalbard lufthavn, Longyear. Dette gjelder imidlertid ikke objekter relatert til flysikringstjenesten, ref forskrift om felles krav for yting av flysikringstjenester som også gjelder for Svalbard. Forholdet til bestemmelsen må avklares.

Med vennlig hilsen  
AVINOR AS

  
Signe Astrup Arnesen  
Direktør Flysikkerhet og HMS

  
Tarald Johansen

Kopi: Samferdselsdepartementet  
Luftfartstilsynet

Vedlegg:  
SDs høringsuttalelse  
Forskrift om felles krav for yting av flysikringstjenester m/komm.forord. EF nr 2096/2005