

Helse- og omsorgsdepartementet
Postboks 8011 Dep
0030 OSLO

MOTTATT

15 JAN 2016

DSS: Skanning

Høring - Helseberedskap ved miljø- og kjemikaliehendelser mv

Vi viser til høring forslag til endringer i regelverket for helseberedskapen. I høringsnotatet foreslås en presisering av kravene til beredskap for miljørettet helsevern. Formålet er slik vi forstår det å sikre en bedre beredskap ved miljøhendelser som kan ha konsekvenser for liv og helse.

I de underliggende dokumentene omtaler dere flere ulykker, blant annet «Vest Tank» og «Full City» sakene, som eksempler på saker hvor kommunene og det offentlige generelt har et forbedringspotensial i varsling og samarbeid.

Sjøfartsdirektoratet har en egen vaktordning og et samarbeid med Kystverket. Dette er en vakttelefon som er døgnbemannet alle dager hele året for rapportering av ulykker, hendelser til sjøs. Sammen med Kystverket sitter Sjøfartsdirektoratet med svært god fagkunnskap om de hendelser som skjer på sjøen. Begge de nevnte eksemplene var Sjøfartsdirektoratet involvert i som faglig støtte til de vurderingene som skulle gjøres.

Videre har Sjøfartsdirektoratet et bredt internasjonalt nettverk og kjennskap til muligheter i situasjoner som følger av ulykker, smittefare eller sikkerhetstrusler.

Dette er, etter det vi kan se i høringsbrevet, utelatt ved beskrivelse av kompetanse i vaktordningene.

Sjøfartsdirektoratet har noen konkrete innspill og spørsmål til utkastet til forskriften. Vi vil i det følgende kort gå inn på disse problemstillingene.

I utkastets § 29 nytt annet og tredje ledd pålegges Sjøfartsdirektoratets ansatte en varslingsplikt for helsetrusler som kan utgjøre en alvorlig hendelse av betydning for internasjonal folkehelse.

Slik vi forstår høringsutkastet, punkt 6.4, vil det ikke være krav til en økt kompetanse blant våre inspektører til å avgjøre når en skal varsle. Varslingsplikten vil, som i eksempelet med symptomer på ebola, være avhengig av hvilken informasjon som er blitt formidlet til våre ansatte. Det er allikevel ikke avklart i utkastet om Sjøfartsdirektoratets ledelse har et selvstendig ansvar for å oppsøke slik informasjon og formidle denne til våre ansatte, eller om det vil bli organisert gjennom andre myndighetsledd.

Våre havnestatsinspektører vil ved kontroll av utenlandske skip være underlagt Paris MoU regimet. Det bør avklares om håndheving av disse situasjonene vil ha behov for harmonisering mot denne internasjonale avtalen. Det er etter disse reglene er klart krav om å gjennomføre inspeksjoner etter en gitt mal for å sikre



likebehandling, uavhengig av hvor i Europa, Canada og Russland et skip ankommer.

Det er videre i § 29 gitt en åpning for at en skal kunne utarbeide nytt regelverk som legger skipsfører en plikt om å melde om forhold om bord som utgjør en alvorlig helsetrussel. Det er, slik vi leser utkastet, ikke tatt høyde for om dette skal være en plikt som dekkes av dagens regelverk i Skipssikkerhetsloven og underliggende forskrifter.

Videre er det i forslaget § 17 tatt inn at skips anløp av en havn kan gjøres betinget av inspeksjon og gjennomføring av helsetiltak for å motvirke sykdom og andre helsetrusler. Etter Skipssikkerhetsloven § 52 kan Sjøfartsdirektoratet kan forby et skip å forlate havn eller pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak overfor skipet, om nødvendig med bruk av tvang. Dette er i tilfeller hvor det er forhold om bord som utgjør en fare for liv og helse, miljø og/eller materielle verdier. Det bør avklares om Skipssikkerhetsloven her har noen motstridende hensyn og løsninger opp mot forslaget § 17.

Videre har Skipssikkerhetsloven også en åpning for å hindre utenlandske skip adgang til norsk sjøterritorium i § 54. Dette er i direkte motstrid til bestemmelsen i § 17 som fastslår at skip ikke kan (av folkehelsehensyn) nektes å anløpe eller ankomme en havn, ta om bord eller sette av, losse eller laste last eller forråd.

§ 17 bør etter vår vurdering gjennomgås for å harmoniseres mot de tvangstiltak som Norge kan utøve ovenfor et skip etter sjøretten. En alvorlig helsetrussel om bord vil naturlig nok være en trussel mot en sikker drift av fartøyet og dermed også være aktuell i vurderingene etter de nevnte bestemmelsene i Skipssikkerhetsloven.

Ut over disse kommentarene vil vi generelt få bemerke at en god operativ løsning på dette feltet er en klar ansvarsfordeling og informasjonsflyt. Våre inspektører er ofte første ledd i et utenlandsk skips møte med Norge. Det er derfor viktig at vi har en ordning som sikrer at informasjon av god kvalitet blir formidlet våre inspektører raskt.

Med hilsen

Linda Bruås
underdirektør

Simon Næsse
juridisk seniorrådgiver

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer