



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Fiskeri- og havministeren

Stortingets næringskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/4123-

4. juni 2024

Dokument 8:164 S (2023-2024) - vurdering av representantforslag om å ivareta nasjonal sikkerhet på den norske handelsflåten

Jeg viser til brev av 30. mai 2024 der Stortingets næringskomité ber om Nærings- og fiskeridepartementets vurdering av Dokument 8:164 S (2023-2024) representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Sivert Bjørnstad, Erlend Wiborg og Christian Tybring-Gjedde om å ivareta nasjonal sikkerhet på den norske handelsflåten.

Den norske handelsflåten består av om lag 1600 skip over 100 bruttotonn i kommersiell skipsfart registrert i norsk ordinært skipsregister (NOR) og norsk internasjonalt skipsregister (NIS). NIS-registeret ble opprettet i 1987 med formål om å tilby konkurransedyktige betingelser for skip i internasjonal skipsfart under norsk flagg. Ved etableringen av registeret ble det samtidig innført en vid adgang til å dispensere fra kravet om norsk kaptein. Det er ingen tilsvarende adgang til dispensere fra kravet om norsk kaptein på skip registrert i NOR. Ved inngåelse av EØS-avtalen i 1994 ble skipsførere i EØS-området likestilt med norske skipsførere.

Sjøfartsdirektoratet utsteder sertifikater til norske sjøfolk og påtegninger av utenlandske sertifikater på norskflaggede skip. Påtegningene baserer seg på bilaterale avtaler mellom sjøfartsadministrasjoner om gjensidig godkjenning av sertifikater. Sjøfartsdirektoratet har opplyst at de siden 1. januar 2021 til i dag har utstedt 12 331 norske sertifikater med førerrett, og 2 756 påtegninger til utenlandske sertifikater med førerrett. Av disse er 312 utstedt til russiske kapteiner. Sjøfartsdirektoratet har videre opplyst at det ikke utstedes påtegninger med førerrettigheter uten at det er gitt dispensasjon fra nasjonalitetskravet. Sjøfartsdirektoratet har ikke oversikt over hvilke av de personer som har fått norske

sertifikater og påtegnede utenlandske sertifikater for å arbeide som skipsfører på NIS-registrerte fartøyer som til enhver tid faktisk benytter dem.

Representantene fremmer for det første forslag om å stanse muligheten til å gi dispensasjon fra nasjonalitetskravet for kapteiner på skip i NIS-registeret fra land som utgjør en sikkerhetsrisiko for Norge.

NIS-skip seiler i hovedsak i internasjonal fart og er i stor grad bemannet med utenlandske sjøfolk. Ved utgangen av mai 2024 var det registrert 681 skip i NIS. Som vist over, har det helt siden opprettelsen av registeret vært vanlig praksis å tillate at skipene kan føres av utenlandske kapteiner.

Jeg har forståelse for representantenes spørsmål knyttet til gjeldende dispensasjonspraksis, og har, i lys av den nye sikkerhetssituasjonen, igangsatt et arbeid for å se nærmere på om praksisen bør strammes inn. Jeg vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Å fjerne adgangen til å kunne benytte kapteiner fra land som utgjør en sikkerhetstrussel for Norge, vil innskrenke rederienes muligheter med hensyn til bemanningen av skipene, og blant annet kunne bety at ansatte som i lang tid har vært i rederienes tjeneste ikke vil kunne fortsette. Det kan også ha som konsekvens at rederier vil vurdere muligheten til å registrere skipene i et annet skipsregister, som ikke har tilsvarende begrensninger, noe som igjen vil kunne innebære en svekkelse av totalforsvaret.

En innstramning av praksis utelukkende på grunnlag av kapteinenes nasjonalitet er i utgangspunktet diskriminerende, og vil av den grunn måtte vurderes grundig. Samtidig åpner gjeldende regelverk for at man kan ta beredskapshensyn i vurderingen av dispensasjonssøknader, jf. forskrift om kvalifikasjoner for sjøfolk § 87 tredje ledd. I den grad det skulle bli vurdert som nødvendig for å ivareta Norges sikkerhet og sikkerheten på norske skip, vil hjemmelen kunne benyttes.

Norsk skipsfartsberedskap har lange tradisjoner som en strategisk viktig beredskapsressurs for norske myndigheter og våre allierte, og utgjør en del av totalforsvaret. I en alvorlig krise eller krig kan det være behov for å skaffe til veie skip fra den norske handelsflåten for å understøtte konkrete behov fra norske myndigheter eller allierte. I slike situasjoner vil primært kommersielle avtaler bli benyttet, og myndighetene vil vurdere konkret, gitt situasjonen, hvilke skip som skal benyttes og hvem som skal utgjøre mannskapet om bord. Nærings- og fiskeridepartementet har i ytterste konsekvens hjemmel til å rekvirere skip dersom kommersielle avtaler ikke er mulig.

Representantene fremmer for det andre forslag om å gjennomgå alle tillatelser og ordninger for personer fra land som utgjør en sikkerhetsrisiko for Norge, i alle sektorer, med mål om å tette sårbarheter.

Regjeringen jobber kontinuerlig for å tette sårbarheter som kan ha en betydning både for våre nasjonale sikkerhetsinteresser og for våre kritiske samfunnsfunksjoner. Jeg deler derfor forslagsstillernes syn på viktighetene av at norske myndigheter i tilstrekkelig grad har oversikt over hvilke tillatelser og ordninger som gjelder for personer fra land som utgjør en sikkerhetsrisiko for Norge. Vi må påse at vi besitter nødvendige virkemidler for å tette sårbarheter, men samtidig være bevisst på at det vil kunne variere hvilke tillatelser og ordninger som utgjør en reell sikkerhetsrisiko.

For våre nasjonale sikkerhetsinteresser ivaretas dette i hovedsak gjennom sikkerhetsloven med forskrifter, der tilgang til skjermingsverdig informasjon, informasjonssystemer, objekter og infrastruktur er regulert. Sikkerhetsloven er et tverrsektorielt regelverk og gjelder derfor for alle sektorer, og det pågår et kontinuerlig arbeid med å sikre våre skjermingsverdige verdier.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps (DSB) rapport «Samfunnets kritiske funksjoner: Hvilken funksjonsevne må samfunnet opprettholde til enhver tid?» (KIKS, desember 2016) gir også et godt overordnet rammeverk for å vurdere hva som kan utgjøre en sikkerhetsrisiko for Norge. Men slik det fremkommer i kategoriene og beskrivelsene i rammeverket, vil de ulike funksjonene kunne ha svært ulik betydning i lys av samfunnsutviklingen og den sikkerhetspolitiske situasjonen vi til enhver tid befinner oss i. Det vil f.eks. i fredstid ikke være noen automatikk i at personer kun i egenskap av å komme fra bestemte land, vurderes å utgjøre en sikkerhetsrisiko for Norge. En tilsvarende vurdering i krig vil kunne stille seg svært annerledes, men da vil også annet regelverk kunne benyttes for vår egenbeskyttelse.

Med hilsen



Marianne Sivertsen Næss