

**Arbeidsgruppens rapport til Nærings- og
handelsdepartementet**

”NIS med fokus på service og kvalitet”

Til Nærings- og handelsdepartementet

Regjeringen besluttet i St. meld nr 31 (2003-2004) "Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer" å nedsette en arbeidsgruppe for å vurdere behovet for tiltak for å gjenopprette NIS som et attraktivt internasjonalt kvalitetsregister.

Arbeidsgruppen leverer med dette sine vurderinger, konklusjoner og anbefalinger.

Oslo, 1.september 2004

Berit Stokke

leder

Jørgen Vatne

Karl Morten Wiklund

Jacqueline Smith

Anita Malmedal

Frøydis Gaarder

Georg T. Smefjell

Kristin Åsgard Kleven

sekretær

1	INNLEDNING.....	4
1.1	Sammendrag	4
1.2	Opprettelse og sammensetning av arbeidsgruppen	4
1.3	Gruppens mandat	5
1.4	Arbeidet i gruppen	5
2	OM NIS	6
2.1	Bakgrunn og opprettelse	6
2.2.	Regler og administrasjon.....	7
2.3	Regelendringer fra 1987 og til i dag	13
2.4.	NIS-flåteutvikling	16
2.5	Konkurransen fra andre skipsregistre	21
2.6	Hvilke registre velger norske rederier og hvorfor	25
2.7	Hva kjennetegner et kvalitetsregister	26
2.8	Begrunnelse for et sterkt NIS.....	28
3	INNVENDINGER SOM ER REIST MOT NORSK REGELVERK OG SKIPSFARTSADMINISTRASJON	28
3.1	Rapporten fra Maritimt Forum	28
3.2	Innspill fra Rederiforbundet/rederiene	29
3.3	Innspill fra skipsreder Anders Wilhelmsen – RCCL	29
3.4	Innspill fra Skipsregistrene i Bergen	30
3.5	Innspill fra Det norske Veritas (DnV).....	30
3.6	Oppsummering/gruppering av innvendingene.....	30
3.7	Innvendinger som gruppen ikke ser grunn til å gå nærmere inn på.....	31
4	NÆRMERE OM REGELVERKET OG ADMINISTRASJONEN SOM OMFATTES AV KRITIKK	33
4.1	Fartsområdebegrensningen	33
4.2	Driftskravet.....	34
4.3	Fornorsking av NIS/særnorske krav og fortolkninger	39
4.4	Kvalifikasjonskrav – STCW- konvensjonen	39
4.5	Ansettelsesreglene og prosedyrene for sjømenn	46
4.6	Tilsynsansvaret er fordelt på mange ulike etater	51
4.7	Manglende service	53
5	OPPSUMMERING	55
5.1	Anbefalinger.....	55
5.2	Markedsføring av NIS	56
5.3	Adgang til bareboat registrering	56
5.4	Hvordan kan NIS gjenopprettes som et attraktivt kvalitetsregister	57
5.5	Administrative konsekvenser	60
5.5	Økonomiske konsekvenser	61

vedlegg

63-69

Vurdering av behov for å gjenopprette NIS som et attraktivt kvalitetsregister

1 INNLEDNING

1.1 Sammendrag

Arbeidsgruppen har foretatt en vurdering av behovet for å gjenopprette NIS som et attraktivt kvalitetsregister, og hovedkonklusjonene er som følger:

Arbeidsgruppen konstaterer at det er behov for snarest å iverksette tiltak for å hindre ytterligere reduksjon av NIS-flåten og for å tiltrekke ny tonnasje til NIS.

NIS er i dag et kvalitetsregister, og denne posisjonen er i seg selv verdifull. Posisjonen må opprettholdes og ikke minst utnyttes i en omfattende kommersiell markedsføring av NIS. Dette bør iverksettes straks, og det bør øremerkes tilstrekkelige midler til dette formålet.

NIS utfordres i dag av internasjonale kommersielle registre, som Liberia, Marshall Islands og Bahamas. Dette er registre som ikke har fartsområdebegrensninger, ingen krav til drift fra registreringslandet og registrene har enkle prosedyrer, for så vidt gjelder godkjenning og sertifisering av mannskap som skal arbeide om bord på skipene. Registrene holder et høyt servicenivå i forhold til brukerne, har gjennomgående høy kvalitet på skipene, og de driver aktiv markedsføring mot næringen.

Arbeidsgruppen mener at tiltak må treffes for at NIS kan bli konkurranse dyktig i forhold til de kommersielle registrene, men samtidig slik at NIS bevarer sin posisjon som et kvalitetsregister. Arbeidsgruppen mener fartsområdebegrensningen bør oppheves, at kravet til drift fra Norge må gjøres mindre strengt, at prosedyrene for godkjenning av sertifikatene til utenlandsk mannskap på NIS-skip må gjøres enklere og at registrering i Maritimt arbeidsgiver- og arbeidstakerregister(MAA) må forenkles, at de berørte myndigheter må være service innstilt og at NIS-registeret må markedsføres som et internasjonalt kvalitetsregister.

Arbeidsgruppen mener at Norge skal følge de internasjonale forpliktelsene som Norge har påtatt seg ved ratifikasjon av internasjonale konvensjoner, gjennom IMO, ILO etc. Fortolkning av det internasjonale regelverket i Norge bør etter gruppens vurdering, være i samsvar med andre lands fortolkninger. Det er viktig at Norge følger internasjonale normer for tolkning og implementering i den grad slike fins og ikke etablerer særnorske fortolkninger.

Arbeidsgruppen mener det er viktig at næringen underlegges det samme regelverket. Der det ikke fins en internasjonal norm for hvordan en konvensjon skal implementeres bør Norge være en pådriver for at en internasjonal standard etterstrebes og etterleves. Særnorsk regler og tolkninger vil bidra til at NIS mister sin posisjon som et konkurransedyktig register. Dette var en forutsetning også da NIS ble etablert i 1987.

Arbeidsgruppen understreker imidlertid at norsk skipsfarts øvrige rammevilkår, så som rederibeskatning, nettolønnsordningen, gebyrer, refusjonsordninger for sysselsetting av sjøfolk etc må forenkles og stabiliseres og være tilsvarende det som tilbys i andre sammenliknbare land. Arbeidsgruppen tror ikke at tiltak som bare er rettet mot NIS kan bidra til en styrking av og gi en tilvekst av skip til NIS.

1.2 Opprettelse og sammensetning av arbeidsgruppen

Regjeringen har i Skipsfartsmeldingen lagt vekt på at NIS skal opprettholdes som et kvalitetsregister. En arbeidsgruppe med representanter for næringen og myndighetene ble vedtatt

opprettet for å gjennomgå regelverk og administrative systemer og rutiner som gjelder for NIS. Formålet med arbeidet er å se om det er nødvendig med tiltak for å øke servicenivået, kartlegge og eventuelt fjerne unødige avvik mellom norsk og internasjonalt regelverk.

Det er et uttalt ønske at den senere tids økte utflagging fra NIS skal stanses i den grad det er mulig, og det er et ønske at NIS skal fremstå som et tiltrekkende skipsregister for både norsk og utenlandskeid tonnasje.

Advokat Berit Stokke fikk i oppdrag å lede arbeidsgruppen. Direktør Jørgen Vatne fra Norges Rederiforbund, sjefsingeniør Karl Morten Wiklund fra Det Norske Veritas og sekretær Jacqueline Smith fra sjømannsorganisasjonene ble oppnevnt som medlemmer fra sjøfartsnæringen. Administrasjonssjef Anita Malmedal representerte Skipsregistrene, underdirektør Georg T. Smefjell og underdirektør Frøydys Gaarder ble oppnevnt som medlemmer fra Sjøfartsdirektoratet. Stabsdirektør i Sjøfartsdirektoratet, Kristin Åsgard Kleven fikk i oppdrag å være gruppens sekretær.

1.3 Gruppens mandat

Nærings- og handelsdepartementet ga følgende mandat for gruppens arbeid:

Formålet med gruppens arbeid er et ønske fra myndighetenes side om å legge bedre til rette for at NIS-registeret skal være et konkurransedyktig og attraktivt kvalitetsregister for norske og utenlandske rederier.

Arbeidsgruppen skal foreta en gjennomgang og vurdering av regelverk og administrative forhold som kan ha betydning for at NIS skal være et konkurransedyktig kvalitetsregister og eventuelt foreslå endringer. I gjennomgangen er det naturlig å foreta en vurdering av krav som stilles til skip som registreres i andre land som det er naturlig å sammenligne oss med.

Spørsmål i forbindelse med Sjøfartsdirektoratets gebyrsystem og kostnader skal ikke behandles av gruppen.

Gruppen skal redegjøre for de administrative og økonomiske konsekvenser for de tiltak som eventuelt foreslås.

Gruppen skal presentere sitt arbeid for departementet senest innen utgangen av august 2004.

Gruppen har forstått at en vesentlig årsak til at Departementet nå ønsker en gjennomgang av NIS, er at Maritimt Forum, i et innspill til Skipsfartsmeldingen, har tatt opp en del forhold rundt NIS og kommet med et forslag til hvordan NIS kan forbedres.

1.4 Arbeidet i gruppen

Arbeidsgruppen hadde sitt første møte 28.april og har hatt i alt 10 arbeidsmøter. Den korte tidsfristen som er satt, begrenser hvilke problemstillinger som det er praktisk mulig å vurdere. Arbeidsgruppen har ikke hatt tilstrekkelig tid til å foreta en fullstendig og systematisk gjennomgang og sammenlikning med andre lands regler av hele regelverket knyttet til NIS. Utgangspunktet for arbeidsgruppen har derfor vært den kritikk som Maritimt Forum har reist i sitt innspill til Skipsfartsmeldingen. Brukerne (eierne/rederiene) er dessuten representert i gruppen ved Rederiforbundet. Arbeidsgruppen ba derfor Rederiforbundet konkretisere nærmere en del av de mer generelle innvendingene mot dagens regler og administrasjon som var påpekt av Maritimt Forum. Skipsregistrene i Bergen som forvalter registeret i NIS har i sin daglige kontakt med brukerne også notert en del forhold som det er naturlig for gruppen å vurdere nærmere. Det

Norske Veritas har kommet med innspill basert på den erfaring DnV har som klaseselskap og utøver av sikkerhetskontroll av NIS skip og for en rekke andre skipsregistre.

Arbeidsgruppen er samstemt om at NIS fortsatt skal være et internasjonalt kvalitetsregister og at man bør unngå forandringer som kan svekke kvalitetsstempelen. Norge har ratifisert Havrettskonvensjonen av 1982. Konvensjonen gir uttrykk for at reell tilknytning mellom stat og register har betydning for sikkerheten til sjøs. Det har derfor vært diskutert i gruppen om prinsippet om tilknytning til flaggstaten og ønsket om å fremstå som et kvalitetsregister utelukker en sammenligning med de praktiske løsninger som brukes i de åpne, kommersielle skipsregistre¹. Gruppen er enig i at det er viktig å følge opp kravene i Havrettskonvensjonen og at den reelle tilknytning mellom stat og register har betydning for sikkerheten til sjøs.

Arbeidsgruppen har kommet til at det er vanskelig å overse hvordan de kommersielle registrene driver fordi det er til disse registrene rederiene flagger sine skip, både fra NIS og NOR.

2 OM NIS

2.1 Bakgrunn og opprettelse²

Skipsfarten var på midten av 80-tallet inne i en sterk internasjonal omstilling, samtidig som det var svikt i markedene. Flere av de store tradisjonelle skipsfartslandene hadde betydelig nedgang i sine flåter, mens andre var inne i en sterk vekst. Flåten under åpne kommersielle skipsregistre økte.

Den norskregistrerte utenriksflåten ble redusert med 117 skip fra 667 (16,9 mill dw tonn) til 550 skip (6,2 mill dw tonn) i løpet av 1986. Reduksjonen skyldtes både salg til utenlandske eiere og til norsk eide selskaper i utlandet. NIS ble opprettet i 1987 for å bøte på dette og for å tillate bruk av utenlandske mannskaper på lokale hyre- og arbeidsvilkår på norskregistrerte skip

Fra opprettelsen av NIS i 1987 og frem til 1.7.1991, økte NIS flåten til 917 skip (40,7 mill dw tonn) og NIS var det hurtigst voksende skipsregister i verden.

Et hovedformål med NIS, var å bedre konkurransesituasjonen for drift av skip i utenriksfart under norsk flagg. NIS ville gi sterkere norsk tilknytning enn når norskeide skip ble drevet under fremmed flagg.

Regjeringen la ved opprettelsen vekt på at NIS skulle etableres som et kvalitetsregister og at sikkerhetsstandarden for skipene skulle være meget tilfredsstillende. Det ble derfor lagt til grunn at sjødyktighetsloven i sin helhet skulle gjelde for skip i NIS. Det ble også bestemt at sjømannsloven skulle gjelde for skip i NIS med adgang til å fravike en rekke av bestemmelsene i tariffavtale. Det ble ikke gitt adgang til å fravike enkelte grunnleggende bestemmelser om legeundersøkelse, omsorgsplikt ved sykdom og skade, samt verneregler mot ulykker og helseskader.

Sjøfolks arbeids- og levevilkår sto også i fokus ved opprettelsen av NIS. Det ble fremhevet at arbeidsforhold om bord for en del lands vedkommende var mindre gunstige pga mangelfull sjøfartslovgivning og liten vekt på sikkerhet og gode forhold for sjøfolk. Som alternativ til registrering av skip i slike land kan NIS bety ordnede og bedre forhold for utenlandske sjøfolk.

¹ Norge har ikke ratifisert FN-konvensjon av 7.februar 1986 om skipsregistre. Konvensjonen opererer med alternative tilknytningskrav, (I) eiermessig tilknytning, (II) at besetningen er fra registreringslandet eller (III) drift fra registreringslandet.

² Ot.prp.nr.45 (1986-87) og Inst.O.nr.73 (1986-87) om norsk internasjonalt skipsregister.

Samtidig la regjeringen vekt på at NIS skulle være konkurransedyktig i forhold til de åpne, kommersielle registrene. Det ble lagt vekt på å arbeide for å fjerne unødvendige særkrav i regelverket og legge opp til en fleksibel praktisering av regelverket, slik at man kunne godta avvikende, men likeverdige løsninger.

For å sikre at det nye registeret ble konkurransedyktig, ble det lagt vekt på å lage et enkelt og oversiktlig regelverk med utgangspunkt i de regler som gjaldt for skip registrert i det ordinære norske skipsregisteret (NOR). Dermed sikret man at både rederiene og sjøfartsadministrasjonen kunne arbeide med ett sett av velkjente regler.

For å oppnå formålet med registeret, ble det bestemt at driften av skipene for en vesentlig del skulle forestås fra Norge. Dette ville sikre driftstilknytning til det norske maritime miljøet, uten å bryte med den etablerte praksis for organisering av skipsdrift som er vanlig i norske rederier og sikre arbeidsplasser i maritim næring i Norge.

2.2. Regler og administrasjon

2.2.1 Skipsregistrenes administrasjon

NIS ble ved opprettelsen administrativt underlagt Byskriveren i Bergen, som også hadde ansvar for Bergen Skipsregister, et av 27 lokale skipsregistre i Norge. Byskriveren hørte under domstolene, underlagt Justisdepartementet. *Skipsregistrene* ble opprettet 15. mai 1992 som et eget forvaltningsorgan underlagt Utenriksdepartementet, og de lokale skipsregistrene ble sentralisert til ett sentralt register, Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og samlokalisert med NIS. Skipsregistrene har i dag 11 ansatte som betjener NIS og NOR.

Skipsregistrene ble i 1996 direkte underlagt Nærings- og handelsdepartementet. Skipsregistrene skal medvirke til å oppfylle Nærings- og handelsdepartementets overordnede mål innen sjøfartsforvaltningen om at Norge fortsatt skal være en ledende maritim nasjon.

Den overordnede målsetting for Skipsregistrenes virksomhet er å opprettholde et korrekt og oppdatert NOR og NIS for så vidt gjelder hjemmel og heftelsesforhold knyttet til skip.

Registrenes virksomhet utføres innenfor gjeldende regelverk og påvirkes av markeds- og konjunkturmessige svingninger i skipsfartsnæringen og rammevilkårene for næringen.

Skipsregistrenes foretar sjelden feilregistreringer og mottar lite klager. Gjennomgående får Skipsregistrene positive tilbakemeldinger fra brukerne. Skipsregistrene har som arbeidsmål å opprettholde høy grad av service overfor brukerne av registrene og kort saksbehandlingstid tilstrebes. Alle henvendelser blir besvart samme dag. Rederier blir for alle typer registreringer, tildelt en personlig saksbehandler som følger opp saken og gir veiledning for registreringskrav

Ved eventuelle mangler vil videre saksbehandling være avhengig av kundens tilbakemelding og oppfølging, før skip eller dokument kan registreres.

Skipsregistrene har klokkeslettregistrering, dvs at dokumentet får rettvern fra det klokkeslett (minutt for minutt) det er mottatt og godkjent for registrering.

Den tid registeret bruker for å behandle en sak som er klar for registrering i skipsregisteret, og til dokumentet/dokumentene returneres kunden, vil normalt ta 1-2 uker. Nødvendige sertifikater og bekreftelser utstedes uten opphold etter begjæring fra kunden.

Kontoret har åpningstid fra 09:00 til 15:00 og vaktordning fra 07:00 til 24:00 alle dager (inkludert nasjonale helligdager, men unntatt søndag). Kontortelefonen besvares så lenge kontoret er

bemannet (uavhengig av åpningstiden), og betjenes for øvrig ved mobiltelefon. Etter avtale er kontoret bemannet innenfor vaktordningens tidspunkt. Henvendelser utenfor kontortiden kan også betjenes via hjemmekontor med direkte tilgang til registeret.

For øvrig er registeropplysninger tilgjengelig via forespørsel på internett, hvor registeropplysninger kan innhentes for et skip ad gangen. Søkemulighetene er utvidet i forbindelse med utstedelse av CSR-dokument, samt at det nå er mulig å søke på slettede skip.

NIS-registeret har ikke og har ikke hatt et eget markedsføringsbudsjett. Til sammenligning legger utenlandske kommersielle registre stor vekt på markedsføring og bruker store ressurser på å tiltrekke seg nye brukere.

Moderne kommunikasjon forenkler informasjonsutveksling mellom sentral sjøfartsmyndighet og registerenheten.

2.2.2 Regelverk som styrer Skipsregistrenes virksomhet

Det er sjøloven kapittel 1, 2 og 3 som, sammen med NIS-loven av 12.06.87 og NIS-forskriftene av 30.07.92 nr 592, i første rekke inneholder regler for styring av virksomheten, som består av registrering av skip og tinglysing av hjemmel og andre rettigheter vedrørende disse.

NIS-loven utvider kretsen av skip som er gjenstand for norsk registrering. Rettsgebyrloven av 17.12.82 og NIS-forskriften gir hjemmel for betaling av registreringsgebyrer til registeret.

I tillegg administrerer Skipsregistrene forskriften om garantiordninger for arbeidstakere på norske skip, 17.12.1993.

Sjøfartsdirektoratet forvalter i forbindelse med selve registreringen av skip, i tillegg et omfattende regelverk vedrørende tekniske krav til skip, bemanning, mønstring og fartsområde.

Kort oppsummert gjelder følgende ved nyregistrering av skip i NIS:

Krav til skipet

Maskindrevne passasjerskip og lasteskip, samt luftputefartøy, boreplattformer og andre flyttbare innretninger kan registreres i NIS, såfremt de fyller vilkårene for øvrig.

Krav til eier av skipet

Eier av skip i NIS kan deles i tre hovedkategorier:

- 1 Eiere som fyller nasjonalitetsvilkårene i Sjølovens § 1; norske statsborgere eller norsk selskap med hovedkontor i Norge og hvor minst 60 % av kapitalen eies av norske statsborgere eller selskap.
- 2 Norske selskap med hovedkontor i Norge der mindre enn 60 % av selskapets kapital eies av norske statsborgere eller selskap. Disse må oppnevne norsk driftsselskap med hovedkontor i Norge.
- 3 Selskap som ikke fyller ovennevnte vilkår, i praksis eierselskap stiftet og registrert i utlandet ved såkalt direkteregistrering. Utenlandsk eier må oppnevne norsk representant som skal ta imot søksmål på vegne av eier, og som fyller nasjonalitetsvilkårene i sjølovens § 1, norsk statsborger eller selskap med hovedkontor i Norge og minst 60 %

norsk kapital. I tillegg må norsk rederi med hovedkontor i Norge stå for driften av skipet jf punkt 4.2.

Krav til dokumentasjon for utenlandsk eier

For utenlandsk eier skal registeret ha opplyst selskapets registrerte adresse, eierens hovedkontor, samtlige styremedlemmers navn, adresse og fødselsdato, selskapets kapital og hvor mye som er innbetalt, samt signaturregler.

Dokumentasjon av disse opplysningene gis i form av utskrift fra registeret der selskapet er registrert, eventuelt med tilleggsdokumentasjon fra selskapet hvor utenlandsk notarius publicus må bekrefte innholdet i dokumentet. Dette innebærer at utenlandsk notarius publicus må gjennomgå selskapets stiftelsesdokumenter og vedtekter m.v. Dokumentet skal videre legaliseres av norsk utenriksstasjon eller påføres apostille .

EØS-borgere/selskap er likestilt med norske, jfr. sjølovens § 1, 3.ledd.

Krav til drift fra Norge

For utenlandske eiere av NIS skip gjelder dessuten som nevnt over, krav om drift (teknisk eller kommersiell) fra Norge og oppnevning av rettslig representant her.

Fartsområdebegrensing

NIS-lovens § 4 setter begrensning i fartsområdet idet det bl.a. ikke er tillatt å ta last eller passasjerer mellom norske havner og innretning for olje og gassvirksomhet på norsk sokkel anses som norsk havn. Se nærmere om fartsområdebegrensningen under punkt 4.1.

2.2.3 Sjøfartsdirektoratets administrasjon

Sjøfartsdirektoratet har overoppsyn med arbeidet med sikkerhet til sjøs og er administrativt underlagt Nærings- og handelsdepartementet. I saker som gjelder forurensning fra skip og vern av det marine miljø, er direktoratet underlagt Miljøverndepartementet. Overoppsyn med sikkerheten til sjøs er hjemlet i sjødyktighetsloven av 9 juni 1903 nr.7 og ivaretas gjennom tekniske krav og kontroll av skipene og krav og kontroll mht til skipenes bemanning.

Sjødyktighetsloven er en fullmaktslov som i all hovedsak styrer Sjøfartsdirektoratets virksomhet. Direktoratet er gjennom delegeringer gitt myndighet til å fastsette regler på de aller fleste av lovens områder. Mange av direktoratets oppgaver er direkte pålagt i loven, som også gjennomfører internasjonale forpliktelser. Direktoratet er i loven gitt hjemmel til å benytte ulike offentlige og private institusjoner og utenlandske myndigheter ved utøvelse av sin myndighet.

Etaten har om lag 330 ansatte, hvorav i overkant av 100 i den ytre etaten. Direktoratet består av syv avdelinger; hvorav fire fartøysavdelinger for hhv passasjerskip, lasteskip, fiskefartøy og flyttbare innretninger, samt en inspeksjons-, sjømanns - og administrasjonsavdeling. Den enkelte avdeling er i utgangspunktet selvforsynt med kompetanse, men i tillegg er det etablert et system med kompetansesentra på sentrale områder brann, stabilitet, miljø, navigasjon og kommunikasjon, redningsmidler og evakuering.

Direktoratets ytre etat er organisert i fire distrikter med til sammen 19 stasjoner i Norge. Videre har direktoratet tre velferdsstasjoner i hhv Rotterdam, Aberdeen og Port Said.

Direktoratet er tilgjengelig på telefon i kontortiden fra 0800-1545, 0800-1500 i perioden 15.mai til 15.september. Man er tilgjengelig på alarmtelefon 22 45 45 00 hele døgnet. Alarmtelefonen er

forbeholdt alvorlige skipsulykker på norskregistrert fartøy der liv, helse og miljø er i fare, og alle skipsulykker der det er fare for miljøforurensning langs norskekysten og tilstøtende farvann.

Etaten utfører begjærte besiktelser til ønsket tid når begjæringen er innsendt minst 14 dager før dette tidspunktet og rederienes erklæring om egenkontroll, hvor dette kreves, er innsendt før besiktelsen starter.

Direktoratet ekspederer bestillinger av Sjøfartsdirektoratets blanketter innen fem dager. En rekke blanketter/skjema er også tilgjengelige via internett.

Sjøfartsdirektoratet har det overordnede kontrolltilsyn med skips sjødyktighet, dvs at skip er bygget, konstruert, utstyrt og bemannet slik at det til enhver tid ikke er forbundet med fare for menneskeliv eller kan forårsake forurensning sett ut fra farten som skipet skal ut på.

Det er inngått avtaler om delegering av tilsynsmyndighet for lasteskip i NOR og NIS med fem klaseselskap (Det Norske Veritas, Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd og American Bureau of Shipping). Avtalene inneholder også generell delegering av visse forhold på passasjerskip i NIS. Det er også inngått avtaler med disse klaseselskapene om på vegne av Sjøfartsdirektoratet å utøve kontroll av lasteskip i NOR dersom det er ønsket av reder. Sjøfartsdirektoratet kan også i det enkelte tilfellet, oppnevne klassen eller andre til å foreta besiktelser mv.

2.2.4 Sentralt regelverk som styrer Sjøfartsdirektoratets virksomhet

I henhold til sjødyktighetsloven skal norske skip på 50 tonn og derover underkastes kontroll med alle forhold som er av betydning for skipets sjødyktighet. Skip mellom 15 meter og 50 tonn skal bygges etter "regler for passasjer og lasteskip mv". Loven er også gitt anvendelse for flyttbare innretninger.

Sjøfartsdirektoratet administrerer, i tillegg til sjødyktighetsloven, også forskrifter gitt med hjemmel i denne, en rekke andre lover og er delegert myndighet innefor disse. Dette gjelder bl.a. sjømannsloven, mønstringsloven, sertifiseringsloven, NIS-loven, lov om måling, lov om arbeidstiden på skip og deler av sjøloven og lov om fritids- og småbåter. Direktoratet har gitt en rekke forskrifter i medhold av disse lovene. Sjøfartsdirektoratet forvalter i dag om lag 130 forskrifter. For skip og flyttbare innretninger som omfattes av internasjonale bindende konvensjoner og koder viser forskriftene i stor grad til disse reglene, og det samlede regelverket er på flere tusen sider.

Hovedtyngden av regelutviklingen foregår internasjonalt innenfor IMO, EU og ILO og hvor tendensen er flere og mer detaljerte bestemmelser og krav. Dette fører til et regelverk som stadig blir vanskeligere å håndtere for brukerne på grunn av volum og detaljeringsgrad. Vedlegg 1 og 2 er en oversikt over alle konvensjonene som er ratifisert av Norge og som Sjøfartsdirektoratet kontrollerer gjennomføringen og håndhevelsen av.

Sjøfolks arbeids- og levevilkår er i all hovedsak regulert gjennom sjømanns- og mønstringslovene og tilhørende forskrifter.

Sjømannsloven gjelder for den som har sitt arbeid på norsk skip, og som ikke bare arbeider ombord mens skipet ligger i havn. Sjømannsloven tilsvarer i utgangspunktet arbeidsmiljøloven på land, men er ikke sammenfallende da forholdene til sjøs er slik at det ikke er funnet hensiktsmessig å gjøre arbeidsmiljøloven gjeldende her.

Mønstringsloven er i praksis en hjemmelslov for forskrift og kontroll av maritim tjeneste. Forskrift ble innført i 1988 for å forenkle mønstringsinstituttet.

Lover og forskrifter inneholder, foruten krav til fartøyenes konstruksjon og utstyr, også krav til operasjonelle forhold, arbeidstid, arbeidsmiljø, ansettelsesforhold, kvalifikasjonskrav og sertifikater og kontroll.

Etableringen av NIS i 1987 og den omfattende delegeringen av detaljkontrollen til klassen i denne forbindelse nødvendiggjorde en endring i direktoratets kontrollopplegg. Det ble funnet nødvendig å overvåke at de som utførte tilsyn på direktoratets vegne, gjorde dette på en tilfredsstillende måte. Overordnet kontroll tar sikte på å forvisse seg om at de systemer og arbeidsformer som benyttes, fungerer som forutsatt og fører til tilsktede resultater.

Overordnet kontroll av delegerte NIS-skip består i hovedsak av system- og vertikalrevisjoner, samt uanmeldt tilsyn.

2.2.5 Arbeidsdeling mellom Skipsregistrene og Sjøfartsdirektoratet ved registrering i NIS

2.2.5.1 Innledning

Sjøfartsdirektoratet har en egen enhet i inspeksjonsavdelingen som samarbeider nært med Skipsregistrene og som fungerer som et bindeledd og koordinator mellom Skipsregistrene og Sjøfartsdirektoratet. Det arbeides også opp mot Skipsregistrene i Sjøfartsdirektoratets fartøyavdelinger der det bl.a. sendes informasjon og bekreftelse på målebrev til Skipsregistrene. Sjøfartsdirektoratet bruker om lag 2-3 årsverk til saksbehandling rettet mot registrering av skip i NIS.

Oversikten nedenfor gjelder bare selve registreringsprosessen og dekker ikke de arbeidsoppgaver som Sjøfartsdirektoratet utfører i forbindelse med sertifikatutstedelse og bemanningsprosess, som fartøyavdelingene og sjømannsavdelingen i direktoratet har ansvar for og som ikke knyttes til selve registreringsprosessen.

2.2.5.2 Registreringsprosessen

Skipsregistrene har ansvar for registrering av skipet i NIS, se ovenfor under 2.2.1

Ved registrering i NIS er det krav om dokumentasjon av diverse opplysninger om skipet, skipets sjødyktighet, bemanning, eierforhold, garanti for lønn og hjemreise samt dokumentasjon av slettelse fra tidligere register. Sjøfartsdirektoratet eller delegert klasseselskap er leverandør av visse opplysninger vedrørende skipet, mens reder må dokumentere eierforholdet til skipet i henhold til de krav som er fastsatt i lov og forskrifter.

Sjøfartsdirektoratet utsteder navneattest og tildeler skipet norsk kjenningssignal. Det gis samtidig opplysning om IMO-nummer og fartøytype. Målebrev og sjødyktighetsattest utstedes av Sjøfartsdirektoratet for lasteskip under 500 brt og hurtiggående passasjerskip, og av delegert klasseselskap for lasteskip over 500 brt samt passasjerfartøy (unntatt hurtiggående passasjerfartøy). Når skip overføres fra et annet skipsregister, godkjennes avgiverlandets målebrev ved at dokumentet påføres en påtegning hvoretter det godkjennes til bruk ved registreringen (gyldig i 3 måneder). Sjøfartsdirektoratet eller godkjent klasseselskap utsteder nye norske sertifikater etter at registrering har funnet sted.

For skip som skal ha utstedt midlertidig nasjonalitetsbevis, sender Sjøfartsdirektoratet instruks til den utenriksstasjon som skal utstede dokumentet. Det er besluttet at denne arbeidsoppgaven skal overføres til Skipsregistrene, idet Skipsregistrene alltid gir bekreftelse til utenriksstasjonen om datering av dokumentet etter at registrering har funnet sted. Norske utenriksstasjoner benyttes

ikke bare til utstedelse av midlertidig nasjonalitetsbevis, men også i stor grad til å oversende dokumenter til Skipsregistrene, idet originaldokumenter ikke alltid befinner seg på registeret samtidig som registrering finner sted.

Rederiene må dokumentere sitt eierskap (hjemmel-kjøpsavtale eller byggekontrakt) til skipet samt sørge for at skipet blir slettet i tidligere register. Hjemmel og sletting fra tidligere register må dokumenteres før, eller senest samtidig med, registrering i NIS. I tillegg skal det ved mange registreringer dokumenteres norsk representant og norsk driftstilknytning, samt ISM-ansvar.

Det er krav til dokumentenes form og innhold, bekreftelse av signaturer, legalisering m.v.

Rederiene må i tillegg registrere garanti for lønn og hjemreise ved arbeidsgivers konkurs. Norges Rederiforbund utsteder slik garanti for sine medlemmer, mens øvrige må stille bankgaranti.

Skipsregistrene har ansvar for registrering av opplysninger som skal fremkomme i skipets Continuous Synopsis Record (CSR) samt utstedelse av CSR-dokumentet.

Etter at registrering er gjennomført i Skipregisteret, sendes elektronisk melding bl.a. til Sjøfartsdirektoratet for alle nyregistreringer, endringer i registeret samt slettelser (vedlegg 3 viser dokumentflyten mellom etatene).

For delegerte lasteskip er arbeidsfordelingen slik:

Sjøfartsdirektoratet utsteder bemanningsoppgave etter vurdering av fartøytype/størrelse, teknisk utstyr, vaktordninger med mer etter at navneattest er utstedt.

Telenor, Maritim radio, lisensavdelingen gir radiokonsesjon på bakgrunn av henvendelse fra rederi.

Klasseselskap utsteder internasjonale sertifikater (inkludert radiosertifikat) til skipet (og rederiet). I denne kontrollen inngår også kontroll av at skipet er bemannet iht. bemanningsoppgave og at mannskapet har de nødvendige dokumenterte kvalifikasjoner. Kontroll med det elektriske anlegget er også overlatt klasseselskap etter avtale med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).

For delegerte passasjerskip er arbeidsfordelingen slik:

Sjøfartsdirektoratet utsteder bemanningsoppgave, etter vurdering av fartøytype/størrelse, teknisk utstyr, vaktordninger med mer etter at navneattest er utstedt.

Telenor, Maritim radio, lisensavdelingen gir radiokonsesjon på bakgrunn av henvendelse fra rederi.

Klasseselskap utsteder internasjonale sertifikater til skipet (og rederiet). I denne kontrollen inngår også kontroll av at skipet er bemannet iht. bemanningsoppgave og at mannskapet har de nødvendige dokumenterte kvalifikasjoner. Sertifisering i forhold til skipets radio inngår som en del av sikkerhetssertifikat for passasjerskip.

DSB, enhet for elektriske anlegg - maritim, har hittil (dvs. inntil sertifisering av passasjerskip ble delegert på tilsvarende måte som lasteskip) hatt en praksis hvor de har benyttet klasseselskap for årlig kontroll og selv utført kontroll hvert tredje år på det enkelte fartøy. De har nå uttrykt at de vil ta initiativ til å endre dette slik at opplegget blir i tråd med Sjøfartsdirektoratets opplegg for

sertifisering av fartøyene, dvs. generell delegering til klasseselskapene på lik linje som for lasteskip.

2.3 Regelendringer fra 1987 og til i dag

2.3.1 Generelle rammevilkår i skipsfarten

Etableringen av NIS-registeret i 1987 var vellykket, noe som gjenspeilet seg i en sterk tilstrømning av skip til registeret etter opprettelsen. Det har vært store endringer i rammevilkårene for skipsfarten siden opprettelsen av NIS i 1987.

Skipsfart opererer i et globalisert marked med få begrensninger på markedsadgang internasjonalt. Skattekostnaden er en vesentlig faktor.

Skipsfarten er en mobil næring. Rammebetingelsene i andre land er derfor relevante for mange rederier med base i Norge. Norske rederier har i dag et betydelig konkurranse-handicap i forhold til sine europeiske konkurrenter.

Rederibeskatningsreglene og vilkårene for nasjonale sjøfolk er mer lempelige i andre europeiske land. I løpet av de ti årene Norge har hatt støtteordninger for sjøfolk har det skjedd en rekke endringer i ordningenes innretning. Dette har ført til å de oppfattes som lite forutsigbare.

Flere rederier har flyttet til andre land. Dette har også effekt på antall skip registrert i NIS. Det viser seg at når et rederi flytter sitt hovedkontor ut av Norge, velges ofte andre flagg. De generelle rammebetingelsene har mao direkte innflytelse på rederiets valg av registreringsland. Et rederi med hovedkontor i Norge har naturlig nok lettere for å velge norsk flagg på sine skip.

2.3.2 Endringer i regelverk administrert av Skipsregistrene

Det har skjedd få endringer i regelverket som er administrert av Skipsregistrene. Endringene kan oppsummeres slik:

Reell eier

Ved opprettelsen av NIS var det krav til opplysning om "reell eier", som skulle gis som en opplysning i tillegg til registrering av den formelle juridiske eier av skipet.

Krav til opplysning om reell eier ble frafalt i november samme år. Etter det Skipsregistrene kjenner til, praktiserer ingen andre registre et krav om opplysninger om identiteten til den reelle eieren av et skip.

EØS-eier

Utvidelse av eierbegrepet i sjølovens § 1 i 1992 likestilte norske borgere/selskap med EØS-borgere/selskap. Utvidelsen satte som vilkår at skip eiet av selskap etablert innenfor EØS skulle drives fra Norge.

Driftskravet

Driftskravet ble skjerpet i 2000, da det ble gitt nye retningslinjer fra departementet, hvoretter det ble satt som krav at driftsavtalen skulle inngås direkte mellom registrert eier og norsk driftsansvarlig. Dette innebar at gjeldende praksis med å godta en mellomliggende bareboatavtale med et utenlandsk rederi, som igjen satt driften til et norsk rederi/managementselskap, ikke lenger ble akseptert. Det norske rederiet/managementselskapet hadde i begge tilfelle ansvar for enten den tekniske eller kommersielle del av driften.

Endringen medførte at flere utenlandske eiere valgte bort NIS, fordi dette ikke samsvarte med det avtaleforhold som var etablert mellom partene, se nærmere om driftskravet under punkt 4.2.

Nedleggelse av konsulater

Flere viktige faglige utenriksstasjoner og konsulater har blitt nedlagt de senere årene, bl.a. i Rotterdam, som er Europas største havneby, Hamburg, Hong Kong og i Miami. I stedet er det opprettet honorære konsulater der det ikke er utsendte norske medarbeidere. Utvalget har stor respekt for den innsats som honorære konsulter gjør, men endringen medfører at kompetansen i viktige havner er redusert, og dette, sammen med det negative signalet som ligger i nedleggelsene, har redusert sjøfartsadministrasjonens effektivitet og evne til å yte bistand i sentrale havner.

Dette svekker servicenivået i vesentlig grad. Norske fagkonsulater i utlandet hadde stor betydning ved opprettelsen av NIS, som serviceorgan for norske rederier og som samarbeidspartner for norsk forvaltning, spesielt Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene.

Konsulatene skal yte bistand i sjøfartsforhold, bl.a. ved utstedelse av midlertidige sertifikater på vegne av norske myndigheter, mønstring og oversendelse av dokumenter til Skipsregistrene og avgjøre tvister mellom skipsførere og mannskap i utlandet i henhold til sjømannsloven § 50. Nedleggelsen av konsulatene svekket i vesentlig grad servicen til rederier og sjøfolk.

Det at Norge hadde mange utenriksstasjoner, var en stor fordel i forhold til mange andre skipsfartsland. Gruppen mener at nedleggelse av viktige faglige utenriksstasjoner er et signal i feil retning og bidrar til å svekke Norges stilling som sjøfartsnasjon og NIS-registerets attraktivitet.

2.3.3 Endringer i regelverk administrert av Sjøfartsdirektoratet

Ved opprettelsen av NIS i 1987 ble det satt som mål at det internasjonale regelverket skulle være normen for norske skip i internasjonal fart. Det skulle ikke settes nasjonale "særkrav", med mindre det var mangler i internasjonalt regelverk, eller det var tvingende nødvendig av sikkerhetsmessige årsaker. Ved senere gjennomganger av regelverket er dette kravet blitt gjentatt. Dersom det som følge av ulykker, eller nyutviklede skipstyper har blitt vurdert nødvendig å fastsette nye regler, har det blitt tatt initiativ internasjonalt for å få endret/utviklet internasjonalt regelverk. Som eksempel kan nevnes: Stabilitetskrav for ro-ro passasjer (Estonia-ulykken) som medførte "Stockholmsavtalen", termiske beskyttelse i redningsvester (som følge av Sleipner-ulykken) og fastsettelse av regelverk for gassdrevne fartøy hvor man senest i mai 2004 ble enige om å utarbeide internasjonalt regelverk gjennom IMO.

Imidlertid har EU siden 1987 fastsatt mer enn 100 direktiver/forordninger som får anvendelse på skip (inkludert sjøfolk og levevilkår). Som følge av EØS-avtalen må dette regelverket implementeres i norsk rett. Sjøfartsdirektoratet implementer EU direktiver gjennom forskrifter, og dette kan selvfølgelig oppfattes som "særregler" da land som ikke omfattes av EU/EØS ikke pålegges å implementere disse. Norge, som medlem av EØS, kan ikke la være å implementere EUs regler. Overvåkningsorganet ESA er svært nøye på at direktiver og forordninger implementeres fullt ut i EØS-landenes regelverk, og påpeker eventuell manglende implementering dersom de finner at implementering ikke er tilstrekkelig gjennomført. Det er derfor ikke korrekt å oppfatte dette som "norske særregler", men kan sies å være et regionalt regelverk som gjelder for EU/EØS-landene.

I den sammenheng bemerkes at et åpent register som Isle of Man og internasjonale registre slik som Kerguelen og De Nederlandske Antiller, ikke er underlagt EU pga den spesielle status disse

jurisdiksjonene har i forhold til sine respektive land, Storbritannia, Frankrike og Nederland. NIS har ingen slik spesial status i forhold til Norge, fordi NIS ikke er et "offshore-register"

Foruten EU-regelverk og ILO-konvensjoner, er det IMO som setter standarden for internasjonalt regelverk (og for regelverk på norske skip). Av vedlegg 1 om status for implementering av konvensjoner, fremgår hvor mange som har ratifisert de ulike konvensjonene pr. 30.4.2004.

EU-direktiver er implementert i sjømannslovens forskrifter, med unntak av tvistebehandling og straffbare forhold. Det er ikke gjort særnorske endringer av betydelig grad siden 1987 - forskriftsendringene er i all hovedsak basert på EU-direktiver. Direktoratet har kun implementert de minimumskrav som ligger i direktivene, og adgangen til å innrømme fravik er derfor begrenset.

Som følge av Norges forpliktelser etter EØS-avtalen har det blitt foretatt endringer i sjømannslovens § 32 med tilhørende forskrifter. Dette har pålagt rederier med NIS-registrerte fartøy å stille en garanti for hjemreise og 8 ukers hyre for det tilfelle at rederiet går konkurs. Forøvrig er det ikke foretatt endringer i sjømannsloven som påvirker arbeidstakernes lønns- og arbeidsvilkår.

Gjennom Ot.prp. nr. 22 (1989-90) ble det lagt frem forslag om at tryggedekningen for visse utenlandske sjøfolk bosatt i utlandet overføres fra trygdeloven til sjømannsloven. Endringen gjaldt utenlandske sjømenn ansatt på skip i NIS, eller av utenlandsk arbeidsgiver som driver næringsvirksomhet om bord på skip i NOR. Den gruppen var tidligere dekket gjennom folketrygdloven vedrørende dødsfall og uførhet som følge av yrkesskade. Garanti for trygderettigheter bli overført til sjømannslovens § 32 i 1990. En forutsetning for dette var en dekning på linje med folketrygdloven, sikret gjennom obligatorisk forsikringsordninger.

Ved Ot.prp. nr. 19 (1993-94) ble det foretatt endringer som unntok alle EØS-borgere som arbeider som hotell- og restaurantansatte på turistskip registrert i NIS, inkludert nordmenn, fra dekning i folketrygden og sjømannspensjonen. Ved forskrift av 23. desember 1993 om garanti for trygderettigheter for EØS-borgere som arbeider som hotell- og restaurantansatte på turistskip registrert i NIS, ble det bestemt at disse skal ha dekningssikkerhet for sine trygderettigheter gjennom garantiordninger.

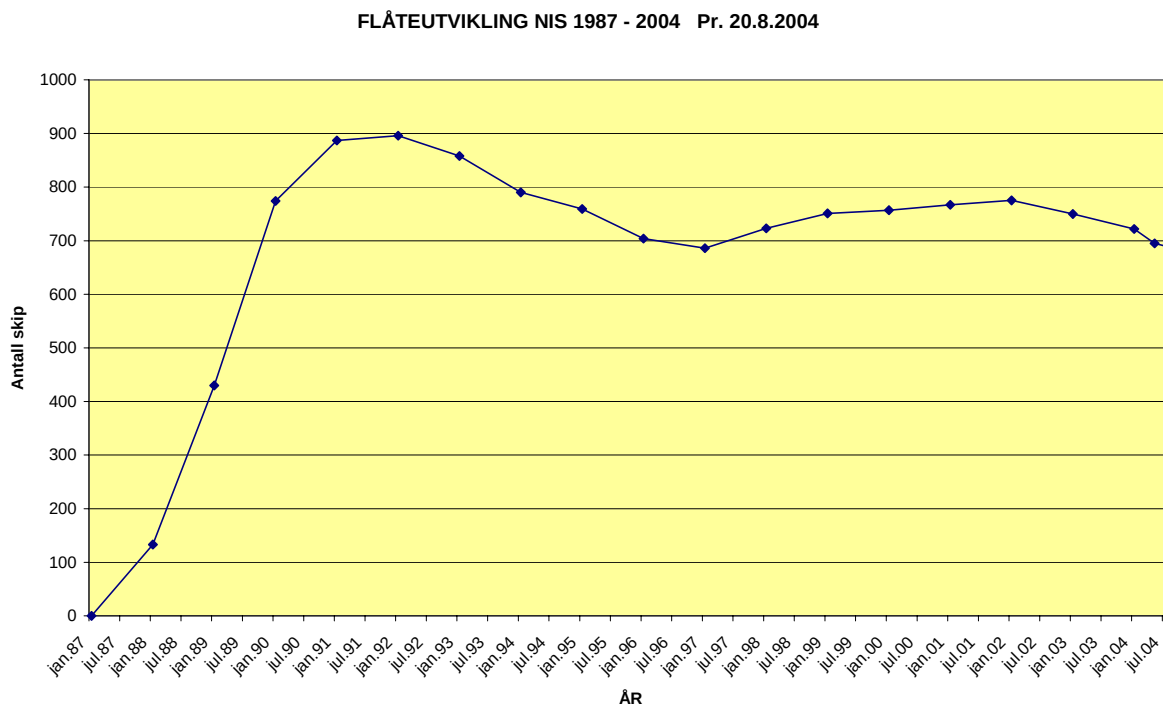
17. desember 1993 ble det vedtatt ny forskrift om pliktig garantiordning for arbeidstakere på skip registrert i NIS. Forskriften skal sikre arbeidstaker trygderettigheter og arbeidsvederlag ved arbeidsgivers konkurs, og gjelder for arbeidstaker som ikke er omfattet av norske trygdeordninger.

EU rådsdirektiv 80/987 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om vern av arbeidstakere ved arbeidsgivers insolvens ble gjort gjeldende for arbeidstakere på norske skip. For sjømenn som er medlem av norsk folketrygd, vil dekning gis gjennom den norske lønnsgarantiordningen.

Da utlendinger i NIS, med unntak av EØS-borgere, ikke er omfattet av folketrygdloven, og fordi direktivet ikke gjelder for denne gruppen, ble det behov for særlig lønnsgaranti for disse. Tilsvarende gjelder for EØS-borgere ansatt i hotell- og restaurantvirksomheten på turistskip i NIS. I 1993 ble det derfor vedtatt ny forskrift om pliktig garantiordning for arbeidstakere på skip registrert i NIS. Forskriften pålegger arbeidsgiver å stille garanti for 8 ukers utestående arbeidsvederlag og hjemreise ved konkurs hos den som er ansvarlig for utbetaling av hyre. Dekningsnivået i forskriften korresponderer med de minimumskrav som er fastsatt i direktivet. Slik garanti er et vilkår for registrering.

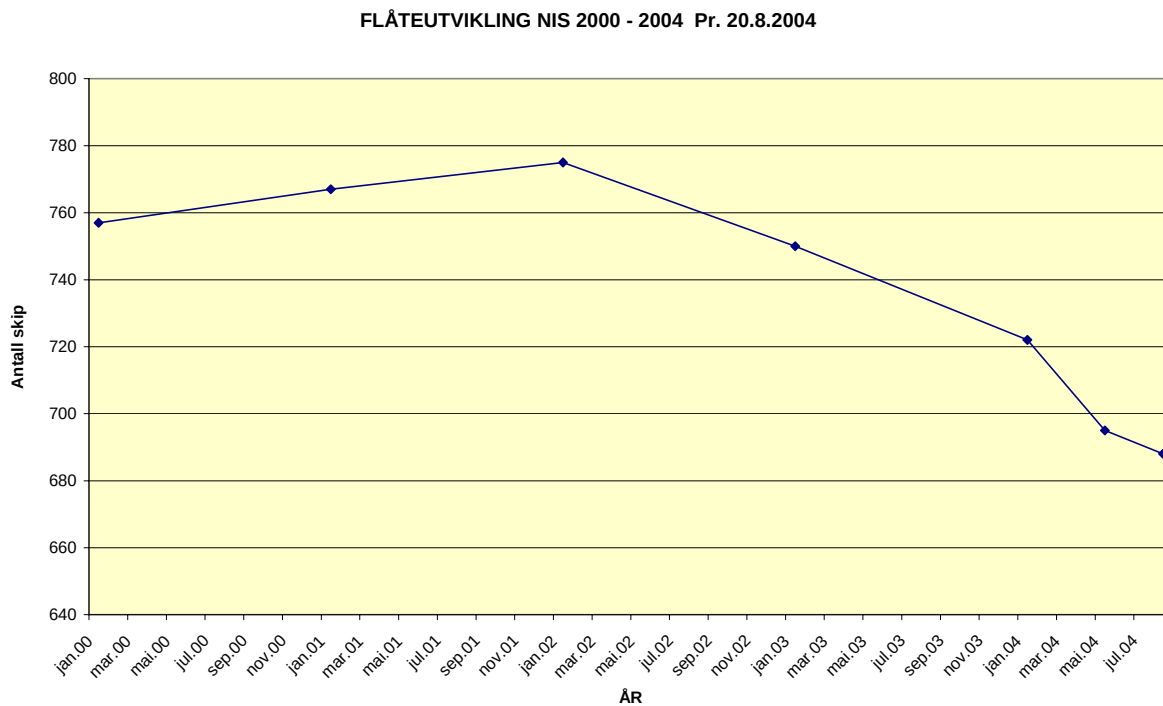
2.4. NIS-flåteutvikling

2.4.1. Flåteutviklingen i NIS 1987 – 2004



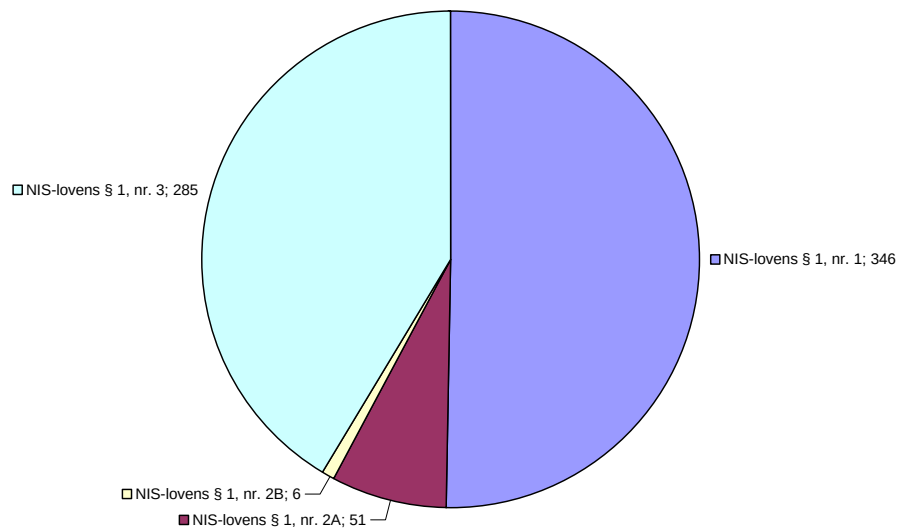
Kilde: Skipsregistre

2.4.2. Flåteutvikling NIS 2000 – august 2004



Kilde: Skipsregistre

2.4.3. Eiere i NIS fordelt etter registreringsvilkårene pr. 20.8. 2004 – totalt 688 skip



Forklaring:

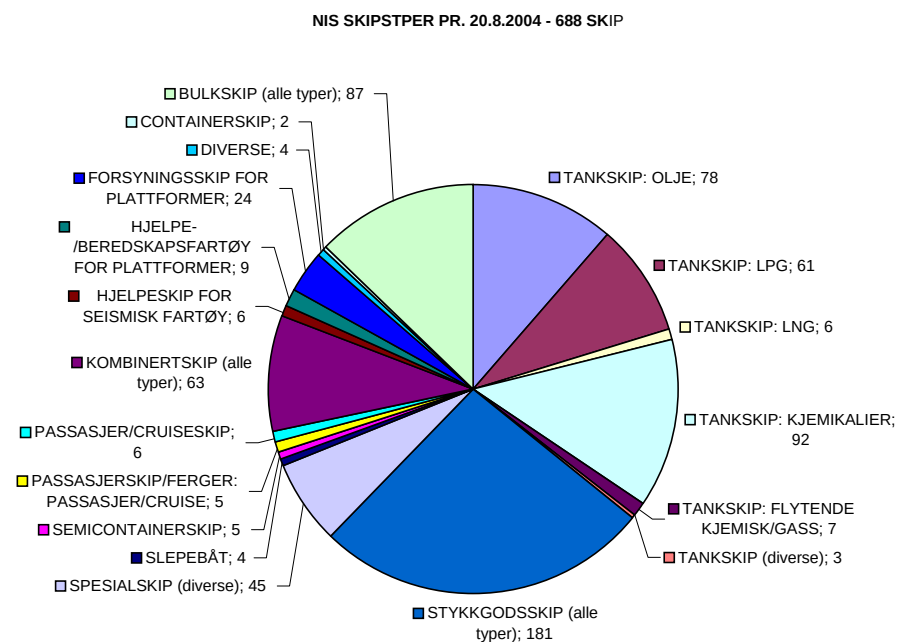
NIS-lovens § 1, nr. 1: Eiere som fyller nasjonalitetsvilkårene i Sjølovens § 1; norske statsborgere eller norsk selskap med hovedkontor i Norge og hvor minst 60% av kapitalen eies av norske statsborgere eller selskap.

NIS-lovens § 1, nr. 2A og 2B: Norske selskap med hovedkontor i Norge der mindre enn 60% av selskapets kapital eies av norske statsborgere eller selskap.

NIS-lovens § 1, nr. 3: Eier som ikke fyller ovennevnte vilkår, i praksis gjelder dette utenlandsk registrert eierselskap, såkalt direkteregistrering.

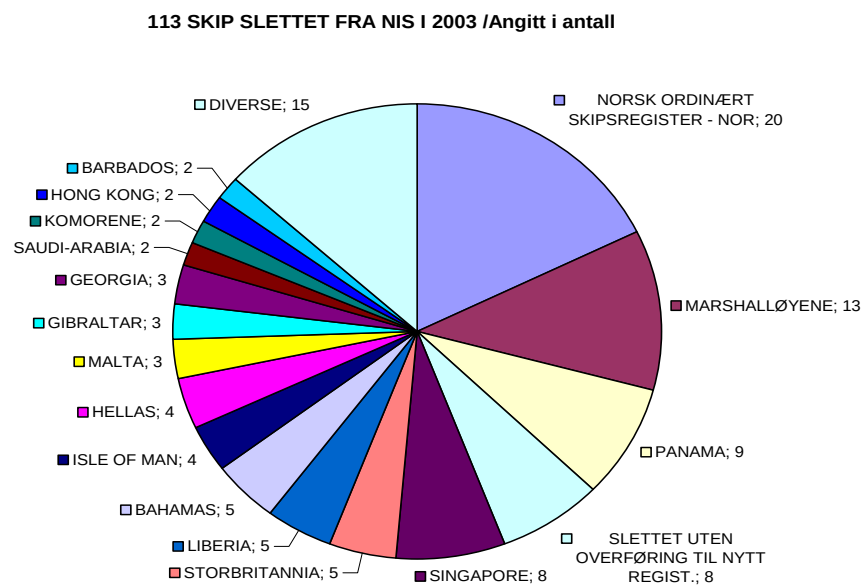
Kilde: Skipsregistrene

2.4.4. Statstikk – Skipstyper i NIS



Kilde: Skipsregistrene

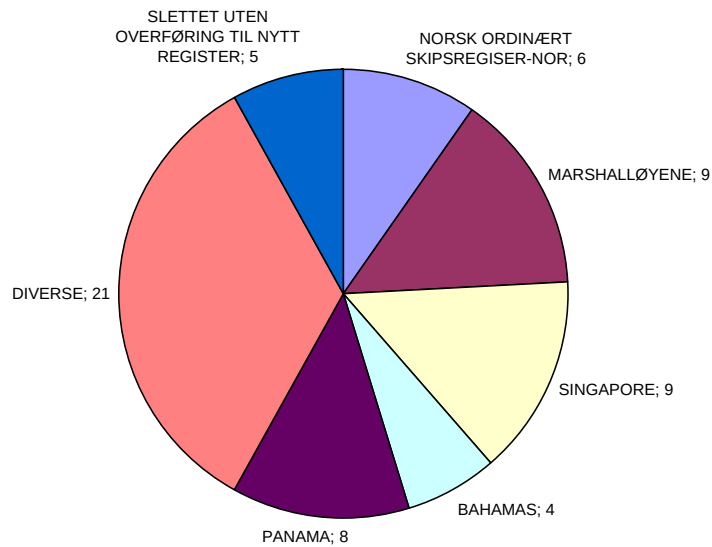
2.4.5. NIS-reduksjonen og hvor går NIS-skipene – Tall fra 2003



Kilde: Skipsregistrene

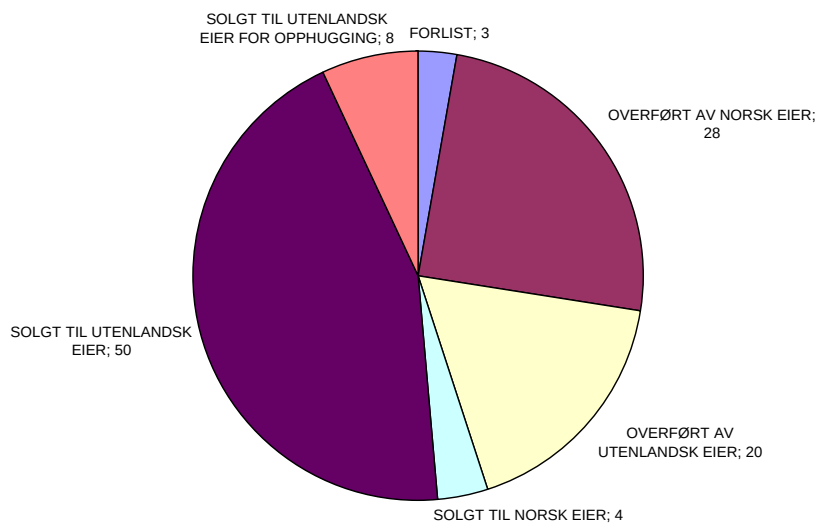
2.4.6 NIS reduksjonen 2004 – pr.20.8.04

62 SKIP SLETTET FRA NIS 1.1.04-20.8.04 / Angitt i antall



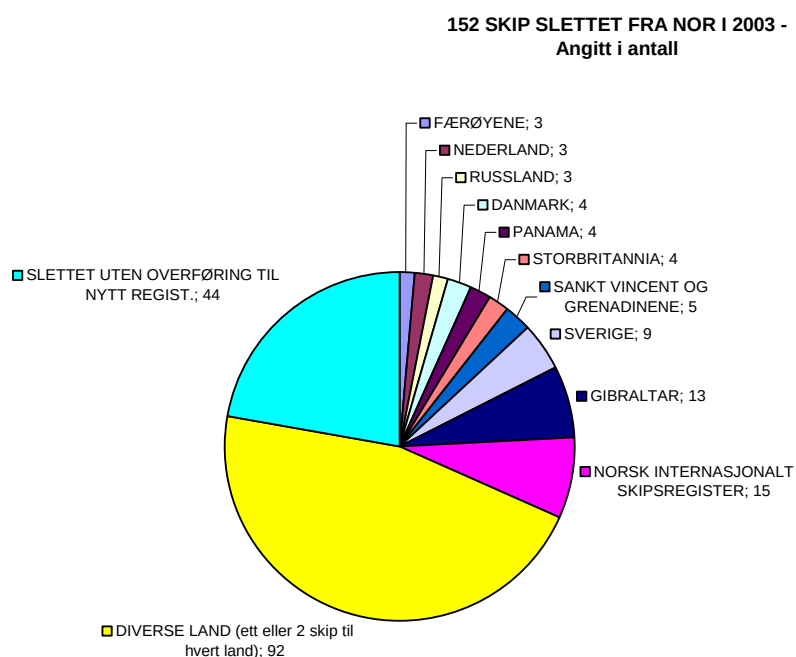
Kilde: Skipsregistrene

2.4.7 Sletteårsaker – 113 skip slettet fra NIS i 2003



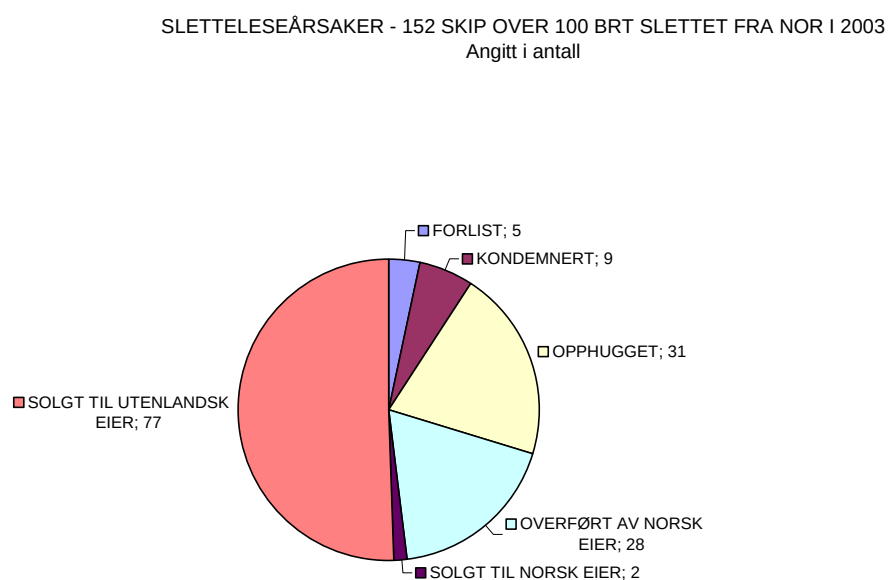
Kilde: Skipsregistrene

2.4.8 NOR-reduksjonen og hvor går NOR skipene over 100 brt



Kilde: Skipsregistrene

2.4.9 NOR reduksjonen - Sletteårsaker



Kilde: Skipsregistrene

2.5 Konkurransen fra andre skipsregistre

2.5.1 Generelt

I Skipsfartsmeldingen pekes det på at et fremtredende trekk ved verdens skipsfartsnæring i etterkrigstiden har vært fremveksten av internasjonale registre.

I dag fins (i) tradisjonelle hjemstadsregistre, typisk NOR, hvor kun de eiere eller redere som kvalifiserer som norske, kan registrere sine skip, (ii) åpne registre, eller såkalte bekvemmelighetsflagg eller kommersielle registre, som kjennetegnes ved at registeret tillater registrering av skip eid av personer eller selskaper som ikke har tilknytning til registreringsstaten, verken i form av nasjonalitet eller ved krav om drift i eller mannskap fra registreringslandet, og man har såkalte (iii) sekundær eller internasjonale registre, typisk NIS, som har statlig tilknytning, men som tillater registrering av skip eiet av personer og selskap med liten eller ingen tilknytning til Norge på nærmere bestemte vilkår, typisk krav om drift eller særlige regler om fartsområder.

De største åpne registrene, regnet etter antall skip og tonnasje, er Panama, Liberia og Bahamas. Med EU-utvidelsen i mai i år har man i Europa fått to store åpne registre innenfor EU: Malta og Kypros. Et nytt internasjonalt register i fremvekst er Marshall Islands som drives av det selskapet som tidligere drev Liberia-registeret.

Mange skipsregistre tillater nå såkalt bareboat registrering, eller parallell eller dobbeltregistrering. Bareboat registrering oppstår hvor skipet først registreres i én stat (utflaggingsstaten eller primærregisterstaten) og deretter på grunnlag av et tidsbegrenset bareboat certeparti med selskaper eller personer hjemmehørende i en annen stat, også registreres i denne staten (innflaggingsstaten eller sekundærregisterstaten). I certepartiperioden driftes skipet under flagget til sekundærstaten. Virkningen av registreringen i primærregisterstaten for så vidt gjelder drift, kanselleres eller suspenderes, men blir gjeldende igjen når certepartier utløper, for da slettes registreringen i sekundærregisteret. Pantheftelser vil typisk registreres i primærregisterstaten, og alle rettigheter for så vidt gjelder tvangsfullbyrdelse i skipet, skal gjøres gjeldende etter reglene i primærregisterstaten. Poenget med sekundærregistreringen er å oppnå at skipet underlegges de kravene som sekundærregisterstaten stiller for så vidt gjelder bemanning og sikkerhet.

De åpne registrene Panama, Liberia og Bahamas tillater bareboat registrering både inn og ut slik at dobbeltregistrering er tillatt for en tidsbegrenset periode. Dansk Internasjonalt Skipsregister (DIS) tillater bareboat registrering inn og ut fra DIS på betingelse av at sekundærregisteret har ratifisert visse konvensjoner og at DIS godkjenner sekundærregistreringslandet. Det er også en betingelse i DIS at panthaverne aksepterer flaggskifte. Det internasjonale registeret Isle of Man og det britiske skipsregisteret aksepterer også bareboat registrering, men slik at Isle of Man aksepterer både bareboat registrering inn og ut, mens det britiske registeret bare aksepterer bareboat registrering inn, dvs sekundærregistrering i britisk register. Tilsvarende gjelder for det nederlandske skipsregisteret.

NIS har i dag ingen ordning for registrering av bareboat certeparti inn eller ut fra NIS. Arbeidsgruppen mener det bør åpnes for bareboat registrering i NIS, se punkt 5.3 nedenfor.

De åpne skipsregistrene er drevet etter kommersielle prinsipper og disse registrene driver utstrakt markedsføring mot brukerne ved at brukerne oppsøkes jevnlig, ved deltakelse på internasjonale skipsregistrerings- eller skipsfinansieringskonferanser og andre samlinger av shippingindustrien. Også britisk register er til stede på internasjonale konferanser i den hensikt å markedsføre registeret. NIS har siden opprettelsen i 1987, ikke drevet noen form for markedsføring, og man har heller ikke hatt budsjetter til det.

2.5.2 Nærmere om andre registre

Nedenfor følger noen summariske opplysninger om de skipsregistre som er NIS' største konkurrenter.

Felles for disse registrene er at de har ratifisert de viktigste IMO-konvensjonene, inkludert STCW-78/75-konvensjonen. Dette innebærer at de landene som har ratifisert konvensjonen er forpliktet til å kontrollere utenlandske maritime kvalifikasjonsdokumenter og sertifikater, som vist til i konvensjonens artikkel VI, regel I/2 og regel I/10. Det burde derfor i utgangspunktet ikke være noen forskjell på det regimet som utøves av disse registrene, og det som utføres av norsk sjøfartsmyndighet.

Det stilles, som sagt ovenfor, ingen, eller meget begrensede, krav til eierens tilknytning til registreringslandet, heller ikke krav om drift fra registreringslandet, fartsområdebegrensninger eller særlige krav til skipet selv. Benyttelsen av registreringstjenesten medfører heller ikke noe skatteforhold til registreringslandet.

Gebyrene i forbindelse med registreringen kan variere, men kun i ubetydelig grad. Der det gjelder spesielle krav, nevnes dette særskilt. Et kjennetegn ved disse registrene er at bemanningsoppgave utstedes av registeret og ikke en egen tilsynsmyndighet som i Norge. Det indikeres at den aktuelle kontroll av personlige sertifikater utføres av reder eller reders representant. Disse registrene benytter seg av de største classeselskapene. Alle registrene som ikke stiller noe krav til eier, har en ordning med at rettslig representant oppnevnes vis à vis registeret, men denne behøver ikke, for eksempel slik det er i Bahamas, å være bosatt på Bahamas.

Panama

Panamas sterke posisjon som skipsregister har sin bakgrunn i Amerikas nøytralitet i første del av andre verdenskrig. Da ble amerikanske skip registrert i Panama for å kunne seile mens USA var nøytral. Panama er i dag verdens største skipsregister og er åpent for alle skip. Registeret er på 133 mill GT med over 5500 skip. Det er en stor dominans av japanskeid tonnasje og tung tonnasje med et gjennomsnitt på 24 000 GT.

Liberia, LISCR

Liberia er det nest største skipsregisteret. Flåten er på 56 mill GT fordelt på 1700 skip som gir et gjennomsnitt på 33 000 GT. Det ble etablert i 1949 og har 8 kontorer for å dekke hele verden. De ligger i New York, Hong Kong, Piraeus, London, Tokyo, Zurich og Monrovia. Hovedkontoret ligger i Washington, USA, og registeret har over mange år blitt sett på som det "åpne amerikanske registeret". Det har en foretningsprofil om å være det mest moderne skipsregistret. Det ønsker å ha en image som " Same Day Service ", "On Line Tax Calculator", og " Electronic seafarer file". Det benytter en " Secure electronic signature".

Liberia har i mange år vært aktiv i IMO og holder høy teknisk standard på sine skip. Registeret markedsfører at det oppnår "Quality in Co-operation with owners". Registeret lider imidlertid av den politiske situasjonen i hjemlandet.

Liberia krever i utgangspunktet at eier er etablert som et Liberia-selskap, men dette kravet er det enkelt å få unntak fra dersom det utenlandske eierselskapet registreres som utenlandsk eierselskap i selskapsregisteret i Liberia før, eller senest samtidig med, registreringen av selve skipet.

Det er krav til skipets størrelse og høyeste alder, men disse kravene kan man også nokså enkelt søke unntak fra. Registeret tillater bare-boat registrering.

Bahamas, BMA

Bahamas er det tredje største skipsregisteret i verden, med en tonnasje på 36 mill GT på 1300 skip, noe som utgjør 28 000 GT i gjennomsnitt per skip. Registeret ble etablert i 1976 etter de store oljeforurensningene og den etterfølgende Oil Pollution Act. Registeret har nære forbindelser til både Storbritannia og USA, og norske redere er de største med 18,5 % av flåten. Registeret er ikke dominert av tank og bulk i samme grad som de to største, men har en bred sammensatt flåte med mer passasjerfartøy enn andre registre. Bahamas-registeret har også mye offshore- og kjølefartøy.

Målsetningen er å ha en flåte av nye skip av god kvalitet. Bahamas tar opp skip yngre enn 12 år, men har også en prosedyre for å ta opp gode eldre skip. Registeret går så langt som å gi 33 % rabatt til skip yngre enn 5 år og opp til 50 % rabatt for flåter med flere nye skip. Hovedkontoret ligger i London. For øvrig har Bahamas bare kontor i New York og Nassau og en agent i Tokyo. Den sterke utviklingen av dette registeret har ført til at de fleste større banker innen skipsfinansiering også har kontorer i Nassau.

Registeret er svært aktiv i IMO og har fulltidsrepresentanter i alle komiteer i IMO. De har et eget kontor som etterforsker ulykker om bord på egne skip og er flinke til å rapportere dette til IMO. Bahamas anerkjenner alle sertifikater utstedt av andre myndigheter, men forlanger Bahamas-lisens for alle offiserer som seiler på Bahamas-registrerte skip. Selv om registeret delegerer det meste av kontrollen til klasseselskapene, gjør det mye innefor bemanning.

Registeret har etablert en Bahamas Shipowner Association som har blitt en møteplass for rederier.

Malta

Malta er det største åpne registeret med hovedkontor i Europa. Det har 1350 skip med en samlet tonnasje på 26.7 mill GT. Det gir litt over 19 000 GT i gjennomsnitt. I forhold til de store registrene som er nevnt over, har Malta en relativt høy alder på sin flåte - 18,7 år.

Registeret legger også stor vekt på "24h/7day service", og det ser ut til at deres Maritime Rescue Co-ordination Centre, MRCC, vil få en stor betydning innen IMO Security Code, ISPS ved at de kan sende ut "security level"-informasjon.

Eier må registrere et selskap på Malta for å kunne registrere skip der, men det stilles ingen krav til stifterne av dette selskapet. Det stilles ingen krav til skipet størrelse og heller ikke noe alderskrav.

Marshall Islands (International Registries Inc. "IRI")

Registeret ble etablert i 1948 som en videreføring av den rolle som Panama hadde for USA-eide skip og også for skip som skulle seile på USA. Registeret har i dag en flåte på 512 skip med 17.8 mill GT, som gir et gjennomsnittskip på 34 700 GT med en alder på 13,5 år. Etter at det ble vedtatt et nytt skipsregistreringsprogram i 1988, er dette det sterkest økende registeret.

Det er åpent for alle typer skip yngre enn 20 år, med mulighet også for eldre skip. Kravet er at rederiet har en registrert agent på Marshall Island som en rettslig representant for rederiet. Det tekniske arbeidet er delegert til klasseselskapene, men registeret har selv fokus på bemanning. Alle personer som arbeider på deres skip må ha "Marshall Islands Seafarers Identification and Record Book". Denne baseres på de dokumenter den enkelte innehar og utstedes etter en gjennomgang av disse. Dette har en viss betydning i disse dager med sterkt fokus på "Security" IRI er også ansvarlig for utstedelse av radiolisens. Registreringskontoret ligger i Washington, USA mens landet ligger Stillehavet midt mellom Honolulu og Filippinene. Registreringshavnen er MAJURO.

Kypros

Landet har lange tradisjoner innen sjøfart og er blant de største registrene, med en flåte på over 1200 skip og med en tonnasje på 22,4 mill GT, med gjennomsnitt størrelse på 18 300 GT. Gjennomsnittsalder er, som i NIS, i overkant av 16 år. På grunn av skipsregisteret er det betydelig bank- og forsikringsvirksomhet i landet, og registreringsstedet er LIMASOL.

For at et utenlandsk selskap skal kunne registrere under Kypros, må det etableres et kypriotisk selskap med begrenset ansvar. Lovgivningen krever at det skal være henholdsvis 15 og 25 % kypriotisk mannskap på laste- og passasjerskip. Med et EU-medlemskap ville dette bety EU-mannskap. På grunn av begrenset antall tilgjengelige sjøfolk, er det gjort gjensidige avtaler med en rekke land.

Registeret delegerer til classeselskaper, med har etablert egne representanter i 30 havner rundt om i verden. De har 7 dagers behandlingstid av registrering av søknader og benytter 16 konsulater.

Britisk register (UK-registeret)

UK-registeret er et av verdens eldste skipsregister. Skipsregisteret har de senere årene blitt modernisert og har lagt forholdene til rette for en enkel og brukervennlig måte å registrere skip på. Dette er gjort i nært samarbeid med skipsindustrien. Dette har resultert i en solid økning i tilgang på skip de siste fem årene.

Hovedårsakene antas å være at man i nært samarbeid med næringen har fleksible registreringsvilkår. UK-registeret har for øvrig fjernet mange nasjonale særkrav, er relativt åpent i den forstand at direkte registrering tillates for eiere etablert innefor EU/EØS, og selskaper innenfor det britiske samveldet. Man har ingen fartsområdebegrensning eller krav til drift fra Storbritannia. Kaptein på britisk skip kan være britisk, hjemmehørende i NATO, i EU/EØS eller i et samveldeland.

I tillegg har man introdusert en egen "UK tonnage tax" for skip registrert i UK-registeret. Det er også blitt lagt stor vekt på brukervennlighet, med bl.a. utnevning av en Customer Service Manager for hver registrering. Samtidig tar UK-registeret mål av seg for å være et kvalitetsregister som er opptatt av sjøsikkerhet.

Dansk Internasjonalt Skipsregister (DIS)

DIS ble opprettet i 1988 for å gjenopprette dansk skipsfarts internasjonale konkurranseevne. I DIS opptas skip som er større en 20 brt. Krigsskip, fiskefartøy og fritidsfartøy kan ikke opptas i DIS. Skip som er registrert i DIS kan ikke transportere passasjerer mellom danske havner. Skip som seiler under DIS er undergitt dansk flagg og dansk rett.

I 1996 ble det mulig med bare-boat registrering i DIS-registeret under visse forutsetninger. Dette gjelder både inn- og utregistrering. Skipets eier må som hovedregel være dansk, skip fra EU/EØS-land kan også registreres i DIS. For et skip som ikke kan anses for dansk, må det være en reell tilknytning til Danmark.

Et utenlandsk skip kan opptas i DIS dersom det er en betydelig dansk kapitalandel og innflytelse i selskapet og at man oppnevner en dansk representant.

2.6 Hvilke registre velger norske rederier og hvorfor

2.6.1 Register

Statistikken viser at norske eiere av skip eller utenlandske skipseiende selskaper med norske eiere særlig velger Bahamas, Panama, Liberia, og i de to siste årene også Marshall Island, når de flagger ut. Flere skipseiende selskaper med norske eiere driver også fra Singapore. Det fins etter hvert flere eksempler på store, tidligere norskbaserte, rederier hvor eierne fortsatt er norske statsborgere, men hvor hele den skipseiende delen av virksomheten er lagt til utlandet og med den følge at skipene også seiler i andre registre enn NIS.

Det at eierskapet til skipene etableres utenfor Norge, hindrer ikke at skipene seiler i NIS, jf utlendingers adgang til NIS.

Arbeidsgruppen mener det må være et mål at NIS gjøres attraktivt, slik at norske rederier som har flyttet ut, kommer tilbake til registeret.

2.6.2 Argumentene

I rederienes valg av skipsregister inngår en rekke faktorer hvor de viktigste faktorene utvilsomt er generelle rammebetingelser for skipsfarten og omkostninger ved selve registreringen og særlig i tilknytning til mannskap og drift. Generelle rammevilkår omfatter økonomiske vilkår som skatt og gebyrer.

Rederiforbundet understreker at flaggvalget for rederen for det vesentligste er motivert av vedkommende skipsregisters servicenivå, kostnadsnivå (gebyrer), kvalitet og at det er viktig at flaggstaten ikke opererer med nasjonale særkrav, men forvalter et regelverk basert på internasjonalt regelverk. Flagg kan sammenlignes med en handelsvare der ulike skipsregistre konkurrerer om en kundemasse som er hele verdensflåten.

I internasjonal skipsfart er det en helt avgjørende betingelse å kunne benytte skip og sjøfolk på internasjonale vilkår. Rederienes ressurser er i økende grad internasjonalisert, også på kapitalsiden. Det betyr at et rederis hjemland ikke lenger er så utpreget som tidligere, og den nasjonale tilhørigheten er sterkt redusert. I tillegg er den personifiserte rederrollen i stor grad overtatt av en selskapsfunksjon med en økende profesjonalisering i alle ledd. Siden skipsfart er en helt ut økonomisk drevet virksomhet, er det de økonomiske forhold som er altoverskyggende. Skipenes inntjening spiller også en viss rolle på den fokus driftsøkonomien får, til dels også fokuset på flaggvalg. De svært dårlige markedene, med mye opplag på begynnelsen av 1980-tallet var en hovedårsak til fremveksten i internasjonale registre.

De åpne internasjonale registrene har vist seg å være overlegne de tradisjonelle registrene. De åpne registrene er svært kommersielt innrettet med stort fokus på positiv kundebehandling. Disse registrene gir også større kommersiell frihet, blant annet gjennom "bareboat-registrering". Økende vektlegging av internkontroll, kvalitets-styringssystemer (ISM) og havnestatskontroll påvirker flaggstatens tradisjonelle rolle.

Basert på dette er det en sterk økende oppslutning om de åpne internasjonale skipsregistrene. Den norske flåten har om lag 2/3 av antall skip under utenlandsk flagg registrert i et åpent register (ca 480 skip av 665 under 40 flagg). Norske skip under andre utenlandske flagg er registrert ut i fra fartsområde, befraktning, rederisamarbeid med mer.

Arbeidsgruppen har hatt et møte med representanter fra Anders Wilhelmsen & Co, som er store eiere i cruiserederiet RCCL og som har seks cruiseskip registrert i NIS i dag. Størstedelen av cruiseflåten til RCCL er registrert i Bahamas. De fremhevet sterkt at et meget vesentlig element

ved rederienes valg av skipsregister er serviceinnstillingen til registeret og flaggstatsmyndigheten, for så vidt gjelder nyregistrering av nybygg og også ved den oppfølgende kontroll. Deres syn er at de tjenestene som en flaggstat yter, er som en hvilken som helst vare og at det registeret som tilbyr det beste produktet, er det registeret som vinner konkurransen.

Mange åpne registre ber om svært lite informasjon om det skipseiende selskapet som skal stå som registrert eier av skipet og har ingen eller lite informasjon tilgjengelig i registeret om hvem eierselskapet egentlig er eller representerer.

Et annet viktig moment er hvor rederiets hovedkontor er lokalisert. For rederi med hovedkontor i Norge, er det naturlig å velge norske registre.

Ved registrering i NIS vil norske selskaper måtte levere inn norsk firmaattest som har informasjon om innbetalt kapital og hvem som sitter i styret, men verken NIS eller det norske selskapsregisteret i Brønnøysund vil ha noe tilgjengelig informasjon om hvem som eier aksjene i det skipseiende eierselskapet utover dem som har tegnet aksjer i stiftelsesdokumentet. For å få vite hvem som er aksjonærer til enhver tid, må man henvende seg til selskapet selv for å få en utskrift av aksjeeierregisteret. Selskapet har plikt til å vise frem dette. Der et kommandittselskap er eier, vil man i Brønnøysund kunne få ut opplysninger om hvem kommandittistene er. Der NIS skal registrere et utenlandsk eierselskap som eier av skipet, må tilsvarende informasjon leveres for det utenlandske eierselskapet i bekreftet form.

I de landene som bygger på engelsk "common law" splittes selve eierbegrepet opp i "nominal" og "beneficial" eier (formell/reell eier). Det er i "common law"-landene intet krav til at den som er reell eier av en aksje eller part i et skipseiende selskap, skal fremgå av noe register eller være offentlig tilgjengelig. Graden av hemmelighold kan variere fra register til register, og i noen registre er det heller ikke noe krav om at man leverer inn opplysninger om hvem som er medlem av styret etc i det skipseiende selskap, og mange har ordningen med "bearer shares" eller ihendehaveraksjer. Det kan være vanskelig å finne ut hvilket rederi det er som står bak skip eid i Bahamas, Panama eller i Liberia.

Det er viktig for et rederi at registeret som velges har et godt renommé, for så vidt gjelder stiftelse og rettsvern av pantehaftelser, fordi det letter tilgangen til kapital. Bankenes oppfatning av et skipsregister vil derfor være av betydning.

Politiske faktorer kan ha betydning, og det så man eksempler på for noen år siden da Panama gjennomgikk et kupp som også fikk umiddelbar betydning for registeret og mulighetene til å komme til registeret. Det samme har vært tilfelle for den politiske situasjonen i Liberia. Politiske faktorer omfatter forhold som adgang til å seile fritt, unngåelse av diskriminering av skip, unngåelse av rekvisisjon osv.

2.7 Hva kjennetegner et kvalitetsregister

Når det gjelder hva som kjennetegner et kvalitetsregister, fremhever arbeidsgruppen at det avgjørende er om flaggstaten har ratifisert de grunnleggende internasjonale konvensjoner for så vidt gjelder sjøsikkerhet og miljø (typisk SOLAS og MARPOL), ILO-konvensjonene om arbeidsvilkår, ansvarskonvensjonene, oljesølskonvensjonene og at forpliktelsen under disse konvensjonene faktisk håndheves og gjennomføres ved kvalitetssikringssystemer, enten via sjøfartsadministrasjonen eller via delegasjon til classeselskaper.

Gruppen mener at et kvalitetsregister først og fremst kjennetegnes ved en tett tilknytning mellom stat og register, nemlig at flaggstaten virkelig utøver kontroll av at de regler som er satt, blir fulgt. Denne tilknytningen mellom stat og register er en begrunnelse for at det stilles et krav om drift fra

det landet hvor registeret er lokalisert. Norge har ratifisert Havrettskonvensjonen fra 1982, som har regler om flaggstatens forpliktelser, som innebærer at flaggstaten skal utøve jurisdiksjon på en effektiv måte, samt kontrollere administrative, tekniske og sosiale forhold vedrørende de skip som seiler under flagget. Flaggstaten skal også sørge for at skipene som seiler under flagget, oppfyller de regler som er satt i internasjonale konvensjoner, for så vidt gjelder å forhindre, begrense og kontrollere forurensning av det marine miljø.

Blant de skipsregistrene arbeidsgruppen har valgt å se nærmere på, er det få ratifiseringer av ILO-konvensjoner, jf vedlegg 2. Norge har ratifisert flest ILO-konvensjoner (26). Panama er på andre plass med 19 ratifiseringer, Danmark og Storbritannia følger deretter. Selv om Panama har ratifisert flere konvensjoner enn Danmark og Storbritannia, har Panama kun 11 nasjonale lover og forskrifter som gjelder sjøfolk, mens Norge har utgitt 100, Danmark 84 og Storbritannia 199. International Transport Workers Federation (ITF) mener at det ikke er uvanlig at en ILO-konvensjon blir ratifisert av slike land hvis skipsregisteret er klasset som bekvemmelighetsflagg eller Flag of Convenience "FOC", uten at konvensjonen blir implementert eller håndhevet nasjonalt.

ITF har satt noen kriterier som et som kan ha betydning for om et register kan bli definert som et kvalitetsregister:

- I hvilket omfang flaggstaten tillater utenlandskeide skip å føre statens flagg
- flaggstatens evne og vilje til å håndheve internasjonalt minimumsnivå av sosiale standarder om bord på sine skip
- antall ratifiseringer og implementeringer av ILO-konvensjoner
- flaggstatens sikkerhets- og miljøstatistikk og antall ratifiseringer og implementeringer av IMO-konvensjoner og håndhevelsen av disse

OECD og Financial Action Task Force (FATF), som samarbeider med sikte på å øke åpenhet i eierskapsforhold for å bekjempe hvitvasking av penger og finansiering av terroristgrupper, har en liste over non-cooperative countries and territories (NCCTs). Vurderingen om et land eller et territorium skal på denne listen baseres på 40 anbefalinger og 25 vurderingskriterier som går på lovgivning, institusjonelle forhold og liknende. Alle de største åpne registrene har vært på denne listen, men har nå tilfredsstilt de krav som FATF stiller.

I tillegg offentliggjorde OECDs Maritime Transport Committee i mai 2004 rapporten "Maritime Security – options to improve transparency in the ownership and control of ships".

Dette er nå rettet opp ved institusjonelle reformer og ny lovgivning, men Bahamas og de andre åpne registrene som her er nevnt er under kontinuerlig overvåkning for å se om reformene blir fulgt opp i praksis. I IMO kan nevnes ISM-kodens krav om eier/selskap, som kom fordi det ved ulykker og andre hendelser ofte var svært vanskelig å finne rette eier.

Arbeidsgruppen mener at NIS er et internasjonalt kvalitetsregister og at flaggstatsprinsippet fortsatt står sentralt, dvs det skal være tilknytning mellom NIS og Norge, både for så vidt gjelder regelutvikling og oppfølging av regelverket.³

³Nærings- og handelsdepartementet har gitt gruppen tilgang på universitetet i Cardiff sin Flag State Audit fra 2003. Gruppen har diskutert aspekter ved denne rapporten siden denne rapporten vel er det eneste forsøk på en mer inngående sammenlikning av de forskjellige skipsregistrene som fins i verden i dag. Rapporten dekker ca 70 % av verdensflåten. Fordi både Rederiforbundet, Sjømannsorganisasjonene og Sjøfartsdirektoratet mener

Paris MoUs statistikk er av interesse i denne sammenheng. Det henvises her til "white lists" og "black lists". Siste oppdateringen fra Paris MoU viser at blant "white list"-landene, når det gjelder antall tilbakeholdelser av skip, så kommer for eksempel NIS på 10.plass, Liberia på 9.plass og UK på 1.plass, det vil si kommer best ut.

Arbeidsgruppen vil fremheve de mulighetene NIS har, nettopp fordi NIS er et kvalitetsregister og at kvalitetsaspektet i seg selv bør brukes ved aktiv markedsføring av registeret.

For arbeidsgruppen blir det derfor viktig at de tiltak som foreslås, er i tråd med forutsetningen om at NIS skal være et kvalitetsregister, og det blir viktig for gruppen å se om det kan gjøres grep som ivaretar brukernes ønske om en sjøfartsadministrasjon som også er serviceinnstilt på linje med de kommersielle registrene.

2.8 Begrunnelse for et sterkt NIS

Et stort antall skip registrert i norsk register, er en forutsetning for at Norge skal øve innflytelse på utformingen av regelverket for internasjonal skipsfart. Et svekket NIS vil redusere Norges innflytelse som pådriver for kvalitetsskipsfart.

Arbeidsgruppen vil i denne sammenheng peke på viktigheten av å ha en kompetent og effektiv sjøfartsadministrasjon som har de nødvendige ressurser til å delta i den internasjonale regelverksutviklingen og i den nødvendige kontroll av skipene.

Det er avgjørende for at Norge skal kunne påvirke utviklingen i IMO, ILO og EU/EMSA. Et av de største flaggene i Europa er det greske på til sammen nesten 1000 skip og over 32 mill GT. Det bør følgelig være et mål for Norge å ha et register som er større enn dette. I dag er NOR og NIS på til sammen 22 mill GT, fordelt på over 1550 skip og fiskefartøy. NIS alene er på 17,6 mill GT. Det bør være en målsetning å doble NIS-flåten for å gi Norge mest mulig tyngde som den største sjøfartsnasjon i EU/EØS.

3 INNVENDINGER SOM ER REIST MOT NORSK REGELVERK OG SKIPSFARTSADMINISTRASJON

3.1 Rapporten fra Maritimt Forum

Maritimt Forum har i sitt innspill til Skipsfartsmeldingen kommet med en lang rekke innvendinger til NIS. Maritimt Forum skriver blant annet at NIS utsettes for "konkurranse fra utenlandske registre som også betraktes som kvalitetsregistre, men med bedre og mer stabile rammevilkår enn NIS-registeret".

Hovedinnvendingene fra Maritimt Forum er:

- NIS-registeret har vært gjenstand for stadig mer "fornorskning", med mange særnorske regler og fortolkninger. Dette gjelder blant annet på området for sertifisering av utenlandsk mannskap. De norske myndighetene stiller krav til personellsertifikat som går ut over STCW-konvensjonens krav.
- NIS-registeret fremstår som byråkratisk, dyrt, lite serviceinnstilt og brukervennlig. Nye, gode løsninger er utviklet i andre land, og NIS-registeret er blitt gammeldags;

at rapporten lider av vesentlige mangler, har gruppen ikke gått mer inn i den rangering av skipsregister som rapporten foretar, til tross for at NIS kommer godt ut i Cardiff-rapporten.

- det er vanskelig å få veiledning ved innflagging til NIS. Sjøfartsdirektoratet er ikke villig til å gi uttalelse om nødvendig oppgradering av skip før innflagging, selv om rederiene vil dekke kostnadene forbundet med dette.
- reglene for ansettelse av sjømenn er også nevnt som særskilt byråkratisk sammenlignet med de systemer som er valgt i andre land, og det påpekes at reglene for maritim kontroll og registrering av arbeidsforhold i AA-registeret er kompliserte og tungroddet og medfører et stort byråkrati for rederiene;
- det er særlig problemer for cruiseskip og roro passasjerskip. Det faktum at elektrisitet- og radiotilsyn er plassert utenfor Sjøfartsdirektoratet og hos Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, er også et problem som fører til sen saksbehandling og ekstra kostnader;
- måten kravet til drift fra Norge tolkes på utelukker moderne måter å organisere virksomheten på (finansielle leasing modeller) og fører til at NIS velges bort.

Det kritiseres at norsk arbeidsmiljølov søkes gjort gjeldende for sjømenn, reglene i folketrygdloven, reglene for sykepenger og skatteavtaler med utlandet medfører administrative byrder for rederiene, og det er uklare forhold rundt sjømannsfradraget og innkreving av skatter og avgifter.

3.2 Innspill fra Rederiforbundet / rederiene

Generelt påpeker Rederiforbundet at både fartsområdebegrensningen og kravet til drift fra Norge slik det praktiseres i dag svekker NIS' konkurranseevne i forhold til andre registre. Næringens hovedinnvendinger til NIS er at NIS ikke har klart å være et endringsdyktig og dynamisk register som endrer kravene ut fra brukernes behov og internasjonal utvikling til enhver tid.

Rederiforbundet har konkretisert sine innvendinger, og de innvendingene som Maritimt Forum har reist for så vidt gjelder;

- et for tungvint system for maritim kontroll hos Aetat og norsk utenriksstasjon og meldeplikten til maritimt AA-register;
- forhold i sjømannsloven;
- forhold i folketrygdloven;
- forhold vedrørende lønnsplikt ved permittering;
- spørsmål rundt skatteavtalene;
- spørsmål for så vidt gjelder sjømannsfradrag;
- forhold vedrørende sertifisering/godkjenning av sjøfolk etter STCW-konvensjonen og oppfrisking av sikkerhetskompetanse hvert 5. år, samt konvertering fra motor til dampsertifikat og assessorfunksjonen.
- problemet med bruk av utenlandske elektrikere på norske skip og på noen spesielle problemer som knytter seg til de passasjerskipene som er registrert i NIS når det gjelder sertifisering av kokk, sikkerhetstrening av hotellpersonale og generelt når det gjelder Sjøfartsdirektoratets saksbehandlingsrutiner for godkjenning av utenlandske sjøfolk.
-

- **3.3. Innspill fra skipsreder Anders Wilhelmsen – RCCL**

Representanter fra Anders Wilhelmsen Rederi fikk i løpet av prosessen anledning til å delta på møte i NIS-gruppen og fremlegge sine innvendinger til NIS-registeret og redegjøre for hvorfor de den senere tiden har valgt å flagge sine cruise-skip til Bahamas.

Wilhelmsens hovedinnvendinger til NIS-registeret har bl.a. gått på problemer med mannskapssertifisering og mønstring, at tilsynet ikke er sentralisert, men oppdelt mellom Sjøfartsdirektoratet, Elektrisitetsilsynet og Telenor (Radiotilsynet) og tungvint og treg saksbehandling ved sertifisering av nye passasjerskip og skip i drift.

3.4 Innspill fra Skipsregistrene i Bergen

Skipsregistrene har erfart at kravet til drift fra Norge og direkte eierskap reiser problemer som fører til at en del skip ikke blir registrert i NIS. Kravet til drift fra Norge har hittil vært tolket slik at det er vanskelig for utenlandske finansielle leasingselskaper, som står som formell eier av skipet, å registrere skip i NIS fordi det er et krav at leasingselskapet må inngå direkte avtale om teknisk eller kommersielt management i Norge, istedenfor via bare boat befrakter som leier skipet. Slik kravet til direktelink mellom eier av norsk driftselskap tolkes etter instruks fra departementet i 2000, utelukker det også en rekke utenlandske eiere fra registrering i NIS. Skipsregistrene tar også til orde for at man i Norge bør utrede nærmere spørsmålet om adgang til bareboat registrering, og man bør se nærmere på NIS-lovens § 4 for så vidt gjelder fartsområdebegrensningene. Skipsregistrene mener at denne begrensningen medfører en svekkelse av NIS som et konkurransedyktig register.

3.5 Innspill fra Det norske Veritas (DnV)

DnV er sertifiseringsinstans for flere registre og har uttalt at de ikke kan se at det er åpenbare forskjeller mellom de tekniske kravene ved sertifisering i NIS og de andre flaggene. Det spesielle med NIS-registeret er imidlertid at man har en egen publikasjon ("Rødboka") utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet som er en opplisting av norske myndigheters fortolkninger av internasjonalt regelverk og spesifikke nasjonale regler som ikke dekkes gjennom internasjonalt regelverk. Publikasjonen er ikke regelverk i seg selv, men gir en instruks for hvordan classeselskapene skal kontrollere og sertifisere NIS-fartøy ut i fra gjeldende norsk lovverk.

En slik ekstern publikasjon kan gi et uriktig inntrykk av at NIS har særnorske tekniske krav, utover de internasjonale reglene. Andre flagg unngår slike publikasjoner bare ved å henvise til internasjonalt regelverk. DIS har utarbeidet en instruks som ligger tilgjengelig på registerets hjemmeside. Behovet for å opprettholde "Rødboka" bør derfor vurderes. "Rødboka" kan erstattes med en instruks til classeselskapene.

3.6 Oppsummering / gruppering av innvendingene

Ved gjennomgangen av den kritikk som er reist, mener gruppen at næringen har få innvendinger til selve registreringsprosessen. Fartsområdebegrensningen og kravet til drift fra Norge er kritisert og vil bli drøftet nedenfor. De innvendinger som er reist mot det å ha skip registrert i NIS går særlig på de regler og prosedyrer som gjelder ved sertifisering av utenlandsk mannskap, sikkerhetstrening og de administrative prosedyrer som i dag gjelder ved innmeldinger til AA-register osv., samt at man ikke er fornøyd med serviceinnstilling- og nivå i Sjøfartsdirektoratet.

Basert på de ovennevnte innspill er arbeidsgruppen enig om at man særlig ser på hva som kan gjøres mht til følgende forhold:

- 1 Fartsområdebegrensingen
- 2 Kravet til drift fra Norge
- 3 Fornorskning av NIS/Særnorske krav og fortolkninger
- 4 Kvalifikasjonskrav – STCW-konvensjonen
- 5 Ansettelsesreglene og prosedyrene for sjømenn
- 6 Sertifisering av elektrisk utstyr/radiotilsyn – elektriker
- 7 Manglende service

Disse hovedpunktene vil bli behandlet nærmere i rapportens punkt 4.

3.7 Innvendinger som gruppen ikke går nærmere inn på

Nedenfor oppsummeres de innvendinger som ikke behandles mer inngående med en begrunnelse for hvorfor arbeidsgruppen ikke ser nærmere på disse innvendingene.

3.7.1 Norsk arbeidsmiljølov

Maritimt Forum har anført at norsk forvaltning stadig er inne på et behov for å harmonisere NIS-regelverket med det som gjelder for fastlands-Norge, dvs en harmonisering mot den norske arbeidsmiljøloven.

Arbeidsmiljøloven gjelder ikke på skip og utenlandske sjømenn kan, slik det har vært siden opprettelsen av NIS, fortsatt tilsettes på NIS skip slik forutsetningen var ved opprettelsen. Maritimt Forum har vist til en rekke brannslukkingsøvelser ved EØS-utvidelsen i 1992 og i 2003.

Sjøfartsdirektoratet har, basert på politiske signaler, gjennomført et arbeid for å se på mulig harmonisering mellom kravene i arbeidsmiljøloven og sjømannsloven.

Gruppen ser derfor ikke grunn til å gå noe nærmere inn i denne diskusjonen som anses å være avsluttet.

3.7.2 Folketrygdlovens regler om tryggedekning for sjømenn bosatt i utlandet

Denne innvendingen er reist i lys av utvidelsen av EU i mai i år. Alle EU/EØS hjemmehørende sjøfolk som er bosatt utenfor Norge er i utgangspunktet omfattet av norsk trygd ved tjenestegjøring på norskregistrert skip. Dette vil medføre enorme ekstraavgifter for rederiene, men kan avhjelpes ved at bilaterale avtaler inngås med de land dette er aktuelt for.

I Skipsfartsmeldingen side 51 har man behandlet et nytt og utvidet EU under punkt 5.1. Det er opplyst at norske rederier i dag sysselsetter ca 6.200 sjøfolk fra EUs nye medlemsland, hvorav 2.500 av disse er ansatt om bord på NIS-skip. Det følger av EØS-regelverket at sjøfolk fra EØS-land om bord i skip registrert i et EØS-land som hovedregel skal være omfattet av trygdesystemet i flaggstaten. Dette får derfor betydning for sjøfolkene fra EUs nye medlemsland som er ansatt i NIS-flåten. Det vil ikke ha betydning dersom unntaket i forordningens artikkel 14 b) kan anvendes eller det er inngått en avtale etter artikkel 17, hvoretter vedkommende i tilfelle blir omfattet av trygdlovgivningen i et annet EØS-land. Normalt løses dette ved en bilateral sosialtjenesteavtale. I dag er disse sjøfolkenes sosiale rettigheter sikret i en forsikringsordning som betales av rederiene

og eventuell tryggedekning i hjemlandet. Hvis disse sjøfolkene skal være dekket av norsk tryggedekning og premieinnbetaling, vil det føre til en betydelig kostnadsøkning for norske rederier og sjøfolk.

For di Regjeringen allerede ser på dette sammen med skipsfartsnæringen og de aktuelle lands myndigheter og fagforeninger, og man er ute etter å finne en løsning som sikrer muligheten for bruk av baltiske og polske sjøfolk på NIS-skip, går ikke arbeidsgruppen nærmere inn i denne innvendingen utover å nevne forslaget fra Rederiforbundet.

Rederiforbundet har også foreslått at sjømannslovens regler om sykepenger harmoniseres med folketrygdlovens regler om en karanteneperiode på fire uker for nyansatte, slik at sjømenn som har rettigheter etter folketrygden ikke skal ha en videre rett til sykepenger i henhold til reglene i sjømannsloven. Det er også reist innvendinger mot folketrygdlovens regler om omsorgslønn fordi dette påfører rederiene store utgifter. Rederiforbundet har også tatt opp spørsmålet om lønnsplikt ved permittering og foreslår at dagens regler endres, så vel mht bestemmelser om arbeidsgiverperiode og lengden på permitteringer.

3.7.3 Sjømannsfradraget

For at sjømannsfradraget kan kreves må vedkommende sjømann ha gjort tjeneste om bord i minst 130 dager, og både Maritimt Forum og Rederiforbundet foreslår at kravet om 130 dager avvikles. Sjømannsfradraget er tatt opp i Skipsfartsmeldingen. Gruppen har derfor ikke diskutert saken nærmere, men konstaterer at sjømannsorganisasjonene er enige i forslaget fra Rederiforbundet.

Arbeidsgruppen har kommet til at man heller ikke bør se nærmere på reglene rundt omfanget av sjømannsfradraget; for eksempel er det slik at dette ikke omfatter offshore entreprenørfartøyer i virksomhet på utenlandsk sokkel. Dette er forhold som Regjeringen allerede har signalisert at den vil se nærmere på sammen med øvrige rammevilkår.

3.7.4 Innkrevning av skatter og avgifter for sjømenn. Skatteavtalene med fremmede stater

Både Maritimt Forum og Rederiforbundet har påpekt at de skatteavtalene som Norge har inngått, medfører ekstra arbeid for rederiene pga kreditreglene.

Rederier som har skip med korte opphold på fremmede sokler, påføres ekstra administrasjonsarbeid fordi disse rederiene må organisere beskatningen av de ansatte i sokkelstaten. Belastningen er også stor for ligningskontorene. Dette følger av det kreditsystemet som skatteavtalene for det meste nå anvender.

Rederiforbundet ønsker derfor at skatteavtalens regler om kredit avvikles for sjømenn ved nye lovregler om at de norske skatteavtalers kreditregler ikke skal gjelde for sjømenn.

OECD-skatteavtalene er resultat av lange forhandlinger mellom Norge og de angjeldende fremmede stater. Kreditmodellen er blitt lagt til grunn, til tross for advarsler fra næringen. Det er meget komplisert å få endret skatteavtalene, og det antas at det i praksis vil være nokså umulig.

Rederiforbundet har foreslått at det vedtas nye lovregler, som i Sverige, for utlendinger og offshore, der Norge fritar norske sjømenn/personer bosatt i Norge fra beskatning i Norge, for inntekt som skattlegges i annen stat. Dette kan ordnes ved endring av skatteloven § 2-1, punkt h eller § 5-15.

Arbeidsgruppen mener at skatteregler som er vanskelige å praktisere, eller som gjør norske sjømenn mindre attraktive for rederiene, bør endres.

3.7.5 Forhåndsuttalelse ved innflagging til NIS

Maritimt Forum har påpekt at problemer med å få flagget inn et skip i NIS, er en medvirkende årsak til reduksjonen i NIS-registeret.

Kritikken går ut på at den informasjon som gis fra Sjøfartsdirektoratet ved innflagging av skip fra utenlandsk flagg og om hvilke krav som gjelder, ikke er tilfredsstillende for rederiene. Usikkerheten har bl.a. økt mht hvilke krav som gjelder, bl.a. fordi Sjøfartsdirektoratet fortolker og praktiserer internasjonale regler forskjellig fra det som er praksis i andre land.

I motsetning til hva danske sjøfartsmyndigheter gjør, er Sjøfartsdirektoratet ikke villig til å gi uttalelse om nødvendig oppgradering av eksisterende skip før innflagging i norsk register, selv om rederiet er villig til å betale for det arbeidet dette medfører.

Sjøfartsdirektoratet gir generelle råd og veiledninger om regelverk som gjelder for skip og mannskap. Direktoratet gir også forhåndsuttalelser om bemanningskrav til brukeren ved innflagging. Sjøfartsdirektoratet gir ikke forhåndsuttalelse for så vidt gjelder de tekniske kravene til skipet. Den tekniske kontrollen og sertifiseringen er delegert til klasseselskapene. Sjøfartsdirektoratet henviser derfor til klasseselskapene som bør kunne gi en konkret vurdering av hvilke krav som gjelder. Klasseselskapene kjenner kravene som stilles i Norge og kan gi brukerne råd om dette. Slik foregår det også i mange andre registre. Dette gjøres annerledes i DIS og Isle of Man-registeret hvor sjøfartsmyndigheten selv foretar besiktigelse før registrering av skip. Sjøfartsdirektoratet har hittil av ressurs- og habilitetshensyn funnet det vanskelig å gi konkrete forhåndsuttalelser om tekniske krav ved registrering.

Arbeidsgruppen bemerker at rederiene neppe erfarer at det er vanskelig å få veiledning om de tekniske krav som gjelder, i åpne registre. Gruppen anbefaler at Sjøfartsdirektoratet settes i ressursmessig stand til å gi forhåndsuttalelser og at direktoratet revurderer sin oppfatning under dette punkt, slik at registreringsprosessen gjøres enklere.

4 NÆRMERE OM REGELVERKET OG ADMINISTRASJONEN SOM OMFATTES AV KRITIKK

4.1 Fartsområdebegrensningen

4.1.1 NIS-loven § 4

Iht NIS-loven § 4 tillates ikke skip registrert i NIS å føre last eller passasjer mellom norske havner eller å gå i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn. Som norsk havn anses i loven også innretning for olje- og gassvirksomhet på norsk kontinentalsokkel.

Det er gitt en egen forskrift om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet, hvoretter skipet kan tildeles fartsområde for det land skipet til enhver tid har oppdrag og for ett land av gangen.

Det er imidlertid adgang til å gi dispensasjon fra § 4 gjennom en godkjenningssprosedyre som involverer norske fagforeninger og som administreres av Sjøfartsdirektoratet. I september 2003 var det 28 NIS skip som hadde dispensasjon for å gå i norsk innenriksfart. Grunnen til at disse skipene fikk dispensasjon er at de normalt ikke konkurrerer med NOR flåten.

Formålet med fartsområdebegrensning var at NIS-skip ikke skulle konkurrere med NOR-skip. Restriksjoner på anløpshavner ble foreslått fordi det bare var skip i internasjonal skipsfart som burde registreres i NIS. Det var derfor ikke aktuelt å la skip i norsk kystfart være registrert her. Skip som tok partslast i flere norske havner til utlandet ville ikke være i konflikt med loven.

Formålet med etableringen av en fartsområdebegrensning var i tillegg å sikre at norske sjøfolk ikke ble utkonkurrert ved fart i Norges nærområder i forhold til rimeligere utenlandsk arbeidskraft.

Utelukkelsen av NIS-registrerte skip i norsk innenriks fart gir NIS-skip dårligere konkurransevilkår enn utenlandsregistrerte skip, som for en stor del har adgang til norsk innenriksfart.

Begrensningen medfører derfor en svekkelse av NIS som konkurransedyktig register. Dessuten viser statistikken i punkt 2.4.5 at en stor andel av skip som går ut fra NOR går til utenlandske skipsregistre isteden for til NIS-registeret. Gruppen mener at det samlet vil være bedre at NOR-skip går til NIS enn til utenlandske registre.

De fleste kommersielle skips registre har ingen fartsområdebegrensninger.

For øvrig foreslår regjeringen i Skipsfartsmeldingen (kapittel 7 "vilje til vekst" side 99) en avgrenset justering av fartsområdebegrensningene for NIS-skip, som innebærer at NIS-skip gis adgang til å ta oppdrag i norsk petroleumsvirksomhet.

4.1.2 Forslag

Det gir økt fleksibilitet å oppheve fartsområdebegrensningen ved at det blir adgang til å benytte samme mannskap med samme lønns- og arbeidsforhold i nasjonalt og internasjonalt farvann. NIS blir for øvrig mer i overensstemmelse med EUs sekundære registre som ikke har samme rigide bestemmelser om fartsbegrensning. Det vil øke interessen for å benytte NIS, som et alternativ til kommersielle åpne registre, som er et bonafide nasjonalt register med ryddige lønns- og arbeidsvilkår.

Et økt antall skip i NIS vil styrke Norges forhandlingsposisjon i arbeidet i ulike internasjonale fora (IMO, ILO, BIMCO og EU). Forarbeidene til NIS-loven viser at lovens bestemmelser om adgang til å gjøre unntak fra bestemmelsene om begrenset fartsområde er gitt for å kunne foreta "hurtige justeringer" med tanke på en "smidig praktisering".

Det er påpekt i Skipsfartsmeldingen at skip som ikke har rett til å delta i eget lands innenriks kystfart, heller ikke gis adgang til kystfart i andre EU/EØS-land. Da EU-forordning 3577/92 ble inkludert i EØS-avtalen, avsa Norge en erklæring om at Norge ikke har til hensikt å endre NIS-lovgivningen når det gjelder NIS-skips adgang til norsk innenriks fart.

EU-forordningen innebærer at NIS-registrerte fartøy som i dag ikke kan gå i norsk kystfart, heller ikke har adgang til EU/EØS-staters kystfart fordi fartøyet ikke oppfyller vilkårene i forordningen for å utføre sjøtransport i EU/EØS-stater.

Arbeidsgruppen antar at Norge kan si opp erklæringen dersom fartsområdebegrensningen i NIS oppheves. Ved opphevelse av fartsområdebegrensningen får NIS-skip adgang til norsk kystfart og dermed også til kystfart i EØS/EU. Arbeidsgruppen er kjent med at en del EU-land likevel kan nekte NIS-skip adgang til kystfart i landene og at bilateral avtale kan være nødvendig.

Forslag: På bakgrunn av ovennevnte vurdering vil arbeidsgruppen anbefale at fartsområdebegrensningen oppheves.

4.2 Driftskravet

4.2.1 NIS-lovens § 1, nr 2 og nr 3

Drift av skip som ikke er eid av norske selskaper og som registreres i henhold til NIS-loven § 1, nr.2 eller 3, skal forstås av norsk rederi med hovedkontor i Norge.

For eier av skip som er registrert med hjemmel i sjøloven § 1, 3. ledd (eierselskapet er etablert innefor EU/EØS), er det satt krav om at skipet drives fra Norge. EØS-eier kan også registreres som eier av skipet iht NIS-loven § 1.

Krav om at skipet skal drives fra et rederi hjemmehørende i Norge gjelder for:

- norskregistrert selskap (AS eller partrederi) hvor norsk eierandel er mindre enn 60 % (NIS-loven § 1, nr. 2A og 2B)
- utenlandsk registrert selskap (såkalt direkteregistrering - (NIS-loven § 1, nr. 3)
- EØS-eier (likestilt med norsk statsborger eller norsk selskap - Sjølovens § 1, 3. ledd/NIS lovens § 1)

Havrettskonvensjonens Art. 91 nr. 1 setter krav til reell tilknytning mellom flaggstat og skipet. Flaggstaten kan selv fastsette de nærmere vilkårene ved registrering og for hvordan tilknytningen mellom flaggstat og eier skal være..

Ved utformingen av NIS-loven satte man ikke krav om at eierselskapet skulle stå for driften av skipet. Bestyrelsen kunne settes bort til annet selskap eller person.

I forarbeidene til NIS-loven satte man et krav om at en vesentlig del av den tekniske eller den kommersielle driften av skipet skulle skje fra Norge. I tillegg til dette er det krav om at eier oppnevner "norsk representant" som kan ta imot søksmål på vegne av eier, en såkalt "rettslig representant".

I forarbeidene til NIS-loven (Ot.prp. 45 1986/87 side 18,) er drift av skip definert som "teknisk og forretningsmessig drift".

"Teknisk drift" omfatter de funksjoner som er nødvendig for å gjøre skipet driftsklart og holde det i daglig drift og omfatter bemanning av skipet, innkjøp av drivstoff og andre forsyninger, løpende inn – og utbetalinger, organisering av vedlikeholdsarbeidet på skipet m.v.

"Forretningsmessig drift" omfatter det å sikre skipets beskjeftigelse, herunder forberedelsene av kontraktsforhandlinger, markedsføring og slutning av kortvarige befraktninger.

Det er tilstrekkelig at et norsk rederi forestår enten den kommersielle eller tekniske driften" (Innst.O. nr. 73 1986-87)

Fortolkningen av kravet til drift fra Norge har gjennomgått visse endringer som har vist seg å svekke NIS som konkurransedyktig register.

Nærings- og handelsdepartementet utferdiget i 2000 retningslinjer til Skipsregistrene som gikk ut på at driftsavtalen må inngås direkte mellom registrert eier og det norske driftsselskapet. Nærings- og handelsdepartementet mente at forarbeidene klart forutsatte dette.

Man hadde tidligere godtatt at bare-boat avtale kunne inngås mellom eier og en utenlandsk bare-boatbefrakter, også utenfor EØS-området, så lenge den vesentlige del av enten teknisk eller kommersiell drift ble ivarettatt av et norsk driftsselskap, ved at bare-boat befrakter inngikk en managementavtale med et norsk rederi.

Finansiell leasing er blitt en stadig mer utbredt måte å finansiere skip på for større norske rederier pga gunstige skatte- og avskrivningsregler. Den vanligste konstellasjonen går ut på at skipet eies

av en finansinstitusjon/finansiell eier (bank, finansieringsselskap og lignende) som deretter leier skipet ut til et rederi (bareboat-befrakter) gjennom en bareboat-avtale. Selskapet som leier skipet vil ofte inngå managementavtale med andre selskaper for utførelse av en eller flere av driftsfunksjonene.

Den skipsfartspolitiske konsekvensen av de nye retningslinjene fra 2000 er at direkteregistrering i realiteten ble utelukket i en lang rekke meget praktiske tilfeller, hvilket dermed resulterte i en klar svekkelse av NIS-registerets konkurransedyktighet. Grunnen til dette er at i de fleste tilfeller verken kan eller vil den utenlandske finansielle eier inngå avtale om drift av skipet direkte med et norsk driftsselskap (managementselskap). Sett i sammenheng med at dette blir en stadig vanligere finansieringsmåte, var NHDs retningslinjer dermed åpenbart meget uheldig.

Nærings- og handelsdepartementet modifiserte disse fortolkningene i 2002 i forhold til bareboat-selskaper hjemmehørende i EØS. Bakgrunnen var at Nærings- og handelsdepartementet kom til at man etter EØS-avtalen må likestille norske selskaper og EØS-selskaper. Dersom bareboat-befrakter er hjemmehørende i EØS, godtas avtale mellom eier og bare-boat befrakter og det norske driftsselskapet.

Nærings- og handelsdepartementets modifikasjon gjelder som det fremgår, bare i forhold til selskaper hjemmehørende i EØS. Retningslinjene fra 2000 gjelder fortsatt for utenlandske bare boat-befraktere utenfor EØS. Konsekvensen av dette er at utenlandske eiere som er etablert utenfor EØS, først må etablere et selskap i EØS for å kunne registrere skipene i NIS under en finansiell leasingordning.

4.2.2 Innvendinger

Retningslinjene som er beskrevet over, representerer en vanskeliggjøring av registreringsadgangen. Det er vanskelig å se hvilke juridiske eller politiske hensyn som ligger til grunn.

Etter gruppens oppfatning finnes det ikke grunnlag i NIS-loven for at driftsavtalen må inngås direkte mellom den utenlandske eier og norsk driftsselskap (rederi). Når det er åpnet for at avtalen kan inngås mellom bare boat befrakter organisert som EØS-selskap og norsk rederi, kan gruppen heller ikke se at det skulle være noen politiske grunner som skulle tilsa en slik diskriminering av bare-boat befraktere hjemmehørende utenfor EØS.

Skipsregistrenes erfaring er at flere redier har valgt å registrere sine skip i andre registre fordi de ikke har kunnet oppfylle ovennevnte krav.

4.2.3 Forslag

1. Gruppen har diskutert om kravet om drift fra Norge bør opprettholdes. De fleste åpne registre som NIS konkurrerer med, for eksempel Bahamas, Panama, Liberia og Marshall Islands stiller ikke krav om at teknisk eller kommersiell drift må skje fra registreringslandet. Gruppen mener at dersom driftskravet oppheves, kan det bidra til problemer i forhold til ITF og også bidra til å svekke NIS' rykte som et kvalitetsregister. En viss tilknytning til Norge bør kreves, og det bør kreves mer enn en rettslig representant. Gruppen mener derfor at driftskravet bør lempes slik at avtale med norsk bemanningsselskap kan kvalifisere til drift fra Norge på samme måte som teknisk eller kommersiell drift fra Norge.

Eierskap og drift av skip preges av en utvikling med stadig større oppsplitting og internasjonalisering av de ulike rederifunksjoner/driftsfunksjoner. En typisk situasjon vil i dag kunne være som følger:

- Skipet eies av et selskap i land 1
- Den kommersielle driften/befraktning utføres av et selskap land 2
- Den tekniske driften utføres av et selskap i land 3
- Bemanningen utføres av et selskap i land 4

Dette er en av grunnene til at gruppen mener at også bemanningsselskap bør kunne tilfredsstille kravet til drift fra Norge.

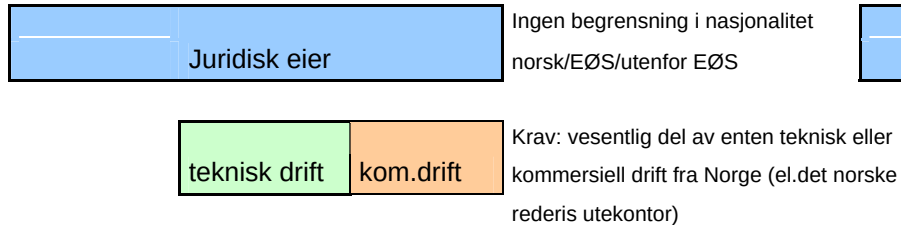
- 2 Arbeidsgruppen foreslår at det ikke stilles krav til bare-boat befrakters nasjonalitet, for det tilfellet eier er utenlandsk og drift skal skje fra Norge. I de tilfellene bør det ikke ha betydning om bareboatbefrakter er lokalisert innenfor eller utenfor EØS. Det avgjørende må være driftsavtalen og at driften foretas fra Norge. Det er gruppens oppfatning at NIS' praksis på området før 2000 bør kunne fortsette.

DRIFTSKRAVET

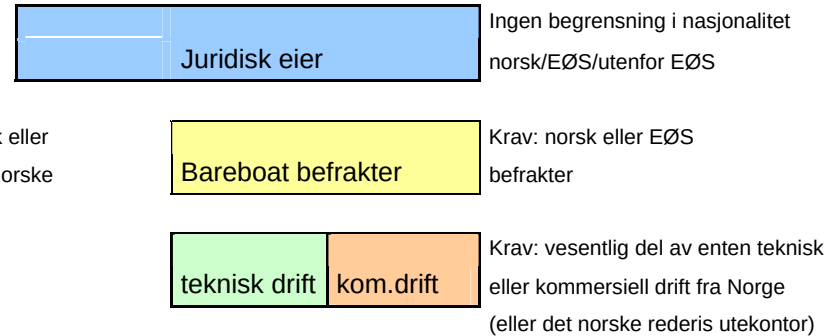
(Gjelder for alle skip med unntak av norskeit skip med minst 60% norsk eierandel)

DAGENS REGEL:

Alt I

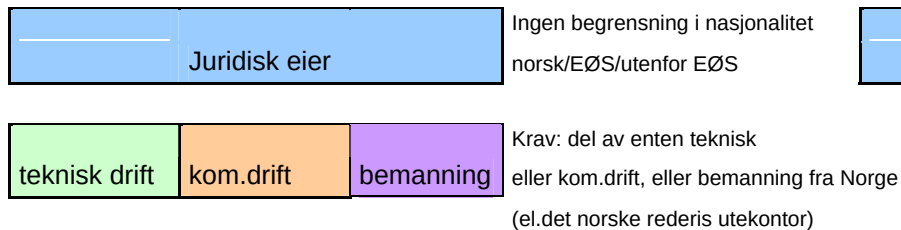


Alt II

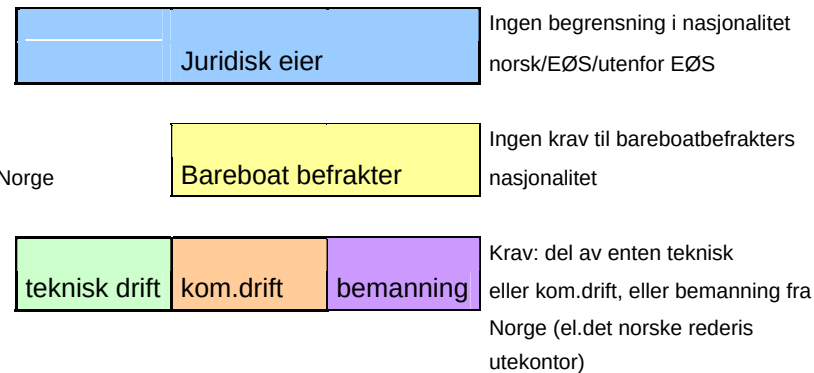


FORSLAG TIL ENDRING:

Alt I



Alt II



Kilde: Skipsregistre/8.7.2004

4.3 Fornorsking av NIS/særnorske krav og fortolkninger

4.3.1 Regler og administrasjon vedrørende teknisk kontroll og sertifisering av skip

Norske skip med lengde 15 meter eller mer skal bygges etter Sjøfartsdirektoratets regler. Lasteskip over 50 tonn skal ha fartssertifikat, passasjerskip med 12 passasjerer eller mer skal ha et av flere ulike typer passasjersertifikat og fiske- og fangstfartøy over 15 meter skal ha fartssertifikat. Last- og passasjerskip i internasjonal fart skal ha internasjonale sertifikater i henholdt til bl.a. Lastelinje-, SOLAS- og MARPOL-konvensjonene. Det er Sjøfartsdirektoratet som er sertifiseringsmyndighet. For så vidt gjelder passasjer- og lasteskip i som er registrert i NIS er sertifiseringen i henholdt til konvensjonene delegert til de fem godkjente klasseselskapene. Dette gjelder også for lasteskip i NOR, dersom reder ønsker dette.

I forbindelse med delegasjon til klassen har Sjøfartsdirektoratet utgitt en rød bok. Denne boka inneholder presiseringer av hvordan Sjøfartsdirektoratet fortolker de internasjonale reglene (NMD Class Instructions/"Rødboka"). Begrunnelsen for at Sjøfartsdirektoratet tradisjonelt har utarbeidet NMD Class Instructions eller Rødboka er for å gi klasseselskapene en helhetlig og effektiv oversikt over krav som gjelder for norske skip. Regelverket er tidvis komplisert og direktoratet har ønsket å gi en retningslinje for hvordan reglene skal fortolkes.

Rødboka er ment som et arbeidsverktøy for klasseselskapene og den inneholder lite særnorske krav. Den Norske Veritas som utfører kontroll for åpne registre blant annet Bahamas mener at det helt klart ikke stilles noen andre tekniske krav basert på de internasjonale konvensjonene i Norge enn det man gjør i de fleste andre registre.

Det kan allikevel ikke utelukkes at Rødboka har en psykologisk effekt og at det faktisk at man i en slik bok viser til særnorske krav, kan bidra til å skape et inntrykk av at man ved registrering i NIS har særnorske regler og fortolkninger.

Forslag:

Arbeidsgruppen mener at man, i tillegg til utgivelsen av Rødboka, bør vurdere løsningen i DIS-registeret der retningslinjene for klasseselskapene er lagt på DIS' hjemmeside og formidlet til klasseselskapene direkte. Dette vil også bidra til å gjøre det lettere å oppdatere retningslinjene. Samtidig vil dette bidra til at endringer lettere kan varsles, og at dette vil være tilgjengelig for rederiene.

4.4 Kvalifikasjonskrav – STCW- konvensjonen

4.4.1 Innvendinger fra næringen

Maritimt Forum fremhever i sitt innspill til Skipsfartsmeldingen at "norske myndigheter stiller særnorske fortolkninger av krav til personellsertifikater som går langt utover det som følger av STCW-konvensjonen, og til dels også utover det som er hjemlet i norske lovregler og forskrifter. Slike tyngende fortolkninger møter rederiene ikke dersom de velger andre registre. Det er nødvendig at norske myndigheter avviker særnorske fortolkninger og praksis. Fortolkningene må begrenses til den internasjonale standard som utgjør et tilfredsstillende sikkerhetsnivå, slik at NIS ikke får konkurranseulemper."

Rederiforbundet har utdypet denne kritikken nærmere slik: Sjøfartsdirektoratet skal ved utstedelse og fornyelse av sertifikater, motta bekreftede kopier av attester, kursbevis og man har spurt om representant for rederiene på land kan gi slik bekreftelse. Sjøfartsdirektoratet krever bekreftelse fra rederiene om at nordiske offiserer har tilstrekkelige engelskkunnskaper. Gjensidig anerkjennelsesordning bør etableres. Generelt bør Sjøfartsdirektoratet vurdere om

saksbehandlingen av sertifikatutstedelser og fornyelser kan delegeres til utenriksstasjoner fordi saksbehandlingen i Sjøfartsdirektoratet tar for lang tid.

4.4.2 Regler og administrasjon vedrørende sertifisering av utenlandsk mannskap

Norge har ratifisert STCW-konvensjonen, og den er gjennomført i norsk rett ved forskrift av 9 mai 2003 nr 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger (kvalifikasjonsforskriften).

Når det her benyttes uttrykket "*mannskap*" må man i forhold til dette punktet skille mellom offiserer og besetningsmedlemmer som ikke er offiserer. Kontroll av underordnede mannskaapers kvalifikasjoner utføres av rederi eller rederirepresentant og dokumenteres ved kontroll av maritimtjeneste. Det er således kun offiserene som kontrolleres av Sjøfartsdirektoratet.

Grunnlaget for den kontroll som utøves er gitt i STCW – konvensjonens Artikkel VI, konvensjonens regel I/2 og avsn. A – I/2 i koden samt regel I/10 og avsn. A – I/10 i koden.

I konvensjonens regel I/2 nr. 5 er følgende slått fast:

"En administrasjon som godkjenner et sertifikat i henhold til regel I/10, skal utstede påtegning til slikt sertifikat for å attestere sin godkjenning. Påtegningen skal bare utstedes dersom alle konvensjonens krav er oppfylt. Påtegningsformularet skal være det som er presentert i punkt 3, avsnitt A – I/2 i STCW – koden." Den kontroll som det her vises til gjelder selvsagt også kravene i regel I/9 nr. 3.

De krav til dokumentasjon og prosedyrer som er lagt inn i gjeldende kvalifikasjonsforskrift, er alle fastsatt med referanse til gjeldende krav i konvensjonen.

Norsk oppfølging av STCW – konvensjonen ble rapportert til IMO i juli 1998 og godkjent. Ny rapport ble oversendt IMO i slutten av januar 2004. Videre er direktoratets praksis og rutiner i denne sammenheng vedlikeholdt gjennom enhetens kvalitetssikringssystem akkreditert av Norsk Akkreditering.

Med hensyn til forholdet til andre sjøfartsmyndigheter har Sjøfartsdirektoratet konsentrert seg om de land som leverer sjøfolk til den norske flåten. I den sammenheng har Norge bl.a. vært representert i EUs kontrolldelegasjoner til India, Kina, Russland og Ukraina. Det har i den forbindelse ikke vært registrert forskjell i forståelse av konvensjonens krav mellom Norge og EU.

Det synes som om kravene tolkes ulikt fra land til land. Det synes å være et spørsmål om STCW-konvensjonen krever at det er sjøfartsadministrasjonen som skal foreta kontroll av om krav er oppfylt eller om dette kan overlates til andre. Sjøfartsdirektoratet mener at konvensjonen er klar på dette punkt og at det er sjøfartsadministrasjonen som har ansvaret for dette.

Nedenfor ser gruppen nærmere på noen av de ankepunktene som er reist.

4.4.3 Attestert kopi

I forbindelse med søknader om sertifikater (fornyelse, etc) trenger Sjøfartsdirektoratet godkjent kopi av attester, kursbevis etc.

Problemet med forfalskning av dokumenter er økende. Falske sertifikater og falske vitnemål forekommer i Norge, heldigvis i mindre grad enn hva som er tilfellet internasjonalt. Sjøfartsdirektoratet har sett det som meget viktig å redusere muligheten for anvendelse av falske dokumenter til et minimum. Som forvaltningsorgan har direktoratet derfor satt som regel at kopier

av originaldokumenter skal være attestert rett kopi av offentlig tjenesteperson eller norsk kaptein. De maritime utdanningsinstitusjonene kan attestere kopier av egne utstedte originaldokumenter.

Sjøfartsdirektoratet har i denne sammenheng vært særlig oppmerksom på kravene i STCW-konvensjonens Regel I/8, avsnitt A- I/8 og Regel I/9 samt den forpliktelse som ligger i kravene i Regel I/2 nr. 5.

Det er viktig for Sjøfartsdirektoratet å kunne identifisere den som bekrefter "rett kopi", uansett hvem som attesterer et dokument. Næringen har ved flere anledninger forespurt Sjøfartsdirektoratet om muligheten for at en representant i rederiet kan få tillatelse til å bekrefte/attestere kopi av attester, kursbevis etc. fordi dette vil gjøre håndteringen av sertifikatsøknader vesentlig mer praktisk for næringen.

Rederiforbundet ønsker at Sjøfartsdirektoratet legger forholdene til rette for et system for attesting som er mer praktisk for næringen.

Sjøfartsdirektoratet godkjenner imidlertid kun at slik kopi bekreftes/attesteres av offentlig tjenesteperson/institusjon som politi, Aetat, Sjøfartsdirektoratet, norske utenriksstasjoner og skipets norske kaptein. Skole/utdanningsinstitusjon kan bekrefte/attestere kopi av egne utstedte vitnemål/kursbevis.

Til sammenligning har Bahamas-registeret og DIS gitt rederiet myndighet til å attestere "rett kopi" ved søknader. Tilsvarende gjelder i UK-registeret. Utenlandsk bemanningskontor kan gjøre det samme, dersom rederiet skriftlig har autorisert vedkommende som sin ansvarlige representant. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere å gi norske rederier tillatelse til slik attesting; for eksempel ved personalavdelingen i det enkelte rederi.

Forslag:

Arbeidsgruppen foreslår at for å gjøre håndteringen av sertifiseringssøknader mer praktisk for næringen, endres dagens regelverk slik at også norsk rederirepresentant gis anledning til å bekrefte/attestere kopi av attester, kursbevis etc

Generelt mener arbeidsgruppen at Norge ved fortolkning av STCW-konvensjonen må legge seg så nær en internasjonal standard som mulig, der denne finnes.

4.4.4 Gjensidig anerkjennelse

Maritim utdanning og sertifisering skal forholde seg til STCW-konvensjonens krav slik de er fastsatt i konvensjonens kode. Med hensyn til gjensidig anerkjennelse er dette styrt gjennom Regel I/10. Kravene i denne regel følges av EU, samtidig som man er oppmerksom på at det individuelle EU-land har et selvstendig ansvar i forhold til IMO.

Det arbeides aktivt gjennom Maritime Education and Training Network (MET-NET) for å få etablert et felles europeisk maritimt utdanningsnivå, og fra norsk side er det blitt tatt til orde for å få til et felles europeisk sertifiseringssystem. Det enkelte medlemsland vil uansett ha en forpliktelse til å følge kravene i konvensjonen.

Hva angår kravet om kjennskap til regelverk og krav om engelskkunnskaper vises til kvalifikasjonsforskriftens § 8-4 nr. (3) og (4). Kvalifikasjonsforskriftens krav om engelskkunnskaper bygger på konvensjonens Regel I/9 nr. 3,5 og tilhørende krav om engelskkunnskaper som fastsatt i koden. Krav om regelverkskunnskaper fremkommer i konvensjonens Regel I/10 nr. 2.

Flere rederier bruker sertifikatpliktige sjøfolk fra de skandinaviske land om bord i sine NIS-flaggede skip. Disse får utstedt norsk påtegningsbevis (endorsement) etter innsendelse av nødvendig dokumentasjon. Sjøfartsdirektoratet krever en erklæring fra rederiet om at en sjømann med gyldig sertifikat fra sitt hjemland har demonstrert gode nok engelskkunnskaper og har kjennskap til norsk maritim lovgivning for å få et slikt påtegningsbevis.

Forslag:

Arbeidsgruppen anmoder Sjøfartsdirektoratet om snarest å ta initiativ i forhold til EU for etablering av en gjensidig godkjennelsesordning.

4.4.5 Oppfriskning av sikkerhetskompetanse hvert femte år

STCW-konvensjonen krever at ansatte på skip skal kunne demonstrere sikkerhetskompetanse.

Sjøfartsdirektoratet har gjennom forskriften fastsatt krav om fornyelse av sikkerhetskompetanse på grunnlag av konvensjonens avsnitt A – VI/1 nr. 2,2 – 2,2,1 og 2,2,2 samt avsnitt A – VI/3 nr. 4.

På grunnlag av sterke protester fra Norges Rederiforbund har Sjøfartsdirektoratet bedt om at spørsmålet behandles i IMOs organer, i første omgang i STW 36 i januar 2005 og deretter i det påfølgende MSC-møte. Sjøfartsdirektoratet har vedtatt å opprettholde det eksisterende kravet om vedlikehold av sikkerhetskompetansen inntil kravet blir behandlet i IMO.

Demonstrasjon av kompetanse er et av de grunnleggende prinsippene i STCW-konvensjonen. Direktoratet mener at reell brannslukking, reell livredning og flåtebehandling ikke kan demonstreres uten at dette gjøres ved fasiliteter etablert for slik kunnskapsprøving og kompetanse på dette området kan ikke forventes vedlikeholdt gjennom aktiv tjeneste. Det er varierende oppfatninger om saken internasjonalt. Typiske FOC-registre og Russland var for eksempel i mot at saken ble satt på agendaen for neste STW – møte i januar 2005.

Både arbeidstager- og arbeidsgiverorganisasjonene i Norge er opptatt av at sjøfolkenes sikkerhetskompetanse er tilfredsstillende til enhver tid og mener det viktigste er at selve kompetansen er på plass hos den enkelte. Det er også enighet om at et overordnet godkjent kontrollregime må være på plass for å sikre et tilfredsstillende kvalitetsnivå.

Rederiforbundet har i denne forbindelse påpekt ovenfor Sjøfartsdirektoratet at løsningene som skal gjelde for skip med norsk flagg ikke fører til endringer i konkurranseforholdet mellom norske og utenlandske sjøfolk. Rederiforbundet har anmodet om at de nasjonale særtolkningene av kravet til repetisjon av sikkerhetskompetansen hvert 5. år trekkes tilbake inntil Sjøfartsdirektoratet får endelig avklaring med IMO.

Forslag:

Punktet har vært gjenstand for diskusjon i gruppen. Flertallet i arbeidsgruppen slutter seg til Rederiforbundets anbefalinger og ber om at de nasjonale særtolkningene av kravet til repetisjon av sikkerhetskompetansen hvert 5.år, trekkes tilbake inntil saken er endelig avklart i IMO.

4.4.6 Konvertering fra motor- til steam-maskinsertifikat, eller omvendt

Norge har i likhet med andre større sjøfartsnasjoner operert med egne damp- og motorsertifikater. Ønsker en person å få utstedt et sertifikat som gjelder begge fartøytyper, må minimum 6 måneder av fartstiden for hvert sertifikat, d.v.s. klasse 4, 2 og 1 være opptjent på hver av nevnte typer skip. Dette henger sammen med at klasse 4 representerer en stilling som underordnet vaktgående offiser mens klasse 2 og 1 representerer managment/1.maskiniststilling. Lov av 2. juni 1960 om skipsmaskinister § 6 II, var klar på dette punktet. Imidlertid oppsto det ved forskriftsrevisjon i

1989 en del misforståelser grunnet endret ordlyd, som medførte at saken ble tatt opp på nytt i "Arbeidsgruppen for sertifisering av maskinister" i 1990. Det ble da vedtatt å følge praksis som fastsatt av loven i 1960.

Kvalifikasjonsforskriftens § 5-2 nr. 1c og 1d setter krav til 6 måneders fartstid for den enkelte skipstype (motor eller damp) for hvert sertifikat. Det betyr til sammen 18 måneder for å oppnå M1 (6 mnd for M4 + 6 mnd for M2 + 6 mnd for M1).

Næringen tolker dette som at en maskinsjef (M1 motor) ved 6 måneders praksis på dampskip skal kunne konvertere til M1 damp.

I følge Sjøfartsdirektoratet setter kvalifikasjonsforskriften klare krav til tjenestetid hvis en ønsker begge typer sertifikater. Sjøfartsdirektoratet har tolket forskriftens krav til 18 måneders tjenestetid, mens rederiene har tolket kravet som 6 måneder, som er det tall som faktisk står i forskriften. STCW-konvensjonen beskriver ikke konkrete fartstidskrav for å oppnå det ene eller det andre sertifikat, men opererer med minimum antall måneder og kravene som er skissert i de respektive tabeller i konvensjonen. Men det er skissert spesifikke krav, både når det gjelder operativt nivå og ledelsesnivå for både damp og motor.

Det er dette som er tatt hensyn til ved fastsettelse av kvalifikasjonsforskriften. Det var for øvrig ingen kommentarer i høringsprosessen i denne sammenheng. Dette har vært diskutert i flere fora, og fagmiljøene, bl.a. Maskinistforbundet, er enige i Sjøfartsdirektoratets krav. Maskinist(motor) med erfaring fra større kjeleanlegg på tankskip, vil få tiden redusert med 6 måneder for slik tjeneste. Dansk kvalifikasjonsforskrift krever derimot bare 3 måneder på de enkelte sertifikater, dersom man er utdannet maskinsjef.

Det er faglig ønskelig å skille mellom disse to fagområdene (damp/motor) med tilhørende sertifisering. Det skal sikre at både nordmenn som søker sertifikat, og utlendinger som søker om påtegning (endorsement), dokumenterer tilstrekkelig praksis fra hvert av de aktuelle fartøytyper.

Rederiforbundet foreslår at Sjøfartsdirektoratet tar hensyn til at flaggstater, det er naturlig å sammenligne seg med, som for eksempel Storbritannia som har et seks måneders krav, fortolker regelverket på en mer smidig måte. Såfremt fortolkningen er innenfor det som er sikkerhetsmessig forsvarlig, må Sjøfartsdirektoratet gjøre grep for å styrke konkurransekraften for de norske maskinistene.

Sjøfartsdirektoratet ser ingen grunn til endring av forskriften på dette punktet.

Forslag:

Flertallet i gruppen anser det som uheldig at det er ulike krav til fartstid i ulike land og at denne konvensjonen tolkes strengere i Norge enn i Danmark. Dette vil kunne bety at norske maskinister taper i konkurransen med utenlandske maskinister som har fått sertifikat basert på kortere fartstid.

4.4.7 Assessorfunksjonen

Problemstillingen her er hva som kreves for at en sjømann skal kunne bedømme andre sjømenn i opplæring. Sjøfartsdirektoratets krav til godkjent assessor er i dag minimum 3 års fartstid. STCW – 78/95 konvensjonens regel I/6 slår fast:

"Hver part skal sørge for at:

opplæring og bedømmelse av sjøfolk, i henhold til konvensjonens krav, administreres, føres tilsyn med og overvåkes i samsvar med bestemmelsene i avsnitt A – I/6 i STCW – koden; og

de som er ansvarlige for opplæring og bedømmelse av sjøfolks kompetanse, i henhold til konvensjonens krav, er behørig kvalifisert i samsvar med bestemmelsene i avsnitt A – I/6 i STCW – koden for type av og nivå for den aktuelle opplæring eller bedømmelse.”

Gjeldende forskrifts § 1-2 definerer "assessor" som: "Person som er godkjent til å foreta bedømmelse av kompetanse i henhold til regel I/6 i STCW – konvensjonen.”

Avsnitt A – I/6 er meget omfattende og detaljert hva angår de krav som skal tilfredsstilles ved bedømmelse av sjøfolks kompetanse. I avsnittets nr. 6, "Bedømmelse av kompetanse" er det slått fast at vedkommende skal:

ha passende kunnskapsnivå og forståelse med hensyn til kompetansen som skal vurderes;

være kvalifisert for oppgaven som bedømmelsen er rettet mot;

ha fått passende veiledning i bedømmelsesmetoder og praksis;

ha praktisk erfaring med bedømmelse; og

dersom simulator benyttes ved bedømmelsen, ha praktisk erfaring med bedømmelse for den aktuelle typen simulator under tilsyn av en person som er erfaren i å foreta bedømmelse og til dennes tilfredshet.

Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at kravet til vedkommende som skal vurdere et annet menneskes kompetanse er for høyt, men tilfredsstiller de krav konvensjonen setter. Forskriften fastsetter at assessor skal foreta evaluering av kandidater til følgende sertifikater: D5, D4, D3 og M4.

Tatt i betraktning at D3 kan utløses etter fullført skipsførereksamen, så er det Sjøfartsdirektoratets standpunkt at vedkommende som skal vurdere vedkommende kandidat minst tilfredsstiller kravene til dette nivå.

Rederiforbundet mener at Sjøfartsdirektoratets krav til å bli "godkjent assessor" tar for lang tid. En "godkjent assessor" er en person som er godkjent til å foreta bedømmelse av kompetanse i henhold til regel I/6 i STCW-konvensjonen.

Til sammenligning er kravet i DIS like strengt. DIS krever at assessor er skipsfører eller maskinsjef. Dette betyr 36, eller 24 måneder dersom vedkommende har minst 12 måneder som overstyrmann.

Norge Rederiforbund mener at offiserer som for eksempel innehar sertifikat klasse 2, er fullt ut i stand til å vurdere hvorvidt en kadett er i stand til å demonstrere kompetanse av de opplæringsmål som fremkommer i "Training Record Book". Fartstidskravet for klasse 2 er 12 måneder. Sjøfartsdirektoratet har blitt forelagt problemstillingen, men har ikke vært villige til å endre på fartstidskravet.

Sjøfartsdirektoratet er klar over at det fra enkelte hold i næringen har vært en oppfatning at kravet til en person som skal foreta bedømmelse av andres kompetanse, er overdrevent og til dels unødvendig. Direktoratet er imidlertid av den oppfatning at kravet til kompetansemessig trygghet og objektivitet sikres gjennom relevant teori og solid praksis.

Rederiforbundet foreslår at Sjøfartsdirektoratet må ta mer hensyn til den praktiske gjennomføringen for å få en best mulig kontinuitet i opplæringen av nye norske kadetter. Hovedpoenget må være at den som skal fungere som assessor har tilstrekkelig kompetanse til å

ivareta denne funksjonen. Forutsatt at den teoretiske kompetansen er tilfredsstillende, bør Sjøfartsdirektoratet godta at 12 måneders effektiv fartstid er et tilstrekkelig krav for denne funksjonen.

Forslag:

Arbeidsgruppen anbefaler at det innhentes informasjon om hvordan dette gjøres i andre land, og at Norge tilstreber en fortolkning som er i samsvar med internasjonal praksis på området dersom en slik fins.

4.4.8 Hotellpersonale og sikkerhetstrening

Det er tre nivå i kravet til i sikkerhetsopplæring av personell om bord i skip:

- Grunnleggende opplæring som kan og må gis om bord uansett hva vedkommende skal utføre av tjenester. (Eksempelvis orkester, underholdere, bartendere o.s.v.)
- Grunnleggende sikkerhetsopplæring som skal gjennomføres ved godkjent opplæringscenter. Alle som har oppgaver i sikkerhetsorganisasjonen om bord skal gjennomgå slik opplæring, og i praksis betyr det minst den definerte sikkerhetsbemanningen.
- Opplæring i brannledelse og medisinsk behandling.

Det vakte stor misnøye at Sjøfartsdirektoratet i 1993 strøk godkjenningen av beredskapskursene for cateringpersonell som var innarbeidet på norske passasjerskip. Dette kursopplegget ble adoptert av alle de store flaggstater internasjonalt og benyttes fortsatt i dag om bord i de fleste internasjonale passasjerskip, med unntak av NIS-flaggede passasjerskip.

Næringen har ikke vært fornøyd med de nye reglene fra Sjøfartsdirektoratet på dette felt og mener fremdeles at det opprinnelig beredskapskurset for cateringpersonell fra 1993, som sikkerhetsmessig fungerte meget godt for næringen, burde være tilstrekkelig. Næringen mener at Sjøfartsdirektoratet bør vurdere hvordan en oppdatert versjon av det ovennevnte beredskapskurs for cateringpersonell fra 1993 kan gjeninnføres/erstatte dagens krav for slik opplæring for cateringpersonell.

Sjøfartsdirektoratet har anført at rederiet selv kan definere hvem som skal ha opplæring og hvem som ikke skal ha det. Direktoratet mener det er et viktig prinsipp at rederiene selv er ansvarlig for at personellet om bord er kvalifisert (Regel I/14).

Forslag:

Det er uenighet i gruppen om spørsmålet, men dersom kravet til sikkerhetsopplæring tolkes annerledes i Norge enn i andre land, mener gruppen at Norge bør legge seg på en internasjonal norm.

Slik det fremgår ovenfor, foreslår gruppen følgende tiltak under punkt 4.4:

- *håndteringen av sertifiseringssøknader må gjøres mer praktisk for næringen ved å endre dagens regelverk slik at også norsk rederirepresentant, gis anledning til å bekrefte attestere kopi av attester, kursbevis etc.*
- *Sjøfartsdirektoratet tar snarest initiativ i forhold til EU for etablering av en gjensidig godkjennelsesordning for maritim utdanning og sertifisering.*
- *nasjonale særtolkninger av kravet til repetisjon av sikkerhetskompetansen hvert 5.år trekkes tilbake inntil saken er endelig avklart i IMO (dissens)*
- *det anbefales at det innhentes informasjon om hvordan assessorfunksjonen praktiseres i andre land*

4.5 Ansettelsesreglene og prosedyrene for sjømenn

4.5.1 Regler om maritim kontroll hos Aetat eller norsk utenriksstasjon

Dagens krav

Ved tiltredelse i et nytt ansettelsesforhold, skal sjømannen fremstilles for offentlig kontroll av ansettelsesavtale, kvalifikasjoner og helseerklæring. Skal utenlandsk sjømann tjenestegjøre i sertifikatpliktig stilling, skal han søke om norsk STCW-påtegning ved offentlig kontroll, og får utstedt CRA (Certificate of Receipt of Application) som gjelder i tre måneder mens søknaden om påtegning behandles av Sjøfartsdirektoratet. Offentlig kontroll utføres av Aetat og norske utenriksstasjoner.

Da NIS åpner for midlertidige ansettelsesforhold (NIS-loven §8 gir anledning til fravik av bl.a. sjøml §3), kan den eksisterende ordningen føre til flere offentlige kontroller og mer rapportering enn strengt tatt nødvendig.

Sjøfartsdirektoratet mener at man har mye å tjene på å markedsføre at norske myndigheter sjekker de nevnte forholdene som en del av kvaliteten på norske skip og sjøfolkene om bord.

Rederiforbundet mener at reglene bør endres slik at rederiene gis ansvar for maritim kontroll, med plikt til å sende kopi av maritimt kontrollskjema som inneholder samme opplysninger som ansettelsesskjemaet, og dessuten har informasjon om personell og helsesertifikater, etter mønster av dansk ordning.

Sjøfartsdirektoratets forslag til nyordning

Sjøfartsdirektoratet vil for å lette byrden på næringen, foreslå at dagens ordning med kontroll av maritim tjeneste endres. Slik kontroll foreslås i stedet ivaretatt ved førstegangs ansettelse på norsk skip og ellers ved fornyelse av norsk sertifikat eller påtegning i forhold til utenlandsk sertifikat. Rederiforbundet antar at også denne kontrollen må kunne overlates til rederiene i tråd med dansk ordning.

Sjøfartsdirektoratet vil foreslå at Norge sier opp ILO-konvensjon 22. Denne konvensjonens krav om at ansettelsesavtalen legges frem for offentlig kontroll ved hver tiltredelse er for tungvint. Norge vil fremdeles være bundet av ILO-konvensjon nr. 147, men den krever kun at Norge implementerer ordninger som *i det vesentlige er likeverdige* med kravene i konvensjon nr. 22. Ansvar for å sikre at sjøfolk ansettes på et rettmessig grunnlag og at de er kvalifiserte og har den nødvendige helse for å ivareta sine oppgaver ligger på reder.

Som en nyordning bør offentlig kontroll av maritim tjeneste kun finne sted ved førstegangs ansettelse på et norsk skip. På det tidspunktet er det spesielt viktig å kontrollere at ansettelsesforholdene, helse og kvalifikasjoner er i henhold til regelverket. Sjøfartsdirektoratet legger videre til grunn at sjøfolks forståelse for og innsikt i norske lover og regler bygges opp mens de er i tjenesten. Rederiforbundet fastholder at det danske system med kontroll i rederiene, må være tilstrekkelig.

De foreslåtte løsninger forutsetter at rederier har systemer på plass for å ivareta sitt ansvar og at Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn/revisjon med rederienes ivaretagelse av kravene.

Forslag:

Gruppen foreslår at dagens kontroll med maritim tjeneste endres i samsvar med forslaget fra Sjøfartsdirektoratet. Kontrollen foreslås i stedet ivare tatt ved førstegangs ansettelse på norsk skip og ellers ved fornyelse av norsk sertifikat eller påtegning i forhold til utenlandsk sertifikat. Det foreslås også at Norge sier opp ILO-konvensjon 22. Mindretallet, ved Rederiforbundet, har prinsipielt ment at all kontroll bør avvikes.

4.5.2 Regler for meldeplikt til Maritimt AA-register

Dagens ordning

Når sjømann har vært fremstilt for offentlig kontroll, sender offentlig kontrollmyndighet eget skjema som melder inn ansettelsesforholdet til Maritimt Arbeidsgiver/Arbeidstakerregister (MAA). Arbeidsgiver sender selv melding til MAA-registeret ved fratredelse og ved bytte av stilling som ikke krever ny offentlig kontroll, jf forskrift om arbeidsgiver- og arbeidstakerregisteret av 4. juli 1991 nr. 454, jfr § 6.

Reglene om innsendelse til MAA-registeret og reglene om offentlig kontroll er samkjørt med sjømannslovens hovedregel om rederiansettelse. Når det gjelder tjeneste på NIS skip, opphører et ansettelsesforhold, vanligvis etter 6 til 10 måneder, i henhold til NIS-tariffavtalene. Registeret benyttes av de etater som har informasjonsbehov om norske sjøfolk, så som Sjøfartsdirektoratet, Aetat, Forsvaret og Statistisk sentralbyrå. Det erstattet det gamle sjømannsregisteret i 1989, men ble lagt under Rikstrygdeverket og dermed integrert med det generelle arbeidsgiver-/arbeidstakerregisteret.

Problem

Det er komplisert at melding normalt må gis ved alle fratredelser fra skip selv om ansettelsesforholdet skal fortsette. I tillegg kreves at rederiene kontrollerer at AA-registerets årsoppgaver er korrekte.

Det gamle sjømannsregisteret var et fartstidsregister. MAA-registeret er ikke det, selv om man fortsatt må melde dersom man tiltrer nytt fartøy. Kvaliteten oppfattes ikke som tilfredsstillende, særlig med tanke på at det ikke er godt nok oppdatert. Adgangen til forenklet registrering fører til at det ofte ikke er samsvar mellom det skipet sjømannen er registrert og det skipet han faktisk tjenestegjør på til enhver tid. Det er ingen elektronisk rapportering.

Meldingsskjemaet inneholder mye av den samme informasjon som ansettelsesavtalen, spesielt personrelatert informasjon og tiltredelsesdato. En sammenslåing av skjemaene kan være aktuelt.

Forslag:

Flertallet i arbeidsgruppen vil foreslå at reglene for meldeplikt avvikes for alle ansatte uten skatt eller trygdeplikt i Norge. Videre avvikes plikt til å melde fratredelsen til AA-registeret dersom ansettelsesforholdet skal fortsette. Endelig avvikes AA-registerets adgang til å pålegge kontroll med årsoppgaver. Mindretallet ved Sjøfartsdirektoratet, er ikke enig i opphevelse av registreringsplikt for utlendinger i særdeleshet og foreslår at kravene til og behovet for rapporteringen bør gjennomgås i en arbeidsgruppe med de berørte myndigheter og representanter fra næringen med den målsetting å gjøre rapporteringen så enkel og effektiv som mulig.

4.5.3 Godkjenning av utenlandske elektrikere på norske skip

SOLAS pålegger at skip skal utstyres med et "minimum safe manning document", på norsk bemanningsoppgave, iht retningslinjer gitt i IMO Res. A.890(21). Disse retningslinjene sier bl.a. at nødvendigheten av vedlikehold av skipets elektriske utstyr skal tas hensyn til ved fastsettelse av skipet minimumsbemanning. De internasjonale bestemmelsene er implementert i norsk regelverk gjennom forskrift av 17. mars 1987 nr. 175 om bemanning av norske skip (§ 4 om sikkerhetsbemanning) og forskrift av 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangsfartøy og flyttbare innretninger (§ 3-1 om bl.a. elektriker).

Det har fra næringen blitt hevdet at Sjøfartsdirektoratet avslår å godkjenne utenlandsk elektrikerutdanning for tjeneste på norske skip.

Krav til elektriker om bord i norske skip er et særnorsk krav, hvor utdanningen bygger på fagbrev som elektriker med skipselektrisk modul. I og med at STCW-konvensjonen ikke stiller krav om utdanning og praksis utover det som er definert i maskinistutdanningen, har ikke Sjøfartsdirektoratet funnet det hensiktsmessig å vurdere utenlandsk elektrikerutdanning.

Alternativt har noen rederier etablert rutiner med en ekstra maskinist med klasse 1 eller klasse 2 sertifikat. Et annet alternativ er å etablere en egen godkjenning fra klaseselskap for rutinemessig systematisk vedlikehold, noe som både er komplisert og kostbart.

Rederiforbundet er av den formening at Sjøfartsdirektoratet bør ta opp igjen denne saken. Det viktigste må være at elektrikeren har den kompetansen som kreves, uavhengig av nasjonalitet, og at utdanningen i aktuelle land for eksempel kvalitetssikres gjennom de bilaterale STCW avtalene.

Sjøfartsdirektoratet påpeker imidlertid at for passasjerskip pålegges det elektriker i egen stilling når det må kreves elektrikerkvalifikasjoner om bord. Dette vurderes som nødvendig på alle passasjerskip i internasjonal fart med elektriske anlegg over de grenser som følger av bemanningsforskriftens § 4 åttende ledd.

I bemanningsoppgaven for typiske lasteskip (elektriske anlegg > 1200 kw, men mindre enn 1000 V) spesifiseres stillingen elektriker med følgende fornote:

"May be replaced by extra engineer who has el. qualifications which covers the actual ship specific equipment, including STCW-95 requirements. The position may be omitted if the el-plant is supervised in accordance with routines for systematic maintenance. The main routines shall be approved by class and made known for the ship's crew."

Reder gis dermed anledning til å velge hvilken løsning som anses best å ivareta sikkerheten rundt det elektriske anlegget om bord i fartøyet.

For lasteskip med el. anlegg med spenning > 1000 V kreves det høgspentelektriker.

Sjøfartsdirektoratet har imidlertid fastsatt kvalifikasjonene for elektriker hvis slik stilling skal besettes om bord, jf kvalifikasjonsforskriftens kapittel 3, § 3-1 nr. (7) og nr. (8).

Elektriker skal enten ha:

- "a) *fagbrev som elektriker med skipselektrisk modul og 3 måneders skipselektrisk praksis; eller*
- b) *tilsvarende godkjent utenlandsk elektrofagutdanning og minst 3 måneders skipselektrisk praksis, eller....."*

Sjøfartsdirektoratet vil ikke motsette seg å godkjenne utenlandsk elektrikerutdanning dersom det kan påvises at denne utdanning er som ovenfor.

Da rederier i de fleste tilfeller selv har anledning til å velge hvilken måte vedlikehold av det elektriske anlegget skal ivaretas på, ser Sjøfartsdirektoratet egentlig ikke problemet i denne saken.

Forslag:

Flertallet i arbeidsgruppen mener at det er uheldig at det skal gjelde særkrav for skip i NIS og at Sjøfartsdirektoratet finner det så problematisk og akseptere andre lands utdannelse. Mindretallet ved Sjøfartsdirektoratet mener at sikkerhetsbemanningen fortsatt bør omfatte ivaretagelse av elektriske anlegg, jf IMO Res. A A890(21) og at dagens praksis bør opprettholdes.

4.5.4 Sertifisert mannskapskokk

Norge har ratifisert ILO-konvensjon nr 69 og er dermed forpliktet til å sørge for at mannskapskokker om bord i norske skip har de kvalifikasjoner konvensjonen forutsetter. På denne bakgrunn har man i forskriften tilpasset regelverket til de realitetene, for eksempel mht kultur- og religionsforskjeller.

Norske passasjerskipsrederier har de senere årene gjentatte ganger tatt til orde ovenfor Sjøfartsdirektoratet for å få kravet om sertifisert kokk, samt forpleiningsassistent, vekk fra bemanningsoppgaven om bord i sine NIS registrerte passasjerskip. Kravet, som skaper praktiske problemer for passasjerskipsrederier registrert i NIS, eksisterer ikke om bord i passasjerskip med andre flagg.

Sjøfartsdirektoratet er åpent for en forenkling, hvis dette er mulig uten å komme i konflikt med konvensjonsforpliktelsene. De maritime ILO-konvensjonene er under revisjon og det kan komme endringer på dette området som en del av det arbeidet.

Forslag:

Flertallet i gruppen foreslår at Norge sier opp ILO-konvensjon nr 69 slik at kravene til sertifisert mannskapskokk bedre reflekterer dagens situasjon om bord på norske passasjerskip. Sjømannsorganisasjonene deler ikke flertallets syn. Sjøfartsdirektoratet mener at det samme kan oppnås gjennom det pågående revisjonsarbeidet med rammekonvensjonen for sjøfolks arbeids- og levevilkår.

4.5.5 Sjømannslegeordningen

4.5.5.1 Utstedelse av "norsk helseerklæring"

Forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip slår fast at reglene gjelder for tjeneste på norske skip. Legene har med rette avslått saker der sjøfolk som skal tiltre tjeneste på utenlandsk skip, har ønsket å få norsk helseerklæring. Sjøfartsdirektoratet utsteder ikke slike erklæringer. For et cruiseskipsrederi, som blant annet roterer den filippinske besetningen mellom Bahamas- og NIS registrerte skip, betyr det ekstraavgifter til norsk helseerklæring hver gang man flytter et mannskap fra et Bahamas-skip over i et NIS-skip.

Direktoratet er villig til å åpne for at helseerklæringer skal kunne utstedes til arbeidstakere som ikke skal tjenestegjøre på norske skip. For å få til det, må både forskriften og loven som den er hjemlet i, endres. En slik endring vil medføre et større ressursforbruk for myndigheten.

Forslaget vil imidlertid ikke være en garanti for økt innflagging, men heller legge til rette for at rederier skal kunne holde skip utenfor norsk register ved at de får adgang til de systemer der Norge har en styrke uten at de behøver å flagge inn. En slik ordning vil kunne bidra til å beholde noen skip i NIS. Sjøfartsdirektoratet tviler på om fordelene vil oppveie ulempene, så som økt press på legene, spredning av helseerklæringene slik at kvalitet er vanskelig å følge opp, kvalitetssikring av ordningen og økt klageadgang.

Forslag:

Arbeidsgruppen slutter seg til at Sjøfartsdirektoratet åpner for at norsk helseerklæring kan utstedes til mannskap som skal mønstre på skip som er registrert i andre registre enn NIS, når det skip sjøfolkene skal tjenestegjøre på, er norskeid.

4.5.5.2. Helseerklæringenes gyldighet

En maskinkadett med 6 måneder gammel norsk helseerklæring, må fremstille seg for ny attest når han søker om sertifikat fordi det i stillingsrubrikken på hans "gamle" attest sier "maskinkadett" og ikke "maskinist". Så vidt vites er det ikke forskjellige medisinske krav til disse stillingene, men allikevel en ekstraavgift mellom 800-1000 kroner. Vanlig gyldighetstid for helseerklæringen er per i dag 2 år.

Helseerklæringene er gyldige for 2 år (for personer mellom 18 og 50 år) og i et år for dem som er under 18 år og over 50 år. Forskrift om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip setter strengere krav til personer som skal ha brovakt og/eller sikkerhetsfunksjon. Personer som tidligere ikke hadde slike funksjoner må få ny helseerklæring. Opprykk til stilling der det ikke er strengere krav til sjøfolks helse, bør ikke medføre behov for ny helseerklæring. Problemet er at det på dagens skjema skal fylles ut stilling og at en henvisning til "maskinkadett" på helseerklæringene når man søker om maskinistsertifikat vil være misvisende, både ved søknaden og ved eventuell kontroll med helseerklæringen.

Forslag:

Gruppen vil foreslå at Sjøfartsdirektoratet harmoniserer reglene på dette felt slik at gyldigheten for helseerklæring fungerer rettferdig for alle parter. Det foreslås at helseerklæringen endres og at det i framtiden ikke vil være noen henvisning til stilling. Reglene for helseerklæring er en del av ILOs konvensjoner som det nå arbeides med å revidere. I den forbindelse er det naturlig å jobbe med en internasjonal standard for helseerklæringene.

4.5.5.3. Godkjenning av helseerklæringer

Bofaste i et EU/EØS-land kan benytte helseerklæringer fra sine respektive land. Det viser seg fremdeles at enkelte utenriksstasjoner ikke er orientert om at Norge må følge EU-forskriftene om å godkjenne helseerklæringer utstedt av godkjent utenlandslege i EU/EØS land.

Forslag:

Gruppen ber Sjøfartsdirektoratet orientere berørte parter om reglene.

Slik det fremgår ovenfor, foreslår gruppen følgende tiltak under punkt 4.5:

- *Kontroll med maritim tjeneste endres. Kontrollen ivaretas i stedet ved førstegangs ansettelse på norsk skip og ellers ved fornyelse av norsk sertifikat eller påtegning i forhold til utenlandsk sertifikat. Det foreslås også at Norge sier opp ILO-konvensjon 22 (dissens).*
- *Reglene om meldeplikt avvikles for alle ansatte uten skatt- eller trygdeplikt i Norge. Plikt til å melde fratredelse til AA-registeret avvikles dersom ansettelsesforholdet skal fortsette. AA-registerets adgang til å pålegge kontroll med årsoppgaver avvikles også (dissens).*

Det bør legges til rette for elektronisk rapportering. Krav og behov for slik rapportering bør gjennomgås i en arbeidsgruppe med de berørte myndigheter og representanter fra næringen for å gjøre rapporteringen så enkel og effektiv som mulig.

- *ILO-konvensjon nr 69 sies opp slik at kravene til sertifisert mannskapskokk bedre reflekterer dagens situasjon om bord på norske passasjerskip (dissens)*
- *Det åpnes for at norsk helseerklæring kan utstedes til mannskap som skal mønstre på skip med annet register enn NIS, når det skip sjøfolkene skal tjenestegjøre, på er norskeid.*
- *Reglene for helseerklæringers gyldighet harmoniseres slik at gyldigheten for helseerklæringer fungerer rettferdig for alle parter. Helseerklæringen endres og uten henvisning til stilling. Det må arbeides for en internasjonal standard for helseerklæringer.*

4.6 Tilsynsansvaret er fordelt på mange ulike etater

Næringen har også oppfattet det som tungvint at man har deling av kontroll av tilsynsansvaret på skip mellom forskjellige tilsynsorgan, så som Sjøfartsdirektoratet, Radiotilsynet og Elektrisitetsilsynet. Det er ønskelig med en sentralisering av tilsynsmyndigheten.

4.6.1 Radioutstyr

SOLAS kap. IV omhandler radioutstyr på skip over 300 tonn. Disse reglene er implementert i norsk regleverk gjennom forskrift av 27. januar 1999 nr. 140 om radioanlegg og radiotjeneste på passasjer-, lasteskip som omfattes av SOLAS. Utstedelse av sikkerhetssertifikat for radio (sertifisering av radioanlegget) er delegert klasseselskap for skip i NIS. For NOR-skip utstedes sertifikatet av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av besiktelse og rapport fra godkjent radioinspeksjonsforetak. (pr. i dag er to firma godkjent som radioinspeksjonsforetak i Norge, Telenor og Emil Langva AS.). Klasseselskapene benytter disse radioinspeksjonsforetakene eller tilsvarende selskap godkjent av andre land som har ratifisert SOLAS.

Forslag:

Arbeidsgruppen foreslår ingen endringer fordi ordningen i Norge i praksis ikke er problematisk og er i samsvar med praksis i andre registre.

4.6.2 Radiokonsesjon

Telenor, Maritim radio, lisensavdelingen gir radiokonsesjon på bakgrunn av henvendelse fra rederi. Denne myndigheten er delelegert Telenor fra Samferdselsdepartementet/Post og teletilsynet. Radiolisens gis fartøyet kun når fartøyet skal registreres i norsk register og har ikke noe med den forløpende sertifiseringen av radioutstyret om bord.

Forslag:

Arbeidsgruppen foreslår ingen endringer fordi ordningen i praksis ikke er problematisk.

4.6.3 Elektriske anlegg

SOLAS kap II-1 gir regler for elektriske anlegg. Disse er implementert i norske forskrifter gjennom forskrift av 15.9.1992 nr. 695 om bygging av passasjer, lasteskip og lektere, § 5. Lov av 24. mai 1929 nr. 4 om tilsyn med elektriske anlegg og elektrisk utstyr gir Produkt og elektrisitetstilsynet (nå DSB - Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap) den utøvende myndighet. Arbeidsfordelingen mellom DSB og Sjøfartsdirektoratet reguleres av en avtale mellom de to etater, siste avtale ble vedtatt høsten 2001. Forskrift av 15. juni 1987 nr 506 om besiktelse, kap 11, beskriver den praksis som gjelder. For klassede lasteskip utføres kontroll og sertifisering av elektrisk anlegg av classeselskapet, for passasjerskip av DSB (tidligere DBE – Direktoratet for Brann og Eksplosjonsvern). DSB har signalisert at de også for delegerte passasjerskip i NIS også er villig til å la classeselskapene utføre kontroll på lik linje som for lasteskip.

Forslag:

Arbeidsgruppen foreslår ingen endringer da det tidligere praktiske problemet rundt passasjerskip i NIS er løst ved at DSB vil praktisere sammen ordningen som for lasteskip i NIS og delegere kontroll til classeselskapene.

4.6.4 Ansvar for utstedelse av GOC/ROC sertifikater (radiooperatørsertifikater)

Da Televerket ble aksjeselskap, ble det bekreftet i brev fra Utenriksdepartementet at myndighet hva gjelder sertifikater for maritim radiooperatør (GOC/ROC) fortsatt er delegert til Televerket. Denne myndighet ligger fremdeles hos Telenor, et ansvar som i dagens situasjon hører mer naturlig hjemme i Sjøfartsdirektoratet.

Forbedringspotensiale:

- Det er formålstjenlig å ha færrest mulig instanser å forholde seg til.
- Det blir mulig å utstede kombinasjonssertifikater.
- Alle sertifikater får samme layout og er lettere gjenkjennelige.
- Alle maritime sertifikater ligger i samme database

Telenor tar relativt høye gebyrer på dette området. Det koster 1.115 kroner for å utstede endorsement på utenlandske GOC-sertifikater, mens Sjøfartsdirektoratet til sammenligning tar 600 kroner for utstedelse av sine endorsements.

Forslag:

Gruppen foreslår at ansvaret for utstedelse av radiosertifikatene overføres fra Telenor til Sjøfartsdirektoratet.

Ved nærmere gjennomgang og diskusjon av ovennevnte punkter synes det som om deling av tilsynsansvar generelt ikke er særlig problematisk, annet enn ved utstedelse av GOC/ROC-sertifikater.

4.7 Manglende service

4.7.1 Bakgrunn

Maritimt Forum har påpekt et problem med manglende service fra forvaltningen. Oppfølging av offentlige krav og regler for bemanning av skip i internasjonal fart er en krevende prosess for rederiene. Rederier med skip i NIS må forholde seg til flere forskjellige forvaltningsorganer. Rederiene har et stort behov for bistand og service fra en flaggstats myndigheter. Rederiene opplever at man får dårlig service i norsk forvaltning, at saksbehandlingen tar for lang tid og at bistanden ikke er god nok. Det tar lang tid å få kontakt med rette vedkommende i det offentlige. Det stilles dessuten strenge krav mht omfang av dokumentasjon som oppfattes som urimelig av rederiene. En innvending har vært at en sak må innsendes samlet i en sending og dersom noe mangler, sendes forsendelsen i retur. Dette er ikke i overensstemmelse med direktoratets praksis. Det er etablert sjekklister for dokumentasjonskontroll, og brukerne får informasjon om mangler dersom det er slike.

Arbeidsgruppen forstår innvendingene slik at kritikken ovenfor er rettet først og fremst mot administrasjonen i Sjøfartsdirektoratet og ikke mot manglende service i Skipsregistrenes administrasjon. Det er imidlertid viktig at Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene til enhver tid har den nødvendige bemanning for å ivareta oppgavene.

Statskonsult gjennomførte i 2002 en brukerundersøkelse for å få en oversikt over brukernes behov og synspunkter på Sjøfartsdirektoratet og de oppgaver det utfører. Undersøkelsen rettet seg både mot individuelle og kollektive brukere av Sjøfartsdirektoratet. Målgruppen var utvalgte sjøfolk, organisasjoner og rederier. Med unntak av noen forhold, står konklusjonene i brukerundersøkelsen i motstrid til Maritimt Forums påstander om dårlig service fra forvaltningen.

Undersøkelsen viste at brukerne i stor grad var fornøyd med måten Sjøfartsdirektoratet utførte sine oppgaver på. Det er en sammenheng mellom brukernes positive vurdering av direktoratet og den gode kvalitet de har opplevd på utførte oppgaver til rett tid. Direktoratets kompetanse oppfattes som god, og direktoratet har stor tillit hos brukerne. Dette kommer spesielt til uttrykk ved at brukerne vil benytte seg av direktoratets tjenester fremfor private ved lik pris.

Samtidig som brukerne er fornøyd med direktoratet, viste undersøkelsen at direktoratet ble oppfattet som noe ineffektivt og byråkratisk. Det er også vanskelig å finne frem til folk i direktoratet. Brukerne i undersøkelsen aksepterte likevel at en statlig virksomhet som Sjøfartsdirektoratet er noe byråkratisk og ikke så effektiv som de helst skulle ønske.

Brukerundersøkelsen avdekket at det er forventninger til økt bruk av elektroniske tjenester. Dette gjelder særlig elektronisk saksbehandling. Det synes som om det særlig er NIS-rederier som har størst behov for elektronisk saksbehandling. Sjøfartsdirektoratet har i løpet av 2004 tatt i bruk elektronisk saksbehandling (Doculive).

Rederiene i undersøkelsen var fornøyd med Sjøfartsdirektoratets kontroller, men mente at de er for detaljerte og i for liten grad rettet mot områder som er de viktigste ulykkesårsakene.

Direktoratet har fulgt opp brukerundersøkelsen også på dette området. Direktoratet har i den vedtatte strategiplanen understreket målsettingen om å dreie virksomheten mot overordnet kontroll. Videre heter det at det vil bli avsatt ressurser for å arbeide systematisk etter det overordnede kontrollprinsippet. Overordnet kontroll rettes mot normarbeid, tilsyn og holdnings- og adferdskorrigerende tiltak, og skal være en helhetsvurdering av den samlede effekt disse virkemidlene har på sikkerhetsmessige forhold, herunder også ulykkesstatistikk og sammenligning med andre ledende sjøfartsadministrasjoner. Direktoratet har i samarbeid med næringen, og spesielt Rederiforbundet, startet et prosjekt vedrørende rapportering og registrering av personskader til sjøs. Med forbedrede rutiner og nye systemer er det Sjøfartsdirektoratets intensjon å få et best mulig statistikkgrunnlag for den behovsstyrte overordnede kontrollen.

Brukerne oppfattet Sjøfartsdirektoratets regelverk som vanskelig, og tillegger direktoratet en viktig rolle i det internasjonale arbeidet med regelverksutforming. Sjøfartsdirektoratet har etter undersøkelsen jobbet aktivt med å forenkle regelverket, iht det regjeringsvedtatte tiltaket "Et enklere Norge".

Sjøfartsdirektoratet erkjenner at man som alle andre virksomheter, har forhold tilknyttet service som til enhver tid kan gjøres bedre. Direktoratet har tatt signalene som er gitt i brukerundersøkelsen og, som et ledd i oppfølgingen av den, iverksatt flere tiltak relativt raskt, så som innføring av ny telefonsentral, flere skjemaer lagt ut på web, etablering og drift av kompetansedatabase for maritime sertifikater (STCW Wizard), utgivelse av en egen informasjonsbrosjyre om "sjømannssaker" og oversikt over saksområder på direktoratets sentralbord.

Sjøfartsdirektoratet har i arbeidsgruppen anført at den beste måten å sørge for bedre service er å samle alle etater som er involvert ved registreringen av skip i NIS, i en etat som legges under Sjøfartsdirektoratets administrasjon. Dette er også et forslag som tidligere har vært fremmet, både ved opprettelsen av Skipsregistre i 1992 og i etatsgjennomgangen av Sjøfartsdirektoratet i 2002. Det kan til sammenligning nevnes at det finnes andre land hvor sjøfartsadministrasjonen og registreringsenheten er samlet, for eksempel i Storbritannia.

Skipsregistrene er uenig i dette og viser til at det som har vært bestemmende for å ikke slå sammen Sjøfartsdirektoratet og Skipsregistrene har vært at vedtak om registrering vedrørende skip må sikres full uavhengighet av hensynet til rettsvernet. Hoveddelen av registerets arbeid dreier seg om regulær tinglysning av rettigheter til skip, hvor rettsvernshensyn gjør seg spesielt gjeldende. De samme hensyn gjelder også i dag.

Arbeidsgruppen, unntatt Sjøfartsdirektoratet, ser ikke at spørsmålet om samling av etater under Sjøfartsdirektoratets administrasjon er noe som gruppen bør diskutere eller ta stilling til. De innvendinger som er reist for så vidt gjelder service nivå i forvaltningen er ikke rettet mot Skipsregistrene, men er rettet mot Sjøfartsdirektoratet og de andre offentlige etater som rederiene må forholde seg til. Sjøfartsdirektoratet er dessuten inne i en flytteprosess og i den situasjonen ansees det lite hensiktsmessig å vurdere løsninger som innebærer at Skipsregistrene skal legges inn under Sjøfartsdirektorats administrasjon. Det må være viktigere å se på hva som kan gjøres i Sjøfartsdirektoratet for å bedre service nivået overfor brukerne; f.eks ordninger med en kontakt person, "one single point of contact", saksbehandlere dedikert til bestemte brukere, egen avdeling for så vidt gjelder registreringsspørsmål, krav til saksbehandlingstid osv.

4.7.2 Forslag til forbedringspunkter

Sjøfartsdirektoratet er en stor offentlig administrasjon med viktige ansvarsområder; utvikling av regelverk, kontroll av sikkerhet for så vidt gjelder skip og mannskap og saksbehandling i forhold til

næringen. Sjøfartsdirektoratet forvalter et stort og komplisert regelverk hvis formål er å i vareta sikkerheten til sjøs og å sikre sjøfolks arbeids- og levestandard, og dette byr på særlige utfordringer. Arbeidsgruppen mener likevel det er viktig at den kritikk som næringen reiser, tas på alvor og at det er viktig å se om det kan være områder hvor bedre service kan ytes.

Den kritikk som er fremkommet viser at næringen mener at serviceaspektet ved levering av ytelser til brukerne er kommet noe i bakgrunn i Sjøfartsdirektoratet. Arbeidsgruppen mener det er viktig å opprettholde og utvikle et sterkt fokus på serviceytelsen til brukerne.

Gruppen mener at en av direktoratets viktige arbeidsoppgaver er å yte bistand til næringen/brukerne ved behandling av søknader og utstedelse av sertifikater og å gi råd og veiledning om regelverk etc. Dette innebærer at direktoratet må ha en policy/strategi for hvordan dette skal gjøres. Det at direktoratet skal yte tjenester til næringen må forankres i toppledelsen i direktoratet slik at man setter i gang tiltak som får bevisstgjort hele organisasjonen og slik at man får gjennomført egnede servicetiltak som vil bidra til økt tilfredshet for dem som skal bruke Sjøfartsdirektoratet.

Økt tilgjengelighet og brukervennlighet kan oppnås ved kortere svarfrister, økt telefontilgjengelighet, at brukerne gis ett kontaktpunkt i sjøfartsadministrasjonen, at dedikerte personer utpekes innenfor ulike fagområder og at man setter inn ressurser på markeds- og informasjonssiden.

Sjøfartsdirektoratet deler fullt ut arbeidsgruppens syn på at service og informasjon er viktige virkemidler i virksomheten. Direktoratet ønsker dog å påpeke at all aktivitet, inkludert service, er avhengig av de til enhver tid tilgjengelige ressurser. Når arbeidsgruppen nå påpeker flere forslag til forbedringspunkter, finner direktoratet grunn til å minne om den konsekvensvurdering av en flytting av direktoratet til Haugesund som det vises til i Veritasrapporten, som ble foretatt våren 2003. Rapporten ble behandlet i Rådgivende Utvalg. Utvalget gav sin enstemmige tilslutning til rapportens konklusjoner som tilsa en vesentlig reduksjon i direktoratets kapasitet under flytteperioden. Direktoratet ble imidlertid kun tilført i underkant av en tredjedel av de økonomiske ressursene som det ble bedt om. Dette indikerer at en skal være varsom med å ha for store forventninger tilknyttet en forbedret service de nærmeste årene. Til tross for vanskelige rammebetingelser, vil direktoratet likevel til enhver tid forsøke å tilrettelegge servicen i den grad etaten evner ut i fra de gitte forutsetningene.

5 OPPSUMMERING

5.1 Anbefalinger

Som det vil fremgå av konklusjonene under punkt 4 ovenfor, har gruppen kommet frem til følgende forslag som vil bøte på en del av de innvendingene som er reist mot NIS og gjøre NIS til et mer konkurransedyktig register uten at NIS svekkes som et kvalitetsregister. De endringer som foreslås kan kort oppsummeres som følger:

- fartsområdebegrensingen i NIS-loven oppheves i sin helhet
- driftskravet gjøres lempeligere ved at norsk bemanningsselskap vil være tilstrekkelig drift fra Norge og ved at det ikke stilles krav om at bare-boat befrakter må være hjemmehørende innenfor EØS.
- forenkling av prosedyrer tilknyttet fortolkningen av kravene i STCW-konvensjonen

- forenkling i forhold til meldeplikt og kontroll i maritimt AA-register
- bedre service
- aktiv markedsføring av NIS som et ledende kvalitetsregister.

5.2 Markedsføring av NIS

Det er påfallende at det ikke drives noen form for markedsføring av NIS. Til sammenligning driver alle konkurrerende registre en betydelig markedsføring på større shippingmesser og direkte overfor rederier og advokater som registrerer skip. Dersom myndighetene tar de nødvendige grep for å gjøre NIS mer attraktivt så må NIS også markedsføres.

Norske myndigheter drev aktiv markedsføring ved etableringen av NIS i 1987. Deretter har det ikke vært foretatt noen markedsføringsaktiviteter.

Dette innebærer at man deltar på messer der næringen er til stede og synliggjør NIS som et konkurransedyktig register som vil være interessant for mange.. De fleste større åpne registre er til stede med egne stands på de større skipsfartsmessene rundt i verden. Det britiske skipsregister var for eksempel til stede på Posidonia-konferansen våren 2004 og markedsførte britisk register og Red Ensign basert på at britisk register gir stor grad av politisk stabilitet, har lange shipping tradisjoner, har et meget godt rykte og aktivt støtter kvalitets-shipping. Det ble også fremhevet at flagget er på toppen av den hvite listen i Paris MOU. Den første anledningen for NIS til å kunne markedsføre registeret vil være på Norshipping i 2005.

5.3 Adgang til bareboat registrering

5.3.1 Begrep og problemstilling

Under 2.5.1 ovenfor er det påpekt at mange skipsregistre i dag gir adgang til bareboat-registrering både inn og ut fra registeret. Bare-boat registrering omtales ofte noe misvisende som parallell-registrering eller dobbel-registrering. Dette er misvisende idet skipet som nevnt utelukkende vil føre flagget og nasjonaliteten til det land der bareboat-registreringen har funnet sted (bareboat-flaggstaten). Bareboat-registrering er derfor ikke i strid med det folkerettslige kravet om at et skip bare skal ha en nasjonalitet. Skipet har bare en nasjonalitet selv om det er registrert i ulike staters registre.

Bareboat-registrering tillates i dag i alle typer registre (nasjonale og åpen registre). Hvorvidt det er adgang til bareboat-registrering, beror på lovgivningen i registreringslandet. Fordi adgang til bareboat-registrering er et tilbud fra mange land for å øke konkurransedyktigheten til vedkommende lands skipsregistre, er det etter arbeidsgruppens oppfatning naturlig at det drøftes hvorvidt det også bør åpnes for adgang til bareboat-registrering av norske skip; både innflagging til NIS (bareboat-innflagging) og utflagging av NIS til andre lands registre (bareboat-utflagging).

5.3.2 Forbud mot bareboat-registrering

Bareboat-innflagging til NOR og NIS er ikke tillatt idet et skip ikke anses som norsk dersom det er registrert i et utenlandsk register, jf. sjøl. § 1. Det er i dag heller ikke adgang til bareboat-utflagging idet skipet må slettes fra NOR eller NIS for å få en annen stats nasjonalitet, jf. sjøl. § 28.

5.3.3 Vurdering ved etablering av NIS

Det ble i utredningen som lå til grunn for etableringen av NIS i 1987 vurdert å åpne for bareboat-registrering. Det ble da konkludert med at det neppe var noe praktisk behov for dette. I 1987 var

uansett hovedfokus knyttet til å iverksette tiltak for å stanse videre utflagging slik at dette på det tidspunkt ikke ble ansett som noen sentral problemstilling.

5.3.4 Hensyn som tilsier adgang til bareboat-registrering⁴

Fordelene ved bareboat-utflagging, sammenlignet med regulært flaggskifte, kan være flere.

Det kan være nødvendig med et bestemt flagg for å få tilgang til visse markeder. Bareboat-registrering kan øke sannsynligheten for at skipene hentes "hjem" til norsk flagg når certepartiperingen utløper.

Hvis partene på forhånd er enige, vil rederiet vi lettere kunne oppfylle med andre skip enn det avtalte, uten å måtte gå veien om omregistrering av skipene eller salg til datterskaper som oppfyller nasjonalitetsvilkårene for det aktuelle flagget.

Er skipene beheftet med pant, slipper man den ofte tidkrevende prosessen med sletting og registrering av heftelsene, som blir liggende i norsk register,, med de problemer dette kan medføre for bl.a. spørsmål om prioritet. Eventuelle panthavere ville heller ikke måttet forholde seg til sikkerhet registrert i en utenlandsk stat den kanskje ikke kjenner særlig godt.

Praktisk behov for å kunne bareboat-utflagge skip fra NIS eksisterer også i forbindelse med drift av skip tilknyttet oljevirksomheten i Brasil. Per i dag vurderes sletting av et antall skip fra NIS, fordi NIS ikke kan fungere som primær-register ved bareboat-innflagging til Brasil. For norske rederier kan sletting, kombinert med nyregistrering i to stater (registerstat og bareboat-flaggstat) bli både mer tidkrevende og mer kostbar enn om Norge kunne fungert som registerstat.

Norske banker er blant de største i verden når det gjelder utlån til skipsfartsnæringen. Banker er, generelt skeptiske til å låne ut penger mot sikkerhet i skip registrert i en "uvanlig" flaggstat. I gitt tilfelle vil bankene likevel låne ut penger til finansiering av skip som er bareboat-innflagget til den aktuelle staten, forutsatt at pantet er registrert i en stat der pantet anses godt nok sikret. For norske banker ville det trolig være enklest, billigst og - ikke minst - sikrest hvis pantet var registrert i norsk register.

Også i forhold til joint ventures mellom norske rederier og rederier i utviklingsland, vil bareboat-utflagging fra Norge av disse grunner kunne være attraktivt.

5.3.5 Bareboat-innflagging

Bareboat-innflagging av utenlandsk-kontrollerte skip vil kunne være et alternativ til uteregistrering for å "omgå" fartsområdebegrensningene i NIS. Hensynet til utenlandsk finansiering av norsk kontrollerte skip, typisk gjennom tax-lease, kan imidlertid tilsa at det bør åpnes for adgang til bareboat-innflagging til norsk register.

⁴ Argumentene er ordrett hentet fra advokatfullmektig Mats E. Sæthers avhandling, "Bareboat("parallel"-) registrering av skip -i jus og praksis" publisert i 2003 i Marlus nr 297."

informasjon kan det gjøres stikkprøvekontroll. Det vil kunne bringe NIS opp på nivå med de beste registrene i dag.

Et slikt program har sin styrke innenfor "Electronic Port Clearance". Det innebærer at alle NIS-skip samtidig får alle formaliteter om havneanløp, inklusive security og vil bidra til en ytterligere forbedring av NIS på statistikken for havnestatskontroll.

Fordi det ikke bare bedrer bemanningskontrollen, men også gir betydelig hjelp til driften av skipet, er dette vesentlig bedre enn det konkurrerende registre tilbyr.

5.4.2.3 NIS ID-"screening" for mannskaper

For at NIS skal kunne fremstå som spesielt i forhold til de øvrige registre og understreke at NIS har en nasjon bak seg, foreslår gruppen at det foretas Security ID-screening av alle mannskaper om bord på NIS-skip. Dette kan gjennomføres på bakgrunn av de data som innhentes om bord og bør kunne gjennomføres i samarbeid med politiet og internasjonale personregistre.

Det vil gi større tiltro til mannskaper på NIS-skip i forhold til de flagg som ikke har en stat bak seg og som ikke kan gjennomføre tilsvarende kontroll. Det vil gi en betydelig fordel for NIS-skip dersom det er større tillit til mannskaper enn på andre skip, og det vil kunne redusere kostnader for rederiene ved færre havnestatskontroller.

5.4.2.4 "Security Level Centre"

Arbeidsgruppen er kjent med at dette har vært diskutert tidligere.

Som en konsekvens av ovennevnte og for å gi NIS flere fordeler i forhold til de andre registrene, anbefaler gruppen at alle NIS-skip skal få en daglig oppdatering av security-informasjon fra hele verden og at alle NIS-skip får tilgang til døgntilgjengelig oppdatering av "security level" satt av norske myndigheter.

Forslaget fremmes fordi det vil ha en vesentlig betydning for NIS-registerets konkurranseevne. Norge er i en meget unik situasjon som et lite land med svært stor internasjonal kontaktflate og har en uavhengig rolle som gjør at det er mulig å etablere et slikt senter i Norge.

Dette vil kunne gi Norge og NIS en sterk internasjonal posisjon og derved være avgjørende for å nå målet om å trekke ytterligere tonnasje til NIS.

5.4.2.5 "PSC tilbakeholdelsesassistanse"

Det er ikke tilstrekkelig med en målsetting om at NIS skal være et kvalitetsregister. Dette må også kunne underbygges. Det beste bevis vil være laveste tilbakeholdelsesprosent i Paris MoU, Tokyo MoU, USCG og AMSA.

De fleste større registre innser at det er viktig å unngå tilbakeholdelse fordi det er svært dyrt for rederiene. I USA ligger nå dagbøtene på 35000 USD, tilsvarende 250 000 NOK i forbindelse med de nye "security"-bestemmelsene. En del tilbakeholdelser er urettmessige, og i noen tilfeller bare sett på som en ekstra inntekt for havnestaten.

Det vil være til stor hjelp for rederiene om flaggstaten effektivt kan bistå og løse tilbakeholdelsessaker omgående. De tilfeller som ikke er berettiget skal selvfølgelig ikke komme med i havnestatsstatistikkene.

Det eksisterer allerede avtaler med klasseselskapene angående deres assistanse ved tilbakeholdelser av NIS-skip i havnestatskontroll. Det er også faste interne rutiner i Sjøfartsdirektoratet for hvordan urettmessige tilbakeholdelser følges opp overfor den aktuelle havnestat. Det foreslås at Sjøfartsdirektoratet videreutvikler prosedyrer og samarbeid med de autoriserte klasseselskapene for å assistere rederiene ved urettmessige tilbakeholdelser.

5.5 Administrative konsekvenser

Skipsregistrene

Opphevelse av fartsområdebegrensningen og endring i driftskravet vil ikke ha noen administrative konsekvenser for Skipsregistrene, idet dette er endringer som ikke medfører rutineendringer ved innregistrering av fartøyet.

Totalt sett utgjør registrering av skip i NIS en mindre del av registrenes virksomhet, målt i antall registreringer. Arbeidsmessig er NIS-saker imidlertid mer omfattende enn NOR-saker.

Opphevelse av fartsområdebegrensningen kan føre til at en del skip overføres fra NOR til NIS. Dette vil på kort sikt medføre merarbeid i form av selve overføringen, mens rettighetsregistreringen vil være det samme. Nyregistreringer utover dette vil medføre merarbeid over tid.

Økt antall skip i registeret vil medføre økt antall registreringer av rettigheter i skip. Økt flåte vil totalt sett således føre til økt arbeidsmengde som på sikt vil kunne kreve økte ressurser.

En målrettet markedsføring vil kreve økte ressurser i form av personell (markedsansvarlig).

Endringene i kontroll av maritim tjeneste vil medføre et redusert behov for offentlig kontroll, men deler av det vil måtte brukes i forhold til opprettelse og vedlikehold av databaser for bemanningskontroll og for den overordnede kontrollen som må gjøres.

Sjøfartsdirektoratet

En eventuell opprettelse av et Security Level Center vil ha personellmessige konsekvenser. Å anslå omfanget vil være vanskelig ettersom nivået på etterspørselen etter slike tjenester er ukjent. En økende flåte vil imidlertid ganske sikkert medføre økt etterspørsel. En økt rådgivning om tekniske krav ved innflugging til NIS-registeret vil kunne kreve økte ressurser i Sjøfartsdirektoratet.

Å åpne for muligheten av utstedelse av helseerklæring til arbeidstakere som ikke skal tjenestegjøre på norske skip, vil kunne medføre økt press på legene, samt økt ressursbruk i forbindelse med veiledning og klagebehandling i Sjøfartsdirektoratet.

5.6 Økonomiske konsekvenser

Skipsregistrene:

Økt flåte grunnet opphevelse av fartsområdebegrensningen, endring i driftskravet samt bare-boat registrering vil på sikt medføre økonomiske konsekvenser i form av økte personalutgifter og driftsmidler.

Markedsføring av registeret vil kreve omgående personellressurser og derved økte budsjettmidler for reisevirksomhet ved deltagelse på internasjonale fora, utarbeidelse av nytt informasjonsmateriell, utvidelse av internettbaserte tjenester (Single point of Contact) og gi

brukerne flere og bedre tjenester på nett, med bl.a. direkte pekere til annen viktig informasjon og skjema, fra bl.a. Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet:

De forslag som potensielt har størst konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet, gjelder forslagene om tilførsel av nye oppgaver, så som ansvar for GOC/ROC-sertifisering. Det vil i det minste dreie seg om et årsverk.

Et mer tilgjengelig direktorat vil også medføre større utgifter for direktoratet ettersom spesielle avtaler vil måtte inngås med organisasjonene for kompensasjon for arbeid utenfor normal arbeidstid. En lignende ordning på 90-tallet ble nedlagt på grunn av at kostnadene oversteg nytten. Dette behøver imidlertid ikke være tilfelle i dag da det i stor grad kommer an på organiseringen, og tilgangen til teknologi er en helt annen enn den var den gang.

De regelverksendringer som er foreslått vil ikke ha nevneverdige økonomiske konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet, selv om effekten for næringen vil kunne være merkbar. Særlig redusert behov for kontroll av maritim tjeneste vil medføre en forenkling og dermed også mindre utgifter for næringen. Dette vil igjen medføre redusert rapporteringsplikt til MAA-registeret med de kostnadsbesparelser det måtte lede til.

Vedlegg 1: Oversikt over konvensjoner Norge har ratifisert,

Vedlegg 2: ILO-konvensjoner sertifisert av Norge

Vedlegg 3: Grenseflaten mellom NIS og Sjøfartsdirektoratet

Vedlegg 4: Fakta om skipsregistrenes arbeidsområde

Vedlegg 5: Innflagging til NIS

Vedlegg 6: Informasjon ved registrering

SUMMARY OF STATUS OF CONVENTIONS
as at 30 June 2004

Instrument	Entry into force date	No. of Contracting States	% world tonnage*
IMO Convention	17-Mar-58	164	98.48
1991 amendments	-	81	82.76
SOLAS 1974	25-May-80	152	98.45
SOLAS Protocol 1978	01-May-81	105	94.83
SOLAS Protocol 1988	03-Feb-00	73	63.46
Stockholm Agreement 1996	01-Apr-97	9	9.65
LL 1966	21-Jul-68	154	98.41
LL Protocol 1988	03-Feb-00	70	63.32
TONNAGE 1969	18-Jul-82	141	98.18
COLREG 1972	15-Jul-77	146	97.44
CSC 1972	06-Sep-77	76	60.36
1993 amendments	-	7	4.39
SFV Protocol 1993	-	10	10.09
STCW 1978	28-Apr-84	147	98.42
STCW-F 1995	-	4	3.33
SAR 1979	22-Jun-85	82	51.59
STP 1971	02-Jan-74	17	22.42
SPACE STP 1973	02-Jun-77	16	21.51
INMARSAT C 1976	16-Jul-79	89	92.37
INMARSAT OA 1976	16-Jul-79	87	91.40
1994 amendments	-	40	29.57
FAL 1965	05-Mar-67	98	64.96
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	02-Oct-83	127	96.95
MARPOL 73/78 (Annex III)	01-Jul-92	112	92.82
MARPOL 73/78 (Annex IV)	27-Sep-03	97	54.26
MARPOL 73/78 (Annex V)	31-Dec-88	116	95.10
MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	-	15	54.57
LC 1972	30-Aug-75	81	70.08
1978 amendments	-	20	19.06
LC Protocol 1996	-	20	11.96
INTERVENTION 1969	06-May-75	81	71.40
INTERVENTION Protocol 1973	30-Mar-83	47	45.12
CLC 1969	19-Jun-75	44	4.83
CLC Protocol 1976	08-Apr-81	55	57.92
CLC Protocol 1992	30-May-96	97	93.03
FUND Protocol 1976	22-Nov-94	33	47.01
FUND Protocol 1992	30-May-96	88	88.14
FUND Protocol 2000	27-Jun-01	-	-
FUND Protocol 2003	-	4	6.16
NUCLEAR 1971	15-Jul-75	16	19.81
PAL 1974	28-Apr-87	30	35.59
PAL Protocol 1976	30-Apr-89	24	35.29
PAL Protocol 1990	-	4	0.81
PAL Protocol 2002	-	-	-
LLMC 1976	01-Dec-86	46	44.44
LLMC Protocol 1996	13-May-04	13	14.49
SUA 1988	01-Mar-92	108	81.52
SUA Protocol 1988	01-Mar-92	97	77.66
SALVAGE 1989	14-Jul-96	45	34.38
OPRC 1990	13-May-95	77	58.92
HNS Convention 1996	-	5	1.92
OPRC/HNS 2000	-	10	15.39
BUNKERS CONVENTION 2001	-	5	0.47
AFS CONVENTION 2001	-	8	9.36
BWM CONVENTION 2004	-	-	-
* Source: Lloyd's Register of Shipping/World Fleet Statistics as at 31 December 2002			

No.	VEDLEGG 2 3 CONVENTION TITLE	Ratifications	N	PA	LIB	BS	MLT	CY	DK	UK
8	Unemployment Indemnity (Shipwreck), 1920	59	X	X			X		X	X
9	Placing of Seamen, 1920	39	X	X					X	
16	Medical Examination of Young Persons (Sea), 1921	79	X	X			X	X	X	X
22	Seamen's Articles of Agreement, 1926	57	X	X	X	X	X			X
23	Repatriation Of Seamen, 1926	45		X	X			X		X
53	Officers' Competency Certificates, 1936	33	X	X	X				X	
55	Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen), 1936	16		X	X					
56	Sickness Insurance (Sea), 1936	19	X	X						X
58	Minimum Age (Sea), 1936 (Revised)	52		X	X			X	X	
68	Food and Catering (Ship's Crews), 1946	23	X	X						X
69	Certification of Ships' Cook, 1946	36	X	X						X
70	Social Security, 1946	7								X
71*	Seafarers' Pension, 1946	13	X	X						
73	Medical Examination (Seafarers), 1946	42	X	X			X		X	
74	Certification of Able Seamen, 1946	24		X						X
91	Paid Vacations (Seafarers), 1949 (Revised)	27	X							
92	Accommodations of Crews, 1949 (Revised)	24	X	X	X			X	X	X
108	Seafarers' Identity Documents, 1958	57	X	X	X		X		X	X
133	Accommodation of Crews, 1970 (Supplementary Provisions)	25	X		X				X	X
134	Preventions of Accidents (Seafarers), 1970	27	X						X	
145	Continuity of Employment (Seafarers), 1970	17	X							
147	Merchant Shipping (Minimum Standards), 1976	36	X		X			X	X	X
163	Seafarers' Welfare, 1987	11	X						X	
164	Health Protection and Medical Care, 1987	12	X							
178	Labour Inspection, 1996	9	X							X
179	Recruitment and Placement of Seafarers, 1996	9	X							
180	Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships, 1996	17	X				X		X	X

Vedlegg 3

Grenseflaten mellom NIS og Sjøfartsdirektoratet

5.1.1 Fartøydata	5.1.2 Dataflyt Sdir – SR ⁱ
Fartøynavn	> (<)(<<)
Kjenningsignal	>
IMO nummer	>
Fartøytype	>
Klasseselskap	>
Måledata (st. lengde/lengde, bredde, dybde, bruttotonnasje, nettotonnasje, sikkerhetstonnasje)	>
Materiale	>
Byggenummer og verft	>
Eierforhold (eier, forretningsadresse, bestyrende reder, representant, driftsansvarlig, eiers hovedkontor)	<
Hjemsted	<
Registreringsdato	<
Slettedato	<
Sletteårsak	<

Den instans hvor dataene først oppstår

- > (fra Sdir)
- < (fra SR)
- < foreslått overført SR
- << gjelder registreringspliktige skip

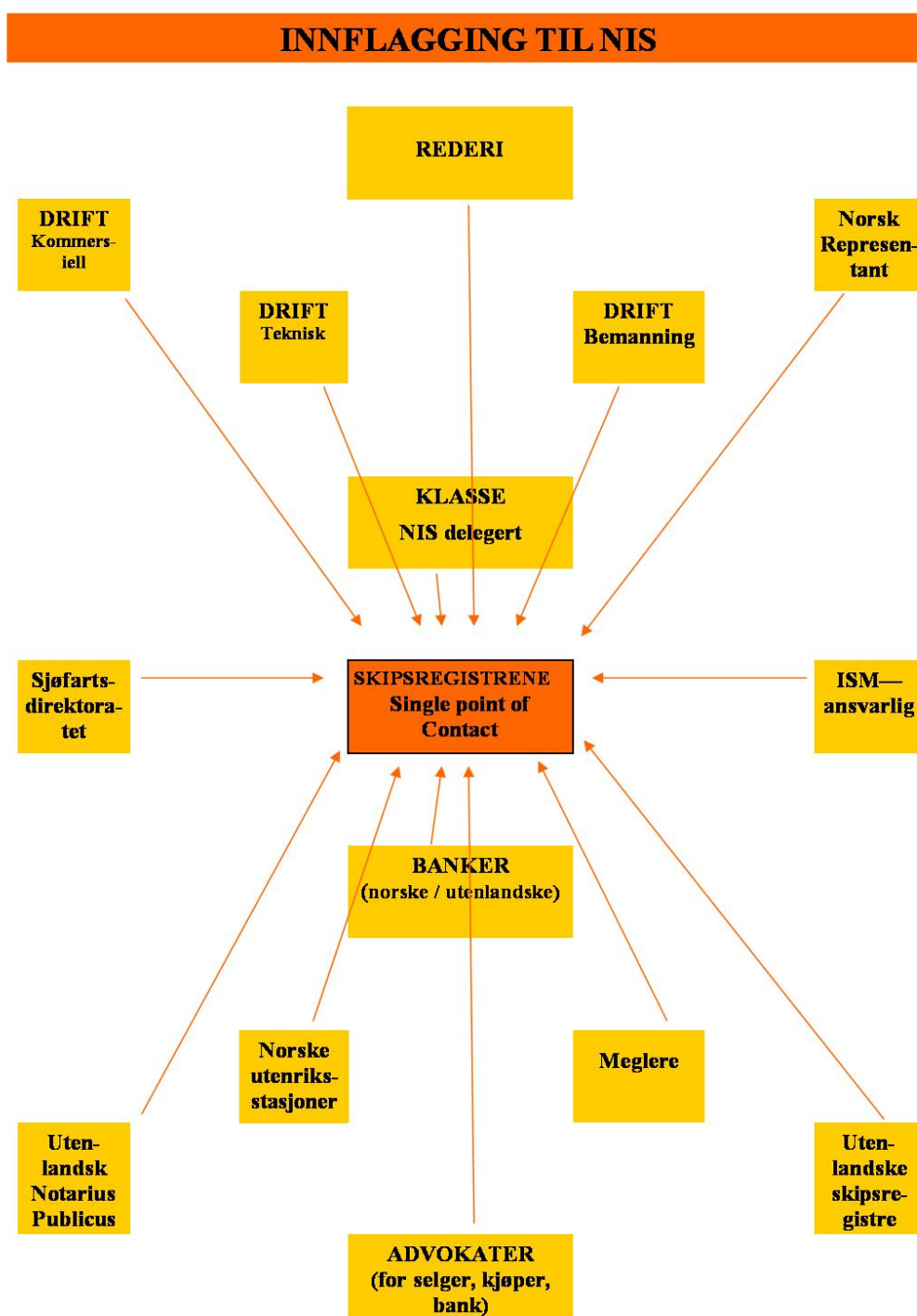
NOEN FAKTA OM SKIPSREGISTRENE ARBEIDSSOMRÅDE (NIS/NOR)

- * KLOKKESLETTREGISTRERING (fra 07:00—24:00) — vaktordning alle dager unntatt søndag og internasjonale helligdager.
- * Umiddelbar tilbakemelding på alle henvendelser, herunder fakser fra for eksempel skattemyndigheter, politi, Økokrim etc.
- * Umiddelbar tilbakemelding til kunde hvis mangler ved dokument som fører til at registrering ikke kan finne sted.
- * Jevnlig oppfølging av saker for å påse at nødvendige mangler sendes inn. Interne rutiner utarbeidet hvor rapporter i postjournalen brukes aktivt. Alle ansatte er fortrolige med bruk av postjournalen—saksbehandler kan selv føre inn mottatte dokumenter og søke ved henvendelser.

* _ * _ * _ * _ * _ *

- * 2003: Av nyregistrerte NIS-skip var 85 av 85 skip delegert fra Sjøfartsdirektoratet til klasseselskap.
- * Innflagging til NIS utgjør 7 % av totale NIS-saker, og 1 % av total arbeidsmengde i NIS/NOR.
- * Innflagging til NIS og NOR utgjør 5 % av total arbeidsmengde i de to registrene.
- * Rettighetsregistrering (eierskifter, pantsettelse, slettelser) utgjør 95 % av total arbeidsmengde i de to registrene.
- * Samlet, registrert pant i Skipsregistrene pr. 31.12.2003: NOK 406,6 MILLIARDER.
- * Ca 10 % av alle NIS—registreringer foregår utenom vanlig åpningstid. Kunden betaler ingen ekstra gebyrer for denne servicen.

FellesFakta om Skipsregistrene—09.07.2004



Fellesinnflagging i NIS—09.07.2004

