DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Prop. 32 L

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i sjøloven og NIS-loven (bareboatregistrering og overtredelsesgebyr)

Innhold

1 Proposisjonens hoved-innhold ... 5
1.1 Bareboatregistrering ... 5
1.2 Innføring av overtredelsesgebyr ved brudd på NIS-fartsområde-begrensninger ... 6

2 Bareboatregistrering ... 7
2.1 Bakgrunnen for lovforslaget ... 7
2.1.1 Om bareboatregistrering ... 7
2.1.2 Gjeldende rett ... 8
2.1.3 Nærmere om bareboatregistrering inn i og ut fra NOR og NIS ... 9
2.2 Høringen ... 11
2.3 Definisjoner ... 12
2.4 Endring av sjøloven og NIS-loven for å tillate bareboatregistrering inn i og ut fra NOR og NIS ... 13
2.4.1 Høringsnotatet ... 13
2.4.2 Høringsinstansenes syn ... 14
2.4.3 Departementets vurderinger og forslag ... 17
2.5 Nærmere om den lovtekniske gjennomføringen av bareboat-registrering ut fra NOR og NIS ... 20
2.5.1 Innledning ... 20
2.5.2 Fremgangsmåte og vilkår ... 20
2.5.3 Nasjonalitetsbevis ... 21
2.5.4 Spørsmål om det skal stilles krav til bareboat-staten ... 21
2.5.5 Beskyttelse og tvangsgjennom-føring av privatrettslige rettigheter i bareboatregistrerte skip ... 24
2.5.6 Varighet ... 24
2.5.7 Opphør og tilbaketrekking av tillatelse ... 26
2.5.8 Gebyr ... 27
2.6 Nærmere om den lovtekniske gjennomføringen av bareboat-registrering inn i NOR og NIS ... 28
2.6.1 Fremgangsmåte og vilkår ... 28
2.6.2 Nasjonalitetsvilkår ... 28
2.6.3 Nasjonalitetsbevis ... 29
2.6.4 Beskyttelse og tvangs-gjennomføring av privatrettslige rettigheter i bareboatregistrerte skip ... 29
2.6.5 Varighet ... 30
2.6.6 Opphør og sletting ... 31
2.6.7 Gebyr ... 31
2.7 Økonomiske og administrative konsekvenser ... 32
2.7.1 Høringsnotatet ... 32
2.7.2 Høringsinstansenes syn ... 32
2.7.3 Departementets vurderinger ... 32

3 Innføring av overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområde-begrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4 ... 34
3.1 Bakgrunnen for lovforslaget ... 34
3.2 Høringen ... 34
3.3 Gjeldende rett ... 35
3.3.1 Begrensning av fartsområde ... 35
3.3.2 Straff og sletting ved brudd på fartsområdebegrensninger ... 35
3.3.3 Overtredelsesgebyr ... 36
3.4 Høringsnotatet ... 36
3.5 Høringsinstansenes syn ... 38
3.6 Departementets vurderinger og forslag ... 39
3.7 Økonomiske og administrative konsekvenser ... 41

4 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget ... 43
4.1 Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) ... 43
4.2 Lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven) ... 44

Forslag til lov om endringer i sjøloven og NIS-loven (bareboatregistrering og overtredelsesgebyr) ... 48

Vedlegg
1 Oversikt over stater som tillater bareboat inn- og/eller utflagging ... 52

DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

Prop. 32 L

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i sjøloven og NIS-loven (bareboatregistrering og overtredelsesgebyr)

Tilråding fra Nærings- og fiskeridepartementet 6. desember 2019, godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)

1 Proposisjonens hovedinnhold

Proposisjonen inneholder forslag om endringer i lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og lov av 12. juni 1987 nr. 48 om Norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven).

Formålet med endringene er å åpne for bareboatregistrering og hjemle en adgang til å ilegge overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4 som gjelder for skip i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Departementet presiserer for ordens skyld at dette er to separate forslag.

1.1 Bareboatregistrering

Departementet foreslår at skip registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) tillates å bareboatregistrere i utenlandske skipsregistre (bareboat-utflagging), og at utenlandskregistrerte skip tillates å bareboatregistrere i NOR og NIS (bareboat-innflagging).

Bareboatregistrering innebærer at et skip som er registrert i én stat (primærstaten), på grunnlag av et bareboat-certeparti[1], samtidig registreres midlertidig i en annen stat (bareboat-staten). Skipet får sistnevnte stats nasjonalitet og gis rett til å seile under denne statens flagg i en begrenset periode. Samtidig mister skipet retten til å seile under primærstatens flagg. Når et skip bareboatregistreres fordeles skipsregistreringens offentligrettslige og privatrettslige funksjoner mellom de to statene. Dette innebærer blant annet at flaggstatsjurisdiksjonen overføres til bareboat-staten mens eierskap og rettsstiftelser forblir registrert i primærstaten i hele perioden skipet er bareboatregistrert.

Bareboatregistrering er ikke tillatt etter norsk rett, og en adgang til bareboatregistrering krever derfor lovendring.

[1] Et bareboat-certeparti er en kontraktsform som innebærer at leietaker (bareboat-befrakter) overtar det fulle ansvaret for skipets drift, utrustning og bemanning fra skipets eier (bortfrakter), og setter skipet i fart for egen regning og risiko.

Et av formålene med å åpne for bareboatregistrering er å legge til rette for at norske rederier gis tilgang til viktige markeder og samtidig hindre alminnelig, permanent utflagging fra norske skipsregistre.

Rederinæringen har lenge uttrykt at det er et sterkt behov for at Norge åpner for bareboatregistrering. I dag flagges skip ut av norske skipsregistre fordi norsk rett ikke tillater bareboatutflagging fra NOR og NIS. En av hovedårsakene til at norske rederier bareboatregistrerer skip, er behovet for nasjonalt flagg for å få tilgang til viktige markeder. Enkelte stater der norske rederier har store interesser krever nasjonalt flagg for å tillate skip å seile i innenriks fart eller operere på statens kontinentalsokkel (kabotasje). En annen årsak til at skip bareboatregistreres er at bareboat-befrakter har flaggpreferanser eller fordi det er bestemte fordeler ved å seile under et bestemt flagg (økonomiske eller konkurransemessige fordeler). Bareboatregistering er også aktuelt for norske rederier som må se etter nye markeder på grunn av den krevende markedssituasjonen de befinner seg i, spesielt norske offshorefartøy.

Det legges til grunn at adgang til bareboatutflagging øker sannsynligheten for at skipene hentes «hjem» under norsk flagg når skipene går av kontrakt[2] og det ikke lenger er nødvendig eller ønskelig å seile under bareboat-statens flagg. Det antas at dette vil ha positive konsekvenser for norske sjøfolk.

I forslaget er det også lagt vekt på at den norske rederinæringen vil gis den fleksibilitet som eksisterer i andre skipsregistre og som etterspørres i markedet. Også interessene til bank- og finansinstitusjoner ivaretas ved at norsk lovgivning kommer til anvendelse på deres registrerte rettsstiftelser.

Muligheten for bareboatregistrering har allerede lenge vært tilbudt i flertallet av de store flaggstatene. Hvis Norge også i fremtiden skal være en stor sjøfartsnasjon, er det viktig at Norge opprettholder og utvikler en sterk maritim kompetanse og flåte. Dette forutsetter at de norske skipsregistrene anses attraktive blant aktørene i den maritime næringen. Adgangen til bareboatregistrering vil gi den fleksibilitet som eksisterer i andre skipsregistre, og bidra til å styrke skipsregistrenes internasjonale konkurranseevne og attraktivitet.

I forslaget legger departementet vekt på at virkningene av å åpne for bareboatregistrering i stor grad vil avhenge av vilkårene for bareboatregistrering. Den internasjonale konkurransen mellom ulike lands skipsregistre fører til at registrene oppstiller gunstige vilkår for å tiltrekke seg tonnasje. For å hindre at skip flagger permanent ut til andre registre og for å sikre at bareboat-ordningen blir benyttet og får den tilsiktede virkning, er det derfor viktig at skipsfartsnæringen gis fleksible og konkurransedyktige vilkår sammenliknet med andre registre. For å oppnå dette har departementet blant annet sett hen til internasjonale retningslinjer og andre staters regelverk om bareboatregistrering. I tilknytning til dette foreslår departementet at det ikke fastsettes begrensninger for hvilke land et skip kan bareboatutflagges til. Dette er det nærmere redegjort for under punkt 2.5.4.

1.2 Innføring av overtredelsesgebyr ved brudd på NIS-fartsområdebegrensninger

Proposisjonen inneholder også forslag om at det innføres en hjemmel for overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområdebegrensningene i NIS-loven § 4 eller forskrifter gitt i medhold av denne.

Etter gjeldende rett kan slike overtredelser kun sanksjoneres med sletting fra skipsregisteret eller straffes med bøter, jf. NIS-loven §§ 11 og 12.

Fartsområdebegrensningene for NIS-skip er satt for å skjerme norsk innenriksfart og hindre konkurranse med skip i NOR. Overtredelser fører til konkurransevridninger i næringen. Det er derfor viktig å sikre en effektiv sanksjonering som har preventiv effekt. Formålet med å innføre en hjemmel for overtredelsesgebyr er å styrke Sjøfartsdirektoratets håndhevingmyndighet som tilsynsorgan og få et mer fleksibelt og effektiv sanksjonssystem som skal stimulere til overholdelse av fartsområdebegrensningene som gjelder for skip i NIS.

[2] 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 til å gjenopprette NIS som et attraktivt internasjonalt kvalitetsregister. Arbeidsgruppen – «Stokkeutvalget» - leverte rapporten «*NIS med fokus på service og kvalitet*» 1. september 2004. Se rapporten s. 57.

2 Bareboatregistrering

2.1 Bakgrunnen for lovforslaget

Lovforslaget har sin bakgrunn i regjeringens maritime strategi «*Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid*» (2015), der et av tiltakene er at regjeringen skal «*vurdere å åpne for bareboat-registrering (både inn og ut)*».

Bakgrunnen for regjeringens tiltak var Stokkeutvalget 2004[1] og Fartsområdeutvalget 2015[2] som begge foreslår at det gis adgang til bareboatregistrering, både inn og ut av NIS. Fartsområdeutvalget merker seg at alle større registre åpner for bareboatregistrering, og at «*en adgang til bareboat-registrering vil således kunne sende et signal om at NIS-registeret har kvittet seg med et særkrav og er konkurransedyktig med andre registre*». Videre ble det påpekt at bareboatregistrering vil kunne «*styrke NIS-registerets totale attraktivitet*».

Adgang til bareboatregistering har vært etterspurt av Sjøfartsdirektoratet og rederisiden i flere år.

Departementet har, i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, gjennomført en innledende høring og hatt dialogmøter med Sjømannsorganisasjonenes fellessekretariat, Norges Rederiforbund, Universitetet i Oslo – Nordisk institutt for sjørett, Nordisk Skibsrederforening og DnB, der bareboatregistrering ut og inn av NIS og bareboatregistrering inn i NOR ble diskutert. Departementet har også hatt møte med den danske sjøfartsadministrasjonen, Søfartsstyrelsen, for å høre deres erfaringer med bareboatregistrering.

2.1.1 Om bareboatregistrering

2.1.1.1 Generelt om bareboat-befraktning og bareboatregistrering

Et bareboat-certeparti er en kontraktsform som innebærer at leietaker (bareboat-befrakter) overtar det fulle ansvaret for skipets drift, utrustning og bemanning fra skipets eier (bortfrakter), og setter skipet i fart for egen regning og risiko. Bareboat-certepartiet gir bareboat-befrakter både kommersiell og nautisk ledelse over skipet, og det er således befrakteren som anses for å være «reder» i sjølovens, skipsarbeidslovens og skipssikkerhetslovens juridiske forstand. Kontraktsformen har i den senere tid blitt benyttet i økende grad, og da gjerne som ledd i finansiering av skip. Siden bruk av bareboat-certeparti gir befrakter mulighet til å råde over et skip fullt ut uten å stille nødvendig kapital, er bareboat-befraktning et viktig supplement til kjøp og salg av skip. Bareboat-certepartier er også fordelaktige i andre tilfeller hvor et rederi ikke ønsker å eie skipet, men har behov for skipet for en kortere periode, eller ønsker å leie og ikke eie på grunn av skatte- eller regnskapsmessige årsaker.

Det er bareboat-certepartiet som gir grunnlag for bareboatregistrering.

Bareboatregistrering innebærer at et skip som allerede er registrert i én stat (primærstaten), på grunnlag av et bareboat-certeparti, samtidig registreres midlertidig i en annen stat (bareboat-staten).

Når et skip bareboatregistreres, blir skipsregistreringens privatrettslige og offentligrettslige funksjoner delt mellom to skipsregistre.

Skipsregistreringens privatrettslige funksjoner forblir hos skipsregisteret i primærstaten (primærregisteret), som vil fortsette å ha ansvar for sikring og beskyttelse av eiendomsrett, pantheftelser og andre rettsstiftelser. Spørsmål om gyldigheten og prioriteten til de innførte rettsstiftelsene vil reguleres etter primærstatens lovgivning. Tvangsgjennomføring av privatrettslige rettigheter som er registrert i skipet, vil også reguleres av primærstatens lovgivning.

---

[1] 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 til å gjenopprette NIS som et attraktivt internasjonalt kvalitetsregister. Arbeidsgruppen – «Stokkeutvalget» - leverte rapporten «*NIS med fokus på service og kvalitet*» 1. september 2004.

[2] Regjeringen besluttet 30. oktober 2014 at Fartsområdeutvalget skulle vurdere tiltak for å styrke NIS-registerets konkurranseevne og fremme sysselsettingen av norske sjøfolk. Fartsområdeutvalget leverte sin innstilling 12. januar 2015.

Skipsregistreringens offentligrettslige funksjoner blir imidlertid overført fra primærregisterstaten til bareboat-staten. Dette innebærer blant annet at bareboat-staten får flaggstatsjurisdiksjon over skipet og skipet får rett og plikt til å seile under bareboat-statens flagg. Skipet må således oppfylle bareboat-statens regler når det gjelder for eksempel sikkerhetsbestemmelser, mannskapsvilkår og miljøkrav, i tillegg til de konvensjoner som er ratifisert av bareboat-staten. Bareboatregistrering innebærer samtidig at retten til å seile under flagget til primærstaten blir suspendert i perioden skipet er bareboatregistrert. Primærstaten mister også retten og plikten til å føre tilsyn med skipet da denne tilsynsmyndigheten overføres til bareboat-staten som en del av flaggstatsjurisdiksjonen.

2.1.1.2 Bareboatregistreringens opprinnelse og bareboatregistrering i dag

Bareboatregistrering ble først etablert i Tyskland på begynnelsen av 1950-tallet. Etter andre verdenskrig var den tyske flåten liten, og Tyskland hadde problemer med å skaffe kapital til å gjenoppbygge handelsflåten. Den tyske flaggloven av 1951 («Flaggenrechtsgesetz») gjorde det derfor mulig for tyske redere å leie utenlandskregistrerte skip og drifte disse under tysk flagg (bareboat-innflagging). Senere åpnet også andre stater for bareboatregistrering for å hindre utflagging og bevare den maritime næringen i landet, for eksempel Italia og Danmark. Dette var særlig tilfelle på 1980-tallet da skipsfarten var i en sterk internasjonal omstilling. På det tidspunktet opplevde flere av de store tradisjonelle skipsfartslandene en betydelig nedgang i sine flåter, samtidig som andre land var inne i en sterk vekst. Rederiene tilpasset seg utviklingen i det internasjonale skipsfartsmarkedet, og flåten under bekvemmelighetsflagg økte.

Den internasjonale konkurransen mellom skipsregistre har også ført til at flere og flere stater har åpnet for bareboatregistrering. Adgang til bareboatregistrering har vært et av tiltakene for å øke konkurranseevnen og den generelle attraktiviteten til vedkommende register.

Bareboatregistrering er i dag tillatt i flertallet av de store flaggstatene. De fleste europeiske registre tillater også bareboatregistrering, herunder Danmark, Storbritannia og Frankrike. En mer detaljert oversikt følger som vedlegg.

2.1.2 Gjeldende rett

2.1.2.1 Norsk og internasjonal rett

Bareboatregistrering er ikke tillatt etter norsk rett. Bareboatregistrering av utenlandskregistrerte skip i NOR og NIS (bareboat-innflagging) er ikke tillatt idet et skip ikke anses som norsk hvis det allerede er innført i et annet lands skipsregister, jf. sjøloven § 1 første ledd og NIS-loven § 1 første ledd. Bareboatregistrering av norskregistrerte skip i utenlandske registre (bareboat-utflagging) er heller ikke tillatt idet skipet må slettes fra norsk skipsregister hvis skipet skal få en annen stats nasjonalitet, jf. sjøloven § 28 første ledd og NIS-loven § 12 første ledd.

Bareboatregistrering er ikke internasjonalt regulert, men anses å følge av folkerettslig sedvanerett. Det følger av FNs Havrettskonvensjon av 10. desember 1982 artikkel 92(1) at et skip kun skal føre én stats flagg, og utelukkende være underlagt denne statens jurisdiksjon på det åpne hav. Videre er det fastsatt i artikkel 92(2) at skip som seiler under flere staters flagg og benytter dem etter eget forgodtbefinnende, skal anses for å være uten nasjonalitet. Når et skip bareboatregistreres vil skipet være registrert i to forskjellige stater samtidig, men skipet vil utelukkende føre flagget og ha nasjonaliteten til det landet der bareboatregistreringen finner sted (bareboat-staten). Bareboatregistering vil derfor ikke være i strid med det folkerettslige kravet om at et skip kun skal ha én nasjonalitet og kun føre én stats flagg, jf. Havrettskonvensjonen artikkel 92.

Bareboatregistrering er utbredt og anerkjent, og har vært tillatt i en rekke land i mange år.

Selv om bareboatregistrering ikke er regulert i en folkerettslig bindende traktat inneholder både Skipsregistreringskonvensjonen 1986 og Panterettskonvensjonen 1993 bestemmelser som gir uttrykk for den internasjonale anerkjennelsen av bareboatregistrering og midlertidig endring av flagg.

Skipsregistreringskonvensjonen 1986 inneholder bestemmelser om bareboatregistrering, men konvensjonen har ikke trådt i kraft. Ingen av de store skipsfartsnasjonene har ratifisert konvensjonen, heller ikke Norge. Panterettskonvensjonen 1993 inneholder bestemmelser om midlertidig endring av flagg og trådte i kraft 4. september 2004. Norge har ikke ratifisert konvensjonen.

2.1.2.2 Nasjonalitet og skipsregistrering

FNs Havrettskonvensjon inneholder sentrale bestemmelser om nasjonaliteten til skip. Konven-

sjonen trådte i kraft i 1994 og ble ratifisert av Norge 24. juni 1996.

Det følger av artikkel 91 at hver enkelt stat selv fastsetter vilkårene for å tilstå skip sin nasjonalitet og retten til å føre dens flagg. Et fellestrekk er imidlertid at alle stater setter som vilkår at skipet må registreres i statens skipsregister. Når et skip registreres i en stats skipsregister får registerstaten som flaggstat jurisdiksjon over skipet. Flaggstaten har i henhold til artikkel 92 eksklusiv jurisdiksjon over sine skip på det åpne hav.

Havrettskonvensjonen har i artikkel 94 regler om flaggstatens plikter. Det følger av første ledd at «hver stat skal effektivt utøve sin jurisdiksjon og kontroll over skip som fører dens flagg, i administrative, tekniske og sosiale saker». Flaggstaten er også folkerettslig forpliktet til å treffe tiltak som er nødvendig for å trygge sikkerheten til sjøs og hindre forurensning av havet, jf. artikkel 94(3) og 94(4).

Registrering av et skip i en stats skipsregister gir således skipet rett til å seile under registerstatens flagg, samtidig som skipet blir underlagt registerstatens jurisdiksjon, og således må følge statens lovgivning om blant annet skipssikkerhet, miljø og mannskapsrettigheter. Skipet blir også underlagt konvensjoner som registerstaten har ratifisert.

Registreringen har også andre både offentligrettslige og privatrettslige funksjoner. Under registreringens offentligrettslige funksjon faller blant annet også retten til å benytte seg av flaggstatens konsulatvesen og mulighet for å bli rekvirert av flaggstaten ved krig eller kriseforhold. Videre skal skipsregistrene, som en del av den offentlige kontrollen med skipet, inneholde opplysninger om skipet, herunder hvem som eier skipet.

Skipsregistrering har også sentrale privatrettslige funksjoner ved at registrering gir rettsvern for eierskapet og andre rettsstiftelser i skipet, og regulerer prioritetsforholdet mellom disse.

Norge har to skipsregistre: Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). NOR ble opprettet i 1992 og samlet da 27 lokale skipsregistrene, som frem til da hadde ligget under domstolene. NOR er et nasjonalt register og det stilles forholdsvis strenge krav til eiers nasjonalitet. Fra 1970- og 80-tallet så man en økende grad av utflagging av den norske flåten til såkalte åpne registre som for eksempel Liberia, Marshall Islands og Bahamas. Utflaggingen var hovedsakelig begrunnet i økonomiske hensyn, ved at rederiene da kunne ansette sjøfolk på utenlandske vilkår. NIS ble opprettet i 1987 for å forsøke å snu denne utviklingen og beholde den norskkontrollerte flåten under norsk flagg. NIS skulle være et konkurransedyktig alternativ til de åpne registrene for norske skip i utenriksfart og det ble blant annet åpnet for å bruke utenlandske sjøfolk på hjemlandets lønns- og arbeidsvilkår. For å skjerme norsk innenriksfart og hindre konkurranse med NOR-skip ble det lagt begrensninger i fartsområdet for skip i NIS.

Skipsregistrene var organisert som en egen statlig etat frem til 2012, men er i dag en avdeling i Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet fører blant annet tilsyn med norske skip.

Registrering av skip er regulert i sjøloven og NIS-loven, og i tilhørende forskrifter av 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister og 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister.

2.1.3 Nærmere om bareboatregistrering inn i og ut fra NOR og NIS

2.1.3.1 Innledning

Bareboat-utflagging fra NOR og NIS innebærer at det norskregistrerte skipet, i perioden skipet er utleid på et bareboat-certeparti, også registreres i et utenlandsk skipsregister (bareboat-staten). Norge vil da være primærstaten mens skipet blir underlagt bareboat-statens jurisdiksjon. Skipet vil ha bareboat-statens nasjonalitet og føre bareboat-statens flagg, og vil således ikke anses som norsk i bareboat-perioden.

Som primærstat vil Norge imidlertid ha eksklusivt ansvar for sikring og beskyttelse av eiendomsrett og pantheftelser, og norsk rett kommer til anvendelse ved spørsmål vedrørende gyldighet, prioritet og rettslige prosesser som tvangsdekning.

Det understrekes at som følge av at bareboat-utflaggede skip fra NOR og NIS ikke vil føre norsk flagg, vil de heller ikke har rett til konsulær bistand fra norske myndigheter. Bareboat-utflaggede skip vil i den sammenheng bli behandlet på linje med alminnelig utflaggede skip. Bareboat-utflaggede skip fra NOR og NIS vil for eksempel anses for å være utenlandsk fartøy etter Forskrift 20. desember 2018 nr. 2056 om utenlandske fartøyers anløp til og ferdsel i norsk territorialfarvann (anløpsforskriften). Dette innebærer blant annet at bareboat-utflaggede skip må forholde seg til melde- og rapporteringsplikten som følger av §§ 11 og 12, og plikten til å la seg visitere, jf. § 18.

Bareboat-innflagging i NOR og NIS innebærer at et utenlandskregistrert skip, i perioden skipet er utleid på et bareboat-certeparti, også registreres i norsk skipsregister. Norge vil da være bareboat-staten. Skipet blir underlagt Norges myndighet til å utøve jurisdiksjon og kontroll over skipet, og vil ha norsk nasjonalitet og være berettiget til å føre norsk flagg.

Bareboat-innflaggede skip vil sidestilles med andre norske skip med hensyn til de rettigheter og plikter som følger derav. Bareboat-innflaggede skip må derfor oppfylle norske regler om sikkerhet, bemanning og miljø i hele perioden skipet er bareboatregistrert, inkludert internasjonale konvensjoner som Norge har ratifisert.

Dette innebærer blant annet at bareboat-innflaggede skip i NIS vil være omfattet av fartsområdebegrensningene i NIS-loven § 4 med tilhørende forskrifter. Bareboat-innflaggede skip i NIS vil videre være omfattet av skipsarbeidslovens bestemmelser, men i henhold til NIS-loven § 8 kan enkelte av lovens bestemmelser fravikes i tariffavtale. Sentralt for å oppnå konkurransedyktige rammevilkår for NIS-skip er at det tillates bruk av utenlandske sjøfolk på hjemlandets vilkår.

Skipsarbeidsloven vil derimot gjelde fullt ut for bareboat-innflaggede skip i NOR ettersom de vil anses som norske, jf. skipsarbeidsloven § 1-2. Disse skipene vil også kunne operere i Norge uten hensyn til fartsområdebegrensningene i NIS-loven § 4. Videre vil bareboat-innflaggede skip i NOR og NIS også på lik linje med andre norske skip være omfattet av tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs forutsatt at øvrige vilkår er oppfylt, jf. lov av 22. mai 2017 nr. 28 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs og forskrift 26. februar 2016 nr. 204 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

Når skip er bareboat-innflagget i NOR eller NIS vil imidlertid primærstatens lovgivning komme til anvendelse ved spørsmål om sikring og beskyttelse av eiendomsrett og pantheftelser, i tillegg til rettslige prosesser som tvangsdekning.

Det understrekes at i motsetning til bareboat-utflaggede skip, vil bareboat-innflaggede skip ha rett til konsulær bistand fra norske myndigheter.

2.1.3.2 Skipsfartsnæringens behov

Det kan være flere årsaker til at skip bareboat-registreres, men i all hovedsak vil bareboatregistrering være kommersielt begrunnet i forhold tilknyttet primærstaten og bareboat-staten. Hovedårsaken til at skip bareboatregistreres er at det er ønskelig eller behov for at skipet seiler under et bestemt flagg, samtidig som alminnelig skipsregistering i det aktuelle landet ikke er mulig eller ønskelig. I utredningsprosessen ble det fremhevet at dette typisk vil være tilfelle hvis lovgivningen eller rettssystemet i det aktuelle landet ikke gir god nok sikkerhet for de som har eiendomsrett eller rettigheter registrert i skipet og det er en risiko for at tvangsinndrivelse av et krav vil være vanskelig.

Når skip finansieres av bank- eller finansinstitusjoner vil skipet som oftest bli beheftet med pant. For panthavere er det viktig at pantet er registrert i en stat som gir god sikkerhet og med mulighet for å få tvangsrealisert pantet på en effektiv måte.

En annen årsak til bareboat-utflagging, er at bareboat-befrakter har preferanser knyttet til flaggvalg. Bareboat-utflagging vil gjøre det mulig for norske rederier som leier ut sine skip på bareboat-certeparti å oppfylle bareboat-befrakters flaggpreferanser, samtidig som deres eierinteresser og eventuelle panthaveres interesser ivaretas ved at rettighetene forblir registrert i norsk skipsregister.

Videre kan bareboatregistrering benyttes for å skaffe seg markedstilgang. Norske rederier opererer globalt, men enkelte viktige stater der norske rederier har markedsinteresser, reserverer adgangen til å drive innenriks sjøtransport eller operere på sokkelen for skip som er registrert i eget nasjonalt skipsregister. Dette innebærer at utenlandskregistrerte skip må registreres i det nasjonale skipsregisteret og skifte flagg. Dette gjelder typisk for offshorefartøy, og eksempler på land som har kabotasjeregulering er Brasil, Canada, Australia og Mexico, i tillegg til enkelte afrikanske land.

Rederinæringen har påpekt at en av hovedårsakene til at norske rederier bareboatregistrerer skip, er behovet for nasjonalt flagg for å få tilgang til viktige markeder. Dette er fremhevet som et av hovedargumentene for at Norge bør åpne for bareboat-utflagging. Et særlig aktuelt tema er «blokking» av utenlandskregistrerte skip i Brasil, hvilket innebærer at brasilianske skip gis fortrinnsrett ved tildeling av kontrakter på brasiliansk sokkel.

Det brasilianske blokkeringsregelverket har rammet flere norske rederier, og norskflaggede skip har fått kontrakter terminert. I departementets utredning er Brasil fremhevet som ett av landene det vil være særlig aktuelt for norske rederier å bareboatregistrere sine skip til.

Hvilke stater det er aktuelt å bareboat-utflagge til vil variere etter behov og befrakter, men for

norske rederier er det uttrykt at det vil være særlig aktuelt å bareboatregistrere til Brasil, Vest-Afrika, Sør-øst Asia og Australia.

Den maritime næringen har de senere årene opplevd utfordringer som følge av lav oljepris, mye ledig tonnasje og redusert olje- og gassaktivitet. Dette er særlig tilfelle for offshoresegmentet, som fortsatt opplever et krevende offshoremarked. Tall fra Norges rederiforbunds konjunkturrapport for 2019 viser at antall skip i opplag nådde toppen i 2017, med rundt 150 skip i opplag. Per februar 2019 lå 112 skip i opplag, mot 137 skip i februar 2018.

Redusert aktivitet har sammen med en sterk overkapasitet i de tradisjonelle segmentene ført til lavere rater som får konsekvenser for hele den maritime verdikjeden – skip legges i opplag, ansatte permitteres, leveringer av nybygg utsettes og det inngås færre skipsbyggingskontrakter. Rederisiden har understreket at dagens krevende marked gjør det nødvendig for de norske rederiene å se etter nye markeder, og at norske rederier har behov for den fleksibilitet som bareboatregistrering gir.

Bareboatregistering inn i NOR og NIS kan være aktuelt i flere tilfeller. Rederisiden har påpekt at bareboat-innflagging vil være mest aktuelt når banker krever norsk flagg for å yte lån, befrakter ønsker å føre norsk flagg eller dersom operatører på norsk sokkel stiller krav om norsk flagg. Videre ser Sjøfartsdirektoratet og Norges Rederiforbund særlig behov for bareboat-innflagging ved såkalte sale/leaseback-transaksjoner, der skipet typisk selges til en finansiell eier og leies tilbake av selger på et bareboat-certeparti. De norske skipsregistrene har flere ganger slettet skip fra NIS i slike tilfeller fordi den nye eieren har ønsket at skipet registreres i et annet lands register. Slike finansielle eiere har ofte en rekke skip i sin portefølje og ønsker gjerne å ha sitt eierskap registrert i ett og samme register for alle sine skip, samtidig som befrakter (selger) ønsker å beholde norsk flagg.

Bareboatregistering inn i NOR kan også tenkes i tilfeller hvor et norsk rederi leier et utenlandsk-registrert skip for fart mellom norske havner i en begrenset periode, samtidig som regulær skipsregistering i NOR ikke er ønskelig.

2.1.3.3 Betydningen for Norge som skipsfartsnasjon

I utredningen som lå til grunn for etableringen av NIS-registeret i 1987 ble det vurdert å åpne for bareboatregistrering. Den gang ble det imidlertid konkludert med at det ikke forelå et praktisk behov for dette.

I St.meld. nr. 31 (2003–2004) «Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer» besluttet regjeringen å nedsette en arbeidsgruppe («Stokkeutvalget») for å vurdere behovet for tiltak til å gjenopprette NIS som et attraktivt internasjonalt kvalitetsregister. Stokkeutvalget leverte rapporten «NIS med fokus på service og kvalitet» 1. september 2004 med forslag om blant annet adgang til bareboatregistering. Utvalget påpekte at mange skipsregistre – både nasjonale og åpne – tillater bareboatregistrering, og at bareboatregistrering øker sannsynligheten for at skipene hentes «hjem» til norsk flagg når certepartietperioden utløper.

I likhet med Stokkeutvalget, foreslo også Fartsområdeutvalget at det gis adgang til bareboatregistrering ut og inn av NIS. Fartsområdeutvalget ble nedsatt av regjeringen 30. oktober 2014, og skulle vurdere tiltak for å styrke NIS-registerets konkurranseevne og fremme sysselsettingen av norske sjøfolk. Fartsområdeutvalget leverte sin innstilling til Nærings- og fiskeridepartementet 12. januar 2015. Utvalget merket seg at alle større skipsregistre åpner for bareboatregistrering, og påpekte at en adgang til bareboatregistrering vil kunne sende signal om at NIS-registeret har kvittet seg med et særkrav og at det er konkurransedyktig med konkurrerende registre. Videre ble det påpekt at adgang til bareboatregistrering vil kunne styrke NIS-registerets totale attraktivitet.

2.2 Høringen

I høringsnotatet foreslo departementet at skip som er registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) tillates å bareboatregistrere i utenlandske skipsregistre (bareboat-utflagging), og at utenlandskregistrerte skip tillates å bareboatregistrere i NOR og NIS (bareboat-innflagging). Departementet ba samtidig høringsinstansene om å uttale seg særskilt om det også bør åpnes for å tillate bareboatregistrering ut av NOR. Sistnevnte hadde ikke blitt diskutert i dialogmøtene, og heller ikke vært vurdert av verken Stokkeutvalget eller Fartsområdeutvalget. Lovforslaget i høringsnotatet illustrerte hvordan lovbestemmelsene ville se ut dersom det skulle åpnes for bareboat inn- og utflagging fra både NOR og NIS.

Forslag om endringer i sjøloven og NIS-loven ble sendt på høring 5. desember 2017.

Høringsbrevet ble sendt til følgende høringsinstanser:
Alle departementene
Finanstilsynet
Sjøfartsdirektoratet
Kystverket
Assuranceforeningen Skuld
CEFOR – The Nordic Association of Marine Insurers
De sjøkyndiges forbund
Den Norske Advokatforening
DNB
Finansnæringens Hovedorganisasjon
Fiskebåtredernes Forbund
Finans Norge
Fiskebåt
Fiskeridirektoratet
Fellesforbundet for sjøfolk
Gard Services AS
Hovedorganisasjonen Virke
Hurtigbåtenes rederiforbund
Intertanko
Kystrederiene
Landsorganisasjonen i Norge
Logistikk- og Transportindustriens Landsforening
Nordea
Nordisk institutt for sjørett
Nordisk Skibsrederforening
Nordland Fylkes Fiskarlag
Norges Fiskarlag
Norges Rederiforbund
Norsk Petroleumsinstitutt
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Det norske maskinistforbund
Norske Maritime Leverandører
Næringslivets Hovedorganisasjon
NHO Sjøfart
Petroleumstilsynet
Sparebankforeningen i Norge

Høringsfristen var 6. mars 2017.

Følgende har uttalt seg om realiteten i forslaget:
Advokatforeningen
Cefor
Fellesforbundet for sjøfolk
Finans Norge
Fiskeridirektoratet
Landsorganisasjonen i Norge
Nordisk Skibsrederforening
Norges Rederiforbund
Pensjonstrygden for sjømenn
Sjøfartsdirektoratet
Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat (Det norske maskinistforbund, Norsk sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund)
Wikborg Rein Advokatfirma AS

Følgende har uttalt at de ikke har merknader til forslaget:
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Kystverket
Landbruks- og matdepartementet
Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet

2.3 Definisjoner

Følgende definisjoner angir hva som ligger i begrepene som benyttes i proposisjonen:

«Bareboat certeparti» – en leieavtale der leietakeren overtar besittelsen, driften og kontrollen av skipet.

«Primærregisteret» – skipsregisteret i staten skipet opprinnelig var registrert og der skipet bareboat-utflagges fra.

«Bareboatregisteret» – skipsregisteret i staten skipet bareboat-innflagges til.

«Bareboat-staten» – staten der bareboatregisteret ligger og skipet bareboat-innflagges til. Staten vil ha flaggstatsjurisdiksjon over skipet og skipet vil ha bareboat-statens nasjonalitet.

«Primærstaten» – staten der primærregisteret ligger og skipet bareboat-utflagges fra. Staten vil ha ansvar for beskyttelse og sikring av eiendomsrett og andre rettsstiftelser i skipet, samt regulering av prioritetsforholdet mellom disse.

«Bareboat-utflagging» – skipets rett til å føre primærstatens flagg suspenderes i en avgrenset periode i forbindelse med at skipet bareboatregistreres i bareboat-staten. Skipet underlegges bareboat-statens flaggstatsjurisdiksjon, samtidig som rettsvern for eiendomsrett og rettsstiftelser reguleres av primærstaten. Skipet bareboatutflagges fra primærstaten.

«Bareboat-innflagging» – skipet registreres i en stats skipsregister på grunnlag av et bareboatcerteparti, og gis midlertidig rett til å føre statens flagg. Skipet bareboat-innflagges til bareboatstaten.

2.4 Endring av sjøloven og NIS-loven for å tillate bareboatregistrering inn i og ut fra NOR og NIS

2.4.1 Høringsnotatet

I høringsnotatet foreslo departementet at skip som er registrert i NIS tillates å bareboatregistrere i utenlandske skipsregistre (bareboat-utflagging), og at utenlandskregistrerte skip tillates å bareboat-registrere i NOR og NIS (bareboat-innflagging).

Etter departementets syn er det flere forhold som taler for at Norge bør åpne for bareboat-utflagging fra og bareboat-innflagging til NOR og NIS.

Forslaget om å åpne for bareboat-utflagging fra NIS ble begrunnet slik, jf. høringsnotatet punkt 4.4 side 10 flg.:

> «Først og fremst er bareboat-registrering et tiltak for å begrense permanent utflagging fra Norge, og bevare Norge som sjøfartsnasjon. Som redegjort for i kapittel 4.2 har norske rederier ofte behov for å bareboatregistrere sine skip for å få markedstilgang, oppfylle befrakters flaggpreferanser og bevare eier- og panthaverinteresser. Slik regelverket er i dag må norske rederier bruke utenlandske skipsregistre som primærregistre for å kunne bareboat-registrere i et annet skipsregister. En konsekvens av å ikke åpne for bareboat-registrering er derfor at norske rederier vil fortsette å flagge ut sine skip til land som tilbyr dette. Skipsregistrene får også jevnlig henvendelser vedrørende bareboat-registrering og etterlyser muligheten for bareboat-utflagging.
>
> Hvis det åpnes for bareboat-utflagging fra de norske skipsregistrene legger departementet til grunn at skip vil forbli registrert i Norge når det er behov for bareboat-utflagging til andre skipsregistre. Departementet ønsker å åpne for bareboat-utflagging for å legge til rette for at norske rederier gis tilgang til markeder som er viktige for norske rederier, uten at det fører til permanent utflagging.
>
> I denne sammenheng er det relevant å se hen til hvorfor Danmark åpnet for bareboat-registrering. Danmark åpnet for bareboat-registrering i 1996 etter anbefaling fra «Funder-utvalget». Utvalget ble nedsatt av den danske regjering i 1995 etter pålegg fra Folketinget, og skulle fremme forslag til hvordan Danmark kunne bevares som sjøfartsnasjon med danske sjøfolk på skipene. Det fremgår av utvalgets rapport at bareboat-befraktning vurderes som et vesentlig supplement til kjøp og salg av skip i den moderne rederidrift. Den danske sjøfarts-administrasjonen, Søfartsstyrelsen, har i møte med departementet opplyst at da Danmark åpnet for bareboat-utflagging fra de danske registrene (Dansk skibsregister (DAS) og Dansk internasjonal skipbsregister (DIS)), ble det forutsatt at alternativet til bareboat-utflagging ville være permanent utflagging. Det ble lagt vesentlig vekt på at når et dansk rederi har behov for et bestemt flagg vil det være bedre å tillate bareboat-utflagging – som innebærer en midlertidig utflagging – fremfor å tvinge frem en alminnelig, permanent utflagging. I likhet med Danmark legger departementet vesentlig vekt på disse hensynene når det anbefales at det åpnes for bareboat-utflagging fra de norske skipsregistrene. Som Stokkeutvalget påpekte vil bareboat-registrering øke sannsynligheten for at skipene hentes «hjem» til norsk flagg når bareboat-certepartiet utløper.
>
> Videre legger departementet vekt på at bareboat-registrering vil styrke de norske skipsregistrenes generelle attraktivitet og den internasjonale konkurranseevnen til NIS. Skipsfarten er en utpreget global næring og det er sterk konkurranse mellom de ulike lands skipsregistre for å tiltrekke seg tonnasje. I dag benytter norske rederier seg av adgangen til bareboat-registrering i stater som tillater dette. Fleksibiliteten som bareboat-registrering innebærer – og som finnes i andre staters skipsregister – er et av konkurransefortrinnene andre skipsregistre har når rederier skal velge hvor skip skal registreres. Det er av særlig betydning for de norske skipsregistrenes konkurransekraft at alle større skipsregistre i dag åpner for bareboat-registrering, og som fremhevet av Norges Rederiforbund og Fartsområdeutvalget oppleves det som et særkrav at Norge ikke tillater dette.
>
> Som påpekt i kapittel 4.2, vil en adgang til bareboat-utflagging fra NIS ikke kun ha fordeler for rederiene, men også for banker- og finansinstitusjoner som har rettigheter registrert i skipet. Rettighetshavere vil gis god og forutsigbar sikkerhet og slipper en ofte tidkrevende prosess i forbindelse med sletting og registering av heftelser i et nytt register, med de problemer dette kan få for spørsmål om prioritet osv. I tillegg unngår de å måtte forholde seg til skipsregistre i stater de ikke kjenner så godt. Stokkeutvalget fremhevet i sin rapport at banker er generelt skeptiske til å låne ut penger mot sikkerhet i skip som skal

registreres i en «uvanlig flaggstat». Det vil for banker trolig være fordelaktig med den tryggheten det innebærer å ha pantet registrert i norsk skipsregister.»

I høringsnotatet ba departementet høringsinstansene om å uttale seg særskilt om det også bør åpnes for å tillate bareboatregistrering ut av NOR. Departementet imøteså konkrete innspill med særlig vekt på behov og konsekvenser.

Etter departementets oppfatning vil de hensynene som gjør seg gjeldende for å tillate bareboatregistrering ut av NIS, som er fremhevet over, også gjøre seg gjeldende for skip som er registrert i NOR. I høringsnotatet ble dette begrunnet slik, jf. høringsnotatet punkt 4.4.1. side 12 flg.:

> «I denne sammenheng kan det igjen vises til Danmark, som tillater bareboat-utflagging fra både det nasjonale skipsregisteret DAS og det internasjonale skipsregisteret DIS.
>
> Som vist i kapittel 4.2, forsterkes behovet for å tillate bareboat-utflagging når de norske rederiene opplever en krevende markedssituasjon og må se etter nye markeder der det blant annet kreves nasjonalt flagg for å sikre seg kontrakter og markedstilgang. Det krevende offshore markedet rammer ikke kun NIS-fartøy, men også NOR-fartøy. Bareboat-utflagging fra NOR kan typisk være aktuelt for et NOR-registrert offshore skip som har operert på norsk sokkel, men på grunn av det krevende markedet settes i drift i Brasil, Vest-Afrika eller andre stater. Alternativet til å tillate bareboat-registering ut av NOR, er at skipene enten flagger helt ut av NOR til et utenlandsk skipsregister, eller at de omregistreres til NIS på alminnelig måte og så bareboat-utflagger fra NIS til det aktuelle landet (forutsatt at det åpnes for bareboat-utflagging fra NIS).»

Forslaget om å tillate bareboat-innflagging i NOR og NIS ble begrunnet slik, jf. høringsnotatet pkt. 5.4:

> «Etter departementets syn vil bareboat-innflagging først og fremst være et tiltak for å styrke den norske maritime næringen. På dialogmøtene var det enighet om at bareboat-innflagging i både NOR og NIS vil legge til rette for å øke antall norske skip og styrke sysselsettingen av norske sjøfolk. Som følge av at bareboat-innflaggede skip i NOR må ha norske lønns- og arbeidsvilkår, forventes det at skipene vil bli bemannet med norske sjøfolk. Departementet vurderer det som svært positivt for sysselsettingen av norske sjøfolk at det åpnes for bareboat-innflagging til NOR og NIS.
>
> I spørsmålet om det skal åpnes for bareboat-innflagging i NOR og NIS legger departementet også vekt på at skipsregistrene har slettet flere skip fra NIS ved sale/leaseback-transaksjoner fordi den nye eieren har ønsket at skipet registreres i et annet skipsregister. Rederier har opplyst overfor skipsregistrene at hvis det hadde vært mulig å bareboat-innflagge skip i NIS ville muligheten blitt benyttet for å beholde norsk flagg. I en krevende markedssituasjon vil norske rederier gjerne som en del av en restruktureringsprosess benytte sale/leaseback-kontrakter. Departementet legger til grunn at bareboat-innflagging kan gi den nødvendige fleksibilitet som kreves i disse situasjonene.
>
> Det er ikke mulig å gi et anslag over hvor mange bareboat-innflagginger som vil skje i praksis, men som følge av de positive virkningene det vil kunne ha for sysselsettingen av norske sjøfolk og næringen, anbefales det at det åpnes for bareboat-innflagging til NOR og NIS.»

2.4.2 Høringsinstansenes syn

Tolv høringsinstanser har uttalt seg om departements høringsforslag. Syv høringsinstanser støtter departementets forslag om at skip som er registrert i NIS tillates å bareboatregistrere i utenlandske skipsregistre (bareboat-utflagging) og at utenlandskregistrerte skip tillates å bareboatregistrere i NOR og NIS. Disse er *Advokatforeningen, Cefor, Finans Norge, Nordisk Skibsrederforening, Norges Rederiforbund, Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat* og *Wikborg Rein Advokatfirma AS.* Flere høringsinstanser stiller seg også positive til å tillate bareboat-utflagging fra NOR.

Ingen høringsinstanser har uttrykkelig sagt at det ikke bør åpnes for bareboatregistrering ut fra og inn i NOR og NIS.

Cefor tiltrer departementets vurderinger og forslag til endringer i sjøloven og NIS-loven.

Etter *Finans Norge* sitt syn er det fordelaktig for norske banker å kunne ha pantet registrert i norske skipsregistre ved bareboat-utflagging. Finans Norge vurderer det som samfunnsøkonomisk formålstjenlig at det åpnes for bareboatregistrering og slutter seg til departementets forslag. Etter Finans Norges syn bør det også åpnes for bareboatregistrering ut av NOR.

Fiskeridirektoratet legger til grunn at slik reglene er foreslått i høringsnotatet, så vil det ikke være adgang til å bareboatregistrere fiskefartøy i NOR eller i NIS, og det vil heller ikke være adgang til å bareboat-utflagge norskeide fiskefartøy. I motsatt fall er Fiskeridirektoratet av den oppfatning at det kan være vanskelig å kontrollere reglene og formålet i lov av 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i ervervsmessig fiske og fangst (deltakerloven). Videre understreker Fiskeridirektoratet viktigheten av at registreringsmåten ivaretar direktoratets behov for å få en oversikt over det enkelte fartøys fullstendige historikk, herunder informasjon om eier og leietaker, i arbeidet mot ulovlig, urapportert og uregulert fiske (IUU-fiske). Fiskeridirektoratet bemerker videre at det er viktig at informasjon knyttet til et fartøys bareboatregistrering fremgår klart av skipsregistrene, eksempelvis varigheten av bareboat-certepartiet, hvem som er primærstat og bareboatstat etc.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) og *Fellesforbundet* (som lar seg høre gjennom LO) uttaler at konsekvensene og omfanget av forslaget er vanskelig å anslå med sikkerhet. Derfor mener de at forslaget må legges frem med en forutsetning om at ordningen skal evalueres etter fem år slik at sysselsettingseffekten og andre mulige konsekvenser kan evalueres.

Advokatforeningen slutter seg i all hovedsak til høringsuttalelsen fra Nordisk Skibsrederforening.

Nordisk Skibsrederforening mener forslaget generelt er meget godt og at departementets foreslåtte løsninger er gjennomgående gode.

Både *Nordisk Skibsrederforening* og *Norges Rederiforbund* legger vekt på de samme hensynene som departementet har fremhevet i høringsnotatet. Det vises til at muligheten for bareboatregistrering lenge har vært tilbudt av flertallet av de store flaggstatene, og at bareboatregistrering vil være viktig for å øke konkurransedyktigheten og attraktiviteten til de norske skipsregistrene. Begge høringsinstansene legger vekt på at forslaget vil forhindre permanent utflagging av skip fra NOR og NIS. Nordisk Skibsrederforening peker på at behovet for et annet flagg oppstår enten fordi en befrakter ønsker det, eller det er en forutsetning for å kunne operere i et bestemt område eller beskjeftigelse. Et eksempel som trekkes frem er offshore-skip som skal operere i Brasil med brasiliansk flagg. Som også fremhevet i høringsnotatet må slike skip i dag slettes fra NOR eller NIS og overføres til et annet flagg – typisk Bahamas med påfølgende bareboat-inn-flagging til Brasil. Nordisk Skibsrederforening mener dette både er dyrere og mer tungvint enn direkte utflagging fra NIS/NOR til Brasil. Videre vil slike skip gjerne forbli registrert i Bahamas fordi det er tungvint og kostbart å flytte eiendomsrett og pant tilbake i NOR/NIS.

Etter Nordisk Skibsrederforenings syn vil de samme hensyn som tilsier at det bør tillates for bareboat-utflagging fra NIS også tilsi at det bør tillates fra NOR. Nordisk Skibsrederforening og Norges rederiforbund mener bareboat-utflagging fra NOR vil være særlig aktuelt for offshore-flåten, som har hatt og fortsatt har krevende tider. Etter deres syn vil en tillatelse til å bareboat-utflagge fra NOR ikke få negativ innvirkning på sysselsettingen av norske sjøfolk. Det vises til at bareboat-utflagging fra NOR først og fremst vil være et alternativ til permanent utflagging fra NOR.

Norges Rederiforbund uttaler også:

> «I praksis vil det imidlertid ofte være slik at selskapet som har fått en kontrakt på et bestemt oppdrag, forutsettes å ha et mannskap som er godt kjent med skipet og dets utstyr. På denne bakgrunn vil befrakter ofte ønske å benytte samme management for bemanning som eier, evt. på annen måte sørge for tilstrekkelig kontinuitet av mannskap.
>
> Det presiseres i denne sammenheng at som hovedregel vil norske sjøfolk som arbeider på utenlandskregistrerte skip hos våre medlemsbedrifter være omfattet av norsk rett gjennom at det benyttes tariffavtale/kontrakt mellom arbeidsgiver og arbeidstaker som bygger på norsk rett. Med andre ord gir partene i praksis skipsarbeidsloven et videre anvendelsesområde enn det som følger av lovens i § 1-2 (virkeområde)».

Nordisk Skibsrederforening uttaler blant annet:

> «Vi tror disse bare vil bareboat-utflagge hvis det er gode grunner til det – typisk der det i en periode er ønskelig eller nødvendig med et annet flagg for å kunne operere i et bestemt område eller en bestemt beskjeftigelse.»

Begge høringsinstansene påpeker at det vil være lite sannsynlig at offshore-skip vil bli omregistrert til NIS for å kunne bareboat-utflagge derfra. Begrunnelsen for dette er at når certepartiet er over og skipet eventuelt skal tilbake til oppdrag på norsk sokkel, så vil fartsområdebegrensningene i NIS kunne være til hinder for det. Nordisk Skibsrederforening tror det vil bli mer attraktivt å

bruke NOR-flagg på offshoreskip hvis disse i periodene de opererer ute kan bareboatregistreres midlertidig i en annen stat, og at et slikt midlertidig flaggskifte vil gjøre det mer sannsynlig at skipene kommer tilbake til NOR hvis de senere skal operere hjemme. Norges Rederiforbund legger også vekt på at bareboat-utflagging vil gjøre det mer sannsynlig at skipene kommer tilbake til NOR.

Nordisk Skibsrederforening trekker frem at en mulig negativ effekt ved å åpne for bareboat-utflagging fra NOR kan være at NOR-skipene av kostnadshensyn lettere enn før bytter flagg (gjennom bareboat-utflagging) straks de går ut av norsk sokkel. Foreningen er imidlertid ikke kjent med hvor vanlig det er at offshoreskip med NOR-flagg opererer utenfor norsk sokkel.

Nordisk Skibsrederforening viser til Lov av 19. desember 1952 nr. 2 om adgang til rekvisisjon av skip m.v. under krig eller kriseforhold (skipsrekvisisjonsloven), og ber departementet vurdere om det er ønskelig å gjøre en regelendring som gjør det klart at norske myndigheter kan rekvirere både skip som er bareboat-utflagget til en annet stat og skip som er bareboat-innflagget til Norge.

Det foreslås også å bruke begrepet «skip» istedenfor «passasjerskip og lasteskip» i sjølovens §§ 40 første ledd og 40 b første ledd om hvilke skip som kan bareboatregistreres. Det vises til at en supplybåt for eksempel ikke er et «passasjerskip», og selv om det frakter last er det i vanlig tale heller ikke et «lasteskip».

Pensjonstrygden for sjømenn uttaler at de ikke med sikkerhet kan uttale seg om bareboat-utflagging fra NOR vil sette norske arbeidsplasser i fare, sammenliknet med permanent utflagging. På generelt grunnlag vil de imidlertid gjøre oppmerksom på hvilken betydning utflagging av fartøy, særlig fra NOR, kan få for norske sjøfolks pensjonsrettigheter og for statens utgifter. De uttaler:

> «Norske arbeidstakere er pliktige medlemmer i pensjonstrygden for sjømenn når de arbeider om bord på skip/flyttbare innretninger registrert i NOR eller NIS. Når et skip flagges ut av landet mister arbeidstakeren om bord som hovedregel sitt medlemskap og dermed videre pensjonsopptjening i ordningen. Pensjonstrygden finansieres løpende gjennom inntekter fra våre medlemmer og deres arbeidsgivere, og staten garanterer for pensjonsutbetalingene dersom ordningen går med underskudd. En nedgang i antall medlemmer påvirker økonomien i ordningen negativt. Dersom de foreslåtte lovendringer medfører en økning i antall skip som flagger ut av NOR vil det kunne føre til at statens garantiansvar på sikt utløses.»

Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat uttaler generelt at dersom Norge også i fremtiden skal være en betydelig sjøfartsnasjon er det en forutsetning at den sjøbaserte maritime kompetansen opprettholdes og sysselsettingen styrkes. Videre uttaler Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat at de ikke har erfaring med bareboatregistrering og virkningene dette eventuelt kan få på sysselsettingen. Under de forutsetninger som er lagt til grunn av departementet, herunder at adgangen til bareboat-utflagging fra NOR og NIS vil øke sannsynligheten for at skipene hentes hjem til norsk flagg når certepartiet utløper og at endringene vil være positive for sysselsettingen av norske sjøfolk, støttes forslaget av Sjømannsorganisasjonenes fellessekretariat. Det forutsettes imidlertid at ordningen evalueres etter fem år, herunder at sysselsettingseffekten måles. Etter Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariats syn vil reglene virke mot sin hensikt dersom det skulle vise seg at NOR-fartøy som opererer på norsk sokkel skulle bareboat-utflagges for så å fortsette å operere på norsk sokkel. Dette forutsettes at tas inn i evalueringen.

Sjøfartsdirektoratet påpeker at gjeldende regler for valg av klasseselskap kan hindre bareboat-innflagging til norske skipsregistre. Direktoratet viser til at Nærings- og fiskeridepartementet har inngått avtale med seks klasseselskap om delegering av tilsyn og sertifisering av norske skip. EU-kommisjonen har godkjent ytterligere seks klasseselskaper som medlemsstatene kan bruke i forbindelse med delegering av tilsyn og sertifisering av skip registrert i europeisk skipsregister. For skip i NOR eller NIS er rederiers valg med hensyn til klasseselskap i realiteten begrenset til de seks som NFD har inngått avtale med. Til dette uttaler Sjøfartsdirektoratet:

> «Gjeldende rett stenger for at det kan inngås delegeringsavtale med ytterligere EU-godkjente klasseselskap. Det kan ikke utelukkes at eier av et utenlandskflagget skip som leietaker ønsker bareboatregistrert i NOR eller NIS, har avtale med andre «EU-klasseselskap» enn de seks som NFD har inngått avtale med. Begrensningene som følger av gjeldende rett knyttet til å inngå delegeringsavtale med ett eller flere av de øvrige seks EU-godkjente

klasseselskapene, kan derfor hindre bareboat-innflagging til norske skipsregistre. Om en slik begrensning også gjelder i forbindelse med bareboat-utflagging, bestemmes av den mottakende flaggstaten.»

I likhet med Nordisk Skibsrederforening foreslår også Sjøfartsdirektoratet at ordlyden «passasjerskip og lasteskip» endres til «skip», jf. forslaget til ny sjølov §§ 40 første ledd og 40 b første ledd.

Wikborg Rein Advokatfirma AS uttaler at det er viktig å tillate bareboatregistrering ut fra og inn i NIS og NOR for å opprettholde og styrke skipsregistrenes konkurranseevne. Advokatfirmaet bemerker følgende:

«Av samfunnsmessige årsaker er det viktig at Norge som sjøfartsnasjon opprettholder og utvikler et sterkt maritimt miljø og en robust norsk flåte. Dette forutsetter at norske skipsregistre anses attraktive blant aktørene i den maritime næringen, herunder at det norske skipsregistrene er konkurransedyktige sammenliknet med utenlandske skipsregistre.

Behovet for bareboatregistrering av skip inn og ut av ulike skipsregistre gjør seg, som departementet påpeker, gjeldende i mange ulike sammenhenger».

Det vises også til at bareboatregistrering er tillatt i en rekke utenlandske skipsregistre.

Til departementets spørsmål om det også bør åpnes for bareboat-utflagging fra NOR viser advokatfirmaet til at behovet for bareboat-registrering i utlandet også gjør seg gjeldende for skip registrert i NOR. Dette gjelder særlig for offshorefartøy som vekselsvis opererer på norsk sokkel og i utenlandske markeder der lokalt flagg er påkrevet eller gir et konkurransefortrinn. Advokatfirmaet har i mange tilfeller opplevd at manglende mulighet for bareboat-registrering ut fra NOR har medført at skip flagges ut permanent til andre jurisdiksjoner. Etter deres oppfatning vil det ikke være et praktisk alternativ at skip slettes i NOR for deretter å innregistreres i NIS og derfra bareboatregistreres i det utenlandske skipsregister, for så å reversere prosessen når skipet returnerer til norsk farvann/sokkel. Prosessen vil være for tungvint og upraktisk til å utgjøre et reelt alternativ til permanent utflagging til et skipsregister som tillater bareboatregistrering både ut og inn. Etter deres oppfatning er det også et selvstendig poeng at reglene om bareboatregistrering så langt mulig er like for NIS og NOR.

Wikborg Rein Advokatfirma AS mener også det bør gis adgang til bareboatregistrering inn og ut internt mellom NIS og NOR, og uttaler videre:

«En rekke norske skip går vekselsvis i transport som rammes av fartsområdebegrensningene i NIS-loven og transport som ikke gjør det. Dette gjelder særlig for skip som driver forskjellig virksomhet ulike sesonger av året. I de periodene slike skip ikke går i transport som rammes av fartsområdebegrensningene kan det være ønskelig at skipet er registrert i NIS. Under gjeldende lovgivning kan dette kun oppnås ved å slette det aktuelle skipet fra NOR og innregistrere det i NIS hver gang det skal seile i fart som ikke rammes av fartsområdebegrensningene. Denne prosessen må reverseres når skipet skal returnere til fart som rammes av fartsområdebegrensningene i NIS.»

Advokatfirmaet uttaler at en slik ordning både er tungvint og ressurskrevende, og øker risikoen for at skipet flagges ut permanent til en annen jurisdiksjon. Ved å åpne for bareboatregistrering internt mellom NOR og NIS vil man både unngå dokumentbyrden og omregistrering av pantheftelser og liknende.

2.4.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet merker seg at syv høringsinstanser har uttrykt støtte til departementets forslag om at skip i NIS tillates å bareboatregistrere i utenlandske skipsregistre (bareboat-utflagging) og at utenlandskregistrerte skip tillates å bareboatregistrere i NOR og NIS. Ingen høringsinstanser har uttalt seg imot forslaget.

Videre merker departementet seg at flere høringsinstanser også stiller seg positive til å tillate bareboat-utflagging fra NOR. Ingen høringsinstanser har uttalt seg imot.

Departementet bekrefter Fiskeridirektoratets forståelse av høringsnotatet om at det ikke vil være adgang til å bareboatregistrere fiskefartøy inn eller ut av NOR og NIS. Verken i departementets utredningsarbeid eller i høringsrunden er det gitt uttrykk for at det foreligger et slikt behov. Departementet opprettholder derfor begrensningen for hvilke skip som kan bareboatregistreres i samsvar med høringsnotatet. Reglene om bareboatregistrering vil således kun komme til anvendelse på registreringspliktige lasteskip og passasjerskip, i tillegg til boreplattformer og andre flyttbare innretninger. Dette sammenfaller i all hoved-

sak med hvilke skip som kan registreres i NIS, jf. NIS-loven § 1 første ledd. Sjøfartsdirektoratet og Nordisk Skibsrederforenings forslag om å endre ordlyden til «skip» tas derfor ikke til følge da det er ønskelig å utelukke fiskefartøy og fritidsbåter fra adgangen til bareboatregistrering. Det vises til forslaget i sjøloven §§ 40 og 40 b.

Departementet er enig i at det er viktig at det tydelig fremgår av skipsregistrene at et skip er bareboatregistrert og at Fiskeridirektoratets kontroll med IUU-fiske ivaretas. Behovet for å få en oversikt over det enkelte fartøyers fullstendige historikk gjør seg også gjeldende for Kystvakten, som etter Lov av 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten (kystvaktloven) § 9 er gitt myndighet til å føre kontroll med at bestemmelsene gitt i eller i medhold av bestemte lover innenfor fiske, fangst og annen ressurskontroll overholdes. Etter departementets oppfatning bør disse hensynene ivaretas i forskrift. Videre må Sjøfartsdirektoratet sikre dette i sine systemer når det legges til rette for bareboatregistrering.

Departementet har merket seg at flere høringsinstanser ønsker en evaluering av den foreslåtte bareboat-ordningen etter fem år. Departementet støtter forslaget slik at det kan kontrolleres om reglene virker etter sin hensikt eller har uheldige konsekvenser for blant annet norske sjøfolk.

Departementet er enig i at det er vanskelig å gi et anslag over sysselsettingseffekten. I høringsnotatet har departementet lagt vekt på at bareboatregistrering antas å ha positive konsekvenser for norske sjøfolk og ikke negativ innvirkning på sysselsettingen. Det vises til at alternativet til bareboat-utflagging fra norsk skipsregister vil være alminnelig, permanent utflagging fra norsk skipsregister til et land som tillater bareboatregistrering. Det er allerede situasjonen i dag. Etter det departementet er kjent med er det ikke slik at utflagging verken automatisk eller nødvendigvis medfører at skipet blir bemannet med et annet mannskap (med unntak av de tilfeller der bareboat-staten krever lokalt mannskap). Det er ikke unormalt at norske skip som skifter flagg beholder samme mannskap helt eller delvis. Dette vil bero på en konkret vurdering hos rederiet og avhenge av flere faktorer, inkludert type og lengde på oppdraget, behov for nødvendig ekspertise, drift, sikkerhet, arbeidskontrakt etc. Det samme antas å gjelde ved bareboat-utflagging.

NIS-fartøy er i stor grad bemannet med utenlandsk mannskap. Departementet kan derfor ikke se at adgang til bareboat-utflagging vil medføre store konsekvenser for norske sjøfolk.

NOR-fartøy derimot er hovedsakelig bemannet med norske sjøfolk. Dersom NOR-fartøy bareboat-utflagger vil det kunne medføre endring av mannskap. Departementet legger til grunn at bareboatregistrering vil være konkret begrunnet, og dersom norske rederier har behov for at deres skip seiler under et annet flagg enn det norske, vil de gjøre det som er nødvendig for å oppnå dette. Etter departementets vurdering vil det i slike tilfeller være bedre å tillate midlertidig bareboat-utflagging enn å tvinge frem en permanent utflagging fra de norske skipsregistrene. Adgang til bareboat-utflagging fra både NOR og NIS vil øke sannsynligheten for at skipene hentes «hjem» til norsk flagg når certepartiet utløper. Dette vil ha positive virkninger for norske sjøfolk.

Departementet ønsker å legge til rette for at norske redere velger å la sine skip forbli i NOR og NIS ved å lage fordelaktige og konkurransedyktige rammevilkår. Etter departementets syn vil en adgang til bareboat-utflagging fra både NOR og NIS først og fremst være et slikt tiltak. Samtidig er det ikke ønskelig at dette får uheldige konsekvenser for sysselsettingen av norske sjøfolk.

I høringsnotatet ba departementet høringsinstansene om å uttale seg særskilt hvis det er forhold som tilsier at en adgang til bareboat-utflagging fra NOR vil sette norske arbeidsplasser i fare. Nordisk Skibsrederforening uttalte at en mulig negativ effekt kan være at NOR-skipene av kostnadshensyn lettere enn før bytter flagg (bareboat-utflagging) straks de går ut av norsk sokkel. De er imidlertid ikke kjent med hvor vanlig det er at offshore-skip med NOR-flagg opererer utenfor norsk sokkel. Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat understreker at reglene vil virke mot sin hensikt dersom det skulle vise seg at NOR-fartøy som opererer på norsk sokkel skulle bareboat-utflagges for så å fortsette å operere på norsk sokkel. Det er ellers ingen andre høringsinstanser som har anført noen argumenter som taler for at forslaget vil ha negative konsekvenser for norske sjøfolk. Et par høringsinstanser har derimot uttalt at de ikke kan se at bareboat-utflagging fra NOR vil få negativ innvirkning på sysselsettingen av norske sjøfolk, og viser blant annet til at alternativet er permanent utflagging.

Departementet er av den oppfatning at evalueringen bør inkludere konsekvensene for norske sjøfolk, herunder sysselsettingseffekten. Evalueringen bør for øvrig også omfatte en gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets praksis.

Som departementet påpekte i høringsnotatet er det også vanskelig å gi et anslag over antall skip som vil bli bareboatregistrert inn i og ut av NOR

og NIS, og det vil derfor være naturlig at en gjennomgåelse av omfanget av bareboatregistreringer inkluderes i evalueringen.

Det foreligger ingen statistikk som viser hvor mange skip som har blitt slettet fra de norske skipsregistrene som følge av at norsk lovgivning ikke tillater bareboat-utflagging. Skipsregistrene har heller ingen tall på dette da årsaken bak sletting vanligvis ikke blir opplyst når skip slettes fra NOR og NIS. Det må likevel antas at en del skip som i dag er bareboat-utflagget fra utenlandske skipsregistre vil benytte NOR eller NIS som primærregister når certepartiet utløper, og at norske rederier som vurderer å bareboat-innflagge i utenlandske registre i fremtiden vil velge NOR eller NIS som primærregister.

Tall fra Søfartsstyrelsen viser at pr. 17. mars 2017 var rett i overkant av 50 skip bareboatregistrert ut/inn i Dansk Skibsregister og Dansk Internasjonal Skibsregister. Bareboatregistreringene i DIS og DAS omfatter både lasteskip, passasjerskip og oljeplattformer.

Departementets inntrykk er imidlertid at de strenge reglene for bareboat-utflagging fra DIS og DAS ikke i tilstrekkelig grad imøtekommer behovet til rederiene, og antar at dette kan være en av årsakene til at bareboat-utflagging fra DIS og DAS kun er anvendt i begrenset omfang.

En oversikt over antall bareboatregistreringer i Tyskland viser at pr. 24. mars 2017 var ca. 2 260 skip bareboat-utflagget fra Tyskland[3]. Særlig gunstige skatteregler i Tyskland gjør det imidlertid attraktivt for rederier å bareboatregistrere ut fra Tyskland, og departementet antar derfor at det samme tallet ikke kan forventes å gjøre seg gjeldende for Norge.

Når det gjelder merknaden fra Pensjonstrygden for sjømenn understreker departementet at et av formålene med å tillate bareboat-utflagging fra NOR og NIS er nettopp å hindre permanent utflagging fra norske skipsregistre. Departementet kan derfor ikke se at de foreslåtte reglene vil ha en negativ effekt på pensjonstrygden for sjømenn og statens garantiansvar.

I høringsuttalelsen fra Sjøfartsdirektoratet påpekes det at gjeldende regler for valg av klasseselskap kan hindre bareboat-innflagging av skip som har blitt sertifisert av andre klasseselskap enn de seks klasseselskapene departementet har inngått tilsyns- og sertifiseringsavtale med. Bakgrunnen for dette er at Europa- og rådsforordning (EF) nr. 391/2009 og Europa- og rådsdirektiv 2009/15/EF om felles regler og standarder for klasseselskap og inspeksjon av skip, ikke er innlemmet i EØS-avtalen. Rettsaktene gir et rettslig grunnlag for at medlemsstatene kan inngå avtale om tilsyn og sertifisering med de seks klasseselskapene som EU-kommisjonen har godkjent. Frem til rettsaktene er implementert i EØS-avtalen og innarbeidet i norsk rett, er rederiers valg av klasseselskap begrenset til følgende seks klasseselskap: American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), Nippon Kaiji Kyokai (Class NK), DNV GL, Lloyd's Register (LR) og RINA Services S.p.A (RINA). Departementet forventer at EØS-avtalen med tiden vil omfatte de rettslige virkemidlene/rettsaktene som er nødvendige for at departementet kan godkjenne flere klasseselskap og således gi rederier et større utvalg med hensyn til valg av klasseselskap. Departementet kan imidlertid ikke på dette tidspunktet si når dette vil skje.

Til forslaget om å åpne for bareboatregistrering inn og ut internt mellom NIS og NOR, er departementets vurdering at dette må utredes nærmere, blant annet i samarbeid med arbeidstaker- og arbeidsgiversiden. Departementet foreslår derfor ikke bareboatregistrering internt mellom NOR og NIS i denne omgang.

Til innspillet om skipsrekvisisjon, er departementet enig i at det bør vurderes om det er behov for å endre skipsrekvisisjonsloven § 1 om hvilke skip som kan rekvireres. Rekvisisjonsloven og skipsrekvisisjonsloven er sentrale for Forsvarets mulighet til å rekvirere skip i krigs- og krisesituasjoner. Videre inneholder forskrift 17. september 1999 nr. 1012 om militære rekvisisjoner § 38 bestemmelser som omhandler forberedelse av rekvisisjon av fartøyer til Forsvaret ved beredskap og mobilisering. Etter departementets syn er det viktig å ivareta forutsigbarheten som er nødvendig ved forhåndsplanlegging og rekvisisjon.

Departementet har på bakgrunn av høringsinnspillene gjennomført noen få justeringer i lovforslaget. Justeringene medfører ingen materiell endring i bestemmelsene, med mindre noe annet fremkommer uttrykkelig i punkt 2.5 og 2.6.

Departementet kan ikke se at det er anført noen avgjørende argumenter mot bareboatregistrering. Departementet legger vekt på momentene som er fremhevet i både høringsnotatet og høringsuttalelsene, og foreslår på denne bakgrunn at det åpnes for bareboatregistrering inn i og ut av både NOR og NIS. Departementet vil sette i gang en evaluering av bareboat-reglene fem år etter at de har trådt i kraft, med mål om å se hvilke konsekvenser reglene har fått for den

[3] http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/Statistik_BBC.pdf

norske skipsfartsnæringen, Sjøfartsdirektoratet, rettighetshavere og norske sjøfolk.

2.5 Nærmere om den lovtekniske gjennomføringen av bareboat-registrering ut fra NOR og NIS

2.5.1 Innledning

Ved utformingen av regelverket, har departementet sett hen til «ICC Recommendations for a legal and regulatory framework for bareboat charter registration». Retningslinjene ble utgitt av the International Chamber of Commerce i 1988 etter en internasjonal konferanse om bareboat-registrering i 1987 der 144 representanter fra 37 stater deltok. Retningslinjene ble utarbeidet av en ekspertgruppe som ble nedsatt i etterkant av konferansen, og gir veiledning til stater for hvordan den nasjonale lovgivningen bør utformes for å ivareta interessene til redere, befraktere, långivere, forsikringsselskaper og andre interessenter.

Retningslinjene er også lagt til grunn for BIMCO's[4] standardkontrakt for bareboat-certepartier – «Barecon 2001». ICC Recommendations oppstiller noen grunnleggende forutsetninger for at bareboatregistrering kan gjennomføres. Det følger blant annet av ICC Recommendations at primærstaten og bareboat-staten må ha kompatibel lovgivning. En minimumsforutsetning er at lovgivningen i begge statene anerkjenner at i perioden skipet er bareboatregistrert, vil:

1. Primærstaten ha eksklusivt ansvar for sikring og beskyttelse av eiendomsrett og pantheftelser, og primærstatens rett kommer til anvendelse ved spørsmål vedrørende gyldighet, prioritet og rettslige prosesser som tvangsdekning. I perioden skipet er bareboatregistrert vil retten til å føre primærstatens flagg suspenderes.
2. Bareboat-staten ha eksklusiv rett til å utøve jurisdiksjon og kontroll over skipet, og skipet vil således være underlagt bareboat-statens lovgivning om drift, sikkerhet, bemanning og miljø. Skipet vil føre bareboat-statens flagg i perioden skipet er bareboatregistrert.

Videre er det en grunnleggende forutsetning for at bareboatregistrering kan gjennomføres, at primærstaten tillater bareboat-utflagging og at bareboat-staten tillater bareboat-innflagging.

Det fremgår også av ICC Recommendations at bareboatregistrering forutsetter at det foreligger et bareboat-certeparti der befrakter overtar det fulle ansvaret for skipets drift og bemanning.

De nevnte forutsetningene skal gjelde både ved bareboat ut- og innflagging fra norsk skipsregister, og er nærmere omtalt i de neste kapitlene. Departementet erfarer at stater som tillater bareboatregistrering, har utformet sitt regelverk på bakgrunn av ICC Recommendations. For å sikre at det norske regelverket er kompatibelt og harmoniserer med andre staters regelverk, har departementet også sett hen til Panterettskonvensjonen 1993 og Skipsregistreringskonvensjonen 1986, som også er lagt til grunn for andre staters nasjonale regelverk. Avslutningsvis har departementet sett hen til andre staters regelverk – i den grad det har vært tilgjengelig.

2.5.2 Fremgangsmåte og vilkår

2.5.2.1 Høringsnotatet

I høringsnotatet foreslo departementet å lovfeste de grunnleggende betingelsene som må være oppfylt før skipsregistrene kan gi sitt samtykke til bareboat-utflagging fra NOR og NIS. Departementet foreslo at disse fastsettes direkte i ny § 40 b i sjøloven og ny § 16 i NIS-loven. De foreslåtte vilkårene er i tråd med ICC Recommendations og Panterettskonvensjonen 1993.

For det første foreslo departementet at når et norskregistrert skip skal bareboatregistreres i et annet lands skipsregister, skal dette skje på begjæring fra skipets registrerte eier.

Vedlagt begjæringen skal det følge en attest fra bareboat-staten som viser at skipet tillates å bareboatregistrere der. Bareboatregistrering kan kun gjennomføres dersom bareboat-staten tillater bareboat-innflagging og en slik attest dokumenterer dette. Attesten vil inngå som et obligatorisk minstekrav, og skal blant annet sikre at bareboat-staten har sammenfallende og kompatibel rett som Norge, og at de grunnleggende forutsetningene for bareboatregistrering anerkjennes av bareboat-staten.

Bareboatregistrering vil kunne ha stor betydning for eventuelle rettighetshavere i skipet, og for at deres interesser skal være ivaretatt, foreslo departementet at det stilles krav til at samtykke fra panthavere og andre rettighetshavere fremlegges for skipsregistrene før det gis tillatelse til bareboat-utflagging. Dette er et grunnleggende krav som fremgår både av ICC Recommendations punkt 10 og av Panterettskonvensjonen 1993 artikkel 16, og er et gjennomgående krav i andre

[4] Baltic and International Maritime Council

lands regelverk. En nærmere redegjørelse av rettighetshaveres interesser fremgår av punkt 2.5.5.

Videre foreslo departementet at en kopi av selve bareboat-certepartiet skal vedlegges eiers begjæring om bareboat-utflagging. Certepartiet vil blant annet tjene som bevis for partsforholdet og angi varigheten på certeparti-perioden.

Når skipsregistrene finner grunnlag for å tillate at et skip bareboatregistreres i et annet lands skipsregister, vil registeret utstede en attest til skipets eier som viser at skipet tillates å bareboatregistrere i annet lands skipsregister og at retten til å føre norsk flagg er suspendert.

I høringsnotatet foreslo departementet også at nærmere regler om innhold og krav til dokumentasjon og fremgangsmåte fastsettes i forskrift, og at departementet derfor gis hjemmel til dette. Dette inkluderer blant annet hva som skal fremgå av de nevnte attester og krav til registermeldingens form og innhold.

2.5.2.2 Høringsinstansenes syn

Ingen høringsinstanser har merknader til forslaget i høringsnotatet.

2.5.2.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet foreslår at det gjøres endringer i sjøloven og NIS-loven i samsvar med de foreslåtte endringene i høringsnotatet.

2.5.3 Nasjonalitetsbevis

2.5.3.1 Gjeldende rett

Alle norske skip som er registreringspliktige etter sjøloven § 11 eller går i utenriks fart, skal ha nasjonalitetsbevis som viser skipets nasjonalitet og skipets rett til å føre norsk flagg, jf. sjøloven § 5. Flaggstatens plikt til å utstede et nasjonalitetsbevis følger av Havrettskonvensjonen artikkel 91 nr. 2.

Nasjonalitetsbevis er nærmere regulert i forskrift 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister og i forskrift 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister. Nasjonalitetsbeviset skal alltid oppbevares om bord på skipet.

2.5.3.2 Høringsnotatet

Når et skip er bareboat-utflagget fra NOR eller NIS, vil skipet ikke være berettiget til å seile under norsk flagg og skal følgelig heller ikke være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis. Skipet skal kun ha nasjonalitetsbevis utstedt av bareboat-staten om bord, jf. Havrettskonvensjonen artikkel 91 nr. 2. I høringsnotatet foreslo derfor departementet at det fastsettes i loven at retten til å føre norsk flagg opphører i perioden skipet er bareboatregistrert og at skipet ikke skal være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis, jf. forslag til ny § 40 b tredje ledd andre punktum i sjøloven og ny § 16 tredje ledd andre punktum i NIS-loven.

Det nevnes for ordens skyld at skipets sertifikater skal utstedes av bareboat-staten da dette følger av at registreringens offentligrettslige funksjoner tilligger flaggstaten.

2.5.3.3 Høringsinstansenes syn

Ingen høringsinstanser har merknader til forslaget i høringsnotatet.

2.5.3.4 Departementets vurderinger og forslag

Departementet foreslår at det gjøres endringer i sjøloven og NIS-loven i samsvar med de foreslåtte endringene i høringsnotatet.

2.5.4 Spørsmål om det skal stilles krav til bareboat-staten

2.5.4.1 Høringsnotatet

I høringsnotatet foreslo departementet at det ikke innføres begrensninger for hvilke stater skip kan bareboat-utflagges til, med andre ord at det åpnes for bareboat-utflagging til alle stater med kompatible regler som i Norge. Dette i motsetning til Danmark, som kun tillater bareboat-utflagging til bestemte stater, jf. høringsnotatet punkt 6.2.3 side 18:

> «Danmark oppstiller flere kriterier for å tillate bareboat-utflagging fra de danske skipsregistrene. Bareboat-utflagging er blant annet betinget av at Søfartsstyrelsen har godkjent den aktuelle bareboat-staten og at alle rettighetshavere samtykker til bareboat-utflagging. Søfartsstyrelsen tillater bareboat-utflagging til alle EU- og EØS-land, men utover det er bareboat-utflagging begrenset til noen få stater. Ved godkjenning av bareboat-stater kreves det at staten har ratifisert bestemte IMO- og ILO-konvensjoner. Søfartsstyrelsen treffer en beslutning etter anmodning fra rederiet, og beslutningen er betinget av at det er gjennomført en høring av Skibstilsynsrådet, der Søfartsstyrelsen og danske rederi- og sjømannsorganisa-

sjoner er representert. Høringen er skriftlig og varer i normalt 7 til 14 dager. Godkjente bareboat-utflaggingsstater er publisert på en liste som er tilgjengelig på Søfartsstyrelsens nettside.»

De fleste stater som tillater bareboat-utflagging krever ikke at bareboat-staten har ratifisert bestemte konvensjoner og de har heller ingen godkjennelsesprosedyre med liste over godkjente stater. Eksempler på dette er Tyskland, Bahamas, Kypros, Isle of Man og Malta. Sammenliknet med de fleste stater har Danmark således restriktive kriterier for å tillate bareboat-utflagging.

Statistikk fra Tyskland viser at 70 % av skipene som var bareboat-utflagget fra Tyskland pr. 24. mars 2017 (ca. 2 260 skip) seiler med flagg fra land utenfor EU/EØS. Statistikken viser også at skipene seiler under kvalitetsflagg og er registrert i land på Paris MoUs «white list» selv om Tyskland ikke har begrensninger for hvilke flaggstater skipene kan bareboat-utflagges til.

Departementet har vurdert virkningene av å innføre ulike ordninger; fra å fastsette liknende krav som i Danmark til å innføre en ordning der det ikke stilles krav til hvilke konvensjoner bareboat-staten må ha ratifisert.

Forslaget om at det ikke stilles krav til lovgivningen i de aktuelle bareboat-statene slik som i Danmark, ble begrunnet slik, jf. høringsnotatet punkt 6.2.3. side 19:

«Departementet legger først og fremst vekt på at når et skip bareboat-utflagges fra NOR eller NIS, vil skipet ikke lenger være underlagt norsk flaggstatsjurisdiksjon – men isteden være underlagt bareboat-statens eksklusive jurisdiksjon og kontroll. Skipet vil ikke lenger ha norsk nasjonalitet eller føre norsk flagg.

Videre legger departementet vekt på at Norges Rederiforbund har uttrykt at innføringen av den danske ordningen ikke imøtekommer rederinæringens behov. Den danske ordningen vurderes å inneholde vesentlige begrensninger sammenlignet med andre stater som tillater bareboat-utflagging, og vurderes derfor ikke å være internasjonalt konkurransedyktig. Det er blant annet fremhevet at den danske ordningen er for tidkrevende og byråkratisk, og at listen over godkjente bareboat-stater er for avgrenset og mangler sentrale og viktige flaggstater for norske rederier. Danmarks krav er så strenge at flere av statene som norske rederier ønsker å flagge til, ikke tilfredsstiller kravene. Videre er situasjonen allerede i dag at norske rederier opererer i stater som ikke er oppført på Danmarks godkjente liste. Eksempler på dette er Brasil, Malaysia, Nigeria og andre stater i Vest-Afrika og Asia. Ved utformingen av regelverket har det vært viktig for departementet å imøtekomme skipsfartsnæringens behov for fleksible og konkurransedyktige rammevilkår for å sikre at ordningen faktisk bli brukt og for at hensynene som departementet legger vekt på for å åpne for bareboat-registrering, gjør seg gjeldende. Etter departementets syn kan innføring av for restriktive vilkår for å tillate bareboat-utflagging i praksis medføre at rederier isteden flagger skipene permanent ut av norsk skipsregister og inn i et register som har mer fleksible og mindre restriktive vilkår. Innføring av for restriktive vilkår kan således begrense effekten av å åpne for bareboat-utflagging. Som følge av overnevnte foreslår departementet at det ikke fastsettes begrensninger for hvilke stater bareboat-utflagging skal tillates til.

Ved utformingen av regelverket har det samtidig vært viktig for departementet å ivareta hensynet til sikkerhet, mannskap og miljø, i tillegg til å ivareta interessene til de som har registrert eiendomsrett og rettsstiftelser i de aktuelle skipene. Etter departementets syn vil disse interessene ivaretas ved å oppstille et minstekrav om at samtlige rettighetshavere må samtykke før tillatelse til bareboat-utflagging gis. Skipseiere og bank- og finansinstitusjoner har lang erfaring med kvalitetssikring av bareboat-stater som følge av at rederier har registrert sine skip i utenlandske skipsregistre i mange år. Det er departementets inntrykk at denne kontrollen er grundig og god. Både skipets eier og eventuelle panthavere har økonomiske interesser i skipet, og det er derfor i deres interesse å gjennomføre en god kvalitets-/risikokontroll av bareboat-staten. Det legges til grunn at rettighetshavere generelt vil være restriktive med å tillate bareboat-utflagging til stater som tar lett på sikkerhets-, miljø- og mannskapsbestemmelser da dette er forhold som kan medvirke til at skipets verdi forringes.

Slik departementet forstår det vil rettighetshavere, før de gir samtykke til bareboat-registrering, typisk undersøke hvilke konvensjoner den aktuelle bareboat-staten har ratifisert (herunder sentrale ILO og IMO- konvensjoner om sikkerhet, mannskap og miljø) og om bareboat-

staten scorer høyt på statistikker for havnestatskontroller (Paris MoU og Tokyo MoU).

Etter departementets kjennskap vil også bareboat-certepartiet og låneavtalene typisk inneholde klausuler som krever at rederiene ivaretar hensynet til sikkerhet, mannskap og miljø ved å overholde sentrale IMO og ILO-konvensjoner.

Departementet legger også vekt på at både skipseier og panthavere i sin vurdering også vil kunne ta hensyn til de til enhver tid rådende forhold i den enkelte stat. Departementet legger til grunn at det på denne måten vil bli gjennomført en grundig risiko- og sikkerhetsvurdering, og at det derfor ikke vil være behov for at også norske myndigheter skal gjøre samme risikovurdering.

Den foreslåtte ordningen vil ivareta hensynet til sikkerhet, mannskap og miljø, og være betydelig mindre ressurskrevende for norske myndigheter. Ordningen vil også gi rederinæringen nødvendig fleksibilitet og forutsigbarhet, og sikre næringens behov for raske skipsregistreringsprosesser. Departementet finner at den foreslåtte ordningen også vil legge til rette for at rederier gis markedstilgang og kan oppfylle befrakters flaggpreferanser.

Etter departementets syn vil den foreslåtte ordningen være konkurransedyktig sammenliknet med andre skipsregistre, og det legges vekt på at fleksible rammevilkår uten restriksjoner for valg av bareboat-register vil øke sannsynligheten for at skip velger å bareboatregistrere ut fra NOR og NIS – fremfor permanent utflagging til et land som har bedre vilkår for bareboat-utflagging.

Om og hvor et skip skal bareboatregistreres er en kommersiell vurdering, og det vurderes derfor som hensiktsmessig at de kommersielle partene som har interesser i skipet, herunder befrakter, skipets eier og panthavere, gjennomfører risiko-/kvalitetsvurderingen. Det understrekes for ordens skyld at når bareboat-utflaggingen utløper og skipet tas inn igjen i NOR eller NIS, vil norske sikkerhets-, mannskaps- og miljøbestemmelser gjelde fullt ut, og skipet må tilfredsstille de krav som stilles etter skipssikkerhetsloven mv.

Etter en totalvurdering, er det etter departementets syn mest hensiktsmessig å ikke innføre restriksjoner til hvilke stater skip kan bareboat-utflagges til. Det foreslås imidlertid at bareboat-utflagging er betinget av at samtlige rettighetshavere samtykker.»

2.5.4.2 Høringsinstansenes syn

Et par høringsinstanser har uttalt seg om hvorvidt adgangen til bareboat-utflagging bør begrenses som i Danmark.

Norges Rederiforbund og *Nordisk Skibsrederforening* støtter departementets vurderinger og forslag i høringsnotatet. Det legges vekt på at skipseiere og bank- og finansinstitusjoner har lang erfaring med kvalitetssikring av bareboat-stater som følge av at rederier har registrert sine skip i utenlandske skipsregistre i mange år, og at disse vil vil ha sterk interesse av å gjennomføre god kvalitets-/risikokontroll av bareboat-staten, herunder ved at eventuelle panthavere stiller krav til flaggstat, klasseselskap og vedlikehold av skipet.

Nordisk Skibsrederforening er også enig i at rettighetshavere generelt vil være restriktive med å tillate bareboat-utflagging til stater som tar lett på sikkerhets-, miljø- og mannskapsbestemmelser, da dette er forhold som kan medvirke til at skipets verdi forringes – til skade for eier og panthaver.

Både Norges Rederiforbund og Nordisk Skibsrederforening understreker at hensynet til sikkerhet, mannskap og miljø vil ivaretas gjennom minstekravet om at samtlige rettighetshavere må samtykke før tillatelse til bareboat-utflagging gis, og at disse partene har visshet om at norske krav igjen vil gjelde når bareboatregistreringen opphører.

Norges Rederiforbund og Nordisk Skibsrederforening påpeker også at det danske systemet er for restriktivt, og fremhever viktigheten av å sikre en fleksibel og dynamisk løsning. På den måten kan skipseier og panthavere ta hensyn til de til enhver tid rådende forhold i den aktuelle bareboat-staten i sin vurdering av om et skip skal bareboatregistreres i staten.

2.5.4.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet merker seg at ingen høringsinstanser har anført at adgangen til bareboat-utflagging bør begrenses som i Danmark. De høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet har sluttet seg til departementets vurdering og forslag. På denne bakgrunn foreslår departementet at det gjøres endringer i sjøloven og NIS-loven i samsvar med de foreslåtte endringene i høringsnotatet. Det foreslås derfor at det ikke innføres begrensninger for hvilke stater skip kan bareboat-utflagges til. Det åpnes således for bareboat-utflagging til alle stater med kompatible regler med Norge. Det foreslås imidlertid at bareboat-utflagging er betinget av at skipets eier og

samtlige rettighetshavere samtykker, jf. oppføringen av de grunnleggende vilkårene i punkt 2.5.2.

2.5.5 Beskyttelse og tvangsgjennomføring av privatrettslige rettigheter i bareboatregistrerte skip

2.5.5.1 Høringsnotatet

I høringsnotatet foreslo departementet at det presiseres i lovteksten at privatrettslige rettigheter som allerede er registrert i skipsregistrene når et skip bareboat-utflagges fra NOR eller NIS skal forbli registrert der og skal fortsette å være gyldige og i kraft. Videre ble det foreslått at det fastsettes i loven at nye panterettigheter og andre rettsstiftelser som etableres mens skipet er bareboat-utflagget skal føres inn i NOR eller NIS som primærregister, og at alle privatrettslige rettigheters gyldighet og prioritet skal reguleres av norsk rett når skipet er bareboatregistrert i et annet lands skipsregister. Forslaget ble begrunnet slik, jf. høringsnotatet punkt 6.2.4 side 20:

> «Det er viktig at det etableres et system som ivaretar rettighetshavernes interesser på en tilfredsstillende måte. Panthaver må være trygg på at hans rettighet blir respektert ved eventuelle rettslige prosesser, for eksempel i tilknytning til tvangsdekning. Det må derfor ikke være tvil om hvilket lands jurisdiksjon som skal komme til anvendelse ved spørsmål om rettigheters gyldighet og prioritet.»

Departementets forslag er i samsvar med retningslinjene som er skissert i ICC Recommendations 1988 og Panterettskonvensjonen 1993 vedrørende panterettigheter ved bareboatregistrering.

Som vist i punkt 2.5.2 og 2.5.4 foreslo departementet også at skipets eier og samtlige rettighetshavere må samtykke til bareboat-utflagging.

2.5.5.2 Høringsinstansenes syn

Advokatforeningen mener det blir overflødig å lovfeste at rettsstiftelser som er registrert før bareboat-utflaggingen forblir registrert i skipsregistrene og at nye rettsstiftelser kan registreres på skipet. Advokatforeningen stiller også spørsmål ved departementets forslag om at rettsstiftelser skal være underlagt norsk rett. Til dette bemerker Advokatforeningen:

> «Det er vel ikke noe i veien for å registrere pant eller andre rettsstiftelser underlagt utenlandsk rett i Norge (gyldighet og rettsvern forutsetter i stor grad at ev. preseptoriske krav overholdes (for eksempel spesialitetsprinsippet).»

Nordisk Skibsrederforening er usikre på om det er nødvendig å lovfeste departementets forslag.

2.5.5.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet kan skjønne at høringsinstansene som har uttalt seg ikke ser behov for å lovfeste at rettsstiftelser skal forbli registrert og at nye rettsstiftelser kan registreres ved bareboat-utflagging. Dette anses opplagt og følger av sjølovens registreringsdel for øvrig. Det er viktig at skipsregisteret beholder sin positive troverdighet også når skip bareboat-utflagger. En annen løsning ville vært i strid med skipsregistreringssystemet. Selv om departementet anser det som opplagt, er det etter departementets syn likevel hensiktsmessig at det fremgår klart av lovteksten at rettsstiftelser som allerede er registrert forblir registrert og i kraft, og at nye rettsstiftelser kan registreres når skipet bareboat-utflagger. Dette for å unngå uklarhet ettersom bareboat-ordningen er ny.

Departementet vurderer det også som opplagt at norske rettsvernsregler kommer til anvendelse på rettsstiftelsene. Hvilke regler som gjelder mellom de private partene er imidlertid et annet spørsmål. Departementet kan se at høringsforslagets § 40 c fjerde ledd andre punktum («Registrerte rettsstiftelser skal være underlagt norsk rett») er egnet til å skape usikkerhet, og foreslår derfor å fjerne denne setningen i lovutkastet. Det vises til sjøloven § 40 b fjerde ledd og NIS-loven § 16 fjerde ledd.

2.5.6 Varighet

2.5.6.1 Høringsnotatet

I høringsnotatet foreslo departementet at bareboat-utflagging fra NOR og NIS tillates for en periode på inntil fem år, med mulighet for forlengelse inntil fem år av gangen (ubegrenset) etter skriftlig anmodning fra skipets eier.

Departementet påpekte at i alle tilfeller vil tillatelsens varighet ikke overskride leieperioden i det aktuelle bareboat-certepartiet eller vare lengre enn det bareboat-staten har gitt aksept for. Tillatelsen vil heller ikke vare lenger enn det rettighetshaverne har gitt samtykke til.

Forslaget ble begrunnet slik, jf. høringsnotatet punkt 6.2.5 side 21:

«Bareboatregistrering forutsetter at et skip er utleid på et bareboat-certeparti. Utleieperioden i bareboat-certepartier varierer fra leieavtale til leieavtale, og etter departementets syn vil det derfor være hensiktsmessig at tillatelsen til bareboat-utflagging som utgangspunkt har en varighet som tilsvarer leieperioden i det aktuelle bareboat-certepartiet.

De fleste stater har imidlertid, som primærregister, fastsatt en konkret tidsbegrensning for hvor lenge et skip tillates å bareboat-utflagges, men oftest med mulighet for forlengelse. For eksempel i Danmark kan skip bareboat-utflagges i en periode på fem år, men etter skriftlig anmodning fra skipets eier kan Søfartsstyrelsen forlenge bareboatregistreringen opptil 1 år av gangen. Tidsbegrensningene gjelder selv om leieperioden i bareboat-certepartiet er oppgitt å vare lenger enn fem år. Marshall Island tillater bareboat-utflagging i en periode på to år, med mulighet for forlengelse i to år til. Bahamas derimot har ikke fastsatt en konkret tidsbegrensning for hvor lenge et skip kan bareboat-utflagges annet enn at bareboat-registreringen ikke kan vare lenger enn leieperioden i det aktuelle bareboat-certepartiet.

Departementets inntrykk er at tidsbegrensningene er fastsatt for at primærstatene skal ha en viss oversikt over og kontroll med skipene som er bareboat-utflagget. Departementet vurderer dette som fornuftig, og anbefaler derfor at Norge også innfører en tidsbegrensning.

Etter departementets syn vil det imidlertid være lite hensiktsmessig å fastsette en tidsbegrensning som ofte vil kunne være kortere enn leieperioden i bareboat-certepartiet, noe som vil medføre økt ressursbruk for rederinæringen og myndighetene. Bareboat-certepartier er vanligvis langtidskontrakter.»

2.5.6.2 Høringsinstansenes syn

Departementet ba høringsinstansene om innspill på om tidsbegrensningen vurderes som hensiktsmessig.

Nordisk Skibsrederforening påpeker at bareboat-certepartier er typisk av minst tre års varighet, og ofte fem år eller mer. Etter deres syn vil en kortere frist enn fem år neppe være hensiktsmessig, og viser til at det dessuten vil kunne skape usikkerhet når skip skal finansieres. Lån mot pant i skip er typisk av fem års varighet eller mer, og bankene ønsker forutsigbarhet for hele låneperioden. Nordisk Skibsrederforening stiller spørsmål om tillatelsen burde gis for hele bareboat-certepartiets løpetid, selv om denne overstiger fem år. Etter deres syn foreligger det ikke noen ulemper av betydning. På den annen side tror de ikke det vil bli oppfattet som en nevneverdig ulempe ved NIS og NOR at det settes en tidsbegrensning, så lenge tillatelsen gis for fem år av gangen. Avslutningsvis understreker Nordisk Skibsrederforening at tillatelsen ikke bør gis for en lengre periode enn certepartiperioden, og foreslår derfor at dette lovfestes.

Wikborg Rein Advokatfirma AS mener at den foreslåtte tidsbegrensningen på fem år bør fjernes. Det vises til at i en rekke tilfeller vil det være ønskelig å bareboatregistrere skip i perioder lengre enn fem år – både i relasjon til alminnelig operasjonell befraktning og finansiell leasing. Etter advokatfirmaets syn vil den foreslåtte løsningen medføre unødvendig ekstraarbeid for de involverte aktørene, herunder skipsregistrene, registrert eier, panthaver og andre rettighetshavere. Videre vises det til at tidsbegrensningen vil komplisere det aktuelle certepartiet ved at det må innarbeides særegne bestemmelser om at alle relevante parter skal medvirke til en søknad om forlengelse etter fem år. Avslutningsvis vises det til at selv om en søknad om forlengelse regelmessig vil bli akseptert, vil selve kravet om søknad om forlengelse etter fem år kunne fremstå som et usikkerhetsmoment for en rekke aktører som baserer sine beslutninger på at skipet vil kunne være bareboatregistrert i hele certepartiperioden.

2.5.6.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet er enig i at det foreligger gode grunner for å tillate at et skip bareboat-utflagger for hele bareboat-certepartiets løpetid selv om denne overstiger fem år.

Etter departementets syn er det likevel ønskelig å ha en viss oversikt over og kontroll med skipene som er bareboat-utflagget, og foreslår derfor å beholde en tidsbegrensning. De fleste stater opererer også med tidsbegrensninger. Det kan derfor heller ikke anses som en konkurranseulempe ved NOR og NIS at det settes en slik begrensning. For å imøtekomme høringsinstansenes innspill, foreslår departementet at tillatelsen utvides fra fem til ti år i lovutkastet, med mulighet for forlengelse inntil fem år av gangen (ubegrenset) etter skriftlig anmodning fra skipets eier. Dette vil gi en mer forutsigbar løsning for alle involverte aktører, i tillegg til at det innebærer en forenkling for både næringen og Sjøfartsdirektoratet.

Dokumentasjonskravene ved forlengelse vil i hovedsak være tilsvarende som ved første gangs

søknad om tillatelse til bareboat-utflagging. Det vil si at det må foreligge samtykke fra rettighetshaverne, tillatelse til bareboatregistrering fra bareboat-staten og eventuelle tillegg til bareboat-certepartiet. Det er imidlertid ikke nødvendig å fremlegge ny dokumentasjon dersom rettighetshaverne og bareboat-staten allerede har samtykket til perioden det søkes forlengelse for, eksempelvis i første søknad om bareboat-utflagging. Det vil med andre ord ikke nødvendigvis være behov for å involvere alle rettighetshavere ved søknad om fornyelse.

Departementet er enig i at tillatelsen ikke bør gis for en lengre periode enn certepartiperioden, ref. høringsnotatet punkt 6.2.5 side 21. På denne bakgrunn foreslo departementet ordlyden «inntil» fem år, jf. høringsnotatets lovforslag i sjøloven § 40 b første ledd og NIS-loven § 15 første ledd. Med dette gis skipsregistrene mulighet til å begrense bareboat-utflaggingen til en periode som tilsvarer varigheten i bareboat-certepartiet, dersom denne skulle være kortere enn ti år. Departementet ser at dette med fordel kan fastsettes klarere i loven, og støtter derfor forslaget om å lovfeste at den tillatte perioden ikke kan vare lenger enn varigheten av bareboat-certepartiet.

Det vises til sjøloven § 40 b første ledd og NIS-loven § 16 første ledd.

2.5.7 Opphør og tilbaketrekking av tillatelse

2.5.7.1 Høringsnotatet

Når skipet slettes i bareboatregisteret eller tillatelsen til bareboat-utflaggingen er utløpt, vil skipet tas tilbake under primærstatens flagg og jurisdiksjon. Disse tilfellene vil vanligvis være sammenfallende med at certepartiets leieperiode utløper.

Det kan imidlertid tenkes situasjoner der certepartiet opphører før leieperioden er utløpt, for eksempel dersom certepartiet termineres av en av partene eller skipets eier tar tilbake besittelsen av skipet. På denne bakgrunn foreslo departementet i høringsnotatet at det oppstilles regler for å trekke tilbake skipsregistrenes tillatelse til bareboat-utflagging. Når bareboat-certepartiet opphører, bortfaller en av de grunnleggende betingelsene for at skipet kan være bareboatregistrert. Departementet foreslo derfor i høringsnotatet at tillatelsen til bareboat-utflagging bortfaller når bareboat-certepartiet opphører. Departementet foreslo også at skipets eier innen 30 dager må sende melding til skipsregisteret om at certepartiet er opphørt.

Videre foreslo departementet at skipsregistrene også skal ha mulighet for å trekke tilbake sin tillatelse til bareboat-utflagging selv om slik melding ikke er gitt av skipets eier, men der registeret får kjennskap til forholdet på annen måte. Bortfall av tillatelsen til bareboat-utflagging innebærer at skipet igjen kommer inn under norsk jurisdiksjon og kan føre norsk flagg.

2.5.7.2 Høringsinstansenes syn

I høringsnotatet ble høringsinstansene bedt om å uttale seg særskilt om opphør og tilbaketrekking av tillatelse til bareboat-utflagging, herunder om partenes interesser er tilstrekkelig ivaretatt. Et par høringsinstanser har uttalt seg om spørsmålet.

Nordisk Skibsrederforening støtter ikke departementets forslag om at skipets eier gis 30 dager til å gi notis om at certepartiet har opphørt. Isteden foreslås at skipets eier skal gi notis til skipsregistrene uten ugrunnet opphold, og at bareboat-registreringen opphører når skipet kommer til neste havn. De viser til at når bareboat-certepartiet opphører, enten det skjer ved kansellering eller leieperiodens utløp, vil det rettslige grunnlaget for bareboatregistreringen opphøre. Samtidig er det ikke ønskelig at rederier risikerer å miste retten til å føre bareboat-statens flagg mens de er til sjøs, da de ikke nødvendigvis vil ha praktisk anledning til å bytte til primærstatens flagg.

Videre er det etter Nordisk Skibsrederforenings syn viktig at det fremkommer klart av reglene at skip som er bareboat-utflagget fra Norge igjen kan heise norsk flagg når skipets eier meddeler at det er slettet fra bareboat-staten.

Dette er begrunnet slik:

> «Vår erfaring er at en av de største utfordringene med bareboatregistrering er at rettighetshavere er redd for at bareboat-befrakter vil kunne forhindre sletting av skipet fra bareboat-flaggstaten. En typisk situasjon vil være der eier kansellerer certepartiet og befrakter motsetter seg kanselleringen. Slik vi ser det er det viktig at befrakter da ikke kan blokkere sletting av bareboatregistreringen mens en eventuell tvist løses. Et krav om befrakters samtykke eller medvirkning til sletting vil kunne brukes som pressmiddel overfor eier eller panthavere i tvisten.»

Norges Rederiforbund uttaler at i enkelte tilfeller kan opphør av bareboat-certeparti komme mer eller mindre brått på skipets eier, og at i slike tilfeller bør det vises tilbakeholdenhet med eksem-

pelvis sletting og andre sanksjoner dersom NIS-skip brått skulle komme i konflikt med fartsområdebegrensningene. For øvrig vises til høringsuttalelsen fra Nordisk Skibsrederforening, som Norges Rederiforbund tiltrer.

Cefor uttaler at reglene om opphør og tilbaketrekking ivaretar partenes interesser i tilstrekkelig grad.

2.5.7.3 Departementets vurderinger og forslag

Bakgrunnen for at departementet ba høringsinstansene om å uttale seg særskilt om opphør og tilbaketrekking er fordi bareboatregistrering berører flere parter, herunder skipets eier, bareboat-befrakter og rettighetshavere, og det kan oppstå konflikter mellom partene under bareboat-utflaggingen. For departementet har det vært viktig å finne en løsning som ivaretar partenes interesser i tilstrekkelig grad. Panthavere kan ha en særlig interesse av å kunne realisere sine rettigheter når et skip er bareboat-utflagget, uten at bareboat-befrakter kan hindre sletting av skipet fra primærregisteret. Videre kan det oppstå konflikt mellom skipets eier og bareboat-befrakter som gjør at skipets eiers kansellerer bareboat-certepartiet eller ønsker å ta skipet tilbake. Som Nordisk Skibsrederforening påpeker, vil et krav om befrakters samtykke eller medvirkning til sletting kunne brukes som et pressmiddel overfor eier eller panthavere i tvisten.

Departementet foreslår å opprettholde lovforslaget som ble fremmet i høringsnotatet. Etter lovens ordlyd vil retten til bareboat-utflagging bortfalle når bareboat-certepartiet «opphører». Et bareboat-certeparti vil typisk opphøre når bareboat-certepartiet termineres eller utløper, eller når skipets eier tar tilbake besittelsen og kontrollen av skipet. Når skipets eier kan ta tilbake skipet reguleres av bareboat-certepartiet mellom bareboat-befrakter og skipets eier.

I lovforslaget stilles det imidlertid ikke krav om at befrakter må samtykke eller medvirke til sletting av bareboat-utflaggingen. Eventuelle kontraktsrettslige konflikter mellom skipets eier og bareboat-befrakter, herunder om bareboat-certepartiet er lovlig kansellert, blir et forhold som partene må løse i etterkant i det rettsapparatet der partene har avtalt verneting. Slike forhold kan ikke være avgjørende for om skipet kan slettes eller ikke.

Etter departementets oppfatning er det opplagt at skip som er bareboat-utflagget fra Norge igjen kan heise norsk flagg når skipets eier meddeler at det er slettet fra bareboat-staten. Etter departementets syn er det derfor ikke nødvendig å lovfeste dette. Likevel legger departement vekt på at etter Nordisk Skibsrederforenings syn er det viktig at dette fremgår klart av loven, og foreslår derfor å lovfeste dette, se sjøloven § 40 c annet ledd og NIS-loven § 17 andre ledd.

Departementet bemerker at Nordisk Skibsrederforening foreslår at skipets eier skal gi notis til skipsregistrene uten ugrunnet opphold, og at bareboatregistreringen først skal opphøre når skipet kommer til neste havn. Departementet kan skjønne hvorfor dette foreslås, men ønsker å opprettholde forslaget i høringsnotatet da fristen på 30 dager samsvarer med reglene i sjøloven §§ 12 og 13.

Til Norges Rederiforbunds merknad, bemerker departementet at hvorvidt det skal ilegges sanksjoner i form av sletting eller overtredelsesgebyr beror på en konkret vurdering av den enkelte situasjon. Det vises til en nærmere redegjørelse i proposisjonens kapittel 3, jf. NIS-loven §§ 12 og 13.

2.5.8 Gebyr

2.5.8.1 Høringsnotatet

Departementet foreslo ingen endringer i forskriftsreglene om gebyrer for registrering og sertifisering av bareboatregistrerte skip, men informerte om at det vil bli en egen høringsrunde på nødvendige forskriftsendringer, inkludert nye regler om gebyrer.

Departementet ga imidlertid en beskrivelse av hvordan en fremtidig gebyr-modell kan se ut. Dette ble beskrevet slik i høringsnotatet, jf. punkt 6.2.7 side 22:

> «… det vurderes å unnta bareboat-utflaggede skip fra å betale årsgebyr i henhold til forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift) ettersom Sjøfartsdirektoratet ikke lenger vil utstede sertifikater til skipene eller ha ansvar for å føre tilsyn med disse. Det kan imidlertid være aktuelt å innføre et årlig gebyr for å opprettholde den underliggende registreringen i NOR og NIS. Videre vil det etter departementets syn være naturlig at reglene om betaling av gebyrer ved registrering av pant, heftelser, utstedelse av attester og andre endringer i skipsregistrene[5] kommer til anvendelse i hele perioden skipet er bareboat-utflagget ettersom Sjøfartsdirektoratet som primærregister vil ha

ansvar for skipsregistreringens privatrettslige funksjon.»

2.5.8.2 Høringsinstansenes syn

Norges Rederiforbund uttaler at departementets skisserte gebyr-modell synes rimelig og fornuftig, og at det imøteses at departementet sender en egen høring på dette.

2.5.8.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet foreslår ingen nye regler om gebyrer for registrering og sertifisering av bareboatregistrerte skip. I samsvar med forslaget i høringsnotatet vil det bli en egen høring med nødvendige forskriftsendringer som også inkluderer regler om gebyrer.

2.6 Nærmere om den lovtekniske gjennomføringen av bareboat-registrering inn i NOR og NIS

2.6.1 Fremgangsmåte og vilkår

2.6.1.1 Høringsnotatet

I utgangspunktet vil bareboat-innflagging til NOR og NIS følge samme fremgangsmåte som alminnelig innflagging. Mange av de samme dokumentasjonskravene vil derfor også gjelde ved bareboatregistrering, men det vil være enkelte viktige unntak og tillegg. Eksempelvis vil det være befrakter, og ikke eier, som melder skipet inn til registrering.

I høringsnotatet foreslo departementet at bareboat-innflagging til NOR og NIS er betinget av at det vedlegges dokumentasjon i form av en attest fra primærregisteret som viser at skipet tillates å bareboatregistreres i Norge og midlertidig føre norsk flagg. Det er en grunnleggende forutsetning at primærregisteret tillater bareboat-utflagging for at et skip skal kunne bareboatregistreres i NOR eller NIS.

Videre foreslo departementet at det skal fremlegges samtykke til bareboatregistrering fra skipets eier og samtlige rettighetshavere i skipet. Det forutsettes i denne sammenheng at meldingen om registrering følges av dokumentasjon som viser hvem som er skipets registrerte eier og alle rettsstiftelsene som er registrert i primærregisteret. Sistnevnte ble foreslått fastsatt i forskrift, og at det lovfestes en hjemmel for det.

I tillegg til ovennevnte, foreslo departementet at det også skal stilles krav om at kopi av bareboat-certepartiet sendes til Skipsregistrene.

Det bør fremgå av dokumentasjonen at skipet i perioden skipet er bareboatregistrert i Norge, ikke har rett til å føre primærstatens flagg. Dette for å sikre at primærstatens regelverk er kompatibelt med det norske. I høringsnotatet foreslo departementet at det lovfestes en hjemmel for dette og at nærmere krav til meldingens innhold og de dokumenter som skal følge med bareboat-registreringen kan fastsettes i forskrift.

2.6.1.2 Høringsinstansenes syn

Nordisk Skibsrederforening foreslår at det lovfestes at befrakter må fremlegge utskrift fra skipsregisteret i primærstaten som dokumenterer hvem som er skipets eier og alle registrerte rettighetshavere før skipet kan bareboat-innflagges.

2.6.1.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet ser ikke noe i veien for at kravene til dokumentasjon på hvem som er skipets eier og rettighetshavere blir lovfestet, istedenfor at det fastsettes i forskrift slik departementet foreslo i høringsnotatet. Departementet foreslår derfor å endre sjøloven og NIS-loven i samsvar med Nordisk Skibsrederforenings syn.

Det vises til sjøloven § 40 og NIS-loven § 14.

2.6.2 Nasjonalitetsvilkår

2.6.2.1 Gjeldende rett

Det følger av Havrettskonvensjonen 1982 artikkel 91 nr. 1 at enhver stat selv bestemmer vilkårene for å gi skip dens nasjonalitet og retten til å føre dens flagg, forutsatt at det eksisterer en reell tilknytning – «genuine link» – mellom flaggstaten og skipet.

Vilkårene for registrering av skip i NOR og NIS er fastsatt i sjøloven § 1 og NIS-loven § 1, og sikrer at det folkerettslige kravet til reell tilknytning er oppfylt. Når et skip tilfredsstiller nasjonalitetsvilkårene i sjøloven § 1 er det valgfritt om skipet skal registreres i NOR eller NIS, jf. sjøloven § 1 og NIS-loven § 1 første ledd nr. 1.

Slik sjøloven er utformet i dag, forutsetter registrering av skip i NIS og NOR at skipet ikke er innført i et annet lands skipsregister.

[5] Se forskrift 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister § 6 og forskrift 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) § 7

2.6.2.2 Høringsnotatet

For å sikre at bareboat-innflaggede skip har samme tilknytning til Norge som andre norske skip, foreslo departementet i høringsnotatet at nasjonalitetskravene som nå gjelder ved alminnelig registrering i NOR og NIS, også skal gjelde ved bareboatregistrering i NOR og NIS. Departementet foreslo imidlertid at bareboat-befrakter – og ikke skipets eier – må oppfylle nasjonalitetskravene, da det er bareboat-befrakteren som har ansvaret for driften og bemanningen av skipet.

Bareboat-befrakter må derfor oppfylle kravene til norsk eierskap og drift i sjøloven § 1 for at et skip skal kunne bareboatregistreres i NOR og således anses som norsk og gis rett til å føre norsk flagg. Tilsvarende må bareboat-befrakter oppfylle nasjonalitetskravene i NIS-loven § 1 dersom skipet skal bareboatregistreres i NIS.

Dette vil sikre at det folkerettslige kravet om «reell tilknytning» mellom flaggstaten og skipet oppfylles, jf. Havrettskonvensjonen artikkel 91.

2.6.2.3 Høringsinstansenes syn

Ingen høringsinstanser har uttalt seg om realiteten i forslaget om nasjonalitetsvilkår, men *Nordisk Skibsrederforening* foreslår at ordlyden «bareboat-befraktes av et *rederi* som oppfyller vilkårene i § 1 eller § 4» endres til «bareboat-befraktes av *noen* som oppfyller vilkårene i § 1 eller § 4» da «rederi» kan være for snevert. *Sjøfartsdirektoratet* foreslår at begrepet «selskap» istedenfor «rederi», jf. forslaget til ny § 40 første ledd i sjøloven og § 13 i NIS-loven.

2.6.2.4 Departementets vurderinger og forslag

Departementet er enig i at «rederi» kan bli for snevert i praksis, og støtter derfor forslaget om at «noen» blir brukt i stedet for ordlyden «rederi». Det vises til sjøloven § 40 første ledd og NIS-loven § 13 første ledd.

2.6.3 Nasjonalitetsbevis

2.6.3.1 Høringsnotatet

Som redegjort for i punkt 2.1.2.1, medfører Havrettskonvensjonens forbud mot dobbel nasjonalitet at bareboatregistrerte skip kun skal ha ett nasjonalitetsbevis.

Når et skip er bareboatregistrert i NOR eller NIS, skal skipet ha norsk nasjonalitetsbevis utstedt etter sjøloven § 5 og tilhørende forskrifter. Dette gjelder ikke for skip som er bareboat-utflagget.

I høringsnotatet foreslo departementet at nasjonalitetsbeviset, i tillegg til de opplysninger om skipet som fremgår av registreringsforskriftene, også skal inneholde opplysninger om bareboat-befrakterens navn og adresse, samt nasjonalitetsbevisets utløpsdato. Etter departementets syn kan dette fastsettes i forskrift. Bareboatregistreringens varighet er nærmere omtalt under punkt 2.6.5. Nasjonalitetsbeviset skal alltid oppbevares om bord, jf. sjøloven § 5.

2.6.3.2 Høringsinstansenes syn

Ingen høringsinstanser har uttalt seg om realiteten i forslaget om nasjonalitetbevis.

2.6.3.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet opprettholder forslaget i høringsnotatet.

2.6.4 Beskyttelse og tvangsgjennomføring av privatrettslige rettigheter i bareboatregistrerte skip

2.6.4.1 Høringsnotatet

Når skip er bareboatregistrert i NIS eller NOR vil primærstaten ha eksklusivt ansvar for sikring og beskyttelse av eiendomsrett og pantheftelser, og primærstatens rett kommer til anvendelse ved spørsmål vedrørende gyldighet, prioritet og rettslige prosesser som tvangsdekning.

Når det gjelder registrering av heftelser i bareboatregisteret, har de stater som tillater bareboatregistrering løst dette på ulike måter. Noen stater har valgt et system som innebærer at alle heftelser skal fremgå både i primærregisteret og i bareboatregisteret. Dette vil være en fordel for tredjeparter som da ikke behøver å undersøke heftelsesbildet i begge registre. Samtidig kan dette føre til usikkerhet med tanke på hvilket lands rett som skal anvendes ved eventuelle rettslige prosesser.

Andre stater har åpnet opp for at heftelser kan anmerkes også i bareboatregistret, men påbyr det ikke. Dette er etter departementets mening ingen god løsning, da man kommer i en situasjon hvor bareboatregisteret verken vil ha positiv eller negativ troverdighet.

Til slutt har man de stater hvor slik dobbel anmerkning ikke er tillatt, som for eksempel Danmark. Det er gode grunner som taler for

denne løsningen, blant annet fordi dobbeltregistrering av heftelser øker risikoen for forvirring om hvilket lands rett som regulerer heftelsenes gyldighet og innbyrdes prioritet. Departementet foreslo derfor i høringsnotatet at det legges opp til en slik løsning og at det fremgår tydelig av regelverket at heftelser ikke kan registreres på skip som er bareboat-innflagget i NIS eller NOR.

2.6.4.2 Høringsinstansenes syn

Ingen høringsinstanser har uttalt seg om forslaget.

2.6.4.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet foreslår at det ikke kan anmerkes panteretter eller andre rettsstiftelser i skip som er bareboat-innflagget i NOR eller NIS i samsvar med forslaget i høringsnotatet.

2.6.5 Varighet

2.6.5.1 Høringsnotatet

Som vist under punkt 2.5.6, vil det etter departementets syn være hensiktsmessig at bareboatregistreringen som utgangspunkt har en varighet som tilsvarer leieperioden i det aktuelle bareboat-certepartiet.

Likevel foreslo departementet i høringsnotatet at skip kun gis adgang til bareboatregistrering for en bestemt tidsperiode, av hensyn til kontroll. Det ble foreslått at et skip kan bareboatregistreres for en periode på opptil fem år, forutsatt at primærstaten har gitt samtykke til at skipet kan bareboatregistreres i minimum fem år og leieperioden i bareboat-certepartiet løper i fem år eller mer. Etter skriftlig anmodning fra befrakter, kan bareboatregistreringen forlenges i opptil fem år av gangen (ubegrenset antall ganger).

Departementet ba høringsinstansene om å uttale seg om tidsbegrensningen vurderes som hensiktsmessig.

2.6.5.2 Høringsinstansenes syn

Norges Rederiforbund støtter departementets forslag om en tidsbegrensning på fem år, med mulighet for forlengelse inntil fem år av gangen. Samtidig understreker Norges Rederiforbund at forutsigbarhet er avgjørende for næringen, og regelverket må derfor ikke skape tvil om hvorvidt det vil bli gitt tillatelse til hele certeparti-perioden. Norges Rederiforbund foreslår at anmodningen om forlengelse ikke bør kunne fremsettes før tidligere enn seks måneder før den forutgående tillatelsen utløper. Dette for å hindre omgåelse av femårs-regelen, som teoretisk ville kunne skje dersom en fra start kunne søke for flere etterfølgende perioder.

Nordisk Skibsrederforening understreker at tillatelsen ikke bør gis for en lengre periode enn certepartiperioden, og foreslår derfor at dette lovfestes.

Wikborg Rein Advokatfirma AS foreslår at tidsbegrensningen fjernes. Begrunnelsen er den samme som ved bareboat-utflagging, og det vises derfor til deres høringsuttalelse i punkt 2.5.6.2.

2.6.5.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet kan ikke se at det foreligger vesentlige grunner til at tillatelsen til bareboat-innflagging skal gis for en kortere periode enn tillatelsen til bareboat-utflagging. Etter departementets syn er det de samme hensynene som gjør seg gjeldende, og departementet foreslår derfor å utvide tillatelsen for bareboat-innflagging fra fem til ti år, med mulighet for forlengelse inntil fem år av gangen (ubegrenset) etter skriftlig anmodning fra bareboat-befrakter. Det legges vekt på at utvidelsen vil gi større forutsigbarhet for de involverte aktørene, og innebære en forenkling for både aktørene og Sjøfartsdirektoratet.

Nasjonalitetsbeviset som utstedes til bareboat-innflaggede skip, vil enten være gyldig i ti år eller til bareboat-certepartiet opphører – avhengig av hvilken dato som inntreffer først.

Hvis det er behov for at bareboatregistreringen forlenges, må bareboat-befrakteren innen utløpet av registreringsperioden skriftlig be om forlengelse – ellers utløper registreringen automatisk og skipet mister retten til å føre norsk flagg. Ved anmodning om forlengelse skal bareboat-befrakteren også sende inn ny tillatelse fra primærregisteret, tilleggsavtale til bareboat-certepartiet dersom dette er relevant og samtykke fra skipets eier og rettighetshavere dersom forlengelsen ikke er omfattet av det opprinnelige samtykket. Bareboatregistreringen vil ellers opphøre som redegjort for under 2.6.6. Departementet er enig i at tillatelsen ikke bør gis for en lengre periode enn certepartiperioden. På denne bakgrunn foreslo departementet ordlyden «inntil» fem år, jf. høringsnotatets lovforslag i sjøloven § 40 første ledd og NIS-loven § 13 første ledd. Med dette gis skipsregistrene mulighet til å begrense bareboat-utflaggingen til en periode

som tilsvarer varigheten i bareboat-certepartiet, dersom denne skulle være kortere enn ti år. Departementet ser at dette med fordel kan fastsettes klarere i loven, og støtter derfor forslaget om å lovfeste at den tillatte perioden ikke kan vare lenger enn varigheten av bareboat-certepartiet. Det vises til sjøloven § 40 første ledd første punktum og NIS-loven § 14 første ledd første punktum.

Departementet er også enig i at det bør settes en regel som forhindrer at man kan søke om forlengelse straks første tillatelse er innvilget. Departementet foreslår derfor et nytt siste punktum i lovforslagets § 40 første ledd og NIS-loven § 14 første ledd der dette lovfestes. Etter departementets syn er det de samme hensynene som gjør seg gjeldende ved bareboat-utflagging, og foreslår derfor også en tilsvarende regel i sjøloven § 40 b første ledd siste punktum og NIS-loven § 16 første ledd siste punktum.

2.6.6 Opphør og sletting

2.6.6.1 Høringsnotatet

Skip som er bareboatregistrert i NOR eller NIS vil vanligvis bli slettet fra registeret ved utløp av bareboatregistreringsperioden, og det antas at dette normalt vil være sammenfallende med når leieperioden i certepartiet utløper. Sletting vil skje etter begjæring fra befrakter. Som for skip som er bareboat-utflagget fra NIS eller NOR, jf. punkt 2.5.7, bør det oppstilles regler for når skip kan slettes utover normaltilfellene.

Departementet foreslo derfor i høringsnotatet at det fastsettes bestemmelser om at bareboatregistrerte skip slettes når registerføreren mottar melding om at certepartiet er opphørt, dersom befrakter ikke lenger oppfyller nasjonalitetsvilkårene eller dersom primærregisteret trekker tilbake sin tillatelse til å la skipet midlertidig registrere under annet lands flagg.

Videre foreslo departementet at bareboatregistrerte skip slettes når registerføreren får melding fra bareboat-befrakteren om at skipet skal slettes, og når registerføreren får melding etter sjøloven § 13 annet ledd om at et skip er gått tapt eller er hugget opp.

Skipsregistrene bør i slike tilfeller melde fra til skipsregisteret i primærstaten, jf. skipsregistreringskonvensjonen art. 12 nr. 5.

Departementet ba høringsinstansene uttale seg særskilt om opphør og sletting av bareboatregistrerte skip, herunder om partenes interesser er tilstrekkelig ivaretatt.

2.6.6.2 Høringsinstansenes syn

Nordisk Skibsrederforening uttaler at reglene om sletting bør være basert på at det er eier og ikke befrakter som kan begjære sletting, og foreslår derfor at bareboatregistrerte skip også skal slettes dersom registerføreren får melding fra skipets eier om at skipet skal slettes fra registeret. Om bakgrunnen uttaler Nordisk Skibsrederforening følgende:

> «Vår erfaring er at en av de største utfordringene med bareboatregistrering er at rettighetshavere er redd for at bareboat-befrakter vil kunne forhindre sletting av skipet fra bareboatflaggstaten. En typisk situasjon vil være der eier kansellerer certepartiet og befrakter motsetter seg kanselleringen. Slik vi ser det er det viktig at befrakter da ikke kan blokkere sletting av bareboatregistreringen mens en eventuell tvist løses. Et krav om befrakters samtykke eller medvirkning til sletting vil kunne brukes som pressmiddel overfor eier eller panthavere i tvisten.»

2.6.6.3 Departementets vurderinger og forslag

Forslaget i høringsnotatet er i all hovedsak i samsvar med reglene i den danske søloven § 23 og lov om Dansk Internasjonalt Skibsregister § 11 b. Etter disse bestemmelsene kan bareboat-befrakteren (som også er den som har anmodet skipsregisteret om bareboatregistrering) begjære sletting fra skipsregisteret – ikke skipets eier. Med vekt på den samme hensynene som er fremhevet under punkt 2.5.7 foreslår likevel departementet å støtte Nordisk Skibsrederforenings forslag slik at skipets eier også kan begjære sletting fra skipsregisteret. Det vises til sjøloven § 40 første ledd bokstav c og NIS-loven § 15 første ledd bokstav c. Utover dette foreslår departementet lovendringer i samsvar med forslaget i høringsnotatet.

2.6.7 Gebyr

2.6.7.1 Høringsnotatet

I høringsnotatet uttalte departementet at den umiddelbare vurderingen er at alle skip som bareboat-innflagges i NOR eller NIS bør betale førstegangsgebyr og årsgebyr som dekker Sjøfartsdirektoratets kostnader ved blant annet utstedelse av nasjonale og internasjonale sertifikater. Departementet foreslo imidlertid ingen endringer i forskriftsreglene for gebyrer og sertifisering av bare-

boatregistrerte skip i høringsnotatet. Nærmere vurderinger og endringer vil bli foreslått i en senere høringsrunde sammen med andre nødvendige forskriftsendringer.

2.6.7.2 Høringsinstansenes syn

Norges Rederiforbund har uttalt at departementets skisserte gebyrmodell synes rimelig og fornuftig. De imøteser en egen høring sammen med andre nødvendige forskriftsendringer.

2.6.7.3 Departementets vurderinger og forslag

Departementet foreslår ingen nye regler om gebyrer for registrering og sertifisering av bareboatregistrerte skip. I samsvar med forslaget i høringsnotatet vil det bli en egen høring med nødvendige forskriftsendringer som også inkluderer regler om gebyrer.

2.7 Økonomiske og administrative konsekvenser

2.7.1 Høringsnotatet

Sjøfartsdirektoratet vil i all hovedsak behandle bareboatregistrering på samme måte som alminnelig inn- og utflagging. Sjøfartsdirektoratet vil likevel måtte tilrettelegge for bareboatregistrering i sine saksbehandlingssystemer og utarbeide nye maler, skjema, rapporter, sertifikater og rutiner. Det må tydelig fremgå av registeret at et skip er bareboatregistrert. Det vil påløpe oppstartskostnader, men i høringsnotatet la departementet til grunn at dette vil dekkes innenfor Sjøfartsdirektoratets gjeldende budsjettrammer. Adgang til bareboatregistrering kan medføre en økning i antall registrerte skip og mer arbeid knyttet til dokumentasjon, saksbehandling og tilsyn, men det forventes ikke at konsekvensene blir vesentlige for verken Sjøfartsdirektoratet eller rederiene. De økonomiske og administrative konsekvensene for norske myndigheter og rederinæringen vil avhenge av antall bareboatregistreringer.

Det vil være betydelig enklere og mindre ressurskrevende for både rederinæringen og norske myndigheter at det ikke etableres en ordning der Sjøfartsdirektoratet må vurdere hver enkelt bareboat-stat i hvert enkelt tilfelle et skip skal bareboat-utflagges. Hvis departementets forslag i punkt 2.5.4 gjennomføres legges det til grunn at kostnadene vil bli dekket innenfor Sjøfartsdirektoratets gjeldende budsjettrammer. Dersom det i motsetning til departementets forslag innføres restriksjoner på hvilke stater skip kan bareboat-utflagges til, vil det være betydelig mer ressurskrevende for Sjøfartsdirektoratet.

I høringsnotatet la departementet til grunn at det må betales gebyr til Sjøfartsdirektoratet for bareboat-innflaggede skip ettersom Sjøfartsdirektoratet vil ha ansvar for tilsyn med disse skipene. Bareboat-innflagging vil derfor generere inntekter. Derimot vil bareboat-utflaggede skip som utgangspunkt ikke omfattes av Sjøfartsdirektoratets tilsynsansvar og vil derfor ikke generere inntekter utover registreringsgebyrer. Som vist over, vil dette bli nærmere vurdert i en senere høring om forskriftsendringer.

Den maritime næringen ønsker forutsigbare og langsiktige rammevilkår. Dersom bareboatregistrering tillates, vil det innføres en ny ordning som har vært etterspurt over lengre tid fra både Sjøfartsdirektoratet og rederinæringens side. Tilbakemeldingene fra næringen er at dette vil gi en ytterligere økt innflagging utover de som har behov for bareboatregistreringer på kort sikt. Dette må en ta hensyn til i vurderingen av de administrative og økonomiske konsekvensene. I høringsnotatet la departementet til grunn at det vil påløpe økte kostnader for Sjøfartsdirektoratet som kan dekkes inn med økte gebyrinntekter.

De administrative og økonomiske konsekvensene for næringen vil innebære positive muligheter, jf. redegjørelsene over.

2.7.2 Høringsinstansenes syn

Finans Norge uttaler at ut fra en samlet vurdering vil det være samfunnsøkonomisk formålstjenlig at det åpnes for bareboatregistrering i norsk lov. Det vises til bakgrunnen og departementets vurdering i høringsnotatet.

Sjøfartsdirektoratet bekrefter at de i hovedsak vil saksbehandle bareboatregistreringer på samme måte som alminnelige inn- og utflagginger, men at de samtidig må legge til rette for bareboatregistreringer i sine systemer og utarbeide ny dokumentasjon. Direktoratet mener systemtilpasningene vil komme på om lag 4 millioner kroner (ca. 4000 timer).

2.7.3 Departementets vurderinger

Det er vanskelig å anslå hvor mange skip som vil bareboatregistreres ut fra og inn i NOR og NIS. Videre er det vanskelig å gi et anslag over konsekvensene, herunder sysselsettingseffekten. Som redegjort for over antas det at de foreslåtte lovendringene vil gi norsk maritim næring tilgang til

nye markeder og samtidig hindre permanent utflagging fra de norske skipsregistrene. Dessuten antas det at bareboatregistrering vil øke antall norske skip ettersom regelverket blir mer fleksibelt og dermed også styrke de norske skipsregistrenes internasjonale konkurranseevne og attraktivitet.

Som nevnt under punkt 2.4.6 er departementet enig i at de foreslåtte endringene bør evalueres etter fem år for å se om reglene virker etter sin hensikt eller om de har uheldige konsekvenser.

Departementet har vært i dialog med Sjøfartsdirektoratet om kostnadene ved å åpne for bareboatregistrering. Det er enighet om at det er vanskelig å anslå omfanget av antall bareboatregistreringer, og det kan derfor være uhensiktsmessig å gjøre omfattende systemendringer på et tidlig stadium. Investeringene må være forholdsmessige, og direktoratet vil kun måtte gjøre helt nødvendige endringer. Sjøfartsdirektoratet vil beregne kostnadene på nytt med dette utgangspunktet. Konsekvensene for Sjøfartsdirektoratet vurderes ikke som vesentlige, og det understrekes at bareboatregistrering også vil medføre inntekter gjennom gebyrer. Det legges til grunn at kostnadene dekkes innenfor gjeldende budsjettramme.

3 Innføring av overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4

3.1 Bakgrunnen for lovforslaget

Nærings- og fiskeridepartementet sendte 21. november 2018 på høring en evaluering av kapittel 9 om administrative sanksjoner (overtredelsesgebyr) i lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

I evalueringen ba departementet om innspill på om overtredelsesgebyr kan være en egnet sanksjonsform for overtredelser av fartsområdebegrensningene som gjelder for skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS), jf. NIS-loven § 4. Etter gjeldende rett kan brudd på fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven kun sanksjoneres med sletting fra skipsregisteret eller straff. Flere høringsinstanser uttalte seg om spørsmålet og mente det kan være hensiktsmessig å innføre overtredelsesgebyr.

Fartsområdebegrensningene for NIS-skip er satt for å skjerme norsk innenriksfart og hindre konkurranse med skip i NOR. Overtredelser fører til konkurransevridninger i næringen. Det er derfor viktig å sikre en effektiv sanksjonering som har preventiv effekt. Formålet med å innføre en hjemmel for overtredelsesgebyr er å styrke Sjøfartsdirektoratets håndhevelsesmyndighet som tilsynsorgan og få et mer fleksibelt og preventivt sanksjonssystem.

3.2 Høringen

I høringsnotatet foreslo departementet at det innføres en hjemmel i NIS-loven som gir Sjøfartsdirektoratet myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4. På bakgrunn av en mottatt høringsuttalelse sendte departementet en anmodning om innspill vedrørende ansvarssubjekt 23. august 2019, med frist for innspill 4. september s.å.

Høringsnotat 12. juni 2019 ble sendt til følgende høringsinstanser:

Alle departementene
Direktoratet for arbeidstilsynet
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Fiskeridirektoratet
Hovedredningssentralen Nord-Norge
Kystvakten
Kystverket
Petroleumstilsynet
Politidirektoratet
Regelrådet for næringslivet
Sjøfartsdirektoratet
Statens Havarikommisjon for Transport
Statens Innkrevingssentral
Sysselmannen på Svalbard

Den norske advokatforening
Det norske maskinistforbund
DNV GL
Fellesforbundet for sjøfolk
Fiskebåt
Hurtigbåtenes Rederiforening
Kystrederiene
Landsorganisasjonen i Norge
NHO Sjøfart
Nordisk Skibsrederforening
Norges Fiskarlag
Norsk Kystfiskearlag
Norges Rederiforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Næringslivets hovedorganisasjon
Universitetet i Oslo
Telenor Kystradio

Høringsfristen var 21. august 2019.

Følgende har uttalt seg om realiteten i lovforslaget:

Advokatforeningen
Jan-Fredrik Fosterud (privatperson)
Klima- og miljødepartementet
Kystrederiene
Landsorganisasjonen i Norge
NHO Sjøfart
Nordisk Skibsrederforening
Sjøfartsdirektoratet

Følgende har uttalt at de ikke har merknader til lovforslaget:
Det norske maskinistforbund
Fiskeridirektoratet
Forsvarsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Kystverket
Landbruks- og matdepartementet
Politidirektoratet
Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet

Anmodning om innspill vedrørende ansvarssubjekt ble sendt 23. august 2019 til følgende høringsinstanser:
Justis- og beredskapsdepartementet
Klima- og miljødepartementet

Fiskeridirektoratet
Politidirektoratet
Sjøfartsdirektoratet

Advokatforeningen
Det norske maskinistforbund
Fellesforbundet for sjøfolk
Fiskarlaget
Fiskebåt
Hurtigbåtenes Rederiforening
Kystrederiene
Landsorganisasjonen i Norge
NHO Sjøfart
Nordisk Skibsrederforening
Norges Kystfiskarlag
Norges Rederiforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
Næringslivets Hovedorganisasjon

Fristen for innspill var 4. september 2019.

Følgende har uttalt seg om ansvarssubjekt:
Advokatforeningen
Det norske maskinistforbund
Fiskeridirektoratet
Kystrederiene
Nordisk Skibsrederforening

Norges Rederiforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund

Følgende har uttalt at de ikke har merknader:
Justis- og beredskapsdepartementet

3.3 Gjeldende rett

3.3.1 Begrensning av fartsområde

Det følger av NIS-loven § 4 første ledd at skip som er registrert i NIS ikke tillates å føre last eller passasjerer mellom norske havner eller å gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn. Som norsk havn anses også innretning for olje- og gassvirksomhet på norsk kontinentalsokkel.

Etter andre ledd kan Kongen fastsette i forskrift et annet fartsområde for NIS-skip enn det som er angitt i første ledd.

Videre er Kongen gitt myndighet i tredje ledd til å fastsette i forskrift fartsområde for forsyningsskip, hjelpefartøyer, boreplattformer og andre flyttbare innretninger registrert i NIS.

Med hjemmel i NIS-loven § 4 annet og tredje ledd har Nærings- og fiskeridepartementet fastsatt følgende tre forskrifter som regulerer nærmere fartsområdet for passasjerskip og lasteskip og fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i NIS:

- Forskrift 9. juli 1993 nr. 596 om fartsområde for passasjerskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS)
- Forskrift 11. august 1989 nr. 802 om fartsområde for lasteskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS)
- Forskrift 30. juni 1987 nr. 579 om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i norsk internasjonalt skipsregister

3.3.2 Straff og sletting ved brudd på fartsområdebegrensninger

NIS-loven har ingen hjemmel for å ilegge overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4. Etter gjeldende rett kan brudd på fartsområdebegrensningene kun sanksjoneres med sletting fra skipsregisteret eller straffes med bøter. Dette er regulert i lovens §§ 11 (straff) og 12 (slettelse).

Det følger av § 11 første ledd første punktum at den som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer bestemmelsene i § 4 eller forskrifter gitt i medhold av denne, straffes med bøter. Ved vurderingen av om en overtredelse er vesentlig, skal det særlig legges vekt på overtredelsens omfang, virkninger og graden av utvist skyld, jf. annet ledd.

Videre følger det av § 12 annet ledd bokstav a) at et skip kan slettes i registeret dersom farts-

områdebegrensningene i § 4 er overtrådt. Sletting er en forholdsvis kraftig sanksjon som ikke kun berører rederiet, men også uskyldige tredjeparter, herunder rettighetshavere.

Forskriftene som er fastsatt i medhold av NIS-loven § 4, som nevnt over, har tilsvarende bestemmelser om straff og sletting ved brudd på forskriftenes fartsområdebegrensninger. Det vises til § 8 i forskrift om fartsområde for passasjerskip registrert i NIS, § 7 i forskrift om fartsområde for lasteskip registrert i NIS og § 4 i forskrift om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i NIS.

3.3.3 Overtredelsesgebyr

Overtredelsesgebyr er en form for administrativ sanksjon. Med administrativ sanksjon menes «en negativ reaksjon som kan ilegges av et forvaltningsorgan, som retter seg mot en begått overtredelse av lov, forskrift eller individuell avgjørelse, og som regnes som straff etter den europeiske menneskerettskonvensjon», jf. forvaltningsloven § 43 annet ledd.

Overtredelsesgebyr benyttes som reaksjon mot begåtte lovbrudd, og skal ha et hovedsakelig eller vesentlig pønalt formål. Det skal ikke ilegges overtredelsesgebyr der overtredelsen anmeldes til politiet og forfølges strafferettslig.

Forvaltningens adgang til å ilegge overtredelsesgebyr er hjemlet i flere lover og er en vanlig administrativ sanksjon ved lovbrudd. Sjøfartsdirektoratet har erfaring med å ilegge overtredelsesgebyr ved brudd på lov av 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven) og lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) og forskrifter fastsatt med hjemmel i loven, jf. skipssikkerhetsloven §§ 55 og 56 jf. forskrift 2. juli 2007 nr. 852 om fastsettelse og gjennomføring av overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven §§ 55 og 56.

Kapittel IX om administrative sanksjoner i forvaltningsloven inneholder regler som gjelder på tvers av ulike forvaltningsområder.

3.4 Høringsnotatet

Lov- og forskriftshjemmel

Overtredelsesgebyr er et inngripende virkemiddel og bør kun anvendes der det er et reelt behov for det. Departementet vurderer dagens sanksjonssystem med sletting og straff som eneste mulige tiltak ved brudd på fartsområdebegrensningene som lite effektivt. Overtredelsesgebyr skal stimulere til overholdelse av fartsområdebegrensningene og bidra til effektiv sanksjonering.

I høringsnotatet foreslo departementet at det hjemles en adgang til å ilegge overtredelsesgebyr ved overtredelse av fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4. Forslaget inneholdt også en forskriftshjemmel for fastsettelse av utfyllende regler om ilegging og utmåling av overtredelsesgebyr, herunder hvilke momenter som skal tillegges vekt i vurderingen om et gebyr skal ilegges og ved utmålingen. Myndigheten til å gi slike regler vil ligge hos Nærings- og fiskeridepartementet.

Tilsyns- og myndighetsorgan

I høringsnotatet foreslo departementet at «tilsynsorganet» gis hjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr ved overtredelse av fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4. Med «tilsynsorgan» menes Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og tilsynsmyndighet for arbeidet med sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier på fartøy med norsk flagg og utenlandske fartøy i norske farvann. Sjøfartsdirektoratet fører blant annet tilsyn med at skip som er registrert i NIS overholder fartsområdebegrensninger i henhold til gjeldende regelverk, og det er derfor naturlig at direktoratet gis myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr.

Det fremgår ikke direkte av NIS-loven at Sjøfartsdirektoratet har tilsynsmyndighet etter loven. Dette fremstår likevel som klart, og departementet vurderte det derfor ikke som nødvendig å fastsette i en egen bestemmelse at Sjøfartsdirektoratet er ansvarlig tilsynsorgan for brudd på fartsområdebegrensningene etter NIS-loven.

Ansvarssubjekt

I høringsnotatet av 12. juni 2019 foreslo departementet at overtredelsesgebyr kun kan ilegges rederi. Etter departementets syn vil det ikke være naturlig at en enkeltperson er subjekt for overtredelsesgebyr. Med «rederi» menes rederi etter lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 4, som ofte vil være ISM-/driftsansvarlig selskap.

I høringsuttalelsen fra Sjøfartsdirektoratet ble departementet oppfordret til å utrede muligheten for større samsvar mellom ansvarssubjektet for overtredelsesgebyr og for straff etter NIS-loven. Ansvarssubjektet etter straffebestemmelsen i NIS-loven § 11 er ikke knyttet til rederi som definert i skipssikkerhetsloven, men «den som (…) overtrer

bestemmelsene i § 4 eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene». Som Sjøfartsdirektoratet påpekte i uttalelsen, forutsetter bestemmelsen en mer konkret vurdering av hvem som har påvirket seilingsrutene og dermed overtredelse av fartsområdebegrensningene. Departementet var enig i at problemstillingen burde utredes nærmere, og sendte derfor en anmodning om innspill til flere relevante høringsinstanser 23. august 2019.

Vilkår

Bruk av overtredelsesgebyr forutsetter at det har skjedd en overtredelse av fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4. Dersom vilkårene er oppfylt, kan overtredelsesgebyr ilegges. Det er ikke krav om skyld, jf. forvaltningsloven § 46 første ledd, og overtredelsesgebyr kan således ilegges på objektivt grunnlag.

Når vilkårene for overtredelsesgebyr er oppfylt, vil tilsynsmyndigheten ha mulighet, men ingen plikt, til å ilegge overtredelsesgebyr. Hvorvidt det skal ilegges overtredelsesgebyr må vurderes konkret i den enkelte sak og Sjøfartsdirektoratet har mulighet til å gjøre skjønnsmessige prioriteringer. Sjøfartsdirektoratet gis dermed en fakultativ adgang til å ilegge overtredelsesgebyr.

På denne måten gis Sjøfartsdirektoratet også mulighet til å vurdere hvilken sanksjonsform som vurderes som mest formålstjenlig i den enkelte sak. Sanksjonering ved ileggelse av overtredelsesgebyr vil således være en alternativ sanksjonsform til sletting og straff. Hvis overtredelsesgebyr benyttes kan sletting unngås og det aktuelle skipet kan forbli registrert i NIS. I høringsnotatet la departementet til grunn at overtredelsesgebyr kan benyttes ved mindre overtredelser, mens de mer alvorlige overtredelsene bør behandles etter straffe- og straffeprosessuelle regler.

Selv om det ikke er et krav om skyld for å ilegge overtredelsesgebyr vil skyld kunne være et moment i vurderingen av om det skal ilegges overtredelsesgebyr. I tillegg til graden av skyld, vil det i vurderingen være relevant å se hen til følgende momenter:

- overtredelsens grovhet, herunder varighet
- om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen
- om det foreligger gjentakelse
- rederiets økonomiske evne

Utmåling

Departementet vurderer overtredelsesgebyr som et effektivt sanksjonsmiddel med en allmenn- og individualpreventiv funksjon. Den preventive effekten vil naturligvis bero på gebyrets størrelse.

Etter forvaltningsloven § 44 kan overtredelsesgebyr ilegges etter faste satser eller utmåles i det enkelte tilfelle innenfor en øvre ramme som må fastsettes i eller i medhold av lov. I høringsnotatet åpnet departementet for begge formene for utmåling, men foreslo samtidig at dette fastsettes i forskrift i medhold av loven. Hvorvidt utmålingen skal skje etter faste satser eller ved individuell utmåling, må utredes nærmere. Departementet foreslo derfor en egen høring på dette. Videre foreslo departementet at dersom det ikke skal anvendes faste satser, skal det i forskrift angis hvilke momenter det særlig skal legges vekt på ved utmålingen.

Etter departementets syn kan overtredelsesgebyr etter faste satser på objektivt grunnlag sikre effektivitet og likebehandling. Likevel kan det også være mest formålstjenlig at overtredelsesgebyr utmåles konkret i det enkelte tilfelle tilsvarende det som følger av praksis etter skipssikkerhetsloven. I slike tilfeller skal Sjøfartsdirektoratet utøve skjønn og samtidig ivareta hensynet til likebehandling. Departementet legger til grunn at det vil være relevant å ta hensyn til de samme momentene i vurderingen av om det skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen av gebyret, herunder overtredelsens grovhet, fordeler som er eller kunne vært oppnådd ved overtredelsen, graden av skyld, om det foreligger gjentakelse og rederiets økonomiske evne.

Departementet viste til forvaltningsloven § 46 (administrativ foretakssanksjon) som angir momenter det *kan* tas hensyn til ved avgjørelsen av om et foretak skal ilegges en administrativ sanksjon og ved den individuelle utmålingen av gebyret. Oppregningen er ikke uttømmende. Det kan derfor legges vekt på andre relevante momenter i vurderingen.

Som det fremgår i høringsnotatet til evalueringen av skipssikkerhetslovens kapittel 9 om administrative sanksjoner (overtredelsesgebyr), vil departementet vurdere nærmere en øvre ramme/maksimumsbeløp for overtredelser begått av rederi, om nivået på gjeldende gebyrer er riktig satt og praktisert, herunder om det kan være hensiktsmessig å operere uten et minimumsbeløp eller med faste satser for enkelte typer overtredelser. Departementet vurderer det som naturlig at tilsvarende spørsmål også tas stilling til i forhold til ileggelse av overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4. Departementet foreslo at dette reguleres i forskrift og behandles i en egen høring

sammen med vurderingene etter skipssikkerhetsloven kapittel 9.

3.5 Høringsinstansenes syn

Syv høringsinstanser støtter departementets forslag om å innføre en hjemmel for overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4. Disse er *Klima- og miljødepartementet, Sjøfartsdirektoratet, Advokatforeningen, Kystrederiene, Landsorganisasjonen i Norge, NHO Sjøfart og Nordisk Skibsrederforening.* Ingen høringsinstanser har uttrykkelig uttalt at de ikke støtter høringsforslaget.

Klima- og miljødepartementet støtter forslaget og uttaler at overtredelsesgebyr kan være en egnet sanksjonsform for overtredelser av fartsområdebegrensningene som gjelder for skip registrert i NIS, jf. NIS-loven § 4.

Sjøfartsdirektoratet støtter forslaget og er også enig i departementets vurdering om at overtredelsesgebyr benyttes ved mindre overtredelser, mens vesentlige overtredelser følger straffesporet. Etter direktoratets erfaring vil regelverket overholdes i større grad dersom overtredelsesgebyr ilegges for mindre overtredelser.

Videre oppfordrer Sjøfartsdirektoratet departementet til å utrede muligheten for større samsvar mellom ansvarssubjektet for overtredelsesgebyr og for straff etter NIS-loven, samt vurdere hvorvidt dette er hensiktsmessig. Direktoratet viser til at ansvarssubjektet etter straffebestemmelsen i NIS-loven § 11 er «den som (…) overtrer bestemmelsene i § 4 eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene» og forutsetter en mer konkret vurdering av hvem som har påvirket seilingsrutene og dermed overtredelse av fartsområdebegrensningene. Sjøfartsdirektoratet påpeker at rederi som definert i skipssikkerhetsloven ofte vil være ISM-/driftsansvarlig selskap. Dersom ansvarssubjektet for overtredelse av fartsområdebegrensningene er «rederi», kan ileggelse i noen tilfeller kunne ramme «uriktig foretak» siden ISM-ansvarlig/driftsansvarlig selskap ikke nødvendigvis har den kommersielle driften eller styrer hvilke oppdrag et fartøy har.

Advokatforeningen støtter forslaget og mener overtredelsesgebyr vil være egnet som administrativ sanksjonsform ved overtredelser av fartsområdebegrensningene etter NIS-loven. Advokatforeningen er videre enig i departementets vurdering om at dersom det ikke skal anvendes faste satser ved utmålingen, bør det angis i forskrift hvilke momenter det særlig skal legges vekt på ved utmålingen. Advokatforeningen slutter seg for øvrig til departementets vurdering om at overtredelsesgebyr kan benyttes ved mindre overtredelser, mens de mer alvorlige overtredelsene bør behandles etter straffe- og straffeprosessuelle regler. Til spørsmålet om ansvarssubjekt, uttaler Advokatforeningen at ansvarssubjektet for ileggelse av overtredelsesgebyr bør være tilsvarende som ansvarssubjektet for straff etter NIS-loven.

Det norske maskinistforbund (DNMF) har ingen kommentar til lovforslaget, men ser frem til en snarlig avklaring rundt utfyllende regler om ilegging og utmåling av overtredelsesgebyr. DNMF støtter Sjøfartsdirektoratets oppfordring til departementet om å se nærmere på muligheten for større samsvar mellom ansvarssubjektet for overtredelsesgebyr og straff etter NIS-loven.

Fiskeridirektoratet uttaler seg om spørsmålet om ansvarssubjekt, og foreslår at rederi defineres i NIS-loven som i skipssikkerhetsloven § 4, og at i vurderingen om større samsvar mellom ansvarssubjektet for overtredelsesgebyr og straff etter NIS-loven, bør det ses hen til tilsvarende bestemmelser i skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven.

Kystrederiene støtter departementets forslag og mener overtredelsesgebyr vil være egnet som alternativ sanksjonsform ved overtredelser av fartsområdebegrensningene etter NIS-loven. Videre er Kystrederiene enig i departementets vurdering om at dersom det ikke skal anvendes faste satser ved utmålingen av overtredelsesgebyr, bør det angis i forskrift hvilke momenter det særlig skal legges vekt på ved utmålingen. Dette for å sikre en viss forutberegnelighet i utmålingen. Kystrederiene slutter seg til departementets vurdering om at overtredelsesgebyr kan benyttes ved mindre overtredelser, mens de mer alvorlige overtredelsene bør behandles etter straffe- og straffeprosessuelle regler.

Landsorganisasjonen i Norge (LO) støtter forslaget, men har noen prinsipielle kommentarer. LO understreker at innføring av overtredelsesgebyr ikke kan ses isolert, og at det er viktig at det utføres en aktiv kontroll med fartsområdebegrensningene i NIS. Det vises til at da Fartsområdeutvalget foreslo oppmykninger i fartsområdebegrensningene for lasteskip, kom det samtidig til uttrykk noen viktige forutsetninger. Blant annet skulle Sjøfartsdirektoratet føre en «aktiv kontroll» med at vilkårene for fartsområdeoppmykningen ble etterlevd. LO viser til at Norsk Sjømannsforbund, via et eksternt firma, har foretatt en gjennomgang av en rekke NIS-fartøy som de antok opererte langs norskekysten. Ved bruk av

AIS-data, viser gjennomgangen at et betydelig antall NIS-skip bryter gjeldende fartsområdebegrensninger. LO stiller spørsmål ved hvordan Sjøfartsdirektoratet har ført en «aktiv kontroll» i samsvar med forutsetningen som ble lagt til grunn av Fartsområdeutvalget. LO mener at dersom regelverket ikke kontrolleres aktivt og det ikke reageres mot overtredelser, vil tilliten til både reglene og tilsynet undergraves. LO ber departementet om å redegjøre for hvordan departementet vil sørge for at det føres en «aktiv kontroll» i fremtiden.

LO er enig i departementets vurdering om at gebyret må være merkbart for å ha den tilsiktede effekt, og at formålet med innføringen er at overtredelsesgebyr skal virke preventivt. De viser til at fartsområdebegrensningene er gitt for at NIS-fartøy ikke skal konkurrere med NOR-fartøy, som har norske vilkår og i all hovedsak norsk mannskap. Etter LOs syn må besparelsen for fartøy som overtrer fartsområdebegrensningene, vurderes opp mot hvilke kostnader som ville vært med NOR-mannskap og ikke mot bekvemmelighetsflagg.

LO er enig i departementets vurdering om at overtredelsesgebyr kan benyttes ved mindre overtredelser, men påpeker at begrepet «mindre overtredelser» må defineres og diskuteres. Etter LOs syn bør som utgangspunkt enhver overtredelse sanksjoneres med overtredelsesgebyr, og gjentatte og vesentlige overtredelser bør medføre straff og slettelse fra registeret. LO er videre enig med departementet i at enkeltpersoner ikke bør ilegges gebyr da det er rederiet som planlegger hvor fartøyet skal seile.

NHO Sjøfart antar det er hensiktsmessig å ha andre sanksjoner enn sletting fra skipsregisteret og støtter forslaget.

Norges Rederiforbund mener at ansvarssubjektet må være det selskapet som treffer beslutningen om at skipet skal foreta en operasjon som strider med fartsområdebegrensningene. Dersom et fullintegrert rederi eller bareboat-befrakter utfører alle driftsfunksjoner selv, er deres vurdering at det vil være naturlig at ISM-selskapet er ansvarssubjekt.

Nordisk Skibsrederforening uttaler at den nye bestemmelsen fremstår som en klar forbedring i forhold til sanksjonsapparatet som er tilgjengelig i dag. De viser til at overtredelsesgebyr i det fleste tilfeller fremstår å være en vesentlig enklere og mer relevant reaksjonsmåte enn straff og sletting. Særlig er sletting et svært inngripende tiltak, som også rammer uskyldige tredjeparter som panthavere.

Nordisk Skibsrederforening foreslår at det fremgår uttrykkelig i loven at myndigheten til å ilegge overtredelsesgebyr tillegges departementet eller den departementet utpeker (dvs. Sjøfartsdirektoratet).

Til spørsmålet om ansvarssubjekt, ser Nordisk Skibsrederforening ingen grunn til å operere med et annen ansvarssubjekt for ileggelse av overtredelsesgebyr enn det som gjelder for straff.

Norsk Sjømannsforbund og *Norsk Sjøoffisersforbund* mener det bør oppstilles et solidarisk ansvar mellom det kommersielle selskapet og det selskapet som står for den tekniske driften (ISM-selskapet). Det vises til at begge er naturlige ansvarssubjekter da det kommersielle selskapet har planlagt seilasen, mens ISM-selskapet har utført den. Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund har ingen vesentlige syn på om dette lovfestes eller forskriftsfestes.

Jan-Fredrik Fosterud (privatperson) spør om det er vurdert om innføring av overtredelsesgebyr i virkeligheten er en oppmykning av det gjeldende regelverket. Videre stiller han spørsmål ved om et rederi vil kunne være tjent med å bryte regelverket mot at det blir ilagt et mindre overtredelsesgebyr. Han stiller også spørsmål om hva konsekvensen blir ved gjentatte tilfeller, og om ikke gjeldende regelverk burde håndheves i mer utførende og konsekvensgivende grad.

3.6 Departementets vurderinger og forslag

Det gis bred støtte til forslaget om å innføre overtredelsesgebyr ved overtredelse av fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4.

Fartsområdebegrensningene for NIS-skip er fastsatt for å skjerme norsk innenriksfart og hindre konkurranse med NOR-skip. Utilstrekkelig håndhevelse fører til konkurransevridninger i næringen. Det er derfor viktig å sikre at regelverket etterleves, og allmennpreventive hensyn tilsier at overtredelser møtes med effektive sanksjonsmidler. Etter departementet syn vil det være en styrke at Sjøfartsdirektoratet gis myndighet til å sanksjonere slike overtredelser med overtredelsesgebyr.

Et enkelt brudd vil ikke nødvendigvis utgjøre en så alvorlig overtredelse at det kvalifiserer til straffeforfølgelse eller sletting. Etter departementets syn er det behov for å enklere kunne sanksjonere overtredelser uten å gå veien om strafferettsapparatet. Behandlingen i Sjøfartsdirektoratet vil være enklere og raskere enn å følge straffesporet.

Å utvide sanksjonsmulighetene vil bidra til effektiv sanksjonering og ha allmennpreventiv virkning. Flere høringsinstanser slutter seg til departementets vurdering om at overtredelsesgebyr bør benyttes ved mindre overtredelser, mens de mer alvorlige overtredelsene bør håndteres etter straffe- og straffeprosessuelle regler. Hensikten med innføring av overtredelsesgebyr er at Sjøfartsdirektoratet selv skal kunne sanksjonere de overtredelsene som er betydelige nok til at de bør medføre en sanksjon, men som ikke er så alvorlige at de bør politianmeldes.

Departementet merker seg at flere høringsinstanser støtter departementets vurdering om at dersom det ikke skal anvendes faste satser ved utmålingen, bør det angis i forskrift hvilke momenter det særlig skal legges vekt på ved utmålingen. Enkelte høringsinstanser har også synspunkter på når det bør ilegges gebyr og nivået. I samsvar med høringsnotatet, foreslår departementet at NIS-loven § 13 annet ledd gir forskriftshjemmel for utfyllende regler om ilegging og utmåling av overtredelsesgebyr. Departementet foreslår en egen høring på dette.

Tilsyns- og myndighetsorgan

Departementet er enig i at det bør fremgå uttrykkelig av loven hvem som har myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr. Som fremholdt i høringsnotatet, er det naturlig at Sjøfartsdirektoratet gis denne myndigheten, og det foreslås derfor at dette fremgår klart av bestemmelsen. Det vises til NIS-loven § 13 første ledd.

Departementet er enig i at det må føres en aktiv kontroll med fartsområdebegrensningene for skip i NIS. En tilstrekkelig håndhevelse gjennom tilsyn og sanksjonering er avgjørende for å sikre etterlevelse av regelverket. I dag fører Sjøfartsdirektoratet tilsyn med at fartsområdebegrensningene overholdes, og benytter blant annet AIS-sporing[1] og overvåkning i dette arbeidet. Sjøfartsdirektoratet har egne personer i en beredskapsavdeling som er kurset i sporing og informasjonsinnhenting av konkrete fartøy eller grupper av fartøy. AIS-sporingen brukes blant annet aktivt for å registrere drift i ulike sjøområder, motta varsler fra bestemte områder og opphold i bestemte tidsrom/perioder eller ved grensekryssing. Aktiviteten til NIS-fartøyene behandles blant annet for vurdering av politianmeldelse etter NIS-loven § 11. AIS-data er følgelig et sentralt verktøy for Sjøfartsdirektoratet, og det brukes aktivt både når det gjelder fartsområderegelverket, og ved kartlegging og kontroll av skipsaktivitet i henhold til det øvrige regelverket direktoratet forvalter.

I lys av at Sjøfartsdirektoratet har begrensede sanksjonsmuligheter i dag, er dialog med rederiet et virkemiddel som benyttes når overtredelser oppdages. Det er ønskelig å sikre at regelverket etterleves fremover i tid, samtidig som direktoratet vurderer om vilkårene for sanksjoner er oppfylt. Sjøfartsdirektoratet veileder rederiene om gjeldende regelverk, og det vurderes om det er behov for ytterligere kontroller eller tiltak. Veiledning og klargjøring av regelverket er et viktig virkemiddel for å sikre fremtidig etterlevelse.

Å innføre en hjemmel for overtredelsesgebyr vil styrke Sjøfartsdirektoratets håndhevingsmyndighet som tilsynsorgan og gi større fleksibilitet i sanksjonsmulighetene. Dette vil prege tilsynsvirksomheten gjennom et økt fokus på å kartlegge og sanksjonere drift som strider mot gjeldende fartsområdebegrensninger. Videre vil Sjøfartsdirektoratet øke bruken av automatiske datasystemer som gir opplysninger om de aktuelle fartøyene og dermed styrke kontrollen. Etter departementets syn bør det vurderes om Sjøfartsdirektoratet skal utarbeide retningslinjer og en veileder for bruk av hjemmelen til å ilegge overtredelsesgebyr for å sikre en ensartet praksis og forutberegnelighet for næringen. Departementet understreker at innføring av overtredelsesgebyr ikke skal innebære en oppmykning av gjeldende regelverk. Et av formålene er å utvide sanksjonsmulighetene slik at Sjøfartsdirektoratet kan håndheve reglene bedre og mer effektivt. Det vil være en lavere terskel for å ilegge overtredelsesgebyr enn straff og sletting fra registeret, og etter departementets syn vil overtredelsesgebyr således innebære en betydelig forbedring for å sikre at rederier etterlever gjeldende regelverk og ikke finner det lønnsomt å bryte fartsområdebegrensningene. Som fremhevet i høringsnotatet, vil gjentatte brudd på regelverket være en sentral faktor i vurderingen om det skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen. Etter departementets syn vil dette også være relevant i vurderingen av valg av sanksjonsform.

Ansvarssubjekt

Departementet ser kun behov for å ilegge overtredelsesgebyr mot foretak – ikke fysiske personer. I

[1] AIS er et Automatisk Identifikasjons System og et antikollisjonshjelpemiddel som er innført av FNs sjøfartsorganisasjon IMO for å øke sikkerheten for skip og miljø, samt forbedre trafikkovervåking og sjøtrafikktjenester. AIS er et krav på større skip (over 300 bt) og fiskefartøy over 15 meter.

praksis vil det være skipsfører som faktisk utfører seilasen i strid med fartsområdebegrensningene, men det legges til grunn at det er et foretak som har bestemt seilingsruten i strid med regelverket. Det vil ikke være et praktisk tilfelle at en fysisk person uten tilknytning til foretaket bryter regelverket. Når fartsområdebegrensningene overtres, har en fysisk person handlet på vegne av foretaket. Da er det formålstjenlig at det kan sanksjoneres mot foretaket med overtredelsesgebyr. Foretaket har normalt den økonomiske interessen av å utføre seilasen, og foretaket har ansvaret for at seilasen skjer i henhold til regelverket.

Etter en gjennomgang av høringsuttalelsene om ansvarssubjekt, er departementets vurdering at ansvarssubjektet må være det selskapet som treffer beslutningen om at skipet skal foreta en operasjon eller seilingsrute som strider med fartsområdebegrensningene. I likhet med NIS-lovens § 11 om straff, må Sjøfartsdirektoratet foreta en konkret vurdering av ansvarssubjektet i hvert enkelt tilfelle. Det må legges vekt på hvilket foretak som har den kommersielle og operative driften. Departementet ser ikke behov for å oppstille et solidarisk ansvar mellom foretaket som utfører seilasen og foretaket som bestemmer seilasen. Dette vil i praksis innebære at flere foretak er ansvarlige for overtredelsesgebyret inntil det er innfridd. Etter departementets syn vil reglene om overtredelsesgebyr virke mer preventivt når det kun ilegges ett konkret foretak, som således blir fullt ansvarlig for overtredelsesgebyret.

Definisjonen av foretak og reguleringen av skyldkravet etter forvaltningsloven § 46 gjelder ved ileggelse av overtredelsesgebyr etter NIS-loven. Dette innebærer at foretaket kan sanksjoneres dersom noen har handlet på vegne av foretaket. Dette gjelder selv om ingen enkeltperson har utvist skyld. Departementet understreker at foretaket således har et objektivt ansvar. Dette i motsetning til skyldkravet i straffebestemmelsen i NIS-loven § 11. Departementet ser ingen grunn til å fravike det som følger av forvaltningsloven § 46 i NIS-loven.

Forholdet til Grunnloven og den europeiske menneskerettighetskonvensjon

Grunnloven § 96 fastslår at ingen skal «straffes uten dom». Administrativt ilagte sanksjoner har i vid utstrekning blitt ansett for å falle utenfor dette domskravet fordi de ikke anses som «straff» i Grunnlovens § 96 forstand. Overtredelsesgebyr etter NIS-loven vil derimot anses som «straff» etter den europeiske menneskerettighetskonvensjon (EMK). Hvis vilkårene for både straff og overtredelsesgebyr er oppfylt, må Sjøfartsdirektoratet vurdere hvilken sanksjon som skal ilegges. Samme forhold kan ikke forfølges med både overtredelsesgebyr og straff, med mindre det faller innenfor rammene for tillatt parallell forfølging. Dersom Sjøfartsdirektoratet har grunn til å anta at både straff og overtredelsesgebyr kan være en aktuell reaksjon mot samme forhold, må direktoratet i samråd med påtalemyndigheten avklare om forholdet skal forfølges strafferettslig, administrativt eller både strafferettslig og administrativt, jf. forvaltningsloven § 47. Det vises til redegjørelse for problemstillingen i Prop. 62 L (2015–2016) punkt 4.1 og 4.5.

Utfyllende regler i forvaltningsloven

Departementet understreker at en avgjørelse om å ilegge overtredelsesgebyr vil være et enkeltvedtak, jf. forvaltningsloven § 2. Dette innebærer at forvaltningslovens regler om blant annet saksbehandling, saksforberedelse, klage og omgjøring i kapittel III-VI kommer til anvendelse. I tillegg gjelder de generelle reglene om administrative sanksjoner i forvaltningsloven kapittel IX, som vil utfylle bestemmelsen i NIS-loven. Dette er blant annet regler om samordning, orientering om taushetsrett, utmåling, oppfyllelsesfrist, forhåndsvarsel og domstolskontroll. Dette innebærer at regler som ellers ville vært nødvendig å regulere i NIS-loven, allerede er tilfredsstillende regulert i forvaltningsloven.

Etter en ny gjennomgang av det opprinnelige lovforslaget, foreslår departementet enkelte justeringer i lovforslagets § 13 som ikke endrer det materielle innholdet. Departementet har blant annet tatt bort annet ledd i det opprinnelige lovforslaget, herunder adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr etter faste satser eller ved individuell utmåling da dette allerede fremgår av forvaltningsloven § 44 annet ledd. Departementet ser ikke behov for å gjenta det som allerede er regulert i forvaltningslovens generelle del om administrative sanksjoner (kapittel IX). Det vises for øvrig til merknaden til NIS-loven § 13 i kapittel 4 punkt 4.2. som gir en nærmere beskrivelse av paragrafens innhold.

3.7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Innføring av overtredelsesgebyr vil gi Sjøfartsdirektoratet en sanksjonsmulighet ved brudd på

fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4. Sanksjoneringen kan medføre noe økt arbeidsmengde for forvaltningen, først og fremst for Sjøfartsdirektoratet som tilsyns- og håndhevelsesorgan, men også Nærings- og fiskeridepartementet som klageorgan. Konsekvensene avhenger av antall overtredelser. De administrative og økonomiske konsekvensene vurderes imidlertid ikke å være vesentlige, og det legges til grunn at eventuelle utgiftsøkninger vil kunne dekkes innenfor Sjøfartsdirektoratets gjeldende budsjettrammer. Dersom innføring av overtredelsesgebyr har den tilsiktede virkning vil forvaltningen på lengre sikt oppnå økonomiske og administrative besparelser ved at næringen etterlever regelverket på eget initiativ og det således fattes færre vedtak om overtredelsesgebyr. De mest alvorlige bruddene vil fortsatt forfølges strafferettslig.

Innføring av overtredelsesgebyr vil ikke ha økonomiske eller administrative konsekvenser for skipsfartsnæringen.

4 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

4.1 Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

Til § 1 og § 4

Det vises til nærmere beskrivelse av endringsforslaget i punkt 2.6.2.

Sjøloven § 1 angir vilkårene for når et skip anses som norsk. Med dagens ordlyd i sjøloven § 1 første ledd tillates ikke bareboat-innflagging i norsk skipsregister idet et skip ikke skal anses som norsk hvis det allerede er «*innført i annet lands skipsregister*».

Det er vurderes likevel som hensiktsmessig å beholde ordlyden i § 1 første ledd ettersom bestemmelsen presiserer flaggstatsprinsippet i folkeretten om at et skip regnes for å ha den nasjonalitet som følger av innføring i et lands skipsregister, og forbudet mot at skip seiler under flere staters flagg, jf. Havrettstraktaten artikkel 92.

Ettersom sjøloven § 1 første ledd sier noe om når skipet anses som norsk, er det behov for en bestemmelse som sier at skipet ved bareboat-utflagging likevel ikke anses som norsk, og at det ved bareboat-innflagging anses som norsk selv om det er registrert i et annet lands register. Dette er fastslått i lovforslagets § 1 sjette og syvende ledd.

Som påpekt i punkt 2.1.2.1 vil adgang til bareboatregistrering i norsk skipsregister ikke være i strid med det folkerettslige prinsippet om at et skip kun kan seile under ett flagg.

Sjøloven § 1 angir også hvilke krav til eiers nasjonalitet som skal gjelde ved registrering i NIS og NOR. Ved bareboat-innflagging stilles det ikke krav om at skipets eier oppfyller nasjonalitetsvilkårene i sjøloven § 1 første ledd. Det stilles imidlertid krav til bareboat-befrakters nasjonalitet, jf. sjøloven 40 første ledd. Nasjonalitetskravene som må oppfylles fremgår av sjøloven § 1.

De samme vurderingene gjelder tilsvarende for skip utstyrt for å brukes stasjonært til boring etter eller utnytting av undersjøiske naturforekomster, jf. sjøloven § 4. Tilsvarende endringer foreslås derfor også i sjøloven § 4 tredje og fjerde ledd.

Til § 5

Sjøloven § 5 annet ledd angir hvilke skip som skal være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis. Det presiseres derfor i samme bestemmelse at også bareboat-innflaggede skip etter § 40 skal være omfattet av plikten til å ha norsk nasjonalitetsbevis om bord. Dette gjelder ikke for skip som er bareboat-utflagget etter § 40 b.

Til § 28

Det følger av dagens § 28 første ledd at når et skip ikke lenger er å anse som norsk, jf. § 1, skal skipet slettes i skipsregisteret. Dette kan henge sammen med endringer i eierforhold eller ved alminnelig registrering i et annet skipsregister. Gjeldende bestemmelse tillater ikke bareboat-utflagging idet skipet må slettes fra norsk skipsregister hvis skipet skal registreres i et annet lands skipsregister og få en annen stats nasjonalitet. Det fastslås derfor i § 28 første ledd nytt sjette punktum at bareboat-utflagging etter § 40 b ikke er slettelsesgrunn fra skipsregisteret.

Til § 40

Bestemmelsen regulerer bareboat-innflagging i norsk skipsregister.

I første ledd første punktum er det fastsatt begrensninger for hvilke skip som kan bareboatregistreres i registeret. Det foreslås at adgang til bareboatregistrering forbeholdes registreringspliktige lasteskip og passasjerskip, i tillegg til boreplattformer og flyttbare innretninger. Dette sammenfaller i all hovedsak med hvilke skip som kan registreres i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS), jf. NIS-loven § 1 første ledd. Dette innebærer blant annet at fiskefartøy og fritidsbåter ikke kan bareboatregistreres. Bakgrunnen for avgrensningen er at bareboatregistrering vurderes som aktuelt kun for de angitte skipene.

En forutsetning for bareboatregistrering er at skipet er utleid på et bareboat-certeparti og at bareboat-befrakter er et rederi som oppfyller vilkårene i sjøloven § 1 eller § 4. Dette fremgår av

bestemmelsens første ledd. Det er altså bareboat-befrakter, og ikke skipets eier, som må oppfylle nasjonalitetsvilkårene i § 1. Det vises til punkt 2.6.2.

Videre fremgår det av første ledd at et skip kan bareboat-innflagges i en periode på inntil ti år, men med mulighet for forlengelse i inntil fem år om gangen. Hvis det er behov for forlengelse må bareboat-befrakter sende en skriftlig anmodning til Sjøfartsdirektoratet.

Sjøloven § 40 annet ledd punkt 1) til 4) oppstiller fire grunnleggende betingelser og dokumentasjonskrav som må være oppfylt før tillatelse til bareboatregistrering kan gis. Det vises til nærmere redegjørelse i punkt 2.6.1.

Tredje og fjerde ledd presiserer to vesentlige konsekvenser ved bareboatregistrering. Tredje ledd presiserer at bareboat-innflaggede skip skal føre norsk flagg og være underlagt norsk jurisdiksjon. Fjerde ledd presiserer at det ikke kan anmerkes pant eller andre rettsstiftelser i skip som er bareboat-innflagget i norsk skipsregister. I dette ligger at primærregisteret fortsetter å regulere gyldigheten og prioriteten til private rettigheter i skipet.

Femte ledd gir departementet hjemmel til å fastsette i forskrift nærmere regler om bareboat-registrering, krav til bareboat-certepartiet, dokumentasjonskrav og fremgangsmåten ved bareboatregistrering.

Til § 40 a

Bestemmelsen gir regler om sletting av bareboat-registrerte skip i norsk skipsregister. Det vises til punkt 2.6.6.

Til § 40 b

Bestemmelsen regulerer bareboat-utflagging fra norsk skipsregister.

Første ledd første punktum fastsetter hvilke skip som kan bareboat-utflagges fra norsk skipsregister. Adgangen til bareboat-utflagging omfatter de samme skipene som tillates å bareboat-innflagge i norsk skipsregister, jf. § 40. Videre fremgår det av første punktum at det er skipets eier som må fremsette begjæring om bareboat-utflagging. Det fremgår også av ordlyden til første punktum at det er en grunnleggende forutsetning for at skipet kan bareboat-utflagges at skipet er utleid på et bareboat-certeparti.

Videre fremgår det av første ledd første punktum at et skip kan bareboat-utflagges i en periode på inntil ti år.

Første ledd annet punktum gir skipets eier mulighet til å be om forlengelse av bareboat-perioden. Etter skriftlig anmodning fra skipets eier kan Sjøfartsdirektoratet forlenge bareboat-perioden i inntil fem år om gangen.

Sjøloven § 40 b annet ledd punkt 1) til 3) oppstiller tre grunnleggende betingelser og dokumentasjonskrav som må være oppfylt før bareboat-utflagging kan tillates. Det vises til nærmere omtale i punkt 2.5.2.

Tredje ledd presiserer vesentlige konsekvenser ved bareboat-utflagging. I bareboat-perioden får skipet rett til å seile under bareboat-statens flagg, og vil således ikke anses som norsk etter sjøloven § 1. Retten til å føre norsk flagg bortfaller, og skipet skal derfor heller ikke ha norsk nasjonalitetsbevis.

Fjerde ledd presiserer at panteretter og andre rettsstiftelser som er registrert på skipet før skipet bareboatregistreres i et utenlandsk register forblir registrert, samt at nye rettsstiftelser kan registreres på skipet i den perioden det er bareboat-utflagget.

Femte ledd gir departementet hjemmel til å fastsette i forskrift nærmere regler om krav til bareboat-certepartiet, dokumentasjonskrav og fremgangsmåten ved bareboatregistrering.

Til § 40 c

Bestemmelsen gir regler om bortfall av tillatelse til bareboatregistrering. Det vises til punkt 2.5.7.

4.2 Lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven)

Til § 1

Vilkårene for registrering i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) følger av lovens § 1. Med dagens ordlyd tillates ikke bareboat-innflagging i NIS idet et skip i så tilfelle vil være «*innført i et annet lands register*».

I likhet med forslaget i sjøloven § 1, vurderes det likevel som hensiktsmessig å beholde ordlyden i § 1 første ledd ettersom bestemmelsen presiserer flaggstatsprinsippet i folkeretten om at et skip regnes for å ha den nasjonalitet som følger av innføring i et lands skipsregister, og forbudet mot at skip seiler under flere staters flagg, jf. Havrettstraktaten artikkel 92.

Ettersom § 1 første ledd sier noe om når skipet anses som norsk, er det behov for en bestemmelse som sier at skipet ved bareboat-utflagging

likevel ikke anses som norsk, og at det ved bareboat-innflagging anses som norsk selv om det er registrert i et annet lands register. Dette er fastslått i lovforslagets § 1 fjerde og femte ledd.

NIS-loven § 1 angir også hvilke krav til eiers nasjonalitet som skal gjelde ved registrering i NIS. Ved bareboat-innflagging stilles det ikke krav om at skipets eier oppfyller nasjonalitetsvilkårene i NIS-loven § 1 første ledd. Det stilles imidlertid krav til bareboat-befrakters nasjonalitet, jf. NIS-loven § 13 første ledd. Nasjonalitetskravene som må oppfylles fremgår av lovens § 1 første ledd.

Til § 4

Fartsområdebegrensningen i NIS-loven § 4 gjelder etter ordlyden for «skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister». For å hindre at skip som bareboat-utflagges og hvor eierskapet fortsatt vil være registrert i NIS også omfattes av forbudet, foreslås det å presisere i § 4 siste ledd at forbudet ikke gjelder for skip som er midlertidig registrert i utenlandsk skipsregister etter ny § 16 om bareboat-utflagging. Forbudet vil således kun gjelde for skip som seiler under norsk flagg, og ikke for skip som er gitt tillatelse til midlertidig å seile under annet lands flagg.

Til § 12

Det følger av § 12 at registerføreren kan slette skip som ikke til enhver tid tilfredsstiller vilkårene i § 1 første ledd. Slik ordlyden er i § 12 jf. § 1 første ledd, vil skipet måtte slettes fra NIS når skipet midlertidig registreres i et annet lands skipsregister etter ny § 16 om bareboat-utflagging. Det fastslås derfor i § 12 første ledd nytt annet punktum at bareboat-utflagging etter § 16 ikke er slettelsesgrunn fra skipsregisteret.

Til § 13

Det vises til nærmere beskrivelse av lovforslaget i kapittel 3.

Paragrafen gir Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å ilegges overtredelsesgebyr. Overtredelsesgebyr er en administrativ sanksjon, jf. forvaltningsloven § 42, og anses som straff etter den europeiske menneskerettighetskonvensjonen. Bruk av overtredelsesgebyr forutsetter at det har skjedd en overtredelse av fartsområdebegrensningene i NIS-loven § 4 eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Første ledd slår fast at det kun er «foretak» som kan ilegges overtredelsesgebyr. Ileggelse av overtredelsesgebyr overfor et foretak kan skje selv om ingen enkeltperson har utvist skyld, jf. forvaltningsloven § 46 første ledd første punktum. Ansvaret er derfor gjort objektivt. Forvaltningsloven § 46 første ledd annet punktum definerer hva som menes med foretak. Hvis reglene om overtredelsesgebyr skal ha den tilsiktede effekt og virke preventivt, må det ses hen til hvilket foretak som har besluttet hvor skipet skal seile, herunder i strid med fartsområdebegrensningene. Når et skip er utleid på et bareboat-certeparti, der bareboat-befrakter har drifts- og nautisk ansvar for skipet, vil bareboat-befrakter naturligvis være ansvarssubjekt etter loven. Sjøfartsdirektoratet må foreta en konkret vurdering av ansvarssubjektet, og legge vekt på hvilket foretak som har den kommersielle og operative driften, og hvem som styrer oppdrag/hvor skipet skal seile.

Avgjørelsen av om overtredelsesgebyr skal ilegges eller ikke, skjer etter en samlet vurdering av en rekke hensyn. Forvaltningsloven § 46 angir en rekke momenter som kan tas hensyn til ved avgjørelsen av om det skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen. Eksempler er sanksjonens preventive virkning, overtredelsens grovhet, om overtredelsen er begått for å fremme foretakets interesser, om foretaket kunne oppnådd fordeler ved overtredelse, om det foreligger gjentakelse og foretakets økonomiske evne. Hensynene som er angitt i forvaltningsloven § 46 er i all hovedsak de samme som er opplistet i skipssikkerhetsloven. Etter departementets syn er hensynene som angis i forvaltningsloven egnet til å tas med i vurderingen om det skal ilegges overtredelsesgebyr etter NIS-loven og ved utmålingen av gebyret. Opplistingen er ikke uttømmende.

I annet ledd gis departementet forskriftshjemmel til å gi utfyllende regler om ilegging og utmåling av overtredelsesgebyr, herunder om det skal fastsettes minimums- og maksimumsbeløp, og om det skal kreves renter og/eller gebyrer dersom overtredelsesgebyret ikke blir betalt til forfall. Som det fremgår av forvaltningsloven § 44 femte ledd er oppfyllelsesfristen som utgangspunkt fire uker fra vedtaket ble truffet. Lengre frist kan fastsettes i vedtaket eller senere, jf. bestemmelsens femte ledd andre punktum. Med hjemmel i NIS-loven § 13 annet ledd kan departementet også gi regler om det skal ilegges overtredelsesgebyr etter faste satser eller om det skal utmåles i det enkelte tilfelle (individuell utmåling). Hvis det ikke skal anvendes faste satser, bør det fastsettes i forskrift hvilke momenter som skal vektlegges i den individuelle utmålingen av gebyret. Videre kan det fastsettes i for-

skrift hvilke momenter som skal vektlegges i vurderingen av om et foretak skal ilegges overtredelsesgebyr.

En avgjørelse om å ilegge overtredelsesgebyr vil være et enkeltvedtak, jf. forvaltningsloven § 2. Dette innebærer at forvaltningslovens regler om blant annet saksbehandling, forhåndsvarsling, begrunnelse og klagerett kommer til anvendelse. Bestemmelsen utfylles av kapittel IX i forvaltningsloven, som inneholder generelle regler om administrative sanksjoner på tvers av ulike forvaltningsområdet.

Hvis vilkårene for både straff og overtredelsesgebyr er oppfylt, må Sjøfartsdirektoratet vurdere hvilken sanksjon som skal ilegges. Samme forhold kan ikke forfølges med både overtredelsesgebyr og straff, med mindre det faller innenfor rammene for tillatt parallell forfølging. Dersom Sjøfartsdirektoratet har grunn til å anta at både straff og overtredelsesgebyr kan være en aktuell reaksjon mot samme forhold, må direktoratet i samråd med påtalemyndigheten avklare om forholdet skal forfølges strafferettslig, administrativt eller både strafferettslig og administrativt, jf. forvaltningsloven § 47.

Det vises for øvrig til Prop. 62 L (2015–2016) Endringer i forvaltningsloven mv. (administrative sanksjoner mv.) kapittel 13 om overtredelsesgebyr.

Til § 14

Bestemmelsen regulerer bareboat-innflagging i NIS.

I første ledd første punktum foreslås at det er de samme skipene som på alminnelig måte kan registreres i NIS, som også kan bareboat-innflagges i NIS.

En forutsetning for bareboatregistrering er at skipet er utleid på et bareboat-certeparti og at bareboat-befrakter er et rederi som oppfyller vilkårene i NIS-loven § 1. Dette fremgår av forslagets første ledd. Det er altså bareboat-befrakter, og ikke skipets eier, som må oppfylle nasjonalitetsvilkårene i § 1. Det vises til punkt 2.6.2.

Videre fremgår det av første ledd at et skip kan bareboat-innflagges i en periode på inntil ti år, men med mulighet for forlengelse i inntil fem år om gangen. Hvis det er behov for forlengelse må befrakter sende en skriftlig anmodning til Sjøfartsdirektoratet.

NIS-loven § 14 annet ledd punkt 1) til 4) oppstiller fire grunnleggende betingelser og dokumentasjonskrav som må være oppfylt før tillatelse til bareboatregistrering kan gis. Det vises til nærmere omtalt i punkt 2.6.1.

Tredje og fjerde ledd presiserer to vesentlige konsekvenser ved bareboatregistrering. Tredje ledd presiserer at bareboat-innflaggede skip skal føre norsk flagg og være underlagt norsk jurisdiksjon.

Fjerde ledd presiserer at det ikke kan anmerkes pant eller andre rettsstiftelser i skip som er bareboat-innflagget i NIS. I dette ligger at primærregisteret fortsetter å regulere gyldigheten og prioriteten til private rettigheter i skipet.

Femte ledd gir departementet hjemmel til å fastsette i forskrift nærmere regler om bareboat-certepartiet, dokumentasjonskrav og fremgangsmåten ved bareboatregistrering.

Til § 15

Bestemmelsen gir regler om sletting av bareboat-registrerte skip i NIS. Det vises til punkt 2.6.6.

Til § 16

Bestemmelsen regulerer bareboat-utflagging fra NIS.

Det fremgår av første ledd første punktum at et skip kan bareboat-utflagges på begjæring fra skipets eier. En grunnleggende forutsetning for at skipet kan bareboat-utflagges er at skipet er utleid på et bareboat-certeparti. Dette er også fastsatt i første punktum.

Videre fremgår det av første ledd første punktum at et skip kan bareboat-utflagges i en periode på inntil ti år.

Første ledd annet punktum gir skipets eier mulighet til å be om at bareboat-perioden forlenges. Etter skriftlig anmodning fra skipets eier kan Sjøfartsdirektoratet forlenge bareboat-perioden i inntil fem år om gangen.

Annet ledd 1) til 3) oppstiller tre grunnleggende betingelser og dokumentasjonskrav som må være oppfylt før bareboat-utflagging kan tillates. Det vises til nærmere omtale i punkt 2.5.2.

Tredje ledd presiserer vesentlige konsekvenser ved bareboat-utflagging. I bareboat-perioden får skipet rett til å seile under bareboat-statens flagg, og vil således ikke anses som norsk etter sjøloven § 1. Retten til å føre norsk flagg bortfaller, og skipet skal således heller ikke ha norsk nasjonalitetsbevis.

Fjerde ledd presiserer at panteretter og andre rettsstiftelser som er registrert på skipet før skipet bareboatregistreres i et utenlandsk register forblir registrert, samt at nye rettsstiftelser kan registreres på skipet i perioden skipet er bareboat-utflagget.

Femte ledd gir departementet hjemmel til å fastsette i forskrift nærmere regler om bareboatregistrering, bareboat-certepartiet, dokumentasjon og fremgangsmåten ved bareboatregistrering.

Til § 16

Bestemmelsen gir regler om bortfall av tillatelse til bareboatregistrering. Det vises til punkt 2.5.7.

Nærings- og fiskeridepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i sjøloven og NIS-loven (bareboatregistrering og overtredelsesgebyr).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i sjøloven og NIS-loven (bareboatregistrering og overtredelsesgebyr) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag
til lov om endringer i sjøloven og NIS-loven (bareboatregistrering og overtredelsesgebyr)

I

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) gjøres følgende endringer:

§ 1 sjette og syvende ledd skal lyde:

Et skip som anses som norsk etter § 1 første ledd, anses likevel ikke som norsk så lenge det i henhold til § 40 b er bareboatregistrert i et annet lands skipsregister.

Et skip som er innført i et annet lands skipsregister, anses likevel som norsk hvis det er bareboatregistrert i norsk skipsregister i henhold til § 40.

§ 4 tredje og fjerde ledd skal lyde:

Et skip som anses som norsk etter første ledd, anses likevel ikke som norsk så lenge det i henhold til § 40 b er bareboatregistrert i en annen stat.

Et skip som er innført i et annet lands skipsregister, anses likevel som norsk hvis det er bareboatregistrert i norsk skipsregister i henhold til § 40.

§ 5 annet ledd første punktum skal lyde:
Norsk skip som er registreringspliktig *etter* § 11 annet ledd, *bareboatregistrert etter § 40* eller går i utenriks fart, skal være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis.

§ 28 første ledd nytt sjette punktum:
Skip som etter § 40 b er gitt tillatelse til midlertidig registrering i et annet lands skipsregister, skal ikke slettes fra skipsregisteret.

I kapittel 2 skal nytt avsnitt VII lyde:

VII. Bareboatregistrering

§ 40 *Bareboatregistrering*

Passasjerskip og lasteskip med største lengde 15 meter eller mer, boreplattformer og andre flyttbare innretninger som er registrert i et annet lands skipsregister og bareboat-befraktes av noen som oppfyller vilkårene i § 1 eller § 4, kan bareboatregistreres i skipsregisteret for en periode på inntil ti år etter skriftlig anmodning fra bareboat-befrakteren. Perioden kan ikke være lengre enn varigheten av bareboat-certepartiet. Hvis samtykket etter annet ledd nr. 3 er tidsbegrenset, skal tillatelse etter første punktum gjelde for den samme perioden, men ikke overstige ti år. Skipsregisteret kan forlenge perioden for inntil fem år om gangen etter ny skriftlig anmodning fra bareboat-befrakteren. Slik anmodning kan fremsettes tidligst seks måneder før den forutgående tillatelsen utløper.

Før skipet kan registreres etter første ledd må bareboat-befrakteren fremlegge følgende dokumentasjon:

1. *kopi av bareboat-certepartiet,*
2. *utskrift fra skipsregisteret i primærstaten som dokumenterer hvem som er skipets eier og alle registrerte rettighetshavere,*
3. *skriftlig samtykke til bareboatregistrering i norsk skipsregister fra skipets eier og samtlige rettighetshavere, og*
4. *dokumentasjon fra skipsregisteret i primærstaten som viser at skipet midlertidig tillates å bareboatregistrere i skipsregisteret og seile under norsk flagg.*

Skip registrert etter denne bestemmelsen er underlagt norsk jurisdiksjon og skal føre norsk flagg.

Det kan ikke anmerkes panteretter eller andre rettsstiftelser i skip som er registrert etter første ledd.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om bareboatregistrering, herunder krav til bareboat-certepartiet, dokumentasjon og fremgangsmåte.

§ 40 a *Sletting av bareboatregistrerte skip*

Skip som er registrert etter § 40, skal slettes i skipsregisteret når:

a) bareboat-certepartiet opphører,
b) betingelsene for registrering etter § 40 første ledd ikke lenger er til stede,
c) registerføreren får melding fra bareboat-befrakteren eller skipets eier om at skipet skal slettes fra registeret,
d) skipet etter primærstatens rett ikke lenger har rett til midlertidig å seile under norsk flagg,

e) registerføreren får melding etter § 13 annet ledd om at et skip er gått tapt eller er hugget opp, eller

f) melding om at et skip er gått tapt eller er hugget opp, ikke er gitt innen fristen etter § 13 annet ledd, men registerføreren på annen måte får kjennskap til forholdet. Før skipet slettes, skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.

§ 40 b *Bareboat-utflagging*

På begjæring fra skipets eier kan passasjerskip og lasteskip med største lengde 15 meter eller mer, boreplattformer og andre flyttbare innretninger som er leid ut på bareboat-certeparti og er registrert i skipsregisteret, gis tillatelse til bareboatregistrering i et utenlandsk skipsregister for en periode på inntil ti år. Perioden kan ikke være lengre enn varigheten av bareboat-certepartiet. Skipsregisteret kan etter skriftlig anmodning fra skipets eier forlenge perioden inntil fem år om gangen.

For at tillatelse eller forlengelse kan gis, må skipets eier fremlegge følgende dokumentasjon:

1. *kopi av bareboat-certepartiet,*
2. *skriftlig samtykke til at skipet kan bareboatregistreres i det utenlandske skipsregisteret fra skipets eier og samtlige rettighetshavere i skipet, og*
3. *dokumentasjon fra det utenlandske skipsregisteret som viser at skipet tillates å bareboatregistreres der.*

Et skip som er bareboatregistrert etter første ledd har rett til midlertidig å føre et annet lands flagg, og skal i denne perioden ikke anses å være norsk i henhold til § 1 i denne loven. Det har ikke rett til å føre norsk flagg og skal ikke være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis.

Panteretter og andre rettsstiftelser forblir registrert når skipet er registrert i et annet lands skipsregister etter første ledd, og nye panteretter og andre rettsstiftelser kan fortsatt registreres i skipsregisteret.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om bareboatregistrering, herunder krav til bareboat-certepartiet, dokumentasjon og fremgangsmåte.

§ 40 c *Bortfall av tillatelse til bareboatregistrering*

Retten til å føre et utenlandsk flagg etter § 40 b bortfaller når bareboat-certepartiet opphører eller skipet ikke lenger har rett til midlertidig å seile under det utenlandske skipsregisterets flagg. Melding om opphør skal gis av skipets eier snarest mulig og senest innen 30 dager etter opphør. Retten til å føre utenlandsk flagg bortfaller også hvis melding ikke er gitt innen fristen, men registerføreren på annen måte får kjennskap til forholdet. Før retten bortfaller skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.

Når tillatelsen til bareboatregistrering bortfaller etter første ledd, har skipet rett til igjen å føre norsk flagg.

§ 507 tredje og fjerde ledd skal lyde:

Flyttbare plattformer som anses som norske etter første ledd, anses likevel ikke som norske så lenge de i henhold til § 40 b er bareboatregistrert i en annen stat.

Flyttbare plattformer som er innført i et annet lands skipsregister, anses likevel som norske hvis de er bareboatregistrert i norsk skipsregister i henhold til § 40.

II

I lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven) gjøres følgende endringer:

§ 1 fjerde ledd skal lyde:

Et skip som anses som norsk etter § 1 første ledd, anses likevel ikke som norsk så lenge det i henhold til § 16 er bareboatregistrert i en annen stat.

Et skip som er innført i et annet lands skipsregister, anses likevel som norsk hvis det er bareboatregistrert i norsk skipsregister i henhold til § 14.

§ 4 fjerde ledd skal lyde:

Forbudet i første ledd gjelder ikke for skip i norsk internasjonalt skipsregister som er bareboatregistrert i en annen stat etter § 16.

§ 12 første ledd nytt annet punktum skal lyde:

Skip som etter § 16 er gitt tillatelse til midlertidig registrering i annet lands skipsregister, skal ikke slettes fra skipsregisteret.

I kapittel III skal ny § 13 skal lyde:

§ 13 *Overtredelsesgebyr*

Sjøfartsdirektoratet kan ilegge et foretak overtredelsesgebyr dersom foretaket eller noen som har handlet på foretakets vegne, har overtrådt fartsområdebegrensningene fastsatt i eller i medhold av § 4.

Departementet kan i forskrift gi utfyllende regler om ilegging og utmåling av overtredelsesgebyr, herunder regler om minimums- og maksimumsbeløp og om renter og gebyrer dersom overtredelsesgebyr ikke blir betalt ved forfall.

Nytt kapittel IV skal lyde:

Kapittel IV. Bareboatregistrering

§ 14 *Bareboatregistrering i Norsk internasjonalt skipsregister*

Skip som nevnt i § 1 som er registret i et annet lands skipsregister og bareboat-befraktes av noen som oppfyller vilkårene i § 1, kan bareboat-registreres i skipsregisteret for en periode på inntil ti år etter skriftlig anmodning fra bareboat-befrakteren. Perioden kan ikke være lengre enn varigheten av bareboat-certepartiet. Hvis samtykket etter annet ledd nr. 3 er tidsbegrenset, skal tillatelse etter første punktum gjelde for den samme perioden, men ikke overstige ti år. Skipsregisteret kan forlenge perioden for inntil fem år om gangen etter ny skriftlig anmodning fra bareboat-befrakteren.

Før skipet kan registreres etter første ledd må bareboat-befrakteren fremlegge følgende dokumentasjon:

1. *kopi av bareboat-certepartiet,*
2. *utskrift fra skipsregisteret i primærstaten som dokumenterer hvem som er skipets eier og alle registrerte rettighetshavere,*
3. *skriftlig samtykke til bareboatregistrering i norsk skipsregister fra skipets eier og samtlige rettighetshavere, og*
4. *dokumentasjon fra skipsregisteret i primærstaten som viser at skipet midlertidig tillates å bareboatregistreres i norsk internasjonalt skipsregister og seile under norsk flagg.*

Skip registrert etter denne bestemmelsen er underlagt norsk jurisdiksjon og skal føre norsk flagg.

Det kan ikke anmerkes panteretter eller andre rettsstiftelser i skip som er registrert etter første ledd.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om bareboatregistrering, herunder krav til bareboat-certepartiet, dokumentasjon og fremgangsmåte.

§ 15 *Sletting av bareboatregistrerte skip*

Skip som er registrert etter § 14 skal slettes i registeret når:

a) bareboat-certepartiet opphører,
b) betingelsene for registrering etter § 14 første ledd ikke lenger er til stede,
c) registerføreren får melding fra bareboat-befrakteren eller skipets eier om at skipet skal slettes fra registeret,
d) skipet etter primærregisterstatens rett ikke lenger har rett til midlertidig å seile under norsk flagg,
e) registerføreren får melding etter sjøloven § 13 annet ledd om at et skip er gått tapt eller er hugget opp, eller
f) melding om at et skip er gått tapt eller er hugget opp, ikke er gitt innen fristen etter sjøloven § 13 annet ledd, men registerføreren på annen måte får kjennskap til forholdet. Før skipet slettes skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.

§ 16 *Bareboat-utflagging*

På begjæring fra skipets eier kan skip som er leid ut på bareboat-certeparti og er registrert i norsk internasjonalt skipsregister, gis tillatelse til bareboatregistrering i et utenlandsk skipsregister for en periode på inntil ti år. Perioden kan ikke være lengre enn varigheten av bareboat-certepartiet. Skipsregisteret kan etter skriftlig anmodning fra skipets eier forlenge perioden inntil fem år om gangen.

For at tillatelse eller forlengelse kan gis, må skipets eier fremlegge følgende dokumentasjon:

1. *kopi av bareboat-certepartiet,*
2. *skriftlig samtykke til bareboatregistrering i det utenlandske skipsregisteret fra skipets eier og samtlige rettighetshavere i skipet, og*
3. *dokumentasjon fra det utenlandske skipsregisteret som viser at skipet tillates å bareboat-registreres der.*

Et skip som er bareboatregistrert etter første ledd har rett til midlertidig å føre et annet lands flagg, og skal i denne perioden ikke anses å være norsk i henhold til § 1 i denne loven. Det har ikke rett til å føre norsk flagg og skal ikke være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis.

Panteretter og andre rettsstiftelser forblir registrert når skipet er registrert i et annet lands skipsregister etter første ledd, og nye panteretter og andre rettsstiftelser kan fortsatt registreres i skipsregisteret.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om bareboatregistrering, herunder krav til bareboat-certepartiet, dokumentasjon og fremgangsmåte.

§ 17 *Bortfall av tillatelse til bareboatregistrering*

Retten til å føre utenlandsk flagg etter § 16 bortfaller når bareboat-certepartiet opphører eller skipet ikke lenger har rett til midlertidig å seile under det utenlandske skipsregisterets flagg. Melding om opphør skal gis av skipets eier snarest mulig og senest innen 30 dager etter opphør. Retten til å føre utenlandsk flagg bortfaller også hvis melding ikke er gitt innen fristen, men registerføreren på annen måte får kjennskap til forholdet. Før retten bortfaller, skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.

Når tillatelsen til bareboatregistrering bortfaller etter første ledd, har skipet rett til igjen å føre norsk flagg.

Nåværende kapittel IV blir nytt kapittel V.

Nåværende § 13 blir ny § 18.

Nåværende § 14 blir ny § 19.

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Vedlegg 1

Oversikt over stater som tillater bareboat inn- og/eller utflagging

- Antigua og Barbuda
- Argentina
- Aserbajdsjan
- Australia
- Bahamas
- Barbados
- Belgia
- Belize
- Bermuda
- Brasil
- Canada
- Cayman Islands
- Danmark
- Estland
- Filippinene
- Frankrike
- Gibraltar
- Isle of Man
- Italia
- Jamaica
- Japan
- Kambodsja
- Kasakhstan
- Kina
- Kypros
- Liberia
- Luxemburg
- Malta
- Marshall Islands
- Mexico
- Nederland
- New Zealand
- Nigeria
- Panama
- Polen
- Russland
- Singapore
- Storbritannia
- St. Vincent og Grenadinene
- Spania
- Sri Lanka
- Turkmenistan
- Tyskland
- Vanuatu

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon