



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 85

(2008–2009)

Om lov om endring i sjøloven (registrering og rettsvern for pant i skrog m.m.)

*Tilråding fra Nærings- og handelsdepartementet av 8. mai 2009,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Nærings- og handelsdepartementet legger med dette frem forslag til endringer i sjøloven om registrering og rettsvern for pant i skrog m.m. som bygges ved utenlandsk verft før ferdigstilling av skip ved norsk verft.

2 Bakgrunnen for lovforslaget og høring

I praksis er det i dag svært vanlig at skip som bygges ved norske verft er basert på at skroget bygges ved et utenlandsk verft før det slepes til det norske verftet. Det er i dag ikke mulig å registrere pant i skroget før det er levert til det norske verftet, og det er fra enkelte hold etterlyst en lovendring som kan åpne for at en får registrert pantesikkerhet også i slepefasen.

Behovet for et skipsbyggingsregister er gjerne knyttet til bankenes behov for pantesikkerhet for sin finansiering, hvor panteretten registreres med rettsvernsvirkning. Dette ligger til grunn for dagens regler om registrering av skip under bygging. Behovet for rettighetsregistrering med rettsvernsvirkning vil være det samme for skrog, eller andre deler til skip, som bygges i utlandet før det fraktes til norsk verft for ferdigstilling av skipet.

Behovet for realsikkerhet synes i praksis å være stort, da et stort antall skrog bygges i utlandet

før det sendes til norsk verft. Av totalt 280 skip bygget ved norske verft i 2007, ble 219 skrog bygget ved utenlandske verft, mens 31 skrog ble bygget i Norge. For 30 av skipene er det ikke fullstendig informasjon. Skrogverftene er gjerne i Baltikum, Bulgaria, Polen, Kina, Romania, Portugal, Tyrkia, Ukraina og Sverige. Verdien av skrog som skal til Norge for ferdigstilling er relativt store. Eksempelvis kan et skrog til et middels stort offshorefartøy som skal ferdigstilles ved et mellomstort verft i Norge kunne beløpe seg til 30-50 millioner kroner. Den usikre pantesituasjonen utgjør en risiko for de som finansierer byggingen av skrog i andre land for den perioden skroget er under slep fra utlandet og til det ankommer norsk verft.

En endring ville etter departementets vurdering medføre en bedre posisjon for byggelånsbankene. Etter departementets vurdering ville en lovendring ikke føre til negative konsekvenser for norsk verftsindustri, men tvert i mot være positivt. Det er allerede i dag utstrakt praksis at skrogene bygges i utlandet, og en bestemmelse om registrering av skroget før det ankommer norsk verft er neppe utslagsgivende for valg av byggested for skrog.

På denne bakgrunnen ble forslag om endringer i sjøloven om rettsvern for pant i skrog m.m. som bygges ved utenlandsk verft før ferdigstilling ved norsk verft, sendt på høring 19. november 2008. Frist for uttalelse til forslaget var 1. januar 2009.

Høringsbrevet ble sendt til følgende høringsinstanser:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Finansdepartementet
Justis- og politidepartementet
Utenriksdepartementet
Den norske advokatforening
Det norske maskinistforbund
Eksportfinans
Finansnæringens Hovedorganisasjon
Fraktefartøyenes Rederiforening
Garantiinstituttet for eksportkreditt
Kredittilsynet
Landsorganisasjonen i Norge – LO
Maritimt Forum
Nordisk institutt for sjørett
Nordisk Skipsrederforening
Norges Rederiforbund
Norsk Sjømannsforbund
Norsk Sjøoffisersforbund
NHO
Norsk industri
Rederienes Landsforening
Regjeringsadvokaten
Sparebankforeningen
Sjøfartsdirektoratet
Skipsregistre
Statens Kartverk
Statsadvokatenes forening
Universitetet i Bergen, juridisk fakultet
Universitetet i Tromsø, juridisk fakultet

De instanser som avga uttalelse var generelt positive til forslaget. Høringsinstansenes syn behandles nærmere i punkt 7.

3 Gjeldende rett

Skip som er under bygging her i riket, eller kontrakt om bygging av skip her i riket, kan registreres i skipsbyggingsregisteret, jf. sjøloven § 31. Pant kan også registreres, jf. § 43. Reglene om innføring i skipsbyggingsregisteret, registrering av rettigheter og slettelse er i hovedsak de samme som for det vanlige skipsregisteret.

I 2006 ble praktiseringen av sjøloven endret, slik at det nå er adgang til å registrere skip under bygging eller byggekontrakter med norske verft, samt pant i disse, i skipsbyggingsregisteret. Dette innebar at byggekontrakter nå kan registreres, og at panterett allerede registrert i nybygg/kontrakt, omfatter skroget fra *ankomst* til norsk verft. Skipsregistre krever ikke dokumentasjon for at skroget er slettet fra utenlandsk register og at det er fritt for heftelser. Dersom det skulle bli konflikt mellom de i Skipsregistre registrerte heftelser

og eventuelle heftelser i skroget i byggelandet, vil denne måtte søkes løst etter internasjonale privatrettslige regler.

Sjøloven fortolkes dit hen at det ikke er mulig å registrere pant i skrog som bygges i utlandet som sådan, og at det dermed ikke er mulig å registrere slikt pant før skroget er ankommet norsk verft. Slepfasen er dermed unntatt fra de ovenfor nevnte regler, og i praksis sikres ofte pantet med håndpant i denne fasen.

4 Forholdet til Skipsbyggingskonvensjonen

Sjølovens regler om registrering av skip under bygging er basert på Konvensjon om registrering av rettigheter i skip under bygging / Convention relating to registration of rights in respect of vessels under construction, vedtatt 27. mai 1967 i Brussel (Skipsbyggingskonvensjonen). Norge har ratifisert konvensjonen, jf. St.prp.nr.104 (1971-1972), men den har ikke trådt i kraft internasjonalt. Det er fire land som har ratifisert den, og siste ratifikasjon skjedde i 1975. Konvensjonens regler innebærer at registrering kan skje i byggestaten, og bare der.

En lovendring som innebærer registreringsmulighet før skrog eller andre deler ankommer norsk verft, vil innebære at en går bort fra skipsbyggingskonvensjonens bestemmelser.

Det anses uheldig at Norge har et nasjonalt regelverk som er i strid med en traktat Norge har ratifisert, selv om det antas at konvensjonen aldri vil tre i kraft. Det vil derfor bli tatt skritt for å si opp traktaten for å unngå at det oppstår konflikt mellom norsk internasjonal forpliktelse og nasjonal lovgivning.

5 Forholdet til panteloven

Den foreslåtte endring antas ikke å være problematisk i forhold til lov 8. februar 1980 nr 2 om pant (panteloven), jf. panteloven § 3-2.

6 Høringsbrevets forslag

For å gi mulighet for å registrere panterett med rettsvernsvirkning også før skrog, eller andre vesentlige deler til skip, ankommer norsk verft, ble det foreslått endringer i bestemmelser i sjøloven kapittel 2 om registrering av skip og kapittel 3 om pant i skip.

Sjølovens § 31 om registrering og § 43 om omfanget av panteretten ble foreslått endret.

Departementet ba om innspill fra høringsinstansene på to vesentlige punkter:

- Om registreringen og omfanget av pantet bare skulle omfatte skrog, eller også hovedmaskineriet og større seksjoner av skroget?
- Når rettsvernsvirkning skal inntre; ved levering fra utenlandsk verft eller om det skulle stilles krav om slettelserklæring eller lignende?

7 Høringsinstansenes syn

7.1 Generelle merknader

Finansnæringens hovedorganisasjon og Sparebankforeningen avga felles uttalelse, og uttrykte blant annet at banknæringen er meget positiv til at det nå legges til rette for etablering av rettsvern for pant i skrog m.v. fra tidspunktet for overlevering fra verkstedet/verftet i utlandet og til ankomst ved det norske verftet. Slikt rettsvern vil bedre posisjonen til byggelånsbankene og gi den nødvendige beskyttelse mot konkurrerende kreditorer ved en eventuell konkurs i det norske verftet i slepeperioden. Verdiene på slike skrog kan fort komme opp i 50 millioner kroner. Muligheten for etablering av tilfredsstillende sikkerhet i slepeperioden vil øke bankenes evne til å finansiere slike prosjekter til konkurransedyktige betingelser. Det ble også uttalt at problemstillingen blir stadig mer aktuell ettersom et økende antall skrog nå bygges ved utenlandske skipsverft. Banknæringen sluttet seg i all hovedsak til departementets utkast til lovtekst. *Eksportfinans* sluttet seg til høringsuttalelsen utarbeidet av banknæringen.

Skipsregistrene kunne i all hovedsak slutte seg til de foreslåtte endringer, under forutsetning av at forholdet til skipsbyggingskonvensjonen blir avklart.

Kredittilsynet, Garantiinstituttet for eksportkreditt, Rederienes Landsforening og Landsorganisasjonen i Norge – LO støttet høringsforslaget.

Arbeids- og inkluderingsdepartementet, Finansdepartementet, Justis- og politidepartementet, Utenriksdepartementet, Sjøfartsdirektoratet, og Norges Rederiforbund uttrykte at de ikke hadde merknader eller motforestillinger mot forslaget.

7.2 Omfanget av registreringen og pantet

Sjøfartsdirektoratet, FNH/Sparebanken, Eksportfinans, Norges Rederiforbund, GIEK og Skipsregistrene ga sin tilslutning til forslaget om at registreringen og pantet ikke bare skulle omfatte skrog, men også

hovedmaskineri og større seksjoner av skroget. Som støtte for at alle disse faktorer skulle omfattes, ble det blant annet vist til at verdimessig vil disse kunne utgjøre sammenlignbare størrelser som selve skroget.

Sjøfartsdirektoratet uttalte at registreringen og pantet bør ha samme omfang som dagens ordning.

Advokatforeningen uttrykte støtte til at skrog og større seksjoner skulle omfattes, men uttalte seg ikke eksplisitt om hovedmaskineri.

Ingen høringsinstanser ga uttrykk for at de var i mot at alle de nevnte komponentene bør omfattes av pantet.

7.3 Tidspunkt for rettsvernsvirkning

Kredittilsynet, Sjøfartsdirektoratet og Norges Rederiforbund støttet en løsning som innebar at det i utgangspunktet stilles krav om slettellesattest, men at faktisk leveringstidspunkt kunne være skjæringstidspunkt dersom registrering ikke er mulig.

Advokatforeningen mente at det bør være tidspunkt for levering og aksept av skroget som i utgangspunktet danner skjæringspunktet for innlemmelsen av skroget i panteretten som er registrert i Norge, men med det kumulative vilkåret at slettellesattest må foreligge i de tilfellene hvor skroget faktisk er registrert i et utenlandsk byggeregister, for på den måten å unngå potensielle prioritetskonflikter.

Skipsregistrene uttalte at «[v]ed å knytte rettsvirkning til slettingsattest eller ikke-registreringsattest fra utenlandsk skipsregister, vil en oppnå å fastslå rettsverntidspunktet ved et klart og utvetydig autorisert dokument. Det vil også være i overensstemmelse med sjølovens ellers ufravikelige krav om slettellesattest som vilkår for registrering i norsk skipsregister. Etter den i høringsbrevets nevnte omlegging av registreringspraksis i 2006, ble kravet til slettingsattest ikke ansett å gjelde for skrog som innføres i norsk byggeregister.» Videre påpekte *Skipsregistrene* at «[i] mange tilfeller vil en ikke klare å få utstedt slettingsattest samtidig med levering fra verft. Det vil også kunne oppstå tvil om registrering i et gitt byggeland er mulig eller fra hvilket register en slik attest skal utstedes. Det kan for eksempel eksistere flere lokale registre eller registre for forskjellige kategorier skip. Det kan derfor i praksis være vanskelig å oppnå rettsvern før slepet er påbegynt. Vi antar at de beste grunner taler for å legge rettsverntidspunktet til leveringstidspunktet som normalt vil kunne bli greit fastslått ved standard leveringsdokumentasjon og byggebrev. Det vil ellers som før påhvile partene å fremskaffe nødvendig dokumentasjon for

eier- og panteforhold, herunder eventuell slettingsattest.»

FNH/Sparebankforeningen, GIEK og Eksportfinans uttalte at de også ønsker at leveringstidspunktet skal være det avgjørende tidspunkt for rettsvernsvirkningen. Det ble blant annet vist til at det kan være tidskrevende og uforutsigbart å oppnå slettingsattest, samt at en kan i stor grad avhjelpe en mulig prioritetskonflikt gjennom leveringsdokumentasjon.

8 Departementets vurdering

8.1 Omfang

I høringsbrevet ble det uttalt at gjeldende regel i § 43 første og annet ledd inkluderer skrog, hovedmaskineri til skipet og større seksjoner av skipet. Dette taler for å velge samme løsning for det som ennå ikke er ankommet norsk verft. På den annen side er det slik at større seksjoner ofte ikke lar seg registrere i utenlandsk byggeregister, og dette kunne tale i retning av å inkludere bare skrog. Der- som en bare inkluderer skrog kunne man også unngå avgrensningsspørsmål.

Som nevnt over i punkt 7.2, ble det uttrykt bred støtte til at alle de nevnte komponenter skal omfattes av registreringen og pantet. Det ble blant annet fremhevet at verdien av hovedmaskineri kan komme opp i tilsvarende verdi som selve skroget.

Nærings- og handelsdepartementet slutter seg til høringsinstansenes syn.

8.2 Rettsvernsvirkning

I høringsbrevet ble det vist til at det i dag ikke kreves mottatt slettingserklæring for skrog fra utlandet som er ankommet norsk verft. Det ble stilt spørsmål om en ønsker samme løsning for skrog i slepefasen, eller om det bør innføres krav om slettingserklæring eller annen dokumentasjon. Videre ble det reist spørsmål om rettsvern for pant i skrog under slep skal gjøres avhengig av at slettingsdokument og adkomstdokument skal være godkjent og arkivert ved Skipsregistrene. Et krav om slettingsattest, der det er mulig, ville etter departementets oppfatning kunne være en god løsning både i forhold til å unngå prioritetskonflikter og av notoritetshensyn. En kunne tenke seg en løsning hvor det knyttes rettsvernsvirkning til tidspunkt for registrert sletting i utenlandsk byggeregister, der det finnes et slikt, og leveringstidspunkt hvor skroget ikke er registrert. Dette ble da også foreslått i høringsrunden.

I høringsbrevet ble det også vist til at en eventu-

ell endring av sjølovens regler og norsk rett for øvrig om prioritetsrekkefølge neppe ville kunne løse spørsmål om prioritetskonflikt fullt ut i forhold til utenlandske regler, da det så vidt departementet er kjent med ikke finnes harmonisert internasjonalt regelverk på området. God dokumentasjon vil kunne minske uklarhet med hensyn til når rettsvern oppstår. Prioritetskonflikt må eventuelt løses etter internasjonale privatrettslige regler. Det er imidlertid slik at prioritetskonflikter som måtte oppstå ved en endring, ikke adskiller seg vesentlig fra potensielle konflikter som allerede kan oppstå med dagens praksis.

I lys av høringsrunden, er det departementets vurdering at et krav om slettingsattest normalt vil vært den beste løsning, men at en for denne aktuelle situasjon bør velge en annen løsning. Som understreket av flere høringsinstanser, er det upraktisk å kreve slettingsattest, noe som også ville kunne redusere betydningen av lovendringen. Leveringstidspunktet kan på sin side normalt dokumenteres og denne løsningen vil være i tråd med gjeldende praksis. Departementet foreslår derfor at det ikke stilles krav om slettingsattest, men partene anbefales fortsatt å innhente slettingsdokumentasjon fra utenlandsk register.

Departementet foreslår enkelte lovtekniske endringer i forhold til lovforslaget som ble sendt på høring, bl.a. å harmonisere ordlyden i §§ 31 og 43 samt presisere at faktisk levering fra det utenlandske verftet må ha funnet sted. Uttrykket «verft» er dessuten foreslått erstattet med «verksted», som er terminologien loven ellers benytter.

9 Økonomiske og administrative konsekvenser

En lovendring som antydnet ovenfor antas ikke å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser av vesentlig betydning for Skipsregistrene. Registreringsprosedyrene og oppgavene vil bli de samme, ettersom registrering som hovedregel allerede vil være foretatt som kontraktsregistrering.

Lovforslaget antas ikke å medføre noen økonomiske eller administrative konsekvenser for Garantiinstituttet for eksportkreditt (GIEK) eller Eksportfinans. GIEK tar ikke dokumentasjonsrisiko, og arbeidet med gjennomføring av dokumentasjon ligger på deres garantimottaker som er byggelånsbanken. En endring vil bedre posisjonen for byggelånsbanker, og dermed også for GIEK.

For næringen legger departementet til grunn at en endring som antydnet kun vil ha positive konsekvenser.

Det antas ikke å være behov for forskriftsendringer, da den foreslåtte endring i sjøloven §§ 31 og 43 om omfang, antas å være tilstrekkelig. Kontrakter om skrog, seksjoner og hovedmotor er ikke gjenstand for separat registrering i skipsbyggingsregisteret.

For å oppnå en best mulig effekt av lovforslaget vil departementet legge opp til en så rask ikrafttredelse som mulig, noe som tidligst kan skje 1. juli 2009.

10 Merknader til de enkelte bestemmelser

Til § 31 første ledd nytt annet punktum

Bestemmelsen understreker at registreringen av skipet også omfatter skrog, større seksjoner av skroget eller hovedmaskineriet dersom bygging skjer ved et utenlandsk verft. Skrog, større skrogseksjoner eller hovedmaskineri vil være omfattet av registreringen fra tidspunktet for faktisk levering fra det utenlandske verkstedet. Når faktisk levering har skjedd vil normalt fremgå av en såkalt leveringsprotokoll (Protocol of Delivery and Acceptance). Protokollen er en bekreftelse på at det avtalte formuesgodet er levert, med angivelse av dato, klokkeslett, byggenummer m.v, og innebærer samtidig en overføring av rettigheter fra selger til kjøper. Foreligger det ikke en leveringsprotokoll vil hva som skal anses som «levering» måtte avgjøres ut fra alminnelige kontraktsrettslige prinsipper. I begrepet «levering» ligger ikke noe krav om at delene er avregistrert i et eventuelt utenlandsk register eller at delen er fri for heftelser. Partene anbefales imidlertid fortsatt å innhente slettelosedokumentasjon fra utenlandsk register. Uttrykket «større seksjoner av skrog eller hovedmaskineri» skal forstås på samme måte som i § 43 første ledd første punktum og det foreslåtte nye tredje punktum i bestemmelsen.

Til § 43 første ledd nytt tredje punktum

Bestemmelsen slår fast at skroget, større seksjoner av skroget eller hovedmaskineri som er bygget ved et utenlandsk verft og levert derfra, kan omfattes av panteretten allerede fra levering fra utenlandsk verksted. Dette i motsetning til gjeldende rett hvor pantet bare omfatter disse delene fra det tidspunkt de ankommer det norske verkstedets område, jf. første og annet punktum. Uttrykket «[d]et samme» henspeiler på første ledd annet punktum, slik at det må avtales at disse delene skal omfattes av pantet. Slik avtale kan inngås forut for levering fra utenlandsk verksted, men de aktuelle delene vil ikke være omfattet av panteretten før levering har skjedd. Dersom slik avtale ikke er inngått, vil skrog, større skrogseksjoner og hovedmaskineri være omfattet av panteretten fra det tidspunkt slike deler er brakt til hovedverkstedets område, jf. første punktum, eller fra det tidspunkt slike deler er brakt til annet verksted dersom partene i panteavtalen har avtalt at panteretten skal omfatte dette, jf. annet punktum. Situasjonen vil i disse tilfellene være den samme som etter gjeldende rett. Med hensyn til hva som skal anses som levering, vises til merknadene til § 31 første ledd nytt annet punktum ovenfor.

Nærings- og handelsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i sjøloven (registrering og rettsvern for pant i skrog m.m.).

Vi HARALD, Norges Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i sjøloven (registrering og rettsvern for pant i skrog m.m.) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i sjøloven (registrering og rettsvern for pant i skrog m.m.)

I

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

§ 31, første ledd nytt annet punktum skal lyde:
Slik registrering av skip omfatter også skrog, større seksjoner av skrog eller hovedmaskineri bygget ved verksted utenfor riket dersom levering fra det utenlandske verkstedet har funnet sted.

Nåværende annet, tredje og fjerde punktum blir nytt tredje, fjerde og femte punktum.

§ 43 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

Det samme gjelder dersom skroget, større seksjoner av skroget eller hovedmaskineri bygges ved et utenlandsk verksted og levering fra det utenlandske verkstedet har funnet sted.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.



Trykkt. A/S O. Fredr. Arnesen, Mai 2009