



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

# Prop. 129 L

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

---

Endringer i sjøloven og skipssikkerhetsloven  
(elektronisk tinglysing av skip  
og rettigheter i skip)



# Innhold

<b>1</b>	<b>Proposisjonens hovedinnhold</b> .....	5	3.9	Elektronisk registrering, overdragelse og sletting av panteheftelser .....	21
<b>2</b>	<b>Bakgrunn</b> .....	6	3.9.1	Utlegg .....	21
2.1	Høringen av forslaget til endringer i sjøloven .....	6	3.9.2	Negotiable pantobligasjoner .....	22
2.2	Høringen av forslaget til endringer i skipssikkerhetsloven .....	7	3.9.3	Overdragelse/transport av elektroniske panteheftelser .....	23
			3.9.4	Sletting av registrert panteheftelse .....	24
<b>3</b>	<b>Elektronisk tinglysing av skip og rettigheter i skip</b> .....	9	<b>4</b>	<b>Hjemmel for overtredelsesgebyr ved brudd på skipssikkerhetsloven §§ 39 og 45</b> ...	25
3.1	Generelt om skipsregistrering .....	9	4.1	Bakgrunnen for lovforslaget .....	25
3.2	Elektronisk tinglysing .....	9	4.2	Departementets vurderinger og forslag .....	26
3.3	Sjølovens begrepsbruk .....	11	4.2.1	Brudd på skipssikkerhetsloven § 39 – forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip .....	26
3.4	Elektronisk tinglysing og risiko ...	12	4.2.2	Brudd på skipssikkerhetsloven § 45 – plikt til å medvirke til tilsynet .....	26
3.4.1	Signatur .....	12	<b>5</b>	<b>Økonomiske og administrative konsekvenser</b> .....	28
3.4.2	Systemvedlikehold eller uforutsett driftsavbrudd .....	14	5.1	Elektronisk tinglysing av skip og rettigheter i skip .....	28
3.5	Innsending av dokumenter til Skipsregistrene .....	14	5.1.1	Høringsnotatet .....	28
3.5.1	Gjeldende rett .....	14	5.1.2	Høringsinstansenes syn .....	28
3.5.2	Høringsnotatet .....	15	5.1.3	Departementets vurderinger .....	28
3.5.3	Høringsinstansenes syn .....	15	5.2	Hjemmel for overtredelsesgebyr for brudd på skipssikkerhetsloven §§ 39 og 45 .....	28
3.5.4	Departementets vurderinger og forslag .....	16	<b>6</b>	<b>Merknader til de enkelte bestemmelsene</b> .....	29
3.6	Dokumentkontroll .....	17	6.1	Merknader til endringene i sjøloven .....	29
3.6.1	Automatisk konferering (anmerkning) i e-tinglysings-systemet .....	17	6.2	Merknader til endringene i skipssikkerhetsloven .....	31
3.6.2	Registreringsattest .....	18		<b>Forslag til lov om endringer i sjøloven og skipssikkerhetsloven (elektronisk tinglysing av skip og rettigheter i skip)</b> ...	33
3.7	Hvem kan registrere elektronisk? .....	18			
3.7.1	Gjeldende rett .....	18			
3.7.2	Høringsnotatet .....	19			
3.7.3	Høringsinstansenes syn .....	19			
3.7.4	Departementets vurderinger og forslag .....	20			
3.8	Prioritet .....	20			
3.8.1	Gjeldende rett .....	20			
3.8.2	Høringsnotatet .....	20			
3.8.3	Høringsinstansenes syn .....	21			
3.8.4	Departementets vurderinger og forslag .....	21			





DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

# Prop. 129 L

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

## Endringer i sjøloven og skipssikkerhetsloven (elektronisk tinglysing av skip og rettigheter i skip)

*Tilråding fra Nærings- og fiskeridepartementet 16. juni 2023,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Støre)*

### 1 Proposisjonens hovedinnhold

Nærings- og fiskeridepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag til endringer i lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) for å legge til rette for elektronisk tinglysing av skip og rettigheter i skip. Endringene vil åpne for full-elektronisk registrering i norsk ordinært skipsregister (NOR), skipsbyggingsregisteret (BYGG) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Dette vil gi effektive og tilgjengelige tjenester som korter ned saksbehandlingstiden for både skipsfartsnæringen og Sjøfartsdirektoratet.

Forskrift 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) og forskrift 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister (NOR) (heretter «NIS-forskriften» og «NOR-forskriften» eller «registreringsforskriftene») ble endret i teknologinøytral retning i 2020. Endringene innebar at

det ble åpnet for mottak av elektroniske skips-skjøter og pantedokumenter. Forslaget i denne proposisjonen åpner for elektronisk mottak av alle dokumenttyper som inngår i skipsregistrering. Dokumentene vil kunne bli fullautomatisk kontrollert og registrert.

Departementet fremmer i tillegg forslag til endringer i reglene om overtredelsesgebyr i lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). Endringsforslaget går ut på å tilføye skipssikkerhetsloven § 39 om forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip i listen over hjemler i skipssikkerhetsloven § 55 første ledd, og skipssikkerhetsloven § 45 om plikt til å medvirke til tilsynet i listen over hjemler i § 55 første og andre ledd. Endringene vil gi myndighetene effektive og virkningsfulle sanksjonsmidler ved brudd på skipssikkerhetsloven §§ 39 og 45.

## 2 Bakgrunn

### 2.1 Høringen av forslaget til endringer i sjøloven

I høringsnotatet ble det foreslått at dokumenter til skipsregistrering tillates innlevert elektronisk og at disse kan registreres gjennom helautomatisk saksbehandling. Høringsinstansene ble i tillegg bedt om å uttale seg særskilt om det bør åpnes for at visse finansinstitusjoner skal tillates å slette omsettelige pantobligasjoner uten å fremlegge originaldokumentet for Skipsregistrene.

Forslaget om endringer i sjøloven ble sendt på høring 2. mars 2021. Høringsfristen var 2. juni 2021. Høringsbrevet ble sendt til følgende høringsinstanser:

Arbeids- og sosialdepartementet

Barne- og familiedepartementet

Finansdepartementet

Forsvarsdepartementet

Justis- og beredskapsdepartementet

Klima- og miljødepartementet

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Kunnskapsdepartementet

Landbruks- og matdepartementet

Olje- og energidepartementet

Samferdselsdepartementet

Utenriksdepartementet

Akvakulturregisteret

Brønnøysundregistrene

Datatilsynet

Difi

Domstolsadministrasjonen

Finanstilsynet

Finansklagenemnda

Fiskeridirektoratet

Forbrukerrådet

Forbrukertilsynet

Konkurransetilsynet

Kystverket

Norges bank

Petroleumsregisteret

Petroleumstilsynet

Politidirektoratet

Regjeringsadvokaten

Skattedirektoratet

Statens innkrevingsentral

Statens kartverk

Statistisk sentralbyrå

Toll- og avgiftsdirektoratet

Økokrim

Nordisk institutt for sjørett

Universitetet i Bergen, Det juridiske fakultet

Universitetet i Tromsø, Det juridiske fakultet

Stortingets ombudsmann for forvaltningen

Akademikerne

Bedriftsforbundet

De Sjøkyndiges Forbund

Den Norske Advokatforening

Den Norske Dommerforening

Den norske Revisorforening

Det norske maskinistforbund

Drivkraft Norge

Fellesforbundet for Sjøfolk

Finansforbundet

Finans Norge

Finansieringsselskapenes Forening

Fiskebåt

Hovedorganisasjonen Virke

Hurtigbåtforbundet HRF

IKT Norge

Intertanko

Kystrederiene

Landsorganisasjonen i Norge

Logistikk- og Transportindustriens Landsforening

Nordisk Skipsrederforening

Nordland Fylkes Fiskarlag

Norges Fiskarlag

Norske Inkassobyråers Forening

Norges Politilederslag

Norske Maritime Leverandører

Norges Rederiforbund

NHO Sjøfart

Norsk Sjømannsforbund

Norsk Sjøoffisersforbund

Sparebankforeningen i Norge

Transportbrukernes Fellesorganisasjon

UNIO

YS

American Bureau of Shipping  
Bureau Veritas  
ClassNK  
DNV  
Lloyd's Register of Shipping  
RINA Services S.p.A.

Assuranceforeningen Skuld  
CEFOR – The Nordic Association of Marine  
Insurers  
Gard Services AS

DNB  
Nordea  
Verdipapirsentralen

Følgende høringsinstanser har uttalt seg om realiteten i forslaget:

Den Norske Advokatforening  
Finans Norge  
Fiskeridirektoratet  
Norges Rederiforbund  
Norsk Sjømannsforbund  
Skatteetaten

Følgende høringsinstanser har uttalt at de ikke har merknader til forslaget:

Justis- og beredskapsdepartementet  
Klima- og miljødepartementet  
Samferdselsdepartementet  
Utenriksdepartementet  
Statistisk sentralbyrå

## 2.2 Høringen av forslaget til endringer i skipssikkerhetsloven

Forslaget om endringer i skipssikkerhetsloven ble sendt på høring 3. juni 2022. Høringsfristen var 5. september 2022. Høringsbrevet ble sendt til følgende høringsinstanser:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet  
Finansdepartementet  
Forsvarsdepartementet  
Helse- og omsorgsdepartementet  
Justis- og beredskapsdepartementet  
Klima- og miljødepartementet  
Kommunal- og distriktsdepartementet  
Olje- og energidepartementet  
Samferdselsdepartementet

Utenriksdepartementet

Arbeidstilsynet  
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap  
Fiskeridirektoratet  
Havforskningsinstituttet  
Helsedirektoratet  
Kartverket  
Kystverket  
Miljødirektoratet  
Petroleumstilsynet  
Politidirektoratet  
Regelrådet  
Sjøfartsdirektoratet  
Statens vegvesen  
Sysselmannen på Svalbard

Høgskulen på Vestlandet  
NTNU  
Universitetet i Sørøst-Norge  
Ålesund Maritime Skole

Oslo kommune

Agder fylkeskommune  
Innlandet fylkeskommune  
Møre og Romsdal fylkeskommune  
Nordland fylkeskommune  
Rogaland fylkeskommune  
Trøndelag fylkeskommune  
Vestfold og Telemark fylkeskommune  
Vestland fylkeskommune  
Viken fylkeskommune

Association of Arctic Expedition Cruise Operators  
(AECO)

Cruise Lines International Association (CLIA)  
De Sjøkyndiges Forbund  
Den Norske Advokatforening  
Det norske maskinistforbund  
Fellesforbundet for Sjøfolk  
Fiskebåt  
Hurtigbåtenes Rederiforening  
Hurtigbåtforbundet HRF  
Kommunenes Sentralforbund  
Kystrederiene  
Landsorganisasjonen i Norge  
NHO Sjøfart  
Nordisk Skibsrederforening  
Norges Fiskarlag  
Norges Kystfiskarlag  
Norges Rederiforbund  
Norsk Losforbund  
Norsk olje og gass  
Norsk Sjømannsforbund

Norsk Sjøoffisersforbund  
 Næringslivets Hovedorganisasjon NHO  
 Pelagisk Forening  
 SAFE  
 Sjømat Norge

Kollektivtrafikkforeningen  
 Natur og Ungdom  
 Norges Handikapforbund  
 Norges Miljøvernforbund  
 Norges Naturvernforbund  
 Norsk Forening for Maritim Medisin  
 Redningsselskapet

American Bureau of Shipping  
 Bureau Veritas  
 ClassNK  
 DNV  
 Lloyd's Register of Shipping  
 RINA Services S.p.A

Assuranceforeningen Skuld  
 CEFOR – The Nordic Association of Marine  
 Insurers  
 Gard Services AS  
 Gjensidige Forsikring ASA  
 Norwegian Hull Club

NIVA – Norsk institutt for vannforskning

Maritimt Kompetansesenter Sørøst Norge (MKS)  
 Maritim Opplæring Nord  
 Maritim Opplæring Nordvest  
 Maritim Opplæring Sørvest  
 Maritim Opplæring Sørøst

Applica Test and Certification Accredited Labs  
 Boreal Norge AS  
 Brødrene Aa AS

Color Line AS  
 Dykkerselskaper Nord  
 Fjellstrand AS  
 Fjord 1 ASA  
 Havila Kystruten AS  
 Havyard Group ASA  
 Hurtigruten AS  
 Multi Maritime AS  
 Norled AS  
 Norske Maritime Leverandører  
 Oma Baatbyggeri AS  
 Telenor Kystradio  
 Torghatten ASA  
 Vard Group AS  
 Wilson Management AS  
 Viking Cruises

Departementet mottok 13 høringsvar, hvorav seks var uten merknader.

*Klima- og miljødepartementet, Kystverket, Oslo kommune, Politidirektoratet, og Sjøfartsdirektoratet støtter forslaget.*

*Landsorganisasjonen Norge (LO) støtter også forslaget, men understreker at overtredelsesgebyr som hovedregel bør rettes mot rederiet som sådan i medhold av skipssikkerhetsloven § 56, og ikke enkeltpersoner etter skipssikkerhetsloven § 55, da det fremstår som rimelig at ansvaret plasseres hos foretaket når overtredelsen er begått på foretakets vegne og i dets interesse. LO mener det vil være hensiktsmessig at departementet, ved gjennomføringen av de foreslåtte lovendringene, kommuniserer dette i styringsdialogen med Sjøfartsdirektoratet. LO viser i den forbindelse til uttalelser i Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) *Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)* side 89, hvor Nærings- og handelsdepartementet synes enig i denne ansvarsplasseringen.*



## 3 Elektronisk tinglysning av skip og rettigheter i skip

### 3.1 Generelt om skipsregistrering

Skipsregistrene er tillagt det overordnede ansvaret for registrering av skip og rettigheter i skip i Norsk ordinært skipsregister (NOR), Skipsbyggingsregisteret (BYGG) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Skipsbyggingsregisteret er en underdel av NOR. Ethvert norsk skip med største lengde 15 meter eller mer er registreringspliktig, jf. sjøloven § 11. Skipsregistrene er viktige ledd i den offentlige kontrollen med skip og skips eierforhold. De har i tillegg en viktig privatrettslig funksjon ved at de skal sikre rettsvern for registrerte rettigheter i norske skip.

Som hovedregel vil registrering av en rettsstiftelse være nødvendig for å oppnå rettsvern. Rettsstiftelsen må være tilknyttet et dokument for å kunne registreres. Et slikt dokument kan gå ut på å stifte, forandre, overdra, behefte, anerkjenne eller oppheve en rett som har et registrert skip til gjenstand, jf. sjøloven § 20. Typiske dokumenter som registreres er skjøter, pantedokumenter, byggekontrakter, opsjoner, utleggs- eller arrestforretninger, beslutninger om tvangssalg, og visse avtaler. Ved registrering av et dokument vil et utdrag (ekstrakt) av dokumentet anmerkes på skipets elektroniske registerblad i Skipsregistrenes database. Selv om det bare er et utdrag av dokumentet som føres inn i registeret, er rettsvernet ikke begrenset til dette. Rettsvernet gjelder alle rettsstiftelser dokumentet gir uttrykk for innenfor rammene av sjøloven § 20.

Registrering i Skipsregistrene sikrer offentlig troverdighet. Skipsregistrenes positive troverdighet går ut på at en skal kunne legge til grunn at opplysningene i registeret er riktige. Registerets negative troverdighet innebærer at den som gjør avtaler med hjemmelshaver skal kunne stole på at heftelser registrene ikke opplyser om, heller ikke gjelder. Registreringsfeil kan medføre erstatningsansvar for staten, jf. sjøloven § 37.

### 3.2 Elektronisk tinglysning

I dag foregår registrering av skip i hovedsak ved at rekvirentene for registreringsforretningene sender originale papirdokumenter til Skipsregistrene. Ved mottak blir dokumentene manuelt innført i postjournalen. De blir videre underlagt manuell saksbehandling før de registrerbare dokumentene innføres i dagboken. Prioritet avholdes fra dagbokføringstidspunktet. Endelig registrering skjer etter registerførers annenhåndskontroll (konferering). Registerfører påfører dokumentet en registreringssattest før det returneres til rettighetshaver.

Det er i økende grad forventninger fra publikum om at dokumenter ved tinglysning skal kunne sendes inn og registreres elektronisk. Det er tidligere åpnet for elektronisk tinglysning av rettigheter i fast eiendom gjennom endringer i lov av 7. juni 1935 nr. 2 om tinglysning (tinglysningsloven), foreslått i Prop. 53 L (2013–2014) *Endringer i tinglysningsloven mv. (elektronisk tinglysning)* og Prop. 6 L (2016–2017) *Endringer i tinglysningsloven, inkassoloven og tvangsfullbyrdelsesloven mv. (teknologinøytralitet)*. I forkant av endringene i tinglysningsloven ble det satt ned en arbeidsgruppe om e-tinglysning av fast eiendom. Arbeidsgruppens rapport, *Elektronisk tinglysning – Forslag til endringer i tinglysningsloven mv. for å tilrettelegge for elektronisk tinglysning*, ble avgitt til Justis- og politidepartementet 1. juni 2010.

I 2019 startet regjeringen arbeidet med å endre regelverket for å legge til rette for elektronisk tinglysning av skip og rettigheter i skip. I 2020 ble det vedtatt endringer som åpnet for elektronisk innsending av dokumenter til Skipsregistrene, jf. forskrift 27. juli 2020 nr. 1597 om endring i forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister og forskrift om registrering av skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Siden våren 2021 har de nye bestemmelsene i forskriftene hjemlet mottak av et utvalg elektroniske dokumenter.

Ovennevnte Prop. 53 L (2013–2014) og Prop. 6 L (2016–2017) om endringer i tinglysningsloven var i stor grad basert på forslagene til arbeidsgruppen om e-tinglysning av fast eiendom. Proposisjonene

inneholder omfattende drøftelser av spørsmål som delvis lar seg overføre til registrering av rettigheter i skip. I den foreliggende proposisjonen har departementet derfor, i den grad det er mulig og relevant for skipsregistrering, foreslått løsninger som ligger tett opp til de som er inntatt i tinglysningsloven. I enkelte tilfeller har departementet foreslått andre løsninger grunnet de særlige forhold som gjør seg gjeldende for skipsregistrering.

Departementets forslag i denne proposisjonen antas å kunne føre til at dokumentinnlevering i større grad enn i dag skjer elektronisk, og at tinglysningsmyndighetens kontroll av dokumentene blir automatisert. Sjøfartsdirektoratets utviklede system for elektronisk tinglysing muliggjør en forenklet og hurtigere registreringsprosess for både rekvirentene og Skipsregistrene. Resultatet vil bli reduserte kostnader og en mer effektiv registreringsprosess. I dag er regelverket tilrettelagt for elektronisk mottak av dokumenter, men i mindre grad for fullautomatisk registrering. Forslagene som fremmes her er ment å ta høyde for fullautomatisk registrering.

Overgangen til elektronisk registrering stiller Skipsregistrene som tinglysningsmyndighet overfor andre risikospørsmål enn i dag. Særlig gjelder dette kontroll og verifikasjon av underskrift på dokumenter til eiendomsovergang og pantstillelse. Departementet mener likevel at risikoen for feil eller misbruk ikke vil øke sammenlignet med dagens papirsystem.

Departementet foreslår ikke endringer i sjøloven § 37 om statens erstatningsansvar. Det foreslås likevel at enkelte forhold reguleres nærmere i forskrift, slik det også er gjort i forskrift 3. november 1995 nr. 875 om tinglysing (forskrift om tinglysing). Et elektronisk system kan være utsatt for systemsvikt og nedetid. Under en nedetid kan spørsmålet om prioritet komme på spissen idet systemet kommer opp igjen. Departementets utgangspunkt er likevel at dokumenter levert under systemsvikt eller nedetid ikke er å anse som mottatt av tinglysningsmyndigheten. Registerførers plikt til å dagbokføre dokumentet under den dato og klokkeslett det er mottatt, vil følgelig ikke utløses i perioden systemet er nede. Det antas at sjøloven allerede har en fungerende regulering av problemstillingen i §§ 14 og 23. For eksempel skal to konkurrerende dokumenter, levert under systemsvikt, anses mottatt samtidig og gis lik prioritet. Slike tilfeller kan sammenlignes med svikt i fysisk postlevering, hvor eksempelvis oppsamlet post fra to eller flere dager blir levert til Skipsregistrene på samme dag fordi

transportøren har opplevd en forsinkelse med påfølgende opphopning av forsendelser. Det foreslås at bestemmelser om prioritetsforholdet mellom dokumenter innlevert under systemvedlikehold eller driftsavbrudd reguleres i forskrift.

I dag bruker Skipsregistrene tid på retur eller retting av dokumenter som er uklare eller på annen måte mangelfullt utfylt. I det elektroniske systemet vil rekvirentene bruke et standardisert nettskjema som antas å eliminere dette problemet. Den strukturerte formen gjør videre dokumentene egnet for automatisk kontroll, både når det gjelder dagbokføring og konferering. Automatisk kontroll vil redusere avstanden i tid mellom dagbokføring og konferering til sekunder eller mindre, og rekvirenten vil straks oppnå prioritet for sin rettsstiftelse. Deretter vil rekvirenten umiddelbart motta registreringsattest.

Saksdokumentene vil i enkelte saker bestå av en blanding av papirbaserte og elektroniske dokumenter. Slike kombinasjonssaker vil særlig være aktuelle der man for eksempel har en norsk overdrager og erverver, men utenlandsk panthaver. Det samme gjør seg gjeldende når et fartøy blir innført i Skipsregistrene etter sjølovens unntaksregler i §§ 35 og 36. De nevnte sakstypene vil ikke kunne behandles fullelektronisk før tekniske forhold tar høyde for det, men tids- og kostnadsbesparelsen antas likevel å bli betydelig sammenlignet med i dag.

Skipsregistrene registrerer enheter eiet av både profesjonelle aktører og privatpersoner. Enhet til registrering kan være næringsfartøy, fritidsfartøy, skip under bygging og byggekontrakter. Systemet som er utarbeidet, er gjort fleksibelt for å imøtekomme de ulike rekvirentenes behov. Overlevering av registreringsdata kan derfor gjøres både fra maskin til maskin, via en skjemaportal i Altinn, og gjennom en brukerportal som er særlig nyttig for meglere av mindre fartøy og for privatpersoner. Adgangen til elektronisk registrering er på den måten ikke begrenset til profesjonelle aktører.

Adgangen for utenlandske rekvirenter, både selskaper og privatpersoner, er per i dag noe begrenset av tekniske årsaker. Bruk av de ulike ovennevnte tilgangene til systemet fordrer at rekvirenten har BankID eller annet identifiseringsverktøy som oppfyller samme sikkerhetsnivå og er godkjent for bruk i Altinns løsninger. I dag gjelder dette kun et utvalg norske identifiseringsverktøy.

Ved utarbeidelsen av forslagene har departementet som nevnt i stor grad sett hen til end-

ringene som er gjort i tinglysningsloven i forbindelse med Statens kartverks innføring av elektronisk tinglysning. Det er likevel flere forskjeller mellom tinglysning av fast eiendom og skip. På et sentralt punkt gjelder dette spørsmålet om prioritetsforholdet mellom papirdokumenter og elektroniske dokumenter. Sjøloven kan ikke bruke samme ordning som tinglysningsloven på dette området grunnet visse særskilte forretningsmessige forhold i skipsfartsnæringen. Det er samtidig avgjørende at dokumentene gis riktig prioritet. Dette gjelder både forholdet mellom ulike elektroniske dokumenter, og mellom elektroniske dokumenter og papirleverte dokumenter.

Dagens praksisbaserte åpning for kjedetransaksjoner og deponering av dokumenter er av stor betydning for skipsregistrering. Dette er blant punktene der tinglysning av fast eiendom og skip i dag er noe forskjellig. Departementet foreslår at åpningen for kjedetransaksjoner ved deponering videreføres i det elektroniske systemet innenfor gjeldende hjemler.

Departementet foreslår ikke endringer i bestemmelsene som regulerer de ufrivillige rettsstiftelsene, deriblant de av sjølovens regler som gir utleggsforretninger, arrestforretninger og varsel om konkurs forrang for avtalebaserte rettsstiftelser. Departementet legger til grunn det samme standpunkt som gjorde seg gjeldende i forbindelse med endringene av tinglysningsloven, nemlig at prioritetsforrang for de ufrivillige rettsstiftelser reduserer faren for kreditorsvik.

I Skipsregistrene er det sikret rettsvern for pantehaftelser på ca. 4 000 milliarder kroner. Brorparten av disse er avtalepant. Det foreslås foranklinger ved påtegning og sletting av pantedokumenter, samt regler for elektroniske pant.

Det foreslås ikke overgangsregler med tanke på utfasing av papirsystemet. Selv om nærværende forslag og tilbudet om elektronisk levering er ment å tilskynde flest mulig rekvirenter til elektronisk dokumentinnlevering, gjøres det ingen inngrep i muligheten til å levere ethvert dokument på papir. Årsaken til dette er særlig hensynet til utenlandske rekvirenter og behovet for å imøtekomme næringens internasjonale karakter. I tillegg ivaretar papirsystemet de sakene og de norske rekvirentene som ikke kan bruke elektronisk dokumentlevering. Det tosporede systemet er antatt å få forholdsvis lang levetid, selv om brorparten av registreringene i Skipsregistrene etter hvert vil gå over i det elektroniske sporet.

Sjøloven gjelder for norske fartøy, inkludert de som er registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) dersom ikke annet er bestemt.

Departementet foreslår derfor ingen endringer i lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven).

### 3.3 Sjølovens begrepsbruk

Det følger av sjøloven § 14 første ledd at «[r]egisterføreren skal føre en dagbok over dokumenter som forlanges registrert, og et skipsregister med blad for hvert enkelt skip. Registrering foregår ved at et utdrag av dokumentet føres inn i dagboken og at dokumentet anmerkes i skipsregisteret.»

Dagboken er en journal for hver registreringsdag. I forskriftene om registrering av skip i NOR og NIS brukes uttrykket «dokumentjournal», jf. eksempelvis NOR-forskriften §§ 5 og 22 og NIS-forskriften §§ 6 og 22. Denne gir en fullstendig oversikt over alle dokumenter som er a) innkommet for registrering, og b) er i en slik stand at de antas av saksbehandler å kunne registreres og derfor føres inn i dagboken. Dagboken må ikke forveksles med postjournalen. Postjournalen er en fullstendig oversikt over alle dokumenter som har innkommet i løpet av en dag, uavhengig av om disse dokumentene antas klare for registrering eller ikke. Innføring i postjournalen alene gir ikke rettsvern.

På dagbokføringsstadiet har saksbehandler prøvd dokumentet mot registreringsvilkårene, vurdert at vilkårene er oppfylt, og derfor ført dokumentet over fra postjournalen og inn i dagboken. Rettsstiftelsens prioritet avholdes midlertidig på dette tidspunktet. Muligheten for registreringsnektelse er fremdeles åpen, jf. sjøloven § 16. Dokumentene er ikke endelig registrert før registerfører har foretatt sin annenhåndskontroll, såkalt konferering. Etter dagbokføring fremgår dette forbeholdet («konfereringsforbehold») av eventuelle utskrifter fra registeret og bestilte journalføringsbekreftelser.

Registerførers annenhåndskontroll foretas av registerfører selv eller av en person med delegert konfereringsfullmakt. Hvis registerfører tilslutter seg saksbehandlers vurdering av at registreringsvilkårene er oppfylt, føres dokumentet over fra dagboken og inn i Skipsregisteret, altså fra dagboken til skipets blad i registeret, jf. sjøloven § 14 fjerde ledd.

Etter sjøloven § 14 fjerde ledd skal et dokument «anmerkes i skipsregisteret innen 2 uker etter dagbokføringsdato», dersom vilkårene for registrering foreligger. Et dokument anmerkes i registeret ved å innføre dokumentjournal-

nummer, dato og klokkeslett for mottakelsen, dokumentets betegnelse, samt et kort utdrag av de viktigste rettsstiftelsene, herunder alle pengeheftelsene. Når et dokument er anmerket i Skipsregisteret, kan det ikke lenger nektes registrert. Det fremgår ikke lenger et konfereringsforbehold av attester, registerblad eller fartøyets offentlige informasjon.

Flertallet i arbeidsgruppen for elektronisk tinglysning av fast eiendom foreslo å endre tinglysingslovens begrepsbruk, blant annet slik at grunnbok skulle kalles «grunnregister», ettersom det ikke lenger føres noen fysisk protokoll. Forslaget ble ikke fulgt opp av Justis- og beredskapsdepartementet i Prop. 53 L (2013–2014) *Endringer i tinglysingsloven mv. (elektronisk tinglysning)* side 12. Stortinget vedtok også å beholde lovens begrepsbruk på dette punktet. Hovedbegrunnelsen var at dette gjaldt et kjent og innarbeidet begrep. Begrepet «dagbokføring» ble imidlertid tatt ut av lovteksten og erstattet med «foreløpig registrering».

Arbeidsgruppens begrunnelse for å oppheve sondringen mellom dagbok og grunnbok var at det fra nå av kun skulle være ett tinglysingsregister. Det kan stilles spørsmål ved om de samme hensynene gjør seg gjeldende for skipsregistrering etter sjøloven.

Skipsregistrene bruker i dag heller ikke en fysisk dagbok eller et fysisk register med papirfolium for hvert fartøy. Data lagres elektronisk i en database hvor hver registerenhet har en elektronisk oppføring (blad). Det kan etter departementets syn ikke være avgjørende for begrepsbruken at dagboken ikke lenger er en fysisk bok. Som nevnt er det knyttet ulike rettsvirkninger til de to stadiene dagbokføring og anmerkning i registeret. Departementet er av den oppfatning at det gir mening å ha et begrepsmessig skille mellom disse, selv om den praktiske betydningen vil være mindre i e-tinglysingsløsningen der dagbokføring og anmerkning i registeret på sikt vil automatiseres og skal kunne skje nesten samtidig. I papirsystemet vil det fremdeles kunne gå 14 dager mellom dagbokføring og anmerkning i registeret. Dette vil også kunne være tilfelle for saker som består av en kombinasjon av papirdokumenter og elektronisk leverte dokumenter.

Det kan argumenteres for en mer moderne språkbruk som reflekterer at det ikke lenger finnes to ulike bøker. Hovedformålet med enhver modernisering av lovens begrepsbruk bør likevel være at endringene skal virke klargjørende for den som leser lovteksten. Departementet mener at en endret begrepsbruk i sjøloven tilsvarende

den som er gjennomført i tinglysingsloven, vil kunne virke mer forvirrende enn oppklarende. I tinglysingsloven har en valgt å erstatte uttrykket «dagbokføring» med «foreløpig registrering». Det kan være en fordel at tinglysingsloven og sjøloven har lik begrepsbruk. Departementet mener imidlertid at på dette punktet vil innføring av en slik begrepsbruk ved registrering av rettigheter i skip lett kunne forveksles med andre former for registrering som det også er hjemmel for i sjøloven.

I dag åpner Skipsregistrene for *foreløpig dagbokføring* av dokumenter med mindre mangler i henhold til sjøloven § 16 andre ledd. Regelen suppleres av NOR-forskriften § 12 og NIS-forskriften § 12. Foreløpig dagbokføring har den virkning at det avholdes prioritet fra tidspunktet for den foreløpige føringen, men det settes også en frist for retting av manglene. Om manglene ikke rettes innen fristen, vil dokumentet miste prioriteten. Ved ordinær dagbokføring er det kun registerførers dobbeltkontroll som gjenstår før registrering. Her kan det oppstå forvirring dersom en erstatter «dagbokføring» med «foreløpig registrering».

Videre er det lagt til rette for *forhåndsregistrering*, jf. sjøloven § 14 femte ledd. Denne regelen hensyntar leveringer fra utenlandsk byggeverksted eller overdragelse som skjer utenfor ekspedisjonstiden. Å introdusere en ny begrepsbruk som lett kan forveksles med disse, anser departementet som lite hensiktsmessig.

I forbindelse med registrering av skip er begrepene «dagbok» og «skipsregister» innarbeidede og kjente, særlig for de profesjonelle aktørene. Likeså er uttrykkene «dagbokført» og «registrert». Ingen høringsinstanser har ytret ønske om å endre den etablerte begrepsbruken. Departementet foreslår derfor ikke å gjøre en tilsvarende endring i sjøloven som den som ble gjennomført i tinglysingsloven.

## 3.4 Elektronisk tinglysning og risiko

### 3.4.1 Signatur

#### *Gjeldende rett*

I papirsystemet underskrives dokumentet med penn av den signaturberettigede før det blir sendt eller levert til Skipsregistrene i original stand. For visse dokumenter, for eksempel skipsskjøter og pantedokumenter, skal underskriften også bekreftes av vitner, jf. sjøloven § 15. Paragraf 18 i registreringsforskriftene definerer nærmere

hvem som kan opptre som vitner. For utenlandske dokumenter er det krav om at underskriften bekreftes av notarius publicus (notar) i det landet de er utstedt i, og dennes underskrift skal igjen legaliseres.

Vitnene må være myndige og bosatt i Norge. Vitnene bekrefter at personen som signerer har undertegnet eller vedkjent seg sin signatur på dokumentet i deres nærvær og at vedkommende er myndig. Er signaturen avgitt på vegne av et selskap, kontrolleres den i tillegg mot tegningsretten som fremgår av foretakets firmaattest. Skipsregistrene innhenter denne informasjonen elektronisk fra Brønnøysundregistrene. På utenlandsk dokument skal en notar bekrefte underskrivers identitet, myndighetsalder og signaturrett. Apostille eller legalisering ved norsk utenriksstasjon stadfester notarens bevilling. Hverken vitner eller notar bekrefter at overdrager/pantsetter mente å binde seg til avtalen eller at inngåelsen ikke lider av tilblivelsesmangler.

Hvis underskriver tidligere har levert dokumenter til Skipsregistrene, kan signaturen underlegges en tentativ skriftprøve ved hjelp av elektronisk lagrede gjenparter i registrene. Dette er ikke en regulær kontroll ved mottak av dokumenter. Vitnenes underskrift vil ikke kunne prøves. I meget sjeldne tilfeller vil registerfører påpeke at underskrivers og vitnenes underskrift i det ytre fremstår som så like at falskskrift mistenkes.

En annen fordel med kravet om vitnebekreftet underskrift er det såkalte solennitetshensynet. Formkravet kan for underskriveren bevisstgjøre stundens høytidelige alvor, og dermed gi vedkommende økt ansvarsfølelse. Viktigheten av disposisjonen blir på den måten understreket, og antallet forhastede disposisjoner kan reduseres.

#### *Høringsnotatet*

I høringsnotatet var utgangspunktet at det ikke foreligger tungtveiende grunner for at risikoen for falsk eller forhastede disposisjoner skal øke med innføring av elektronisk signatur. I likhet med tilstanden for tinglysing av fast eiendom, er det bærende hensyn at tinglysningsmyndigheten må kunne knytte det leverte dokumentet til en person og dennes vilje. Risikoen for forfalskning av underskrifter eller forhastede disposisjoner er til stede både ved bruk av skriftlig signatur og ved elektronisk identifikasjon, som begge i utgangspunktet kun rette person har til rådighet. Det er ingen risikomessig vesensforskjell i den digitale signaturs disfavør mellom forfalskning av fysisk underskrift sammenlignet med å fratvinge

eller på annet uærlig vis tilegne seg rette eiers BankID og passord.

Det ble også vektlagt at bruk av elektronisk signatur ved både eiendomsoverdragelse, kredittopptak og andre rettslige disposisjoner allerede er vel innarbeidede fremgangsmåter i næringslivet og samfunnet for øvrig. Det er godt kjent at elektroniske underskrifter er bindende.

Videre ble det vist til en generell oversikt over argumenter for og imot at en tinglysningsmyndighet bør tillate bruk av elektronisk signatur, nemlig gjennomgangen av problemstillingen i Prop. 53 L (2013–2014) *Endringer i tinglysningsloven mv. (elektronisk tinglysing)* punkt 4 side 13 flg. Ifølge høringsnotatet gjør det seg ikke gjeldende særskilte faremomenter ved elektronisk signatur på skipsregistreringens område. De innsigelser som kan fremmes mot elektronisk signatur vil, i likhet med tilfellet for fast eiendom, ikke være sterke nok til å begrunne et fortsatt krav om vitnebekreftet skriftlig signatur.

I likhet med endringene i tinglysningsloven foreslås det ikke å lovfeste bestemte krav til sikkerhetsnivå. Det foreslås likevel at innsendingen skal skje på en betryggende måte. Loven kan dermed ta høyde for den teknologiske utviklingen på dette området. Slik systemet er lagt opp, vil betryggende måte i dag si at signering av hjemmels- og pantedokumenter krever sikkerhetsnivå 4 (BankID eller tilsvarende) mens støttedokumenter kan aksepteres levert på nivå 3 (MinID eller tilsvarende).

#### *Høringsinstansenes syn*

Følgende av høringsinstansene har uttalt seg om risikospørsmålet:

*Advokatforeningen og Norges Rederiforbund* støtter vurderingene i høringsnotatet. Det fremheves at bruk av BankID som identifiseringsmekanisme er godt innarbeidet i næringslivet i dag. Instansene slutter seg til vurderingen av at innføring av elektronisk signatur som alternativ til vitnebekreftet fysisk signatur ikke vil øke risikoen for falsk eller forhastede disposisjoner.

Advokatforeningen støtter også forslaget om å ikke lovfeste bestemte identifikasjonsmekanismer eller elektroniske sertifikater. Advokatforeningen er enig i at loven på denne måten tar høyde for en utvikling der BankID erstattes av nye tekniske løsninger, inkludert internasjonale.

*Skatteetaten* mener systemets valideringer tilsier at det ikke er en økt risiko ved elektronisk registrering sammenlignet med papirbasert registrering.

### *Departementets vurderinger og forslag*

Departementet merker seg at ingen høringsinstanser har anført at innføringen av elektronisk signatur innebærer økt risiko. Det vektlegges videre at Skipsregistrene ikke har rapportert om konflikter knyttet til slik signatur siden de første mottakene av elektronisk dokumenter våren 2021. Den teknologiske utviklingen har gått hurtig, og en del av argumentene som tidligere er blitt fremført mot elektronisk signatur fremstår i dag som utdaterte. Signatur med BankID er svært utbredt i samfunnet. Publikum forventer å kunne bruke denne identifikasjonsmekanismen. Departementet foreslår derfor at det gjøres endringer i sjøloven i samsvar med de foreslåtte endringene i høringsnotatet.

### **3.4.2 Systemvedlikehold eller uforutsett driftsavbrudd**

#### *Gjeldende rett*

Elektroniske systemer trenger tidvis vedlikehold og oppdatering. Et elektronisk system kan også være utsatt for feil eller kommunikasjonsbrudd som skyldes forhold utenfor tinglysingsmyndighetens kontroll. Forskrift 3. november 1995 nr. 875 om tinglysning (heretter «tinglysningsforskriften») § 22 a lyder:

«I forbindelse med større vedlikeholdsarbeider eller systemomlegginger kan tinglysingsmyndigheten stenge for mottak og registrering av elektroniske og papirbaserte dokumenter i den perioden som anses nødvendig av hensyn til det arbeidet som skal utføres. Papirdokumenter som har kommet inn under stengningen, vil anses mottatt på det tidspunkt stengningen opphører.

Tinglysingsmyndigheten skal varsle brukerne om planlagt stengning, om mulig i god tid.»

Verken sjøloven eller forskriftene om registrering av skip i NOR og NIS har per i dag bestemmelser som gir generell adgang til å stenge for mottak av dokumenter til registrering i en periode ved større vedlikehold eller omlegginger.

#### *Høringsnotatet*

I høringsnotatet punkt 5.2.2 ble det foreslått å endre registreringsforskriftene etter mønster av tinglysingsforskriften. Det ble i tillegg foreslått å

fastsette i forskrift hva som skal regnes som motakstidspunkt av dokumenter under uforutsette driftsavbrudd, da dette kan ha betydning for prioritets-tidspunkter i et klokkeslettsregister. Sistnevnte forslag har i dag ikke et motstykke i tinglysningsforskriften, men integrasjonen med øvrige datasystemer i Sjøfartsdirektoratet kan gjøre Skipsregistrene mer sårbare for nedetid enn Kartverkets løsning. Høringsnotatet begrunnet videre behovet for endringene med at de vil bidra til økt forutsigbarhet.

Forskriftsendringene ble foreslått hjemlet i sjøloven § 38.

#### *Høringsinstansenes syn*

*Advokatforeningen* stiller seg positive til at situasjoner med systemvedlikehold og uforutsett driftsavbrudd reguleres i forskrift. Foreningen slutter seg til påstandene i høringsnotatet om at forslaget kan bidra til økt forutsigbarhet ved driftsavbrudd.

#### *Departementets vurderinger og forslag*

Departementet vurderer det som viktig at regelverket inneholder en regulering av prioritetsforholdet mellom dokumenter innlevert under situasjoner med nødvendig systemvedlikehold eller -omlegginger samt ved uforutsett driftsavbrudd. Dette er situasjoner som kan oppstå, og i et tosporet system der både papirdokumenter og elektroniske dokumenter innkommer, er det avgjørende at prioritetsforholdet mellom disse blir ivaretatt på en forutsigbar måte. Departementet foreslår at slike situasjoner reguleres i registreringsforskriftene. Endringene kan hjemles i sjøloven § 38.

## **3.5 Innsending av dokumenter til Skipsregistrene**

### **3.5.1 Gjeldende rett**

Papirbasert registrering foregår ved at rekvirentene sender inn originale dokumenter til Skipsregistrene. Ved mottak lagres det en elektronisk kopi av disse. Dokumentene blir ført manuelt inn i den elektroniske postjournalen ved mottak, og deretter fordelt til saksbehandler. Saksbehandler foretar så en prøving av om registreringsvilkårene er oppfylt før det antatt registrerbare dokumentet føres inn i dagboken med prioritet fra den dato og det klokkeslett dokumentet ble ansett mottatt, jf. sjøloven § 14 andre ledd. Føringen er synlig i dag-

boken, men er merket med et konfereringsforbehold. Utstedes journalføringsbekreftelse, vil denne inneholde det samme forbeholdet. Dokumentet sendes så videre til registerførerens annenhåndskontroll, såkalt konferering. Passerer dokumentet denne kontrollen, blir det anmerket på skipets blad innen to uker etter dagbokføringsdato, jf. sjøloven § 14 fjerde ledd.

### 3.5.2 Høringsnotatet

I høringsnotatet ble de ulike kanalene for levering av dokumenter presentert:

#### *Dagens kanaler for levering av dokumenter til registrering*

1. Per alminnelig postgang. Slike postfor-sendelser mottas en gang i døgnet. Registrerbare dokumenter dagbokføres med klokkeslett 09.00, jf. sjøloven § 14, jf. NOR-forskriften § 11. I tillegg til de umiddelbart registrerbare dokumentene, dagbokføres visse dokumenter foreløpig dersom de inneholder mindre mangler, jf. sjøloven § 16 andre ledd. Foreløpig dagbokføring gir også prioritet. Prioriteten bekreftes av rekvirentens retting av dokumentets mangler.
2. Egenlevert eller med bud over skranke. Levering over skranke er mulig hele åpningstiden, samt fra klokken 07.00 til 24.00 for registreringer som har adgang til å benytte vaktordningen, jf. NOR-forskriften § 28 og NIS-forskriften § 31. Dokumentene dagbokføres etter klokkeslettet for mottak.
3. Hoveddokument med nødvendige vedlegg levert per e-post som PDF-kopier uten innholdsmessige mangler, og med krav om foreløpig dagbokføring, jf. sjøloven § 16 andre ledd. Denne kanalen gjelder ikke for pantedokumenter. Dagbokføres etter klokkeslett for mottak. Foreløpig føring gir prioritet. Registrering skjer ved ettersendelse av original innen oppgitt frist. Leveres det per e-post etter ekspedisjonstid blir dokumentet foreløpig dagbokført klokken 09.00 påfølgende dag.
4. Melding eller instruks levert per post, skranke eller e-post som utløser dagbokføring av deponert skjøte, pantedokument eller annet hoveddokument. Dagbokføres i hele ekspedisjonstiden, men også utover denne ved avtale med saksbehandler eller vakt.

#### *Nye kanaler som innføres ved elektronisk innlevering*

5. Dokumenter sendt inn gjennom brukerportalen. Antall arbeidslister per fartøy er ubegrenset, og antall dokumenter per arbeidsliste tilpasses ut fra hvilken saks-type det gjelder og hvilken informasjon brukerne har oppgitt. En arbeidsliste er et virtuelt rom for levering av dokumenter som opprettes i tilfeller der rekvirenten ønsker et koordineringspunkt for levering fra flere ulike parter. Levering kan skje hele døgnet, jf. NOR-forskriften § 28 tredje ledd og NIS-forskriften § 31 tredje ledd.
6. Dokumenter levert i den frittstående skjemaportalen i Altinn. Dokumenter kan leveres hele døgnet, jf. NOR-forskriften § 28 og NIS-forskriften § 31 tredje ledd. Det er ingen begrensninger i antall dokumenter som kan leveres.
7. Dokumenter levert fra maskin til maskin. Denne kanalen vil være tilgjengelig for profesjonelle brukere og er avhengig av at innsenderen har systemer som er tilrettelagt for slik innsending.

I høringsnotatet ble det ikke foreslått endringer knyttet til hver enkelt av de ulike leveringskanalene, men det ble foreslått å presisere i lovteksten at dokumenter kan sendes inn elektronisk. Med «elektronisk» menes digital innsending som oppfyller krav til elektronisk sertifikat, og ikke kopier vedlagt e-post.

### 3.5.3 Høringsinstansenes syn

*Advokatforeningen* stiller seg positive til elektronisk innsending og mener en slik adgang vil medføre vesentlige forenklinger for næringen. Advokatforeningen bemerker likevel at «ettersom ikke alle registreringer passer like godt inn i skjemaene vil det være av betydning at det fortsatt er mulig å få avklart spørsmål og utfordringer ved direkte kontakt med Sjøfartsdirektoratet.»

*Finans Norge* påpeker at elektronisk tinglysning av skip er en etterlengtet endring for næringen som vil bidra til effektivitet og lavere kostander. Det er viktig for Finans Norge at den digitale løsningen legger til rette for effektiv registrering av endringer for kvotepliktige fiskefartøy:

«Under gjeldende rett er hovedregelen at fiskekvoten følger det fartøyet som det er bevilget til, slik at overdragelse av fiskekvoter normalt

medfører at også fartøyet samtidig overskjøtes ny kvotehaver. Slik overskjøting gjøres ofte for en kortere periode med den hensikt at kvoten og fartøyet skal overføres tilbake til opprinnelig eier. Ved pantsettelse av skip tilføres det normalt en tinglysingssperre. Når bankene opptrer som panthaver i fartøyet blir de regelmessig bedt om å samtykke til overskjøtingen (slik at pantsetter i perioder er et annet selskap enn låntaker) eller til ytterligere pantsettelse.»

Finans Norge understreker på bakgrunn av dette at løsningen må inneholde mekanismer for effektiv tinglysing av samtykker fra panthaver.

Finans Norge påpeker også at ved opprettelsen av nye leveringskanaler, må kontrollfunksjonen ivaretas:

«Finans Norge vil understreke at det ved opprettelsen av slike kanaler for innsendende institusjoner er viktig at løsningen gir tilgang til filer som reflekterer rettsstiftelsen slik at det er mulig å kontrollere at den som har signert dokumentet har signaturrett.»

Videre ønsker Finans Norge å bli hørt med at brukerportalen bør benytte samme tekniske løsning som Kartverkets system for elektronisk innsending av dokumentasjon, da gjenbruk av denne vil være kostnadsbesparende for innsendende institusjoner.

*Fiskeridirektoratet* bemerker at det er avhengig av at opplysningene fra Skipsregistrene til enhver tid er oppdaterte og riktige. Så lenge datakvaliteten ivaretas, har Fiskeridirektoratet ingen øvrige merknader til åpningen for mottak av elektroniske dokumenter.

*Norges Rederiforbund* uttaler at det er meget positivt at dokumenter kan sendes inn elektronisk. Forbundet mener «[d]ette vil effektivisere registreringen og opprettholde konkurransedyktigheten til de norske skipsregistrene.» Forbundet ser forslaget i sammenheng med arbeidet som er gjort for å ha fokus på service, kvalitet og kundeorientering, særlig i tiden etter fremleggelsen av Stokke-utvalgets rapport i 2004 og fremover. I likhet med Advokatforeningen ønsker Rederiforbundet å påpeke at elektronisk tinglysing ikke må gå på bekostning av muligheten for manuell veiledning, og uttaler at:

«En vesentlig grunn til at de norske skipsregistrene har hatt suksess også overfor utenlandske rekvirenter (spesielt rederier og banken) er den høye servicegrad registrene er

kjent for, med god tilgjengelighet og kompetente medarbeidere. Det er viktig at man sørger for at denne servicegrad opprettholdes selv om det legges opp til en Altinn-løsning slik at rekvirenter ikke blir stående 'fast i systemet', men kan få hjelp i de tilfeller da rekvirenten trenger det. Det må antas at dette ikke kan gjøres uten at det vil gå utover effektiviseringsgevinsten.»

*Norsk Sjømannsforbund* har ikke merknader til elektronisk dokumentinnsending som sådan. Forbundet påpekte imidlertid at det er uheldig at Sjøfartsdirektoratet v/Skipsregistrene etter deres syn ikke undersøker om et selskap faktisk driver virksomhet fra Norge, og ikke bare er et proformaselskap opprettet for å kunne være i NIS. Videre ble det uttalt at Skipsregistrene ikke i tilstrekkelig grad undersøker om det foreligger en «genuin link» mellom reder, skipet og Norge.

*Skatteetaten* mener endringsforslagene virker gjennomtenkte og godt tilpasset gjeldende regelverk.

### 3.5.4 Departementets vurderinger og forslag

Departementet merker seg at høringsinstansene er positive til de ulike mulighetene for elektronisk innsending som ble presentert i høringsnotatet. På den bakgrunn foreslår departementet at det gjøres endringer i sjøloven som åpner for den fleksibiliteten som beskrives i høringsnotatet.

Departementet merker seg likevel at *Advokatforeningen og Norges Rederiforbund* uttrykker en viss bekymring for at innføringen av elektronisk innsending kan gå på bekostning av Skipsregistrenes servicegrad. Det presiseres derfor at muligheten for elektronisk levering ikke innebærer en utfasing av papirsystemet eller at veiledningsfunksjonen skal svekkes. Sjøfartsdirektoratet må sørge for tilstrekkelig brukerveiledning og skal opprettholde dagens servicegrad. Når det gjelder Advokatforeningens anførsel om at ikke alle saker passer like godt inn i skjemaer tilpasset et elektronisk forløp, vises det til beskrivelsen av slike saker i høringsnotatet punkt 6.2. Forslaget innebærer at registreringsaker fortsatt vil kunne bestå av en kombinasjon av elektronisk og papirbasert dokumentinnlevering. Dagens mulighet for registrering av kjedetransaksjoner og dokumentdeponering etter instruks videreføres også i henhold til gjeldende praksis.

*Finans Norge* tar i sitt hørings svar særskilt opp spørsmålet om forslaget tar høyde for effektiv



elektronisk håndtering av samtykke til salg av og ytterligere pant i fiskefartøy. Det fremgår av forslaget at muligheten for elektronisk registrering vil innebære at pantedokumenter som er opprettet elektronisk, også vil kunne påtegnes samtykke elektronisk. Sakstypen Finans Norge skisserer i sitt høringssvar vil kunne forløpe heldigitalt innenfor forslagens rammer. Når det gjelder dagens registrerte pantedokumenter som er opprettet og registrert på papir, vil utgangspunktet være at disse må påtegnes fysisk. Rene pantedokumenter kan påtegnes ved løs erklæring, mens det for omsetningsgjeldsbrev (negotiable pantobligasjoner) kreves at originaldokumentet fremlegges. Forslaget stenger som sådan likevel ikke for elektronisk påtegning av rene pantedokumenter som er opprettet på papir, så lenge det kan valideres at påtegningen er foretatt av rette vedkommende. Det antas imidlertid å være en fordel for panthavere at flest mulig papiropprettede pantedokumenter blir påført fysisk påtegning og fysisk registreringsstempel, slik at bankenes depoter ikke inneholder en større mengde dokumenter som fremstår som de har et annet innhold enn det som er registrert. Når det gjelder de omsettelige (negotiable) pantobligasjonene, kan forslaget til endring av sjøloven § 29 få betydning på dette området, jf. punkt 10.4.3 i høringsnotatet og punkt 3.9.2 i proposisjonen.

Behovet for kontroll med signaturrett håndteres ved at systemet er koblet til Brønnøysundregistrene, og dette kontrollerer automatisk underskrivers elektroniske identitet mot signaturbestemmelsene i selskapets firmaattest.

Høringssvaret til *Norsk Sjømannsforbund* inneholder ingen merknader som angår elektronisk dokumentinnsending. Departementet bemerker at Skipsregistrene fortløpende håndhever nasjonalitetsvilkårene og gjør vurderinger av om det foreligger en reell tilknytning mellom fartøyet og Norge, i tråd med havrettskonvensjonen. Videre er det i § 1 i lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister [NIS-loven] oppstilt krav for å sikre tilknytning mellom rederiet, fartøyet og Norge.

## 3.6 Dokumentkontroll

### 3.6.1 Automatisk konferering (anmerkning) i e-tinglysingssystemet

#### Gjeldende rett

Et dokument som kreves registrert prøves mot registreringsvilkårene før det innføres i dag-

boken, jf. sjøloven § 14 andre og tredje ledd. Deretter skal dokumentet underlegges registerførers annenhåndskontroll (konferering). Dersom dokumentet tilfredsstiller vilkårene for registrering, skal det anmerkes på registerenhetens blad i Skipsregisteret innen 2 uker etter dato for dagbokføring, jf. sjøloven § 14 fjerde ledd. Dokumenter som ikke oppfyller vilkårene, skal nektes registrert, jf. sjøloven § 16.

Dokumentkontrollen er nærmere regulert i registreringsforskriftene, særlig i §§ 11 og 14.

#### Høringsnotatet

I høringsnotatet ble det foreslått at kontroll i form av dagbokføring og konferering skal kunne gjennomføres automatisk ved mottak av elektroniske dokumenter. Forslaget ble begrunnet slik i høringsnotatet punkt 7.1:

«Den automatiske kontrollen er en forutsetning for maksimal gevinstrealisering ved innføring av elektronisk registrering. Hvilke dokumenttyper som egner seg for automatisk kontroll, vil bero på systemets tekniske nivå til enhver tid. Det er et mål at så mye som mulig av dokumentmassen skal bli automatisk kontrollert. Sjøfartsdirektoratet antar som utgangspunkt at fullautomatisk registrering av alle dokumenttyper ligger noe frem i tid. Det legges videre til grunn at registerføreren allerede i dag har hjemmel i registreringsforskriftenes §§ 7 annet ledd til å avgjøre hvilke elektroniske valideringer som er godt nok utviklet for de ulike dokumenttypene. Og videre hvilke som løpende egner seg for automatisk kontroll.»

Hvis dokumentet passerer den automatiske kontrollen, vil det bli umiddelbart registrert. Med automatisk kontroll vil avstanden i tid mellom dagbokføring og anmerkning på registerbladet reduseres betraktelig i forhold til papirsystemet.

Hvis dokumentet ikke blir antatt til registrering, vil det bli gitt en automatisk uformell registreringsnektelse. Hjemmelen for dette vil være sjøloven § 14 tredje ledd, som slår fast at dokumenter som «åpenbart ikke kan registreres» kan returneres uten dagbokføring til den som har krevd registrering. Årsaken til automatisk nektelse kan for eksempel være at utsteder mangler registerhjemmel, jf. sjøloven § 22. Innsender vil motta nektelsen i form av en automatisk kvitteringsmelding. Denne vil angi at dokumentet ikke er innført i dokumentjournalen, grunnen til at

dokumentet ikke kan registreres, og hva som må rettes, jf. registreringsforskriftene § 13. I meldingen vil det også opplyses om at rekvirenten kan kreve dokumentet registrert slik det foreligger, jf. sjøloven § 14 tredje ledd femte punktum. Dersom et slikt krav innkommer, vil det bli behandlet etter reglene i sjøloven §§ 14 og 16. Denne saksbehandlingen er manuell.

#### *Høringsinstansenes syn*

Ingen av høringsinstansene har uttalt at automatisk dokumentkontroll ikke bør innføres.

*Advokatforeningens* og *Norges Rederiforbunds* påpekning av at automatisering ikke er like godt tilpasset alle sakstyper, jf. punkt 3.5.3, gjør seg imidlertid også gjeldende for spørsmålet om automatisk dokumentkontroll, siden det ikke er gitt at en automatisk kvitteringsmelding gir like god veiledning som det en saksbehandler kan gi.

#### *Departementets vurderinger og forslag*

Etter departementets syn vil automatisk dokumentkontroll føre til en betydelig effektiviseringsgevinst. Automatiseringen vil innebære en forenkling for både rekvirentene og Skipsregistrene ved at kurante saker passerer fullautomatisk gjennom systemet. Dette vil gi rekvirentene raskere rettsvern for sine rettigheter og spare Skipsregistrene for saksbehandlingstid. Det antas at endringene vil kunne medføre at en stor del av dokumentmassen flyttes over til det elektroniske sporet. Departementet merker seg likevel anførselene fra *Advokatforeningen* og *Norges Rederiforbund*. Omfattende eller komplekse registreringssaker som involverer rettigheter i større fartøy og krever advokatbistand, vil ikke alltid kunne forløpe heldigitalt. Forslaget innebærer derfor ikke en innskrenkning i muligheten til å levere papirdokumenter og å få disse behandlet manuelt.

Departementet foreslår på den bakgrunn at det gjøres endringer i sjøloven i samsvar med de foreslåtte endringene i høringsnotatet.

### **3.6.2 Registreringsattest**

#### *Gjeldende rett*

Et registrert dokument skal påføres registerførers attest om registreringen, jf. sjøloven § 17. Det nærmere innholdet i registreringsattesten er regulert i § 25 i NOR-forskriften og § 28 i NIS-forskriften. Er det registrerte dokumentet et pantedokument, vedheftes dokumentet også en pantattest.

For elektronisk innsendte dokumenter skal registreringsattesten gis som en kvitteringsmelding, jf. andre ledd i ovennevnte bestemmelser i registreringsforskriftene.

Enhver kan begjære å få utstedt attest om eierforhold og heftelser vedrørende skipene i Skipsregisteret, jf. sjøloven § 17 tredje ledd.

#### *Høringsnotatet*

I høringsnotatet ble det foreslått endringer tilsvarende endringene i tinglysningsloven etter Kartverkets innføring av elektronisk tinglysning for fast eiendom. Forslaget innebærer at papirdokumenter påføres registreringsattest, mens elektroniske dokumenter gis attest i form av en kvitteringsmelding.

Ettersom alle registrerte elektroniske dokumenter vil motta en registerutskrift, ble det foreslått at også innsender av papirdokumenter skal motta dette. Begrunnelsen var at elektronisk og papirbasert registrering bør likestilles på dette punktet. Det ble imidlertid foreslått en forskriftshjemmel som kan utnyttes til å gi enklere løsninger også for papirbasert registrering.

#### *Høringsinstansenes syn*

Ingen høringsinstanser hadde merknader til forslaget i høringsnotatet.

#### *Departementets vurderinger og forslag*

Departementet foreslår at det gjøres endringer i sjøloven i samsvar med de foreslåtte endringene i høringsnotatet.

## **3.7 Hvem kan registrere elektronisk?**

### **3.7.1 Gjeldende rett**

Privatpersoner og selskaper kan stå som rekvirenter for registreringsforretninger, både for papirbasert og elektronisk registrering. Privatpersoner identifiserer seg entydig med fødselsnummer, jf. registreringsforskriftene § 16. Selskaper oppgir organisasjonsnummer.

Elektroniske dokumenter skal sendes inn i den form og med den fremgangsmåte som er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, jf. NOR-forskriften § 7 andre ledd og NIS-forskriften § 8 tredje ledd. Direktoratet fastsetter hva som er en betryggende måte for å autentisere innsenderen av et elektronisk dokument og sikre meldingens integritet.

NOR-forskriften § 7 og NIS-forskriften § 8 gir Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å «fastsette standardvilkår for tilgang til systemer for innsending av dokumenter, samt stille krav til elektroniske sertifikater».

### 3.7.2 Høringsnotatet

I høringsnotatet ble det foreslått at det nye systemet skal gi alminnelig tilgang. Det vil si at det ikke skal skilles mellom profesjonelle og ikke-profesjonelle rekvirenter. I motsetning til Kartverkets system for elektronisk tinglysing av fast eiendom, ble det ikke foreslått å gå veien om et prøveprosjekt som kun er tilgjengelig for en nærmere bestemt krets av profesjonelle aktører. Dette ble begrunnet slik i høringsnotatet punkt 8.2:

«Når Sjøfartsdirektoratet likevel foreslår å åpne adgangen for alle allerede nå, er dette begrunnet i følgende konkrete forhold: En intuitiv og brukervennlig publikumsportal er allerede utarbeidet. Denne kan brukes av både profesjonelle og andre, og valideringene i systemet er like for begge grupper. Det foreligger således ingen tekniske begrensninger som tilsier at privatpersoners registreringsforretninger vil medføre økt risiko sammenlignet med papirbasert registrering.»

Videre omtalte høringsnotatet i punkt 8.3 forholdet til utenlandske rekvirenter og Sjøfartsdirektoratets hjemmel til å fastsette standardvilkår:

«Ett standardvilkår vil være at tilgang til systemet med hensyn til signering av hjemmels- og pantedokumenter, betinger at rekvirenten kan logge seg inn gjennom sikker identifikasjon ved bruk av Bank-ID eller annen elektronisk identifikasjon med sikkerhetsnivå 4 godkjent til bruk i Altinn sine løsninger. Dette er en identifikasjonsmekanisme utenlandske rekvirenter sjelden har tilgang til. Utenlandske rekvirenter, for eksempel shippingbanker, vil typisk ikke anse det som regningssvarende å tilpasse sine datasystemer til alle de ulike Skipsregistrene de har panteheftelser registrert i.

Det foreslås ikke å lovfeste bestemte identifikasjonsmekanismer eller elektroniske sertifikater. Loven vil således ta høyde for en teknisk utvikling der Bank-ID erstattes av nye mekanismer for identifikasjon, inkludert internasjonale.»

Det ble påpekt at kravet om slikt elektronisk sertifikat kan stille en utenlandsk rekvirent svakere enn en innenlandsk. Problemet ble forsøkt avhjulpet ved å foreslå bruk av fullmakt inntil det eventuelt innføres en sikker internasjonal mekanisme for validering av identifikasjon av signatur, jf. høringsnotatet punkt 8.3:

«For innehavere av Bank-ID kan fullmakten leveres direkte i brukerportalen, jf. registreringsforskriftene §§ 20 siste ledd. For utenlandske rekvirenter vil fullmakten måtte innsendes i originalt papirformat, mens resten av saken på bakgrunn av fullmakten vil kunne forløpe elektronisk ved hjelp fullmektigens Bank-ID. Det er ikke uvanlig i papirsystemet at en fullmektig gis fullmakt til å undertegne de fleste dokumenter som er nødvendige for registrering. En fullmakt kan sendes inn for en enkelt sak eller den kan deponeres hos Skipsregistrene for bruk i flere saker.»

### 3.7.3 Høringsinstansenes syn

*Skatteetaten* mener det er positivt at privatpersoner kan benytte elektronisk registrering, og at denne åpningen kan føre til at flere private velger å registrere båtene sine.

*Advokatforeningen* støtter forslaget om å ikke lovfeste bestemte identifikasjonsmekanismer eller elektroniske sertifikater, slik at loven kan ta høyde for den tekniske utvikling. Advokatforeningen er enig i at mangelen på tilgang til BankID kan være et problem for utenlandske rekvirenter, men mener dette likevel delvis avhjelpes ved innlevering av fullmakt til norsk fullmektig.

*Norges Rederiforbund* mener at selv om utenlandske rekvirenter sjelden har tilgang til BankID eller annen elektronisk identifikasjon med sikkerhetsnivå 4 godkjent til bruk i Altinn sine løsninger, kan dette løses ved bruk av norsk fullmektig med fullmakt til å benytte elektronisk dokumentinnsending på vegne av oppdragsgiveren/rekvirenten.

I høringsnotatet ble høringsinstansene bedt om å særskilt uttale seg om behovene til utenlandske rekvirenter er tilstrekkelig ivaretatt. Det ble bedt om forslag til enda mer effektive løsninger enn bruk av fullmakt. Ifølge *Advokatforeningen* og *Norges Rederiforbund* vil adgangen til å levere fullmakt avhjelpe problemet. Alternative forslag er ikke fremsatt.

### 3.7.4 Departementets vurderinger og forslag

Departementet merker seg at ingen av høringsinstansene har vært negative til at publikum får alminnelig tilgang til elektronisk registrering. Slik departementet ser det, innebærer alminnelig tilgang ikke en økt risiko for feil eller misbruk. Sjøfartsdirektoratets erfaringer med privatpersoners bruk av elektronisk innsending har hittil vært positive.

Departementet foreslår at det gjøres endringer i sjøloven i samsvar med de foreslåtte endringene i høringsnotatet.

## 3.8 Prioritet

### 3.8.1 Gjeldende rett

Skipsregistrenes hovedformål er å sikre at rettsstiftelsene som registreres gis rettsvern overfor tredjepersoner. Når et dokument dagbokføres, vil det ha prioritet foran konkurrerende dokumenter som innkommer på et senere tidspunkt. For å ivareta hensynet til shippingens forretningsmessige natur, høye tempo og internasjonale karakter, skal dokumentene gis løpende klokkeslettsprioritet, jf. sjøloven § 14 andre ledd første punktum.

Dersom to dokumenter kolliderer, går det foran som først ble dagbokført, jf. sjøloven § 23. Med «kolliderer» menes for eksempel at registerfører mottar to pantdokumenter til registrering i samme skip, som begge er merket med avtalt 1. prioritet. Hvis konkurrerende dokumenter innføres i dagbokboken samtidig, er de likestilt, jf. sjøloven § 23 tredje ledd første punktum.

Unntaket er utleggs- og arrestforretninger. Disse går foran annet rettsverv, jf. sjøloven § 23 tredje ledd andre punktum. For kolliderende utleggsforretninger avgjøres prioriteten ut fra klokkeslettet for avholdelsen av forretningen, og den eldste går foran, jf. § 23 tredje ledd tredje punktum.

Forholdet mellom dokumenter som innkommer utenfor ekspedisjonstiden er regulert i forskrift, jf. sjøloven § 14 andre ledd andre punktum. Etter første ledd i NOR-forskriften § 28 og NIS-forskriften § 31 skal ekspedisjonstiden være fra kl. 09:00 til 15:00. Unntak gjøres for dokumenter som av nødvendighetshensyn må leveres utenfor ekspedisjonstiden. Unntaket må være begrunnet i hensynet til samtidig sletting eller registrering i utenlandsk register, eller når hensynet til utenlandske rettighetshavere tilsier det,

jf. andre ledd i ovennevnte forskriftsbestemmelser. Elektroniske dokumenter kan leveres utenfor ekspedisjonstiden, jf. tredje ledd.

Registreringsforskriftene § 11 regulerer forholdet mellom dokumenter som innkommer i samme postforsendelse. Samme bestemmelser regulerer også forholdet mellom dokumenter som sendes i posten og dokumenter som leveres over skranke på registreringskontoret. Hensynet bak bestemmelsene er at rekkefølgen ikke skal bli tilfeldig. For å sikre ordnet rekkefølge, skal dokumenter innkommet med morgenposten anses mottatt samtidig ved kontorets åpningstid kl. 09:00. Dokumentene blir dermed gitt likt tidspunkt for innføring i dagboken og lik prioritet. Dersom et kolliderende dokument leveres over skranke kl. 09:05, vil dette gis dagbokføring og prioritet etter et dokument som befinner seg i den enda uåpnede morgenposten.

### 3.8.2 Høringsnotatet

I høringsnotatet ble det foreslått at hovedregelen om prioritet beholdes som i dag, men at registreringsforskriftene endres slik at prioritetstidspunktet for dokumenter innkommet med morgenposten forskyves til kl. 10:00.

Hovedtemaet i høringsnotatet var spørsmålet om tilordning av prioritet mellom papirdokumenter og elektroniske dokumenter som innkommer i tidsrommet samtidig med og like etter morgenposten.

Høringsnotatet foretok en sammenligning med tinglysningslovens ordning på dette punkt, jf. høringsnotatet punkt 9.3. I korte trekk er denne følgende: Elektroniske dokumenter har løpende klokkeslettsprioritet hele døgnet, jf. tinglysningsloven § 7. Papirdokumenter innkommet før kl. 14:00 gis prioritet kl. 21:00 samme dag, og papirdokumenter innkommet etter kl. 14:00 gis prioritet kl. 21:00 påfølgende dag, jf. tinglysningsforskriften § 11. I tilfeller hvor elektroniske og papirbaserte dokumenter har kolliderende prioritet kl. 21:00, avgjøres prioritetsspørsmålet etter den generelle likestillingsregelen i tinglysningsloven § 20 andre ledd.

Høringsnotatet begrunnet på følgende måte i punkt 9.3 hvorfor det ikke foreslås å legge tinglysningslovens løsning til grunn for skipsregistrering:

«Profesjonelle aktører som forholder seg til Skipsregistrene er vant til at de kan få utstedt journalføringsbekreftelse, pantattest, hjemmels- og heftelsesattest eller slettellesattest

like i etterkant av at de avgir instruks ved avslutningen av closing-møtet. Praksis tilsier et tidsforløp på noen få minutter. Hvis man gjennom lovendring skulle innføre en regel om at norske og utenlandske papir-ekvivalenter må avvente til klokken 21.00 før de mottar attest som viser oppnådd rettsvern, må det antas at dette ville svekke de norske Skipsregistrenes attraktivitet samt muligens medføre tonnasje-flukt.»

I høringsnotatet ble det derfor ikke foreslått at papirdokumenter skal avvente prioritet til et oppsamlingstidspunkt, men snarere at dagens løpende klokkeslettsregistrering videreføres for både papirbasert og elektronisk registrering. Tidspunktet for når et papirdokument skal være ansett mottatt ble foreslått regulert i forskrift. Forskriftsendringene og den tekniske muligheten for å slå av fullautomatisk registrering i tidsrommet morgenposten sorteres, vil redusere risikoen for prioritetskonflikt.

### 3.8.3 Høringsinstansenes syn

*Advokatforeningen* støtter forslaget om å endre prioritetstidspunktet for morgenposten. Advokatforeningen uttaler at:

«Kombinert med teknisk sperre for elektronisk innsendte dokumenter som sendes inn for samme fartøy, er Advokatforeningen enig i at en slik løsning vesentlig vil redusere faren for prioritetskonflikt mellom dokumenter som er sendt inn ved henholdsvis papirpost og elektronisk løsning.»

*Skatteetaten* mener det er positivt at en del reguleringer er satt ned på forskriftsnivå. Slik kan regelverket endres raskere når utviklingen tilsier det.

### 3.8.4 Departementets vurderinger og forslag

Departementet merker seg at ingen høringsinstanser har vært negative til forslaget eller foreslått andre løsninger for håndtering av prioritet i et tosporet system for registrering av papirbaserte og elektroniske dokumenter. Departementet foreslår at det gjøres endringer i sjøloven i samsvar med de foreslåtte endringene i høringsnotatet. Nærmere regulering av tidspunkter foreslås inntatt i forskrift med hjemmel i sjøloven § 14.

## 3.9 Elektronisk registrering, overdragelse og sletting av panteheftelser

### 3.9.1 Utlegg

#### *Gjeldende rett*

Panterett i skip stiftet ved utleggsforretning innebærer at namsmyndigheten stifter en tvungen panterett i debtors skip. Rettsvern for utlegget oppnås gjennom registrering, jf. sjøloven § 41 tredje ledd, jf. § 5-3 i lov av 8. februar 1980 nr. 2 om pant (panteloven).

Utlegg er i sjøloven § 23 tredje ledd gitt en prioritetsfordel foran frivillige rettsstiftelser ved at utleggs- og arrestforretninger går foran annet rettsverv som innføres i dagboken på samme tidspunkt. Hvis flere utleggsforretninger er registrert på samme tidspunkt, går den eldste foran.

#### *Høringsnotatet*

I høringsnotatet ble det ikke foreslått endringer i reglene for utlegg og arrest. Det ble påpekt at disse fortsatt bør svare til tinglysningsloven § 20 tredje ledd, som har samme innhold som sjøloven § 23 tredje ledd. Begrunnelsen for dette var lik den Justis- og beredskapsdepartementet gav i Prop. 53 L (2014–2015) *Endringer i tinglysningsloven mv. (elektronisk tinglysing)* punkt 8.4 side 46, nemlig at bestemmelsen er sentral for å redusere muligheten for kreditorunndragelse.

Videre ble det i høringsnotatet punkt 10.1.3 beskrevet hvordan bestemmelsen fra igangsettelse skal kunne fungere etter sin hensikt i et tosporet system ved at utlegg lastes opp i brukerportalen og gis prioritet fra dette tidspunktet:

«Ved oppstart vil systemet altså ikke være teknisk modent til automatisk registrering av utlegg. Utleggsforretninger leveres til Skipsregistrene i form av utskrift av namsboken, og ikke som standardisert nettskjema. Hvis saksøkte eier flere skip, tas det regelmessig utlegg i alle. Dokumentet som ligger til grunn, er én namsbok selv om det skal hefte utlegg i hele saksøktes flåte. Det er åpenbart uheldig at et skjøte eller avtalepant kan registreres automatisk mens utlegg krever manuell saksbehandling. Ved oppstart vil lovens ordning bli ivaretatt ved at namsmyndigheten kan åpne en sak i brukerportalen og leverer dokumentet elektronisk der. Dokumentet blir ikke automatisk registrert. Hvis leveringen foretas utenfor Skipsregistrenes ekspedisjonstid, vil dokumentet bli

liggende uregistrert inntil registerkontoret åpner neste morgen. Men leveringen utløser samtidig en teknisk sperre som gjør at elektronisk skjøte eller pantedokument levert etter utlegget heller ikke automatisk innføres i dagboken. En fysisk saksbehandler vil så føre de elektroniske dokumentene inn i dagboken manuelt, i den prioritetsrekkefølge de ble levert.»

#### Høringsinstansenes syn

*Skatteetaten* er enig i at prioritetsregelen for utleggspant i sjøloven § 23 tredje ledd bør beholdes, og uttaler at «[d]ette er av stor betydning for å redusere mulighetene for kreditorunndragelse.» Videre er *Skatteetaten* positiv til den tekniske løsningen som skisseres i høringsnotatet og mener denne vil føre til at elektronisk skjøte- eller pantedokument ikke vil kunne fortrenge et utleggs-prioritet.

#### Departementets vurderinger og forslag

Etter departementets syn ville det i et tosporet system teknisk sett ha innebåret en forenkling hvis bestemmelsen om forrang for utleggs- og arrestforretninger ble endret. Departementet merker seg likevel bestemmelsens betydning for å unngå kreditorunndragelse. Det bærende hensynet bak bestemmelsen er at prioritetsfordelen reduserer både muligheten og motivasjonen for en debitor til å forsøke å unndra skipet kreditors tvangspant. Muligheten for dette ville kunne øke ved rask innsending av elektronisk dokument til overdragelse eller avtalepant. Departementet merker seg også *Skatteetatens* høringsuttalelse på dette punkt.

Departementet foreslår derfor at prioritetsfordelen for utleggs- og arrestforretninger beholdes i tråd med forslaget i høringsnotatet.

### 3.9.2 Negotiable pantobligasjoner

#### Gjeldende rett

I lov av 17. februar 1939 nr. 1 om gjeldsbrev (gjeldsbrevloven eller gbl.) inndeles gjeldsbrevene i to hovedkategorier: enkle gjeldsbrev og omsetningsgjeldsbrev. Sistnevnte kalles også «negotiable gjeldsbrev». Gjeldsbrevene i begge kategorier er omsettelige, men det er gitt egne legitimasjonsregler for omsetningsgjeldsbrevene som gjør dem ytterligere likvide, jf. gjeldsbrevloven § 15. For å kunne kalles et gjeldsbrev må en pantobligasjon

inneholde en klar og ubetinget skylderklæring for et bestemt beløp, oftest formulert i eget felt med uttrykket «Erkjenner å skyld», eller på engelsk: «Hereby acknowledged to be indebted to».

Et gjeldsbrev som gir pant i skip eller øvrige enheter som er registrert i Skipsregisteret, jf. sjøloven §§ 11, 33 og 507, vil i utgangspunktet være et omsetningsgjeldsbrev, med mindre det er påført teksten «ikkje til order» (rektaklausul) eller «eit anna slikt atterhald», jf. gjeldsbrevloven § 11 andre ledd nr. 3. Dersom pantobligasjonen er påført slikt forbehold, vil den være et enkelt gjeldsbrev.

#### Høringsnotatet

I høringsnotatet ble utgangspunktet for pantobligasjoner i skip sammenlignet med tilsvarende forhold for fast eiendom, jf. høringsnotatet punkt 10.2:

«Det samme utgangspunktet i gbl. § 11 nr. 3 gjelder for fast eiendom, men det opplyses i nevnte prop. 6 L (2016–2017) at det for disse formuesgodene ikke lenger er vanlig med pantedokument som også er omsetningsgjeldsbrev. Det er fremdeles mulig å ta inn en skylderklæring i pantedokumentene. Imidlertid inneholder ikke den standardiserte blanketten for panteretter i fast eiendom lenger noen gjeldsbrevdel og begrep som 'skyldner' er byttet ut med 'pantsetter'. En årsak til at slike omsetningsgjeldsbrev er mindre praktisk i dag, er at omsetningsgjeldsbrev ikke lenger er tillatt i forbrukerforhold, jf. lov 25. juni 1999 om finansavtaler og finansoppdrag (finansavtaleloven) § 55 annet ledd. Bruk av omsetningsgjeldsbrev ved opptak av privatpersoners lån i bolig er dermed forbudt. I den nevnte proposisjonen ble det ikke foreslått regler for elektronisk gjeldsdokumentasjon som kan gi tilsvarende negotiabilitetsvirkninger ved overdragelse som gjeldsbrevloven gir ved overdragelse av omsetningsgjeldsbrev.»

Pantobligasjoner i skip utstedes imidlertid fortsatt ofte som omsetningsgjeldsbrev. I papirsystemet finnes det ikke et standardisert skjema for pantedokumenter til registrering i skip. Dette til forskjell fra standardskjemaene til Kartverket, jf. tinglysningsforskriften § 2 andre ledd bokstav c.

I høringsnotatet ble det videre påpekt at det vil bli utarbeidet et standardisert oppsett for digitale pantedokumenter. Dette vil imidlertid inneholde et fritekstfelt, noe banknæringen har ønsket blant annet for å kunne definere panterettens nærmere

omfang, jf. sjøloven § 45. Dermed kan det tenkes at fritekstfeltet brukes til å innta en gjeldsbrevdel uten at det tas forbehold om «ikke til ordre» eller lignende formulering. Det digitale pantedokumentet vil dermed kunne bære kjennetegnene til et omsetningsgjeldsbrev. Høringsnotatet forutsetter likevel at digitale pantedokumenter ikke vil være omsetningsgjeldsbrev etter reglene i gjeldsbrevloven, og begrunnet dette slik i punkt 10.2:

«Det samme ble lagt til grunn for digitale panteretter i fast eiendom i nevnte prop. 6 L (2016–2017). Rettsvern for overdragelse av et omsetningsgjeldsbrev er knyttet til selve overleveringen av gjeldsbrevet, jf. gbl. §§ 13, 14, 15 og 18. En slik overlevering, og eventuell tilbakelevering etter § 21, forutsetter at gjeldsbrevet er utstedt på papir.»

I likhet med ordningen for fast eiendom ble det derfor ikke foreslått lovendringer som kan legge til rette for negotiabilitetsvirkninger ved overdragelse av elektronisk gjeldsdokumentasjon. Omsetningsgjeldsbrev vil fortsatt kunne registreres i papirsystemet.

#### *Høringsinstansenes syn*

Ingen høringsinstanser har uttalt seg om problemstillingen.

#### *Departementets vurderinger og forslag*

Departementet vurderer at behovet for egne regler om negotiabilitet knyttet til digitale pantobligasjoner i skip, synes å være lite. Ingen høringsinstanser har hatt innspill til problemstillingen, og næringen har heller ikke overfor Sjøfartsdirektoratet ytret ønske om regelendringer her. Departementet mener videre at dersom det skal innføres nye bestemmelser på dette området, vil det kreve at problemstillingen utredes ytterligere. Det vil også være hensiktsmessig å ha ensartede regler for de ulike kategoriene av formuesgoder.

Departementet foreslår derfor ikke nye regler om negotiabilitetsvirkninger for digitale pantedokumenter på skipskredittens område.

### **3.9.3 Overdragelse/transport av elektroniske panteheftelser**

#### *Gjeldende rett*

Det følger av sjøloven § 24 femte ledd at bestemmelsene i sjøloven § 23 om prioritet ikke får

anvendelse på overdragelse av panteretter. Dette innebærer at transport av en panterett ikke må registreres for å ha rettsvern. Så lenge pantedokumenten den opprinnelige rekvirenten lot registrere har en bestemt prioritet, vil denne prioritetsposisjonen forbli registrert med samme rettsvern, uavhengig av om pantekravet siden blir transportert en eller flere ganger. Registrert rettighetshaver vil altså ikke nødvendigvis være reell rettighetshaver.

#### *Høringsnotatet*

I høringsnotatet ble det foreslått at sjøloven bør endres i tråd med endringene inntatt i tinglysingsloven i forbindelse med innføringen av tinglysning av digitale pantedokumenter i fast eiendom, jf. lov av 31. mars 2017 nr. 14 om endringer i tinglysingsloven, inkassoloven og tvangsfullbyrdsloven mv. (teknologinøytralitet). Tidligere inneholdt tinglysingsloven det samme generelle unntaket for tinglysning av transport, men unntaket gjelder etter lovendringen kun når panteretten er registrert på annet grunnlag enn ved elektronisk innsending, jf. tinglysingsloven § 22. Begrunnelsen for forslaget ble gitt i høringsnotatet punkt 10.3.2:

«De samme hensynene gjør seg gjeldende for transport av digitale panteretter i skip som for digitale panteretter i fast eiendom. Ved å innføre registrering som rettsvernkrav for digitale pantedokumenter, vil også Skipsregisteret gi et riktig bilde av hvem som rettsvernmessig er legitimert rettighetshaver til den digitale pantedokumenten, noe som blant annet vil kunne forenkle prosessen ved sletting. Det vil da være den registeret utpeker som legitimert rettighetshaver som kan begjære sletting. Det foreslås på denne bakgrunn at unntaket i sjøloven § 24 begrenses til å gjelde panteretter registrert på annet grunnlag enn ved elektronisk innsending.»

#### *Høringsinstansenes syn*

Ingen av høringsinstansene har uttalt seg om problemstillingen.

#### *Departementets vurderinger og forslag*

Departementet vurderer at en endring i tråd med løsningen i tinglysingsloven vil ha flere positive følger, blant annet en forenklet sletteprosess og et mer oversiktlig register. Departementet foreslår

derfor at sjøloven endres i tråd med forslaget i høringsnotatet.

### 3.9.4 Sletting av registrert panteheftelse

#### *Gjeldende rett*

Det følger av sjøloven § 29 første ledd at en heftelse skal slettes av Skipsregisteret når det blir registrert bevis for at den er falt bort eller for at den berettigede samtykker i sletting. For at en pantobligasjon som er omsetningsgjeldsbrev, skal kunne slettes, må dokumentet sammen med kvittering eller samtykke leveres inn til registerføreren, jf. § 29 andre ledd.

Rene pantedokumenter vil derfor kunne slettes på løs erklæring. Dette vil også gjelde dokumenter som er påført teksten «Ikke til ordre» eller lignende forbehold. Omsetningsgjeldsbrev (negotiable pantobligasjoner) som er bortkommet, må mortifiseres før de kan slettes av Skipsregisteret.

#### *Høringsnotatet*

I høringsnotatet ble det fremmet forslag til en mulig utforming av sjøloven § 29 andre ledd som vil åpne for at en viss krets av rettighetshavere vil kunne tillates å slette negotiable pantedokumenter på løs erklæring, altså uten å fremlegge det rettighetsbærende originaldokumentet for registerfører. Kretsen omfatter i hovedsak norske banker, og banker med filial i Norge og hovedsete i en annen EØS-stat. Rettighetshavere som faller utenfor denne kretsen, vil fortsatt måtte fremlegge originaldokument med påtegning om at det skal slettes eller få dokumentet mortifisert etter gjeldende regler. Formuleringene i forslaget tilsvarer tinglysingsloven § 32 andre ledd.

Forslaget i sjøloven § 29 syvende ledd svarer til tinglysingsloven § 32 femte ledd og åpner for at nærmere angitte rettighetshavere ikke behøver å levere originaldokumentet ved nedkvikking, prioritetsvikelse eller andre disposisjoner som begrenser omfanget eller verdien av en tinglyst heftelse. Det ble også foreslått at det, i likhet med tinglysingsloven, tas inn en presisering om at finansinstitusjonen i ovennevnte tilfeller selv påtar seg erstatningsansvar dersom det viser seg at kravet fortsatt eksisterer etter transport. Kreditor må selv gi en påtegning eller foreta makulering av dokumentet.

Videre ble det i høringsnotatet foretatt en sammenligning med tinglysingsloven og for-

arbeidene til endringen av lovens § 32, særlig Prop. 6 L (2016–2017) *Endringer i tinglysingsloven, inkassoloven og tvangsfullbyrdelsesloven mv. (teknologinøytralitet)* punkt 7.4 side 43 flg. Det ble vist til at de samme avveininger mellom forenkling og risikoen for at tredjeparter påføres tap gjør seg gjeldende i vurderingen av om sjøloven skal endres. Forenklingen vil medføre færre papirfor-sendelser, mens risikoen ligger i de særlige legitimasjonsvirkninger som følger av at et dokument er et omsetningsgjeldsbrev.

#### *Høringsinstansenes syn*

Høringsinstansene ble særskilt bedt om å uttale seg om den skisserte endringen i forslaget er ønskelig. De ble også bedt om å gjøre Sjøfartsdirektoratet oppmerksom på eventuelle forhold som tilsier at det ikke burde innføres slike regler på grunn av hensyn som særlig gjør seg gjeldende for sletting av omsettelige pantobligasjoner registrert i skip.

Ingen høringsinstanser har uttalt seg om forslaget.

#### *Departementets vurderinger og forslag*

Ingen høringsinstanser har gått imot forslaget. Departementet bemerker imidlertid at de økonomiske realitetene innen skipskreditten skiller seg noe fra tilfellet for fast eiendom. For det første er obligasjonenes pålydende regelmessig av et nokså mye høyere beløp for skip enn for fast eiendom. Dette tilsier at forslaget til endringer kan innebære økt risiko. For det andre er innslaget av utenlandsk kapital mer fremtredende i skipsfinansiering. Forslaget om å tillate sletting på løs erklæring av omsetningsgjeldsbrev for en krets av norske banker og banker med filial i Norge og hovedsete i en annen EØS-stat, innebærer dermed en forskjellsbehandling av for eksempel amerikanske og japanske panthavere.

Departementet foreslår likevel at sjøloven endres i tråd med forslaget som er fremmet i høringsnotatet. Det vektlegges at denne forenklingen vil være nyttig, særlig ved større refinansieringer der en stor mengde originale obligasjoner i dag må fremlegges. Det vektlegges videre at bankene selv velger om de ønsker å benytte seg av adgangen til sletting uten fremleggelse av originaldokumentet. Panthaver må i slike tilfeller selv velge å bære risikoen for eventuelle feil.



## 4 Hjemmel for overtredelsesgebyr ved brudd på skipssikkerhetsloven §§ 39 og 45

### 4.1 Bakgrunnen for lovforslaget

Skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter pålegger rederier, driftsansvarlige, skipsførere og andre som har sitt arbeid om bord en rekke plikter. Flere av disse pliktene er så sentrale at det av allmennpreventive og individualpreventive årsaker anses hensiktsmessig å reagere med overtredelsesgebyr for brudd på pliktene.

Overtredelsesgebyr er en form for administrativ sanksjon som innebærer en negativ reaksjon rettet mot en begått overtredelse av lov, forskrift eller individuell avgjørelse, og har et hovedsakelig pønalt (straffende) formål, jf. Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) *Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)* side 87. Det skal ikke ilegges overtredelsesgebyr der overtredelsen anmeldes til politiet, jf. Ot.prp. nr. 87 (2005–2006) side 131.

Skipssikkerhetsloven § 55 fastsetter at tilsynsmyndigheten (Sjøfartsdirektoratet) kan ilegge overtredelsesgebyr ved overtredelse av nærmere angitte bestemmelser i loven. Listen over bestemmelser i § 55 kan i grove trekk inndeles i tre kategorier: 1) regler om teknisk og operativ sikkerhet, jf. lovens kapittel 3; 2) regler om arbeidsmiljø og personlig sikkerhet, jf. lovens kapittel 4; 3) regler om miljømessig sikkerhet, jf. lovens kapittel 5. Tilsynsmyndigheten er avskåret fra å ilegge gebyr for overtredelser av andre bestemmelser enn de som er opplistet i § 55.

Selv om det foreligger en overtredelse, er Sjøfartsdirektoratet ikke forpliktet til å ilegge overtredelsesgebyr. Det går frem av § 55 første ledd at tilsynsmyndigheten «kan» ilegge overtredelsesgebyr, hvilket åpner for en skjønnsmessig vurdering. Tilsynsmyndigheten avgjør om, og på hvilken måte, det skal reageres i det konkrete tilfelle.

Overtredelsesgebyr kan ilegges «den som på vegne av rederiet» overtrer nærmere angitte bestemmelser, jf. skipssikkerhetsloven § 55 første ledd. Det kan eksempelvis være aktuelt å ilegge gebyr til personer i rederiledelsen i medhold av første ledd. Etter andre ledd kan tilsynsmyndigheten ilegge «skipsføreren» overtredelsesgebyr ved brudd på nærmere angitte bestemmelser.

Videre kan rederiet ilegges overtredelsesgebyr hvis «noen som har handlet på vegne av rederiet» har overtrådt bestemmelser som nevnt i § 55 første til tredje ledd, jf. skipssikkerhetsloven § 56.

Departementet sendte en evaluering av regelverket om overtredelsesgebyr på høring i slutten av 2018. Hensikten med evalueringen var å se på om overtredelsesgebyr er en egnet måte å sanksjonere manglende etterlevelse av skipssikkerhetsregelverket på og om reglene fungerer etter sin hensikt. Videre var det blant annet ønskelig å vurdere om opplistingen av sanksjonsbelagte overtredelser i lovens § 55 første til tredje ledd var dekkende, eller om listen skulle utvides.

Generelt var høringsinstansenes tilbakemelding at innføringen av overtredelsesgebyr var en egnet og effektiv måte å sanksjonere brudd på skipssikkerhetsloven. Det ble også påpekt at det er viktig å sikre at lovlydige aktører ikke får dårligere vilkår enn de som bryter regelverket. Sjøfartsdirektoratet opplevde både at overtredelsesgebyr hadde bidratt til å styre rederiene sitt arbeid i en positiv sikkerhets- og miljømessig retning, og at overtredelsesgebyr hadde stor individualpreventiv effekt med færre registrerte gjentakelser. Direktoratet bemerket også at det å avdekke og reagere på overtredelser er med på å ivareta sikkerhet, miljøet og like konkurransevilkår.

Videre hadde høringsinstansene enkelte innspill til listen over bestemmelser i skipssikkerhetsloven § 55 det kan ilegges gebyr for ved overtredelse. Sjøfartsdirektoratet påpekte et behov for å utvide listen, blant annet ved å tilføye skipssikkerhetsloven § 39 om forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip. Tilføyelsen av § 39 foreslås derfor på departementets initiativ etter høringsinnspill fra Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet vurderte også at det var behov for å kunne ilegge overtredelsesgebyr for brudd på skipssikkerhetsloven § 45 om plikten til å medvirke til tilsyn. Herunder har ESA (EFTA Surveillance Authority) ved flere anledninger påpekt at Norge etter deres syn ikke har gjennomført direktiv 2009/16/EF om havnestatskontroll artikkel 34 om sanksjoner på en tilfredsstillende

måte. ESA har blant annet trukket frem at det i norsk rett ikke er hjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr for brudd på reglene om ankomst- og avgangsmeldinger for utenlandske fartøy. Tilføyelsen av § 45 foreslås på den bakgrunn.

## 4.2 Departementets vurderinger og forslag

Overtredelsesgebyr som sanksjonsform har vist seg å være effektiv å håndheve, samtidig som den har god allmenn- og individualpreventiv virkning. Den har gitt Sjøfartsdirektoratet et virkningsfullt virkemiddel for å håndheve brudd på mange av skipssikkerhetslovens bestemmelser. Departementet vurderer nå at det er behov for å tilføye skipssikkerhetsloven § 39 blant de opplistede bestemmelsene i lovens § 55 første ledd, og §§ 39 og 45 i listen over bestemmelser i § 55 andre ledd. Endringene vil gi Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å ilegge overtredelsesgebyr for brudd på bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 39 og 45.

### 4.2.1 Brudd på skipssikkerhetsloven § 39 – forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip

Skipssikkerhetsloven kapittel 6 har bestemmelser om sikkerhets- og terrorberedskap, hvor § 39 omhandler forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip. Forskrift om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger (sikkerhetsforskriften) av 22. juni 2004 nr. 972 er hjemlet i § 39. Etter gjeldende rett har ikke tilsynsmyndigheten adgang til å reagere med overtredelsesgebyr mot overtredelser av § 39 eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Tilføyelse av § 39 i skipssikkerhetsloven § 55 første ledd vil gi Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å ilegge «den som handler på vegne av rederiet» overtredelsesgebyr for forsettlig eller uaktsomt brudd på sikkerhetsforskriftens krav til sikkerhets- og terrorberedskap. Departementet gjør oppmerksom på at det foruten sikkerhetsforskriften er ytterligere to forskrifter hjemlet i skipssikkerhetsloven § 39. Departementet vurderer at det ikke er behov for å anvende overtredelsesgebyr som sanksjonsform ved brudd på bestemmelser i disse.

Tilføyelsen av § 39 i opplistingen i § 55 første ledd vil gi Sjøfartsdirektoratet en effektiv og virkningsfull sanksjonsform, og kan bidra til ytter-

ligere fokus på kravene knyttet til en robust sikkerhets- og terrorberedskap om bord på skip. Lovendringen vil innebære at det kan ilegges overtredelsesgebyr for brudd på eksempelvis sikkerhetsforskriftens krav om at fartøy skal ha et terroralarmsystem om bord, jf. § 7, kravene til å oppbevare dokumentasjon som nevnt i ISPS-koden om bord, jf. § 12, samt dokumentasjon over fartøyets historikk (CSR), jf. § 13, og for brudd på reglene om forsvarlig oppbevaring av skytevåpen, jf. § 23.

### 4.2.2 Brudd på skipssikkerhetsloven § 45 – plikt til å medvirke til tilsynet

En havnestats rett til å gjennomføre kontroll av skip som kommer til dens havn er regulert gjennom folkerettslig sedvanerett, Havrettskonvensjonen av 1982, og konvensjoner som regulerer skipsfarten slik som SOLAS, MARPOL og MLC. Direktiv 2009/16/EF om havnestatskontroll pålegger landene i EU/EØS å gjennomføre slike kontroller. Direktivet er gjennomført i norsk rett i skipssikkerhetsloven og forskrift om havnestatskontroll.

Skipssikkerhetsloven kapittel 7 har bestemmelser om tilsyn for norske og utenlandske skip, hvor § 45 fastsetter at rederiet, arbeidsgiveren, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord plikter å medvirke til tilsynet etter kapitlet. Forskrift om havnestatskontroll (havnestatskontrollforskriften) av 24. november 2014 nr. 1458 er hjemlet i blant annet skipssikkerhetsloven § 45, og gjelder for utenlandske skip som nærmere definert i forskriftens § 1. Forskriften §§ 5, 6 og 7 pålegger rederiet eller skipsfører viktige plikter til medvirkning slik at havnestatskontroll skal kunne gjennomføres på en effektiv måte. Det inkluderer plikten til å melde fra om skipets planlagte ankomst samt faktiske ankomst- og avgangstid. Rederiet eller skipsføreren plikter også å sette av tilstrekkelig tid hvis fartøyet kan eller skal gjennomgå utvidet kontroll.

Etter gjeldende rett har ikke tilsynsmyndigheten adgang til å reagere med overtredelsesgebyr for brudd på skipssikkerhetsloven § 45 eller forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen. Departementet vurderer at det er behov for slik adgang for å sikre overenstemmelse med direktiv 2009/16/EF om havnestatskontroll. Direktivet inneholder blant annet bestemmelser som pålegger operatøren, agenten eller skipsføreren en plikt til å sende ankomstmeldinger i tråd med direktivet, jf. artikkel 9 nr. 1 om meldeplikt ved fartøyers ankomst. Videre fastslår artikkel 34 om sank-

sjoner, som har følgende ordlyd i offisiell norsk versjon, at:

Medlemsstatene skal fastsette en sanksjonsordning for overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv og treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene håndheves. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Departementet vurderer at gjeldende retts sanksjonsordninger ikke er tilstrekkelige for å sikre at rederiet eller skipsfører gir ankomst- og avgangsmeldinger i tråd med havnestatskontrollforskriften §§ 5 og 6. Sjøfartsdirektoratet har erfart at utenlandske skip som kommer til norske havner forsømmer sine plikter på dette området. Etterlevelse av meldepliktene inngår i plikten til å medvirke til tilsynet etter skipssikkerhetsloven § 45, og ankomst- og avgangsmeldinger er viktige opplysninger for at Sjøfartsdirektoratet skal

kunne planlegge og utføre tilsynet de har en rett og plikt til å foreta.

Departementet finner det derfor hensiktsmessig at Sjøfartsdirektoratet gis mulighet til å kunne anvende overtredelsesgebyr ved brudd på skipssikkerhetsloven § 45, inkludert bestemmelser i forskrift om havnestatskontroll. Tilføyelse av § 45 i skipssikkerhetsloven § 55 første og andre ledd vil gi hjemmel til å ilegge «den som handler på vegne av rederiet» og «skipsfører» overtredelsesgebyr for forsettlig eller uaktsomt brudd på bestemmelser i havnestatskontrollforskriften. Det vil gi Sjøfartsdirektoratet et effektivt verktøy med god preventiv effekt.

Foruten forskrift om havnestatskontroll er ytterligere 33 forskrifter hjemlet i skipssikkerhetsloven § 45. Departementet foreslår imidlertid ingen utvidelse av adgangen til å ilegge overtredelsesgebyr for brudd på bestemmelser i disse øvrige forskriftene.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 5.1 Elektronisk tinglysning av skip og rettigheter i skip

---

#### 5.1.1 Høringsnotatet

Innføring av elektronisk registrering vil føre til betydelige samfunnsmessige besparelser. Ifølge en upublisert kost-nytte-vurdering foretatt av Sjøfartsdirektoratets prosjektgruppe for elektronisk tinglysning, er gevinsten beregnet til å ha en netto nåverdi på ca. 51.6 millioner 2020 kroner. Sjøfartsdirektoratets besparelser ble belyst i høringsnotatet punkt 11:

«Elektronisk tinglysning effektiviserer Skipsregistrenes postbehandling, saksbehandling, dokumentkontroll, fakturering og utsendelse av dokumenter mv. Dette gjør at timeforbruket per registerenhet, registrering av rettsstiftelse og øvrige nødvendige oppgaver vil gå ned. Nyttevirkningene forventes å gjøre seg gjeldende innenfor de fleste deler av skipsregistreringsfaget.»

Utgifter til datatekniske tilpasninger og nødvendig opplæring gjør likevel at de største gevinstene for Sjøfartsdirektoratet ikke hentes ut ved oppstart. I høringsnotatet punkt 11 ble det videre vektlagt at det i en tidlig fase er andre aktører som vil oppleve de største innsparingene:

«Ved oppstart er det dermed forventet at det er næringen som får de største innsparingene. Med næringen menes her verftene, rederiene, finansieringsinstitusjonene, advokatkontorene, meglerhusene og klassifikasjonsselskapene. Det antas også at andre offentlige etater oppnår gevinst, herunder namsmyndighetene og Fiskeridirektoratet. I tillegg vil innføringen av e-tinglysning forenkle og effektivisere registreringsprosessen for privatpersoner som vil registrere rettigheter i fritidsfartøy.»

#### 5.1.2 Høringsinstansenes syn

*Advokatforeningen og Norges Rederiforbund* mener forslaget vil føre til vesentlige forenklinger for

næringen og betydelige samfunnsmessige besparelser. Norges Rederiforbund mener likevel at effektiviseringsgevinsten vil gå noe ned dersom dagens servicegrad opprettholdes, noe Rederiforbundet mener er nødvendig.

*Finans Norge* uttaler at endringene vil bidra til reduserte kostnader.

#### 5.1.3 Departementets vurderinger

Det er vanskelig å anslå hvor stor mengde av dokumentmassen som etter hvert vil gå over til det elektroniske sporet, og heller ikke hvor stor del av den elektroniske dokumentmassen som lar seg fullautomatisk registrere. Sjøfartsdirektoratet har opplyst at på senhøsten 2021 bestod over 50 % av NOR-sakene av minst ett elektronisk innsendt dokument. Dokumentene er elektronisk innsendt, men manuelt behandlet. Økningen i elektronisk innsending er en utvikling som har gått noe raskere enn tidligere antatt.

Dersom elektronisk tinglysning fører til at flere velger å registrere fartøy under 15 meter (frivillig registrering), kan dette føre til økte gebyrinntekter. Det legges til grunn at ytterligere kostnader forbundet med elektronisk tinglysning dekkes innenfor Sjøfartsdirektoratets gjeldende budsjett-rammer.

### 5.2 Hjemmel for overtredelsesgebyr for brudd på skipssikkerhetsloven §§ 39 og 45

---

Overtredelsesgebyr som sanksjonsform har en utgiftsside ved administrasjon og saksbehandling, samtidig som det gir økte inntekter til staten. Lovendringens økonomiske og administrative konsekvenser for tilsynsmyndigheten vil avhenge av antall overtredelser hvor overtredelsesgebyr blir benyttet.

Det å utvide hjemmelsgrunnlaget for overtredelsesgebyr vil ikke ha økonomiske eller administrative konsekvenser for skipsfartsnæringen foruten ved brudd på regelverket.

## 6 Merknader til de enkelte bestemmelsene

### 6.1 Merknader til endringene i sjøloven

---

#### *Til sjøloven § 14*

I andre ledd første punktum foreslår departementet i hovedsak å beholde dagens formulering av hensyn til etterfølgende tilordning av prioritet mellom dokumenter som er innsendt gjennom e-tinglysningssystemet og andre kanaler. Dette kan bli aktuelt dersom det under føringen av morgenposten blir opprettet en sak i Skipsregisterets fagapplikasjon og det dermed slår inn en automatisk sperre for elektronisk dagbokføring av dokumenter på det aktuelle fartøyet. I et slikt tilfelle vil saksbehandler i etterkant, og snarest mulig, sørge for at dokumentene blir dagbokført med riktig prioritetstidspunkt.

Departementet foreslår i andre ledd andre punktum at papirdokumenter som kommer inn etter Skipsregistrenes ekspedisjonstid, skal føres inn i dagboken på et tidspunkt fastsatt av departementet i forskrift. Etter den gjeldende bestemmelsen dagbokføres dokumenter på Skipsregistrenes påfølgende åpningstidspunkt. Dokumenter som kommer inn etter klokken 15:00 dagbokføres altså klokken 09:00 dagen etter, jf. NOR-forskriften § 28 første ledd. Morgenposten får også prioritetstidspunkt klokken 09:00, jf. NOR-forskriften § 11 første ledd og § 28 første ledd, jf. sjøloven § 14. Bestemmelsene i NIS-forskriften er likelydende. Dokumenter gis for øvrig klokkeslettsprioritet i ekspedisjonstiden til Skipsregistrene, jf. sjøloven § 14 andre ledd.

Bakgrunnen for den foreslåtte endringen er at departementet ser det som hensiktsmessig å forskyve prioritetstidspunktet for papirdokumenter innkommet etter kontorets ekspedisjonstid eller med morgenposten påfølgende dag, fra klokken 09:00 til klokken 10:00. Formålet er å redusere faren for prioritetskonflikt mellom papirpost og dokumenter sendt inn gjennom e-tinglysingsløsningen.

Begrepet «papirdokument» er allerede introdusert i registreringsforskriftene og må i sjøloven forstås å omfatte ordinær post, budforsendelser

og levering over skranke, så vel som kopier av dokumenter levert per e-post. De fleste e-postforsendelser gjelder følgedokumenter som er knyttet til et fysisk originaldokument som enten sendes inn i etterkant eller allerede er deponert hos Skipsregistrene. Med «elektronisk innsending» menes i sjøloven dokumenter som er sendt inn gjennom Sjøfartsdirektoratets system for e-tinglysning. En slik deling vil være nødvendig ettersom e-tinglysingsløsningen vil kunne sørge for klokkeslettsprioritet til alle døgnets tider. Levering gjennom de andre kanalene vil kun gi klokkeslettsprioritet i ekspedisjonstiden til Skipsregisteret, og til tidspunkter departementet har fastsatt i forskrift og som er avtalt med registerfører i henhold til NOR-forskriften § 28 andre ledd eller NIS-forskriften § 31 andre ledd.

Etter ordlyden i bestemmelsens fjerde ledd skal dokumentet etter anmerking i Skipsregisteret leveres tilbake til den som har levert det inn, eller den denne utpeker. Slik bestemmelsen er formulert i dag, synes den å forutsette at det er den som etter dokumentet er ny rettighetshaver, eller en representant for denne, som har levert inn dokumentet for registrering. Det vil ikke nødvendigvis være tilfelle i praksis. Det kan eksempelvis være den registrerte eieren av et fartøy som sender inn skjøte i forbindelse med salg til en ny eier. Det er da den nye eieren som har interesse av å motta det registrerte skjøtet, og ikke tidligere eier. Slik praktiseres også utsendingen ved Skipsregistrene i dag. Departementet foreslår derfor å presisere at dokumentet sendes til rettighetshaver etter dokumentet eller til den denne utpeker. I tillegg foreslås det alternative vilkåret at dokumentet «tilgjengeliggjøres» for den elektroniske rekvirent. Dette er ment å gjenspeile at elektroniske dokumenter ikke sendes tilbake i tradisjonell forstand.

Departementet foreslår for oversiktens skyld i femte ledd å ta inn samme formulering som i tinglysingsloven § 7 fjerde ledd første punktum. Det er ikke tiltenkt noen materielle endringer ved dette forslaget. Tilsvarende formuleringer som i tinglysingsloven § 7 fjerde ledd andre og tredje punktum, fremgår allerede av sjøloven § 16 første

ledd, og det foreslås derfor ikke å gjenta disse i sjøloven § 14.

I åttende ledd foreslår departementet å ta inn samme formulering som i tinglysingsloven § 7 femte ledd første setning.

#### *Til sjøloven § 15 andre ledd*

Etter modell av tinglysingsloven § 6 foreslås det å presisere at dokumentet kan sendes til tinglysingsmyndigheten elektronisk og i den form og med den fremgangsmåte som er bestemt av departementet. Dokumentets «form» sikter blant annet til maler og skjemaer, og «fremgangsmåte» gjelder selve prosessen ved innsendingen. Det vil være naturlig å fortsatt delegere denne myndigheten til Sjøfartsdirektoratet, slik det i dag er gjort i NOR-forskriften § 7 andre ledd og NIS-forskriften § 8 tredje ledd.

#### *Til sjøloven § 16 tredje ledd*

Det foreslås at underretning om registreringsnektelse kan gis på en mer moderne måte enn per rekommandert brev. Bruken av rekommandert brev er i dag sterkt redusert. Det er i utgangspunktet ikke en fordel for rekvirenten at han må hente et brev før han gjennom brevetts innhold settes i stand til å hevde sine rettigheter. Registreringsforskriftene ble i 2016 og 2020 endret til at underrettelse om visse viktige forhold for mottaker, kan gis per rekommandert brev eller «på annen ettersomlig måte». Med «annen ettersomlig måte» menes her først og fremst levering til digital postboks eller direkte via meldingsfunksjonen i det elektroniske systemet. Det bærende hensyn er at man har en sporbar og betryggende leveringsmåte for viktige underrettelser. Det foreslås derfor inntatt i bestemmelsen at den som har forlangt registreringen, også på «annen sporbar og betryggende måte» straks skal underrettes om nektelsen og grunnen til den samt om klageadgang og klagefrist, og om at søksmål om nektelsen ikke kan reises uten at klageadgangen først er benyttet.

#### *Til sjøloven § 17*

Det foreslås her å endre ordlyden i tråd med tilsvarende endringer gjort i tinglysingsloven i forbindelse med innføring av e-tinglysning.

Når registreringsattest er gitt for et dokument, innebærer dette at dokumentet er registrert i rettslig forstand. Plikten til å betale gebyr utløses. Departementet ser det som hensiktsmessig at

dette klare skjæringspunktet videreføres, slik det gjøres i tinglysingsloven. Ettersom registrering skal foregå i et tosporet system med både papirbaserte og elektroniske registreringer, er det viktig at papirsystemets behov for registreringsattest på dokumentet videreføres.

Endringen i første ledd fra uttrykket «på ethvert dokument» til «for ethvert dokument» er ment å gjenspeile at registreringsattesten for elektroniske dokumenter ikke må gis på selve dokumentet. For papirbasert registrering vil attesten fortsatt gis på det registrerte dokumentet. Endringen innebærer også at alle papirrekvisitter vil motta en bekreftet utskrift, i motsetning til i dag hvor kun rettighetshavere etter pantedokumenter gis dette. Utskriften vil bestå av et fullstendig registerblad og være inkludert i registreringsgebyret. Det ses som en fordel at papirbasert og elektronisk registrering likestilles her.

Departementet foreslår likevel en forskriftshjemmel i nytt andre ledd som kan brukes for å gi andre løsninger dersom det etter hvert skulle vise seg ønskelig at papirsystemet i større grad struktureres etter en digital tankegang.

Gjeldende andre ledd foreslås sløyfet. Endringen er i tråd med endringene i tinglysingsloven § 11. Endringen er begrunnet i at rekvirenten ved mottak av registerutskrift selv kan beregne sin rettsstilling. Det fremstår derfor som unødvendig og tidkrevende at registerfører skal anmerke selve attesten. Anmerkning ved attesten på pantedokumenter praktiseres heller ikke i dag.

#### *Til sjøloven § 18 første ledd*

Det foreslås inntatt i bestemmelsen at registerføreren så vidt mulig skal kunne underrette om rettelse også på «annen sporbar og betryggende måte» enn per rekommandert brev, jf. tilsvarende forslag til endring i sjøloven § 16 tredje ledd.

#### *Til sjøloven § 24*

Den foreslåtte endringen i femte ledd innebærer at rettsvern for overdragelse av elektronisk tinglyst pant bare kan oppnås ved tinglysing.

Selve transporten av en digital panterett vil kunne tinglyses elektronisk eller på papir.

#### *Til sjøloven § 29*

Endringsforslaget i andre ledd innebærer at visse finansinstitusjoner kan sende sletteerklæring for pantedokumenter som er omsetningsgjeldsbrev uten å fremlegge originaldokumentet for Skips-

registrene. Finansinstitusjonen som begjærer sletting i et slikt tilfelle, må være den rettighets- haver som fremstår berettiget etter registerbladet. Registerfører vurderer om erklæringen om slet- ting i tilstrekkelig grad identifiserer heftelsen som begjæres slettet. Unntaket fra å levere original- dokumentet ved sletting omfatter bank som har konsesjon som bank etter lov av 10. april 2015 nr. 17 om finanskonsern (finansforetaksloven) § 2-7 og institusjon som nevnt i finansforetaks- loven § 1-6 første ledd. Det vil være finansinsti- tusjonen som har ansvaret for å gjøre påtegning på dokumentet. Påtegningen må være tydelig og ikke lett å fjerne eller skille fra resten av doku- mentet.

Forslaget i sjette ledd innebærer at registre- ring skal nektes dersom beviset som forlanges tinglyst, ikke er tilstrekkelig. Etter første ledd skal det foreligge bevis for at heftelsen er falt bort eller for at den berettigede samtykker i at pantedoku- mentet blir slettet. Vilkåret vil anses oppfylt der det er den berettigede etter registerbladet som leverer erklæring om sletting.

Det foreslås i syvende ledd et tilsvarende unn- tak som i forslaget til andre ledd når det gjelder nedkvikting, prioritetsvikelse eller andre dispo- sisjoner som begrenser omfanget eller verdien av en tinglyst heftelse. Det vil også i disse tilfellene være finansinstitusjonen som har erstatnings- ansvar og ansvar for påtegning på dokumentet. De samme krav til påtegningen vil gjelde. Det fore- slås at også bestemmelsens første, fjerde og sjette ledd skal gjelde for slike disposisjoner.

Åttende ledd ajourføres som følge av at andre ledd andre punktum er foreslått flyttet ned i tredje ledd.

## 6.2 Merknader til endringene i skipssikkerhetsloven

### *Til skipssikkerhetsloven § 55*

Paragraf 39 tilføyes i opplistingen i skipssikkerhets- loven § 55 første ledd slik at de som handler på

vegne av rederiet, kan ilegges overtredelsesgebyr for forsettlig eller uaktsomt brudd på plikten til å treffe forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip, inkludert bestemmelser i sikkerhetsforskriften.

Departementet vurderer at det i praksis vil være aktuelt å legge overtredelsesgebyr til perso- ner i rederiadministrasjonen i medhold av § 55 første ledd, siden det er ledelsen som er nærmest til å ha det overordnede ansvaret for at rederiet har et system for å kartlegge og kontrollere risiko knyttet til sikkerhets- og terrorberedskap, samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i lov og forskrift. Dette ansvaret innebærer også en plikt til å påse at skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord følger krav i lov og forskrift, og til å opprette interne prosedyrer og rutiner på området. Videre vil overtredelsesgebyr kunne ilegges rederiet i medhold av skipssikkerhetsloven § 56.

Paragraf 45 tilføyes i opplistingen i skips- sikkerhetsloven § 55 første og andre ledd. Det vil i praksis være aktuelt at personer i rederiadmin- istrasjonen kan ilegges overtredelsesgebyr etter første ledd, og at skipsfører kan ilegges overtre- delsesgebyr etter andre ledd, for forsettlig eller uaktsomt brudd på § 45 og bestemmelser i havne- statskontrollforskriften.

Skipssikkerhetsloven § 45 pålegger blant annet rederiet og skipsføreren en plikt til å med- virke til tilsynet etter lovens kapittel 7. Det er også rederiet og skipsføreren som pålegges plikter til å medvirke til tilsynet etter havnestatskontrollfor- skriften. Videre følger det av direktiv 2009/16/EF artikkel 9 nr. 1 at «[n]år et fartøy som i samsvar med artikkel 14 kan gjennomgå en utvidet inspek- sjon, er på vei til en havn eller ankerplass i en med- lemsstat, skal operatøren, agenten eller skipsføreren melde fra om fartøyets ankomst i samsvar med bestemmelsene fastsatt i vedlegg III.».

På den bakgrunn finner departementet det nødvendig med hjemmel for å kunne ilegges over- tredelsesgebyr både til personer som handler på vegne av rederiet og til skipsføreren. Overtredel- sesgebyr vil videre kunne ilegges rederiet i med- hold av § 56.

Nærings- og fiskeridepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i sjøloven og skipssikkerhetsloven (elektronisk tinglysing av skip og rettigheter i skip).

---

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 skipssikkerhetsloven (elektronisk tinglysing av skip og rettigheter i skip) i samsvar med et vedlagt forslag.

---



## Forslag

# til lov om endringer i sjøloven og skipssikkerhetsloven (elektronisk tinglysing av skip og rettigheter i skip)

### I

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

§ 14 skal lyde:

§ 14 *Fremgangsmåte m m*

Registerføreren skal føre en dagbok over dokumenter som forlanges registrert, og et skipsregister med blad for hvert enkelt skip. Registrering foregår ved at et utdrag av dokumentet føres inn i dagboken og at dokumentet anmerkes i Skipsregisteret.

Dokument som kreves registrert, skal snarest mulig føres inn i dagboken etter den dato og det minutt det er mottatt for registrering og skal anses for dagbokført på dette tidspunkt. *Papirdokument som kommer inn etter Skipsregisterets ekspedisjonstid, skal føres inn i dagboken på et tidspunkt som departementet fastsetter i forskrift.*

Ser registerføreren når dokumentet mottas at det ikke kan registreres, gjør registerføreren oppmerksom på det. Blir dokumentet ikke tatt tilbake, skal det føres inn i dagboken og i tilfelle nektes registrert, jf. § 16. Er det åpenbart at dokumentet ikke kan registreres, kan det uten dagbokføring returneres til den som har krevd registrering. Vedkommende skal samtidig gjøres kjent med hvorfor dokumentet ikke kan registreres, og med at det ikke er dagbokført. Vedkommende skal videre gjøres kjent med at dokumentet vil bli dagbokført dersom dette kreves. Framsettes slikt krav, dagbokføres dokumentet fra det tidspunktet kravet kommer inn, jf. annet ledd.

Foreligger vilkårene for registrering, skal dokumentet anmerkes i Skipsregisteret innen 2 uker etter dagbokføringsdato. Dokumentet sendes tilbake til *eller gjøres tilgjengelig for den som er rettighetshaver etter dokumentet, eller sendes tilbake til eller gjøres tilgjengelig for den rettighetshaveren utpeker.*

*Foreligger ikke vilkårene for registrering, skal dokumentet nektes registrert, jf. § 16.*

Dersom et skip ventes levert fra utenlandsk byggeverksted eller selger til ny eier på et tids-

punkt utenfor ekspedisjonstiden ved registerføreren kontor, kan skipets innføring i registeret og registrering av frivillige rettsstiftelser skje før skipet blir levert, men registerføreren skal holde dokumentene tilbake inntil denne får bekreftelse på at skipet er levert. Blir skipet ikke levert innen 1 uke etter dagbokføringen, er registreringen uten noen rettsvirkning.

Registrerte dokumenter skal lagres elektronisk. Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om hvordan registrerte dokumenter skal lagres og håndteres.

*Departementet kan i forskrift fastsette at opplysninger eller attester som det finner nødvendig av hensyn til registerføreren kontroll, skal gis på fastsatt måte.* Departementet kan i forskrift fastsette krav om innlevering av gjenpart av dokument som skal registreres, at gjenparten skal være bekreftet og hvem som kan gi slik bekreftelse.

§ 15 andre ledd skal lyde:

*Dokumentet kan sendes elektronisk i den form og med den fremgangsmåte som er bestemt av departementet i forskrift. Skriftlighetskrav i lov eller avtale er ikke til hinder for slik elektronisk innsending. Ved elektronisk innsending av et dokument skal det benyttes en betryggende metode som autentiserer innsenderen og sikrer meldingens integritet. Departementet fastsetter ved forskrift hvilke krav som gjelder for elektronisk kommunikasjon ved registrering, herunder regler om signering, vitnepåtegning, autentisering, integritet, bruk av elektronisk sertifikat og konfidensialitet og regler som stiller krav til produkter, tjenester og standarder som er nødvendige for slik kommunikasjon, og regler om erstatningsansvar for sertifikatutstedere.*

Nåværende andre ledd blir nytt tredje ledd.

§ 16 tredje ledd skal lyde:

Blir et dokument nektet registrert, gjøres anmerkning om det i dagboken. Den som har forlangt registreringen, skal straks i rekommandert brev eller på annen sporbar og betryggende måte underrettes om nektelsen og grunnen til den samt om klageadgang og klagefrist og om at søksmål

om nektelsen ikke kan reises uten at klageadgangen først er benyttet, jf. § 19. Er det andre som saken direkte gjelder, skal slik underretning samtidig gis til dem.

§ 17 skal lyde:

**§ 17 Attest**

*For ethvert dokument som er registrert, gir registerføreren attest om registreringen og en bekreftet utskrift av Skipsregisteret for vedkommende registerenhet. Departementet kan gi nærmere forskrifter om hva attestene skal inneholde av anmerkninger og på hvilken måte de skal gis.*

*Departementet kan gi forskrift om melding til rettighetshaveren når det blir registrert rettsstiftelser eller sletting av et dokument på registerenheten.*

Enhver skal på begjæring få attest om eierforhold og heftelser vedrørende registrert skip.

§ 18 første ledd skal lyde:

Blir registerføreren oppmerksom på at en innføring i Skipsregisteret er uriktig, eller at det på annen måte er gjort feil, skal registerføreren rette feilen. Har noen på grunn av feilen fått uriktig opplysning, skal registerføreren så vidt mulig underrette vedkommende om rettelsen i rekommandert brev eller på annen sporbar og betryggende måte.

§ 24 femte ledd skal lyde:

Bestemmelsene i § 23 får ikke anvendelse på overdragelse av panterett eller på håndpantsetting av pantobligasjon som følger reglene for omsetningsgjeldsbrev. Første punktum gjelder ikke panterett registrert ved elektronisk innsending.

§ 29 skal lyde:

**§ 29 Sletting av heftelser**

En heftelse skal slettes av Skipsregisteret når det blir registrert bevis for at den er falt bort eller for at den berettigede samtykker i sletting.

For at en pantobligasjon som er omsetningsgjeldsbrev, skal kunne slettes må, når ikke annet er bestemt ved lov, kvittering eller samtykke være skrevet på dokumentet eller dette må leveres inn til registerføreren til påtegning om utslettelsen. Dette gjelder likevel ikke når det i dokumentet er tatt forbehold om at det ikke kan overdras. Dette gjelder heller ikke når den berettigede etter Skipsregisteret er en bank som har konsesjon som bank etter finansforetaksloven § 2-7, en bank med filial i Norge og hovedsete i en annen EØS-stat som har rett til å drive virksomhet som bank i Norge etter finansforetaksloven § 5-2, eller et foretak som nevnt i finansforetaksloven § 1-6 første ledd og banken eller foretaket ber om sletting uten fremleg-

*gelse av originaldokumentet. I slike tilfeller er banken eller foretaket ansvarlig for ethvert tap som måtte oppstå som følge av at dokumentet verken tilintetgjøres eller gis påtegning om at det er slettet av Skipsregisteret.*

*Er det umulig eller uforholdsmessig vanskelig å få kvittering eller samtykke, kan registerføreren, når dokumentet innleveres og det sannsynliggjøres at heftelsen er falt bort eller ikke består, på hjemmelshaverens forlangende kunngjøre en oppfordring til mulige rettighetshavere om å melde seg innen 2 måneder. Melder ingen seg, slettes heftelsen.*

En heftelse som er falt bort ved tvangssalg eller annet salg etter tvangsfullbyrdelsesloven, eller ved salg etter konkursloven § 117a, skal uten hensyn til bestemmelsen i annet ledd første punktum slettes når det registreres skjøte som viser at heftelsen er falt bort. Tilsvarende gjelder når det godtgjøres at en heftelse er falt bort ved tvangssalg av skipet i utlandet, forutsatt at tvangssalget etter norske interlegale rettsregler er bindende for rettighetshaveren.

En pantheftelse som er falt bort ved tvangssalg, skal uten hensyn til bestemmelsen i annet ledd første punktum slettes når det registreres en stadfestelseskjennelse etter konkursloven § 52, jf. § 53, som viser at heftelsen er falt bort.

*Er det bevis som forlanges registrert, ikke tilstrekkelig til at heftelsen kan slettes, skal registrering nektes.*

*For nedkvittering, prioritetsvikelse eller andre disposisjoner som begrenser omfanget eller verdien av en registrert heftelse, gjelder første, annet, fjerde og sjette ledd tilsvarende.*

Enhver heftelse som er over 20 år gammel, kan slettes etter oppfordring som nevnt i tredje ledd når det er sannsynlig at den er opphørt.

Heftelse som åpenbart er opphørt, skal registerføreren slette av eget tiltak.

I tilfelle av uriktig sletting gjelder § 27 tilsvarende.

## II

I lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet gjøres følgende endringer:

§ 55 første og andre ledd skal lyde:

Tilsynsmyndigheten kan ilegge administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr) til den som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 6, 9, 11, 12 og 13, § 15 første ledd, §16, §§ 21, 22 og 24, §§ 32 til 36, § 39 eller § 45.

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til en skipsfører som, i strid med sine plikter etter §§ 19, 29 og 37, forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 12, § 14, § 15 annet ledd, § 16, § 22, § 24, §§ 32 til 35, *eller § 45*.

## III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.



