

FORSLAG OM ENDRING AV LOV AV 24. JUNI 1994 NR. 39 OM SJØFARTEN (SJØLOVEN) OG LOV AV 12. JUNI 1987 NR. 48 OM NORSK INTERNASJONALT SKIPSREGISTER (NIS-LOVEN)

Innhold

1. Bakgrunn og sammendrag	3
2. Nasjonalitet og skipsregistrering	5
3. Bareboat-registrering	6
3.1 Generelt om bareboat-befraktning og bareboat-registrering	6
3.2 Bareboat-registreringens opprinnelse og bareboat-registrering i dag	7
3.3 Gjeldende rett – nasjonalt og internasjonalt	7
3.4 Definisjoner	8
4. Spørsmål om det bør åpnes for bareboat-utflagging	8
4.1. Innledning	8
4.2. Skipsfartsnæringens behov	9
4.3. Betydningen for Norge som skipsfartsnasjon	10
4.4. Departementets vurdering	10
4.4.1. Spørsmål om det bør åpnes for bareboat-utflagging fra NOR	11
4.4.2. Hvilke konsekvenser vil bareboat-utflagging fra NOR og NIS få for norske sjøfolk?	12
5. Spørsmål om det bør åpnes for bareboat-innflagging i NOR og NIS	14
5.1. Innledning	14
5.2. Skipsfartsnæringens behov	14
5.3. Betydningen for Norge som skipsfartsnasjon	15
5.4. Departementets vurdering	15
6. Departementets vurdering og lovforslag	16
6.1. Innledning	16
6.2. Bareboat-utflagging fra NOR og NIS	17
6.2.1. Fremgangsmåte og vilkår	17
6.2.2. Nasjonalitetsbevis	17
6.2.3. Spørsmål om det skal stilles krav til bareboat-staten	18
6.2.4. Beskyttelse og tvangsgjennomføring av privatrettslige rettigheter i bareboat-registrerte skip	20
6.2.5. Varighet	21
6.2.6. Opphør og tilbaketrekking av tillatelse	22
6.2.7. Gebyr	22
6.3. Bareboat-innflagging i NOR og NIS	23

6.3.1.	Fremgangsmåte og vilkår	23
6.3.2.	Nasjonalitetsvilkår.....	23
6.3.3.	Nasjonalitetsbevis	24
6.3.4.	Beskyttelse og tvangsgjennomføring av privatrettslige rettigheter i bareboat- registrerte skip	24
6.3.5.	Varighet.....	25
6.3.6.	Opphør og sletting	25
6.3.7.	Gebyr.....	25
7.	Økonomiske og administrative konsekvenser	26
8.	Lovforslag.....	27
8.1.	<i>Forslag til lov om endringer i sjøloven</i>	27
8.2.	<i>Forslag til lov om endringer i NIS-loven</i>	29
9.	Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget.....	31
9.1.	Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven).....	31
9.2.	Lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven)	33
10.	Oversikt over stater som tillater bareboat inn- og/eller utflagging	36

1. Bakgrunn og sammendrag

Nærings- og fiskeridepartementet fremmer i dette høringsnotatet forslag om endringer i lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven). Formålet med høringsnotatet er å åpne for bareboat-registrering av skip.

Det foreslås at skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) tillates å bareboat-registrere i utenlandske skipsregistre (bareboat-utflagging), og at utenlandskregistrerte skip tillates å bareboat-registrere i Norsk ordinært skipsregister (NOR) og NIS (bareboat-innflagging). I tillegg ønsker departementet å få nærmere belyst om det også bør åpnes for å tillate bareboat-registrering ut av NOR.

Bareboat-registrering innebærer at et skip som er registrert i én stat (primærstaten), på grunnlag av et bareboat-certeparti¹, samtidig registreres midlertidig i en annen stat (bareboat-staten). Skipet får sistnevnte stats nasjonalitet og gis rett til å seile under denne statens flagg i en begrenset periode. Samtidig mister skipet retten til å seile under primærstatens flagg. Når et skip bareboat-registreres fordeles skipsregistreringens offentligrettslige og privatrettslige funksjoner mellom de to statene. Dette innebærer blant annet at flaggstatsjurisdiksjonen overføres til bareboat-staten mens eierskap og rettsstiftelser forblir registrert i primærstaten i hele perioden skipet er bareboat-registrert.

Høringsforslaget er en oppfølging av regjeringens maritime strategi "*Maritime muligheter – blå vekst for grønn fremtid*" (2015), der et av tiltakene er at regjeringen skal "*vurdere å åpne for bareboat-registrering (både inn og ut)*".

Bakgrunnen for regjeringens tiltak var Stokkeutvalget 2004² og Fartsområdeutvalget 2015³ som begge foreslo at det gis adgang til bareboat-registrering, både inn og ut av NIS. Fartsområdeutvalget merker seg at alle større registre åpner for bareboat-registrering, og at "*en adgang til bareboat-registrering vil således kunne sende et signal om at NIS-registeret har kvittet seg med et særkrav og er konkurransedyktig med andre registre*". Videre ble det påpekt at bareboat-registrering vil kunne "*styrke NIS-registerets totale attraktivitet*".

Bareboat-registrering er i dag ikke tillatt, og en adgang til bareboat-registrering krever derfor lovendring.

Nærings- og fiskeridepartementet har, i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet, gjennomført en innledende høring og hatt dialogmøter med Sjømannsorganisasjonene, Norges rederiforbund, Universitetet i Oslo – Nordisk institutt for sjørett, Nordisk skibsrederforening og DnB, der bareboat-registrering ut og inn av NIS og bareboat-registrering inn i NOR ble diskutert.

¹ Et bareboat-certeparti er en avtale om leie av skip for en fastsatt tidsperiode hvoretter leietaker har den fullstendige rådigheten og kontrollen over skipet. Dette inkluderer blant annet retten til å utnevne kaptein og mannskap på skipet i leieperioden, jf. skipsregistreringskonvensjonen artikkel 2.

² Regjeringen besluttet i St.meld. nr. 31 (2003-2004) "Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer" å nedsette en arbeidsgruppe for å vurdere behovet for tiltak til å gjenopprette NIS som et attraktivt internasjonalt kvalitetsregister. Arbeidsgruppen – "Stokkeutvalget" - leverte rapporten "*NIS med fokus på service og kvalitet*" 1. september 2004.

³ Regjeringen besluttet 30. oktober 2014 at Fartsområdeutvalget skulle vurdere tiltak for å styrke NIS-registerets konkurranseevne og fremme sysselsettingen av norske sjøfolk. Fartsområdeutvalget leverte sin innstilling 12. januar 2015.

Departementet har også hatt møte med den danske sjøfartsadministrasjonen, Søfartsstyrelsen, for å høre deres erfaringer med bareboat-registrering.

I departementets utredning ble det fremmet flere grunner til at bareboat-registrering bør tillates. Det har særlig blitt fremhevet at det foreligger et sterkt behov for å tillate bareboat-registrering ut av NIS fordi enkelte stater krever nasjonalt flagg for å tillate skip å seile i innenriks fart eller operere på statens kontinentalsokkel (kabotasje). Videre kan bareboatbefrakter ha ønske om at skipet skal seile under et bestemt flagg i certeparti-perioden.

Hvis det åpnes for bareboat-registrering vil rederier gis den fleksibilitet som etterspørres i markedet og som finnes i andre skipsregistre. Fordi norsk lovgivning ikke åpner for bareboat-registrering, blir norske rederier tvunget til å slette sine skip fra de norske skipsregistrene når det er behov for bareboat-utflagging.

I departementets høringsforslag er det særlig lagt vekt på at adgang til bareboat-utflagging vil gi næringen tilgang til nye markeder og samtidig hindre permanent utflagging fra norsk skipsregister. Departementet ønsker å legge til rette for at skip seiler under norsk flagg, og i likhet med Stokkeutvalget, legges det til grunn at adgang til bareboat-utflagging øker sannsynligheten for at skipene hentes "hjem" under norsk flagg når skipene går av kontrakt og det ikke lenger er nødvendig eller ønskelig å seile under bareboat-statens flagg.

Videre vil bareboat-registrering kunne øke antall skip under norsk flagg og samtidig øke skipsregistrenes internasjonale konkurranseevne og totale attraktivitet. Som Fartsområdeutvalget påpekte, oppleves det som et særkrav at det ikke er anledning til å bareboat-registrere i NIS. Ved å åpne for bareboat-registrering, vil man dermed fjerne ett av særkravene som i dag virker konkurransevridende for registeret.

Departementet legger vekt på at virkningene av å tillate bareboat-registrering i stor grad vil avhenge av vilkårene for bareboat-registrering. Den internasjonale konkurransen mellom ulike lands skipsregistre fører til at registrene oppstiller gunstige vilkår for å tiltrekke seg tonnasje. Som Fartsområdeutvalget påpekte åpner alle større registre for bareboat-registrering. For å hindre at skip flagger permanent ut til andre registre og for å sikre at bareboat-ordningen blir benyttet og får den tilsiktede virkning, er det derfor viktig at skipsfartsnæringen gis fleksible og konkurransedyktige vilkår sammenliknet med andre registre. For å oppnå dette har departementet blant annet sett hen til internasjonale retningslinjer og andre staters regelverk om bareboat-registrering. I tilknytning til dette foreslår departementet at det ikke fastsettes begrensninger for hvilke land et skip kan bareboat-utflagges til. Bakgrunnen for denne innretningen er nærmere redegjort for i kapittel 6.2.3.

I høringsrunden ønsker departementet å få nærmere belyst om det også bør åpnes for å tillate bareboat-registrering ut av NOR. Dette har ikke blitt diskutert i dialogmøtene, og heller ikke vært vurdert av verken Stokkeutvalget eller Fartsområdeutvalget. Departementet ber derfor høringsinstansene uttale seg særskilt om det bør åpnes for bareboat-registrering ut av NOR. Departementet ønsker å gjøre høringsinstansene oppmerksomme på at lovforslagene i høringsnotatet illustrerer hvordan lovbestemmelsene kan se ut dersom det åpnes for bareboat inn- og utflagging fra både NOR og NIS.

I kapittel 2 gis en kort introduksjon til temaet nasjonalitet og skipsregistrering. Kapittel 3 gir en oversikt over bareboat-registrering, hva det innebærer og rettslig grunnlag. I kapittel 4 og 5 vurderes virkningene av å åpne for bareboat-registrering ut og inn av NOR og NIS. Kapittel 6 gir en oversikt over departementets vurderinger ved utforming av lovforslaget både ved bareboat-innflagging og bareboat-utflagging. I kapittel 7 gis en oversikt over lovforslagets administrative og økonomiske konsekvenser. Lovforslaget og merknader til de enkelte paragrafene fremgår av henholdsvis kapittel 8 og 9. I kapittel 10 gis en oversikt over stater som tillater bareboat inn- og/eller utflagging.

Lovforslaget sendes på høring med forbehold om endringer. Departementet vil fortsette å vurdere den lovtekniske plasseringen og ordlyden i de enkelte bestemmelsene mens saken er på høring. Departementet vil også fortsette å vurdere hvilke regler og vilkår som bør fremgå av lov eller forskrift. Departementets lovtekniske arbeid viser at reglene om bareboat-registrering kan gjennomføres flere hensiktsmessige steder i sjøloven, NIS-loven og tilhørende forskrifter. Departementet imøteser høringsinstansenes syn på og eventuelle forslag til den lovtekniske gjennomføringen. Det vil bli en egen høringsrunde på nødvendige og supplerende forskriftsendringer.

2. Nasjonalitet og skipsregistrering

FNs Havrettskonvensjon av 10. desember 1982 inneholder sentrale bestemmelser om skipsnasjonalitet. Konvensjonen trådte i kraft i 1994 og ble ratifisert av Norge 24. juni 1996.

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

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

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

Registreringen har også andre både offentligrettslige og privatrettslige funksjoner. Under registreringsens offentligrettslige funksjon faller blant annet også retten til diplomatisk beskyttelse, retten til å benytte seg av flaggstatens konsulatvesen og mulighet for å bli rekvirert av flaggstaten ved krig eller kriseforhold⁴. Videre skal skipsregistrene, som en del av den offentlige kontrollen med skipet, inneholde opplysninger om skipet, herunder hvem som eier skipet.

⁴ Jf. lov av 19. desember 1952 nr.2 om adgang til rekvisisjon av skip m.v. under krig eller kriseforhold

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

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

Skipsregistrene var organisert som en egen statlig etat frem til 2012, men ligger i dag som en avdeling under Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet fører også tilsyn med norske skip.

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

3. Bareboat-registrering

3.1 Generelt om bareboat-befraktning og bareboat-registrering

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

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

Når et skip bareboat-registreres blir skipsregistreringens privatrettslige og offentligrettslige funksjoner delt mellom to skipsregistre.

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

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

3.2 Bareboat-registreringens opprinnelse og bareboat-registrering i dag

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

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

Bareboat-registrering er i dag tillatt i alle større flaggstater. De fleste europeiske registre tillater også bareboat-registrering, herunder Danmark, Storbritannia og Frankrike. En mer detaljert oversikt følger av kapittel 10.

3.3 Gjeldende rett – nasjonalt og internasjonalt

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

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

folkerettslige kravet om at et skip kun skal ha en nasjonalitet og kun føre en stats flagg, jf. Havrettskonvensjonen artikkel 92.

Bareboat-registrering er utbredt og anerkjent, og har vært tillatt i en rekke land i mange år.

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

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

3.4 Definisjoner

Følgende definisjoner angir hva som ligger i begrepene som benyttes i dette høringsnotatet:

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

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

"Bareboat-registeret" – skipsregisteret i staten skipet bareboat-innflagges til.

"Bareboat-staten" – staten der bareboat-registeret ligger og skipet bareboat-innflagges til. Staten vil ha flaggstatsjurisdiksjon over skipet og skipet vil ha bareboat-statens nasjonalitet.

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

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

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

4. Spørsmål om det bør åpnes for bareboat-utflagging

4.1. Innledning

Bareboat-utflagging fra NIS innebærer at det norskregistrerte skipet, i perioden skipet er utleid på et bareboat-certeparti, også registreres i et utenlandsk skipsregister (bareboat-staten). Norge vil da være primærstaten mens skipet blir underlagt bareboat-statens jurisdiksjon. Skipet vil ha bareboat-statens nasjonalitet og føre bareboat-statens flagg, og vil således ikke anses som norsk i bareboat-perioden.

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

Det understrekes at som følge av at bareboat-utflaggede skip fra NIS ikke vil føre norsk flagg, vil de heller ikke ha rett til konsulær bistand fra norske myndigheter. Bareboat-utflaggede skip vil i den sammenheng bli behandlet på linje med alminnelig utflaggede skip.

4.2. Skipsfartsnæringens behov

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

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

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

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

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

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

Hvilke stater det er aktuelt å bareboat-utflagge til vil variere etter behov og befrakter, men for norske rederier er det uttrykt at det vil være særlig aktuelt å bareboat-registrere til Brasil, land i Vest-Afrika, Sør-øst Asia og Australia.

Den maritime næringen opplever utfordringer som følge av lav oljepris, mye ledig tonnasje og redusert olje- og gassaktivitet. Dette er særlig tilfelle for offshorerederiene, som til

sammen la 100 skip i opplag i 2015, nær en sjettedel av den totale flåten. Antall skip i opplag økte videre i 2016. Per november 2017 var det 135 skip i opplag⁵. Redusert aktivitet har sammen med en sterk overkapasitet i de tradisjonelle segmentene ført til lavere rater som får konsekvenser for hele den maritime verdikjeden – skip legges i opplag, ansatte permitteres, leveringer av nybygg utsettes og det inngås færre skipsbyggingskontrakter. Norges rederiforbund og Nordisk skibsrederforening har understreket at dagens krevende marked gjør det nødvendig for de norske rederiene å se etter nye markeder, og at norske rederier har behov for den fleksibilitet som bareboat-registrering gir.

4.3. Betydningen for Norge som skipsfartsnasjon

I utredningen som lå til grunn for etableringen av NIS-registeret i 1987⁶ ble det vurdert å åpne for bareboat-registrering. Det ble imidlertid konkludert med at det ikke forelå et praktisk behov for dette.

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

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

4.4. Departementets vurdering

Etter departementets syn er det flere forhold som taler for at Norge bør åpne for bareboat-utflagging fra NIS.

Først og fremst er bareboat-registrering et tiltak for å begrense permanent utflagging fra Norge, og bevare Norge som sjøfartsnasjon. Som redegjort for i kapittel 4.2 har norske rederier ofte behov for å bareboat-registrere sine skip for å få markedstilgang, oppfylle befrakters flaggpreferanser og bevare eier- og panthaverinteresser. Slik regelverket er i dag må norske rederier bruke utenlandske skipsregistre som primærregistre for å kunne bareboat-registrere i et annet skipsregister. En konsekvens av å ikke åpne for bareboat-registrering er derfor at norske rederier vil fortsette å flagge ut sine skip til land som tilbyr dette. Skipsregistrene får også jevnlig henvendelser vedrørende bareboat-registrering og etterlyser muligheten for bareboat-utflagging.

⁵ Tall hentet fra opplagsregisteret på maritime.no

⁶ Stephen Knudtzon: *De rettslige sider ved etablering av et «norsk internasjonalt skipsregister»*, Marius nr. 131

Hvis det åpnes for bareboat-utflagging fra de norske skipsregistrene legger departementet til grunn at skip vil forbli registrert i Norge når det er behov for bareboat-utflagging til andre skipsregistre. Departementet ønsker å åpne for bareboat-utflagging for å legge til rette for at norske rederier gis tilgang til markeder som er viktige for norske rederier, uten at det fører til permanent utflagging.

I denne sammenheng er det relevant å se hen til hvorfor Danmark åpnet for bareboat-registrering. Danmark åpnet for bareboat-registrering i 1996 etter anbefaling fra "Funder-utvalget". Utvalget ble nedsatt av den danske regjering i 1995 etter pålegg fra Stortinget, og skulle fremme forslag til hvordan Danmark kunne bevares som sjøfartsnasjon med danske sjøfolk på skipene. Det fremgår av utvalgets rapport at bareboat-befraktning vurderes som et vesentlig supplement til kjøp og salg av skip i den moderne rederidrift. Den danske sjøfartsadministrasjonen, Sjøfartsstyrelsen, har i møte med departementet opplyst at da Danmark åpnet for bareboat-utflagging fra de danske registrene (Dansk skibsregister (DAS) og Dansk internasjonal skipsregister (DIS)), ble det forutsatt at alternativet til bareboat-utflagging ville være permanent utflagging. Det ble lagt vesentlig vekt på at når et dansk rederi har behov for et bestemt flagg vil det være bedre å tillate bareboat-utflagging – som innebærer en midlertidig utflagging – fremfor å tvinge frem en alminnelig, permanent utflagging. I likhet med Danmark legger departementet vesentlig vekt på disse hensynene når det anbefales at det åpnes for bareboat-utflagging fra de norske skipsregistrene. Som Stokkeutvalget påpekte vil bareboat-registrering øke sannsynligheten for at skipene hentes "hjem" til norsk flagg når bareboat-certepartiet utløper.

Videre legger departementet vekt på at bareboat-registrering vil styrke de norske skipsregistrenes generelle attraktivitet og den internasjonale konkurranseevnen til NIS. Skipsfarten er en utpreget global næring og det er sterk konkurranse mellom de ulike lands skipsregistre for å tiltrekke seg tonnasje. I dag benytter norske rederier seg av adgangen til bareboat-registrering i stater som tillater dette. Fleksibiliteten som bareboat-registrering innebærer - og som finnes i andre staters skipsregister - er et av konkurransefortrinnene andre skipsregistre har når rederier skal velge hvor skip skal registreres. Det er av særlig betydning for de norske skipsregistrenes konkurransekraft at alle større skipsregistre i dag åpner for bareboat-registrering, og som fremhevet av Norges rederiforbund og Fartsområdeutvalget oppleves det som et særkrav at Norge ikke tillater dette.

Som påpekt i kapittel 4.2, vil en adgang til bareboat-utflagging fra NIS ikke kun ha fordeler for rederiene, men også for banker- og finansinstitusjoner som har rettigheter registrert i skipet. Rettighetshavere vil gis god og forutsigbar sikkerhet og slipper en ofte tidkrevende prosess i forbindelse med sletting og registrering av heftelser i et nytt register, med de problemer dette kan få for spørsmål om prioritet osv. I tillegg unngår de å måtte forholde seg til skipsregistre i stater de ikke kjenner så godt. Stokkeutvalget fremhevet i sin rapport at banker er generelt skeptiske til å låne ut penger mot sikkerhet i skip som skal registreres i en "uvanlig flaggstat". Det vil for banker trolig være fordelaktig med den tryggheten det innebærer å ha pantet registrert i norsk skipsregister.

4.4.1. Spørsmål om det bør åpnes for bareboat-utflagging fra NOR

Departementet er av den oppfatning at de hensynene som gjør seg gjeldende for å tillate bareboat-registrering ut av NIS, som er fremhevet over, også gjør seg gjeldende for skip som er registrert i NOR.

I denne sammenheng kan det igjen vises til Danmark, som tillater bareboat-utflagging fra både det nasjonale skipsregisteret DAS og det internasjonale skipsregisteret DIS.

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

Departementet ber høringsinstansene særlig uttale seg om det bør åpnes for bareboat-utflagging fra NOR. Departementet imøteser konkrete innspill med særlig vekt på behov og konsekvenser.

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

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

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

En oversikt over antall bareboat-registreringer i Tyskland viser at pr. 24. mars 2017 var ca. 2 260 skip bareboat-utflagget fra Tyskland⁷. Særlig gunstige skatteregler i Tyskland gjør det imidlertid svært attraktivt for rederier å bareboat-registrere ut fra Tyskland, og departementet antar derfor at det samme tallet ikke kan forventes å gjøre seg gjeldende for Norge.

4.4.2. Hvilke konsekvenser vil bareboat-utflagging fra NOR og NIS få for norske sjøfolk?
Det er stilt spørsmål om åpning for bareboat-utflagging vil sette norske arbeidsplasser i fare.

Departementet kan ikke se at dette er tilfellet da alternativet til å åpne for bareboat-utflagging fra norsk skipsregister vil være alminnelig, permanent utflagging fra norsk skipsregister til et land som tillater bareboat-registrering. Det er allerede situasjonen i dag.

Så vidt departementet er kjent med er det ikke slik at bareboat-utflagging verken automatisk eller nødvendigvis medfører at skipet blir bemannet med et annet mannskap (med unntak av

⁷ http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/Statistik_BBC.pdf

de tilfeller der bareboat-staten krever lokalt mannskap). Det er ikke unormalt at norske skip som skifter flagg beholder samme mannskap helt eller delvis. Dette vil bero på en konkret vurdering hos rederiet og avhenge av flere faktorer, inkludert type og lengde på oppdraget, behov for nødvendig ekspertise, drift, sikkerhet, arbeidskontrakt etc. Det samme antas å gjelde ved bareboat-utflagging.

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

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

Departementet ønsker å legge til rette for at norske redere velger å la sine skip forbli i NOR og NIS ved å lage fordelaktige og konkurransedyktige rammevilkår. Etter departementets syn vil en adgang til bareboat-utflagging fra både NOR og NIS først og fremst være et slikt tiltak.

Høringsinstansene bes uttale seg særskilt hvis det er forhold som tilsier at adgang til bareboat-utflagging fra NOR vil sette norske arbeidsplasser i fare, spesielt sammenliknet med alternativet som er alminnelig, permanent utflagging.

Det er også stilt spørsmål om hvilke rettigheter som vil gjelde for norsk sjøfolk om bord på bareboat-utflaggede skip. Som tidligere nevnt, vil bareboat-utflaggede skip fra NOR og NIS ikke lenger anses som norske og vil således heller ikke være underlagt norsk jurisdiksjon eller kontroll. Skipet vil være underlagt bareboat-statens flaggstatsjurisdiksjon, og det vil derfor som utgangspunkt være bareboat-statens rett som regulerer arbeidsforholdet og stillingsvernet om bord.

I praksis vil bareboat-utflagging innebære at skipet blir behandlet som et alminnelig utflagget skip med hensyn til hvilke rettigheter som gjelder og hvilke lands rett som kommer til anvendelse. I likhet med arbeidstakere på utenlandskregistrerte skip, vil arbeidstakere på bareboat-utflaggede skip således være underlagt flaggstatens sjømannslovgivning.

Hovedregelen om at flaggstatens arbeidsrettslovgivning kommer til anvendelse kan imidlertid fravikes ved avtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker, jf. HR-2016-1251-A.

Mange norske sjøfolk arbeider om bord på utenlandskregistrerte skip i dag, og i slike tilfeller er det vanlig at arbeidsforholdet og stillingsvernet er regulert og ivaretatt i kontrakt mellom arbeidsgiver og arbeidstaker.

Når det gjelder forholdet til skipsarbeidsloven vises det til lovens virkeområde som fremgår av § 1-2 første ledd. Bestemmelsen fastsetter at loven får anvendelse for arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på "norske skip". Ettersom bareboat-utflaggede skip ikke vil anses

som "norske", vil skipsarbeidsloven - i likhet med alminnelig utflaggede skip - ikke komme til anvendelse for arbeidstakere om bord på bareboat-utflaggede skip.

Arbeidstakere som har sitt arbeid om bord på norskflaggede skip, har rett til å fratre dersom "skipet mister retten til å føre norsk flagg", jf. skipsarbeidsloven § 9-5 første ledd bokstav c). I slike situasjoner skal arbeidstakerne ikke tvinges til å være underlagt en arbeidsavtale under en annen lands rett. Departementet legger til grunn at retten til å fratre i medhold av denne bestemmelsen også vil gjelde for de som har sitt arbeid om bord på et norsk skip som bareboat-utflagges ettersom bareboat-registreringen medfører at skipet "mister retten" til å føre norsk flagg. Departementet antar videre at bareboat-utflagging vil være saklig grunn til oppsigelse, jf. skipsarbeidsloven § 5-6, slik som ved regulære flaggskifter.

5. Spørsmål om det bør åpnes for bareboat-innflagging i NOR og NIS

5.1. Innledning

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

Bareboat-innflaggede skip vil sidestilles med andre norske skip, med de rettigheter og plikter som følger derav. Bareboat-innflaggede skip må derfor oppfylle norske regler om sikkerhet, bemanning og miljø i hele perioden skipet er bareboat-registrert, inkludert internasjonale konvensjoner som Norge har ratifisert. Primærstatens lovgivning vil imidlertid komme til anvendelse ved spørsmål om sikring og beskyttelse av eiendomsrett og pantheftelser, i tillegg til rettslige prosesser som tvangsdekning.

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

5.2. Skipsfartsnæringens behov

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

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

5.3. Betydningen for Norge som skipsfartsnasjon

Bareboat-innflaggede skip vil føre norsk flagg og sidestilles med andre norske skip med hensyn til de rettigheter og plikter som følger av registrering i NOR og NIS.

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

Skipsarbeidsloven vil derimot gjelde fullt ut for bareboat-innflaggede skip i NOR ettersom de vil anses som norske, jf. skipsarbeidsloven § 1-2. Dette innebærer blant annet at det på bareboat-innflaggede skip i NOR må være norske lønns- og arbeidsvilkår. Skipene vil også kunne operere i Norge uten hensyn til fartsområdebegrensningene i NIS-loven § 4.

Bareboat-innflaggede skip i NOR og NIS vil også på lik linje med andre norske skip være omfattet av tilskuddsordningen for sysselsetting av arbeidstakere til sjøs forutsatt at øvrige vilkår er oppfylt, jf. lov av 22 mai 2017 nr. 28 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs og forskrift 26. februar 2016 nr. 204 om tilskudd til sysselsetting av arbeidstakere til sjøs.

5.4. Departementets vurdering

Etter departementets syn vil bareboat-innflagging først og fremst være et tiltak for å styrke den norske maritime næringen. På dialogmøtene var det enighet om at bareboat-innflagging i både NOR og NIS vil legge til rette for å øke antall norske skip og styrke sysselsettingen av norske sjøfolk. Som følge av at bareboat-innflaggede skip i NOR må ha norske lønns- og arbeidsvilkår, forventes det at skipene vil bli bemannet med norske sjøfolk. Departementet vurderer det som svært positivt for sysselsettingen av norske sjøfolk at det åpnes for bareboat-innflagging til NOR og NIS.

I spørsmålet om det skal åpnes for bareboat-innflagging i NOR og NIS legger departementet også vekt på at skipsregistrene har slettet flere skip fra NIS ved sale/leaseback-transaksjoner fordi den nye eieren har ønsket at skipet registreres i et annet skipsregister. Rederier har opplyst overfor skipsregistrene at hvis det hadde vært mulig å bareboat-innflagge skip i NIS ville muligheten blitt benyttet for å beholde norsk flagg. I en krevende markedssituasjon vil norske rederier gjerne som en del av en restruktureringsprosess benytte sale/leaseback-kontrakter. Departementet legger til grunn at bareboat-innflagging kan gi den nødvendige fleksibilitet som kreves i disse situasjonene.

Det er ikke mulig å gi et anslag over hvor mange bareboat-innflagginger som vil skje i praksis, men som følge av de positive virkningene det vil kunne ha for sysselsettingen av norske sjøfolk og næringen, anbefales det at det åpnes for bareboat-innflagging til NOR og NIS.

6. Departementets vurdering og lovforslag

6.1. Innledning

Ved utformingen av regelverket, har departementet sett hen til "*ICC Recommendations for a legal and regulatory framework for bareboat charter registration*". Retningslinjene ble utgitt av the International Chamber of Commerce i 1988 etter en internasjonal konferanse om bareboat-registrering i 1987 der 144 representanter⁸ fra 37 stater deltok. Retningslinjene ble utarbeidet av en ekspertgruppe som ble nedsatt i etterkant av konferansen, og gir veiledning til stater for hvordan den nasjonale lovgivningen bør utformes for å ivareta interessene til redere, befraktere, långivere, forsikringsselskaper og andre interessenter⁹.

Retningslinjene er også lagt til grunn for BIMCO's¹⁰ standardkontrakt for bareboat-certepartier – "Barecon 2001". ICC Recommendations oppstiller noen grunnleggende forutsetninger for at bareboat-registrering kan gjennomføres. Det følger blant annet av ICC Recommendations at primærstaten og bareboat-staten må ha kompatibel lovgivning. En minimumsforutsetning er at lovgivningen i begge statene anerkjenner at i perioden skipet er bareboat-registrert, vil:

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

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

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

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

⁸ Rederier, sjøfolk, finansinstitusjoner, advokater og maritime eksperter var representert på konferansen.

⁹ "ICC Recommendations for a legal and regulatory framework for bareboat charter registration" 1988, International Chamber of Commerce

¹⁰ Baltic and International Maritime Council

6.2. Bareboat-utflagging fra NOR og NIS

6.2.1. Fremgangsmåte og vilkår

I det følgende gis en oversikt over de grunnleggende betingelsene som må være oppfylt før skipsregistrene kan gi sitt samtykke til bareboat-utflagging fra NOR og NIS. Departementet foreslår at disse fastsettes direkte i sjøloven og NIS-loven. Vilkårene er i tråd med ICC Recommendations og Panterettskonvensjonen 1993.

Hvis et norskregistrert skip skal bareboat-registreres i annet lands skipsregister, skal dette skje på begjæring fra skipets registrerte eier.

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

Bareboat-registrering vil kunne ha stor betydning for eventuelle rettighetshavere i skipet, og for at deres interesser skal være ivaretatt, foreslår departementet at det stilles krav til at samtykke fra panthavere og andre rettighetshavere fremlegges skipsregistrene før det gis tillatelse til bareboat-utflagging. Dette er et grunnleggende krav som fremgår både av ICC Recommendations punkt 10 og av Panterettskonvensjonen 1993 artikkel 16, og er et gjennomgående krav i andre lands regelverk. En nærmere redegjørelse av rettighetshaveres interesser fremgår av kapittel 6.2.4.

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

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

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

6.2.2. Nasjonalitetsbevis

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

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

Når et skip er bareboat-utflagget fra NOR eller NIS, vil skipet ikke være berettiget til å seile under norsk flagg og skal følgelig heller ikke være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis. Skipet skal kun ha nasjonalitetsbevis utstedt av bareboat-staten om bord, jf. Havrettskonvensjonen artikkel 91 nr.2. Departementet foreslår derfor at det fastsettes i loven at retten til å føre norsk flagg opphører i perioden skipet er bareboat-registrert og at skipet ikke skal være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis.

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

6.2.3. Spørsmål om det skal stilles krav til bareboat-staten

Som redegjort for i kapittel 4.1, vil et skip som bareboat-utflagges fra NOR eller NIS ikke lenger anses som norsk, og vil ikke være underlagt norsk jurisdiksjon. Utgangspunktet er derfor at Norge ikke kan kreve at skipet skal oppfylle norske sikkerhets- og mannskapsregler i perioden skipet er bareboat-utflagget. Skipet vil derfor heller ikke være bundet av de konvensjoner Norge har ratifisert på dette området.

Det er imidlertid vanlig at stater oppstiller bestemte vilkår før tillatelse til bareboat-utflagging gis. Som vist over er det blant annet et gjennomgående krav i de fleste lands rett at skipets eier og alle panthavere må samtykke.

Danmark oppstiller flere kriterier for å tillate bareboat-utflagging fra de danske skipsregistrene. Bareboat-utflagging er blant annet betinget av at Søfartsstyrelsen har godkjent den aktuelle bareboat-staten og at alle rettighetshavere samtykker til bareboat-utflagging. Søfartsstyrelsen tillater bareboat-utflagging til alle EU- og EØS-land, men utover det er bareboat-utflagging begrenset til noen få stater¹¹. Ved godkjenning av bareboat-stater kreves det at staten har ratifisert bestemte IMO- og ILO-konvensjoner¹². Søfartsstyrelsen treffer en beslutning etter anmodning fra rederiet, og beslutningen er betinget av at det er gjennomført en høring av Skibstilsynsrådet, der Søfartsstyrelsen og danske rederi- og sjømannsorganisasjoner er representert. Høringen er skriftlig og varer i normalt 7 til 14 dager. Godkjente bareboat-utflaggingsstater er publisert på en liste som er tilgjengelig på Søfartsstyrelsens nettside¹³.

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

Statistikk¹⁴ fra Tyskland viser at 70 % av skipene som var bareboat-utflagget fra Tyskland pr. 24. mars 2017 (ca. 2 260 skip) seiler med flagg fra land utenfor EU/EØS. Statistikken viser også at skipene seiler under kvalitetsflagg og er registrert i land på Paris MoUs "white list"

¹¹ Sveits, Bahamas, Barbados, Isle of Man, Liberia, Russland, Hong Kong, Aserbajdsjan, Canada, Australia og Singapore.

¹² SOLAS 1974, MARPOL 1973/78, STCW 1978, Lastelinjekonvensjonen 1966, MLC eller ILO-konvensjonene nr. 87, nr. 98 eller nr. 147.

¹³ <https://www.sofartsstyrelsen.dk/SynRegistrering/SkibsregistreringAfgifter/DIS/Bareboat/Sider/default.aspx>

¹⁴ http://www.bsh.de/de/Schifffahrt/Berufsschifffahrt/Deutsche_Handelsflotte/Statistik_BBC.pdf

selv om Tyskland ikke har begrensninger for hvilke flaggstater skipene kan bareboat-utflagges til.

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

Etter departementets syn vil det ikke være hensiktsmessig å stille krav til lovgivningen i de aktuelle bareboat-statene slik som i Danmark. Departementet legger først og fremst vekt på at når et skip bareboat-utflagges fra NOR eller NIS, vil skipet ikke lenger være underlagt norsk flaggstatsjurisdiksjon – men isteden være underlagt bareboat-statens eksklusive jurisdiksjon og kontroll. Skipet vil ikke lenger ha norsk nasjonalitet eller føre norsk flagg.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2.4. Beskyttelse og tvangsgjennomføring av privatrettslige rettigheter i bareboat-registrerte skip

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

I ICC Recommendations 1988 og i Panterettskonvensjonen 1993 er det skissert noen retningslinjer vedrørende panterettigheter i tilfeller av bareboat-registrering. I korte trekk innebærer disse at det kun bør være mulig å registrere heftelser i primærstaten, at registrerte pant skal være gyldige og i kraft selv om skipet bareboat-utflagges, at panterettigheter som etableres mens skipet er bareboat-utflagget skal registreres i primærstaten og at alle registrerte heftelser reguleres av registerstatens jurisdiksjon.

Departementet foreslår derfor at det presiseres i lovteksten at privatrettslige rettigheter som allerede er registrert i skipsregistrene når et skip bareboat-utflagges fra NOR eller NIS skal forbli registrert der, og skal fortsette å være gyldige og i kraft. Videre foreslås det at det fastsettes i loven at nye panterrettigheter og andre rettsstiftelser som etableres mens skipet er bareboat-utflagget skal føres inn i NOR eller NIS som primærregister, og at alle privatrettslige rettigheters gyldighet og prioritet skal reguleres av norsk rett når skipet er bareboat-registrert i annet lands skipsregister.

6.2.5. Varighet

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

De fleste stater har imidlertid, som primærregister, fastsatt en konkret tidsbegrensning for hvor lenge et skip tillates å bareboat-utflagges, men oftest med mulighet for forlengelse. For eksempel i Danmark kan skip bareboat-utflagges i en periode på 5 år, men etter skriftlig anmodning fra skipets eier kan Søfartsstyrelsen forlenge bareboat-registreringen opptil 1 år av gangen. Tidsbegrensningene gjelder selv om leieperioden i bareboat-certepartiet er oppgitt å vare lenger enn 5 år. Marshall Island tillater bareboat-utflagging i en periode på 2 år, med mulighet for forlengelse i 2 år til. Bahamas derimot har ikke fastsatt en konkret tidsbegrensning for hvor lenge et skip kan bareboat-utflagges annet enn at bareboat-registreringen ikke kan vare lenger enn leieperioden i det aktuelle bareboat-certepartiet.

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

Etter departementets syn vil det imidlertid være lite hensiktsmessig å fastsette en tidsbegrensning som ofte vil kunne være kortere enn leieperioden i bareboat-certepartiet, noe som vil medføre økt ressursbruk for rederinæringen og myndighetene. Bareboat-certepartier er vanligvis langtidskontrakter, og departementet foreslår derfor at bareboat-utflagging fra NOR og NIS tillates for en periode på inntil 5 år. Videre anbefaler departementet at etter skriftlig anmodning fra skipets eier kan skipsregistrene forlenge bareboat-registreringen i inntil 5 år av gangen (ubegrenset). Departementet ønsker innspill på om tidsbegrensningen vurderes som hensiktsmessig.

I alle tilfelle vil tillatelsens varighet ikke overskride leieperioden i det aktuelle bareboat-certepartiet, eller vare lenger enn det bareboat-staten har gitt aksept for. Tillatelsen vil heller ikke vare lenger enn det rettighetshaverne har gitt samtykke til.

Hvis det er behov for at bareboat-utflaggingen forlenges, må skipets eier innen utløpet av registreringsperioden skriftlig be om forlengelse – ellers utløper tillatelsen automatisk og skipet skal tas tilbake under norsk flagg. Dokumentasjonskravene ved forlengelse vil i hovedsak være tilsvarende som ved første gangs søknad om tillatelse til bareboat-utflagging. Det vil si at det må foreligge samtykke fra rettighetshaverne, tillatelse til bareboat-registrering fra bareboat-staten, og eventuelle tillegg til bareboat-certepartiet.

Hvis de opprinnelige samtykker fra rettighetshaverne og bareboat-staten omfatter den perioden det søkes forlengelse for, er det ikke nødvendig å fremlegge ny dokumentasjon på dette.

Bareboat-registreringen vil ellers opphøre som redegjort for i kapittel 6.2.6.

6.2.6. Opphør og tilbaketrekking av tillatelse

Normalt vil skipet tas inn igjen under primærstatens flagg når certepartiets leieperiode utløper og skipet slettes i bareboat-registret.

Det kan imidlertid tenkes situasjoner der certepartiet opphører før leieperioden er utløpt, for eksempel dersom certepartiet termineres av en av partene eller skipets eier tar tilbake besittelsen av skipet. Når bareboat-certepartiet opphører, bortfaller en av de grunnleggende betingelsene for at skipet kan være bareboat-registrert, og departementet foreslår derfor at når bareboat-certepartiet opphører, skal skipsregistrenes tillatelse til bareboat-utflagging bortfalle. Departementet foreslår at skipets eier innen 30 dager må sende melding til skipsregisteret om at certepartiet er opphørt.

Departementet foreslår videre at skipsregistrene også skal ha mulighet for å trekke tilbake sin tillatelse til bareboat-utflagging selv om slik melding ikke er gitt av skipets eier, men der registeret får kjennskap til forholdet på annen måte. Bortfall av tillatelse til bareboat-utflagging innebærer at skipet igjen kommer inn under norsk jurisdiksjon og skal oppfylle de norske krav til mannskap og tekniske forhold ved skipet.

Departementet ber høringsinstansene uttale seg særskilt om hvorvidt opphør og tilbaketrekking av tillatelse til bareboat-utflagging, herunder om partenes interesser er tilstrekkelig ivaretatt.

6.2.7. Gebyr

I denne høringsrunden foreslår departementet ingen endringer i reglene om gebyrer for registrering og sertifisering av bareboat-registrerte skip. Det vil bli en egen høringsrunde på nødvendige forskriftsendringer, og departementets vurderer det som hensiktsmessig at alle forskriftsendringer fremmes i en og samme høring, inkludert reglene om gebyrer.

Departementet ønsker imidlertid allerede i denne høringsrunden å kort nevne at det vurderes å unnta bareboat-utflaggede skip fra å betale årsgebyr i henhold forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift) ettersom Sjøfartsdirektoratet ikke lenger vil utstede sertifikater til skipene eller ha ansvar for å føre tilsyn med disse. Det kan imidlertid være aktuelt å innføre et årlig gebyr for å opprettholde den underliggende registreringen i NOR og NIS. Videre, vil det etter departementets syn være naturlig at reglene om betaling av gebyrer ved registrering av pant, heftelser, utstedelse av attester og andre endringer i skipsregistrene¹⁵ kommer til anvendelse i hele perioden skipet er bareboat-utflagget ettersom Sjøfartsdirektoratet som primærregister vil ha ansvar for skipsregistreringens privatrettslige funksjon.

¹⁵ Se forskrift 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister § 6 og forskrift 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) § 7

6.3. Bareboat-innflagging i NOR og NIS

6.3.1. Fremgangsmåte og vilkår

Utgangspunktet er at bareboat-registrering i NOR og NIS vil følge fremgangsmåten som ved alminnelig innflagging. Mange av de samme dokumentasjonskravene vil derfor også gjelde ved bareboat-registrering, men det vil være enkelte viktige unntak og tillegg. Eksempelvis vil det når et skip skal bareboat-registreres inn i NIS eller NOR være befrakter og ikke eier som melder skipet inn til registrering.

En grunnleggende forutsetning for at et skip kan bareboat-registreres i NOR eller NIS er at primærregisteret tillater bareboat-utflagging. Departementet foreslår derfor at bareboat-innflagging til NOR og NIS er betinget av at det vedlegges dokumentasjon i form av en attest fra primærregisteret som viser at skipet tillates å bareboat-registrere i Norge og midlertidig føre norsk flagg.

Videre foreslår departementet at det stilles krav til at det skal fremlegges samtykke til bareboat-registrering fra skipets eier og alle rettighetshavere i skipet. Det forutsettes i denne sammenheng at melding om registrering følges av dokumentasjon som viser hvem som er skipets registrerte eier og hvilke rettsstiftelser som er registrert i primærregisteret. Departementet foreslår at dette reguleres nærmere i forskrift.

I tillegg til ovennevnte, foreslår departementet at det også skal være et krav at bareboat-certepartiet sendes til Skipsregistrene.

Det bør fremgå av dokumentasjonen at skipet i perioden skipet er bareboat-registrert i Norge, ikke har rett til å føre primærstatens flagg. Dette for å sikre at primærstatens regelverk er kompatibelt med det norske. Departementet foreslår at dette og de nærmere krav til meldingens innhold og de dokumenter som skal følge med bareboat-registreringen fastsettes i forskrift.

6.3.2. Nasjonalitetsvilkår

Kort om gjeldende rett

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

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

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

Departementets vurdering og forslag

For å sikre at bareboat-innflaggede skip har samme tilknytning til Norge som andre norske skip, foreslår departementet at nasjonalitetskravene som nå gjelder ved alminnelig registrering i NOR og NIS, også skal gjelde ved bareboat-registrering i NOR og NIS. Departementet foreslår imidlertid at bareboatbefrakter – og ikke skipets eier - må oppfylle

nasjonalitetskravene, da det er bareboat-befrakteren som har ansvaret for driften og bemanningen av skipet.

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

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

6.3.3. Nasjonalitetsbevis

Som redegjort for i kapittel 3.3, medfører Havrettskonvensjonens forbud mot dobbel nasjonalitet at bareboat-registrerte skip kun skal ha ett nasjonalitetsbevis.

Når et skip er bareboat-registrert i NOR eller NIS, skal skipet ha norsk nasjonalitetsbevis utstedt etter sjøloven § 5 og tilhørende forskrifter.

Departementet foreslår at nasjonalitetsbeviset, i tillegg til de opplysninger om skipet som fremgår av registreringsforskriftene, også skal inneholde opplysninger om bareboat-befrakterens navn og adresse, samt nasjonalitetsbevisets utløpsdato. Etter departementets syn kan dette fastsettes i forskrift. Bareboat-registreringens varighet er nærmere omtalt i kapittel 6.3.5. Nasjonalitetsbeviset skal alltid oppbevares om bord, jf. sjøloven § 5.

6.3.4. Beskyttelse og tvangsgjennomføring av privatrettslige rettigheter i bareboat-registrerte skip

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

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

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

Til slutt har man de stater hvor slik dobbel anmerkning ikke er tillatt, som for eksempel Danmark. Det er gode grunner som taler for denne løsningen, blant annet fordi dobbeltregistrering av heftelser øker risikoen for forvirring om hvilket lands rett som regulerer heftelsenes gyldighet og innbyrdes prioritet. Departementet foreslår derfor at det legges opp til en slik løsning og at det fremgår tydelig av regelverket at heftelser ikke kan registreres på skip som er bareboat-innflagget i NIS eller NOR.

6.3.5. Varighet

Som vist i kapittel 6.2.5, vil det etter departementets syn være hensiktsmessig at bareboat-registreringen som utgangspunkt har en varighet som tilsvarer leieperioden i det aktuelle bareboat-certepartiet.

Departementet foreslår likevel, av hensyn til kontroll, at et skip gis adgang til bareboat-registrering for en bestemt tidsperiode.

Det foreslås derfor at et skip kan bareboat-registreres for en periode på opptil 5 år, forutsatt at primærstaten har gitt samtykke til at skipet kan bareboat-registreres i minimum 5 år og leieperioden i bareboat-certepartiet løper i 5 år eller mer. Etter skriftlig anmodning fra befrakter, kan bareboat-registreringen forlenges i opptil 5 år av gangen (ubegrenset antall ganger). Departementet ønsker høringsinnspill på om tidsbegrensningen vurderes som hensiktsmessig.

Nasjonalitetsbeviset som utstedes til bareboat-innflaggede skip, vil således enten være gyldig i 5 år eller til bareboat-certepartiet opphører – avhengig av hvilken dato som inntreffer først.

Hvis det er behov for at bareboat-registreringen forlenges, må befrakteren innen utløpet av registreringsperioden skriftlig be om forlengelse – ellers utløper registreringen automatisk og skipet mister retten til å føre norsk flagg. Ved anmodning om forlengelse skal befrakteren også sende inn ny tillatelse fra primærregisteret, tilleggsavtale til bareboat-certepartiet dersom dette er relevant og samtykke fra skipets eier og rettighetshavere dersom forlengelsen ikke er omfattet av det opprinnelige samtykket.

Bareboat-registreringen vil ellers opphøre som redegjort for i kapittel 6.3.6.

6.3.6. Opphør og sletting

Slettelse av skip som er bareboat-registrert vil vanligvis skje ved utløp av bareboat-registreringsperioden, og det antas at dette normalt vil være sammenfallende med når leieperioden i certepartiet utløper. Sletting vil skje etter begjæring fra befrakter.

Som for skip som er bareboat-utflagget fra NIS eller NOR, jf. punkt 6.2.6, bør det oppstilles regler for når skip kan slettes utenfor normaltilfellene.

Departementet foreslår derfor at det tas inn bestemmelser om at bareboat-registreringen skal slettes når skipsregisteret mottar melding om at certepartiet er opphørt, dersom befrakter ikke lenger oppfyller nasjonalitetsvilkårene eller dersom primærregisteret trekker tilbake sin tillatelse til å la skipet midlertidig registrere under annet lands flagg.

Skipsregistrene bør i slike tilfeller melde fra til primær-staten, jf. skipsregistreringskonvensjonen art.12 nr.5.

Departementet ber høringsinstansene uttale seg særskilt om opphør og sletting av bareboat-registrerte skip, herunder om partenes interesser er tilstrekkelig ivaretatt.

6.3.7. Gebyr

Departementets umiddelbare vurderingen er at alle skip som bareboat-innflagges i NOR eller NIS bør betale et førstegangsgebyr og årsgebyr som dekker Sjøfartsdirektoratets kostnader ved blant annet utstedelse av nasjonale og internasjonale sertifikater. Som nevnt i kapittel 6.2.7 vil imidlertid departementet ikke foreslå endringer i reglene for gebyrer og sertifisering

av bareboat-registrerte skip i denne høringsrunden. Nærmere vurderinger og endringer vil bli foreslått i en senere høringsrunde sammen med andre forskriftsendringer.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Sjøfartsdirektoratet vil i all hovedsak behandle bareboat-registreringer på samme måte som alminnelig inn- og utflagging. Det må imidlertid tydelig fremgå av registeret at et fartøy er bareboat-registrert. Sjøfartsdirektoratet vil måtte tilrettelegge for bareboat-registrering i sine saksbehandlingssystemer og utarbeide nye maler, skjema, rapporter, sertifikater og rutiner. Det vil således påløpe oppstartskostnader, men departementet legger til grunn at disse oppstartskostnadene vil dekkes innenfor Sjøfartsdirektoratets gjeldende budsjettrammer. Adgang til bareboat-registrering vil også trolig medføre en økning i antall registrerte skip og mer arbeid knyttet til dokumentasjon, saksbehandling og tilsyn, men det forventes ikke at konsekvensene blir vesentlige for verken Sjøfartsdirektoratet eller rederiene. De økonomiske og administrative konsekvensene for norske myndigheter og rederinæringen vil avhenge av antall bareboat-registreringer og hvilken bareboat-modell som velges. Det vil være betydelig enklere og mindre ressurskrevende for både rederinæringen og norske myndigheter at det ikke etableres en ordning der Sjøfartsdirektoratet må vurdere hver enkelt bareboat-stat i hvert enkelt tilfelle et skip skal bareboat-utflagges. Hvis departementets forslag i kapittel 6.2.3. gjennomføres legges det til grunn at kostnadene vil bli dekket innenfor Sjøfartsdirektoratets gjeldende budsjettrammer. I motsatt fall vil det bli behov for at Sjøfartsdirektoratet bevilges ytterligere midler. Departementet legger til grunn at det må betales gebyr til Sjøfartsdirektoratet for bareboat-innflaggede skip ettersom Sjøfartsdirektoratet vil ha ansvar for tilsyn med disse skipene. Bareboat-innflagging vil derfor generere inntekter. Derimot vil bareboat-utflaggede skip som utgangspunkt ikke omfattes av Sjøfartsdirektoratets tilsynsansvar og vil derfor ikke generere inntekter utover registreringsgebyrer. Som vist over, vil dette bli nærmere vurdert i en senere høring om forskriftsendringer.

Den maritime næringen ønsker forutsigbare og langsiktige rammevilkår. Dersom bareboat-registrering tillates vil det innføres en ny ordning som har vært etterspurt over lengre tid fra næringens side. Tilbakemeldingene fra næringen er at dette vil gi en ytterligere økt innflagging utover de som har behov for en bareboat-registreringer på kort sikt. Dette må en ta hensyn til i vurderingen av de administrative og økonomiske konsekvensene. Det vil påløpe økte kostnader for Sjøfartsdirektoratet som kan dekkes inn med økte gebyrinntekter.

De administrative og økonomiske konsekvensene for næringen vil for øvrig avhenge av hvilken bareboat-modell som velges, men ellers innebære positive muligheter, jf. redegjørelsene over.

8. Lovforslag

8.1. Forslag til lov om endringer i sjøloven

Forslag til lov om endringer i lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

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

§ 1 siste ledd skal lyde:

Forbudet mot dobbeltregistrering i første ledd gjelder ikke ved bareboat-registrering i samsvar med kapittel 2 VII. i denne loven. Kravene til eiers nasjonalitet etter denne bestemmelse gjelder ikke ved registrering etter § 40.

§ 4 siste ledd skal lyde:

Forbudet mot dobbeltregistrering i første ledd gjelder ikke ved bareboat-registrering i samsvar med kapittel 2 VII. i denne loven. Kravene til eiers nasjonalitet etter denne bestemmelse gjelder ikke ved registrering etter § 40.

§ 5 annet ledd første setning skal lyde:

Norsk skip som er registreringspliktig, jf § 11 annet ledd, bareboat-registrert, eller går i utenriks fart, skal være forsynt med nasjonalitetsbevis.

§ 28 første ledd nytt siste punktum:

Skip som etter § 40b er gitt tillatelse til midlertidig registrering i annet lands skipsregister skal ikke slettes fra skipsregisteret.

Ny Kapittel 2 VII. skal lyde:

VII. Bareboat-registrering

Ny § 40 skal lyde:

§ 40 Bareboat-registrering

Passasjerskip og lasteskip med største lengde 15 meter eller mer, samt boreplattformer og andre flyttbare innretninger som bareboat-befraktes av et rederi som oppfyller vilkårene i § 1 eller § 4, kan innføres i skipsregisteret for en periode på inntil fem år etter skriftlig anmodning fra befrakter. Skipsregisteret kan forlenge perioden inntil fem år om gangen etter ny skriftlig anmodning fra befrakter.

Før skipet kan registreres etter første ledd må befrakter fremlegge følgende dokumentasjon:

- 1. Kopi av bareboat-certepartiet,*
- 2. Skriftlig samtykke til midlertidig registrering i norsk skipsregister fra skipets eier og samtlige rettighetshavere, og*
- 3. Dokumentasjon fra det utenlandske skipsregisteret som viser at skipet midlertidig tillates å registreres i skipsregisteret og seile under norsk flagg*

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

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

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

Ny § 40 a skal lyde:

§ 40 a Sletting av bareboat-registrerte skip

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

- a) Bareboat-certepartiet opphører,*
- b) Betingelsene for registrering etter § 40 første ledd ikke lenger er til stede,*
- c) Registerfører får melding fra befrakter om at skipet skal slettes fra registeret,*
- d) Skipet etter primærstatens rett ikke lenger har rett til midlertidig å seile under annet lands flagg, eller*
- e) Registerfører får melding etter § 13 annet ledd om at et skip er gått tapt eller er hugget opp. Det samme gjelder hvis melding ikke er gitt innen fristen etter § 13 annet ledd, men registerføreren på annen måte får kjennskap til forhold som nevnt. Før skipet slettes, skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.*

Ny § 40 b skal lyde:

§ 40 b Bareboat-utflagging

På begjæring fra skipets eier, kan passasjerskip og lasteskip med største lengde 15 meter eller mer, samt boreplattformer og andre flyttbare innretninger som bareboat-befraktes og er registrert i skipsregisteret, gis tillatelse til å midlertidig registreres i et utenlandsk skipsregister for en periode på inntil fem år. Skipsregisteret kan etter skriftlig anmodning fra skipets eier forlenge perioden inntil fem år om gangen.

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

- 1. Kopi av bareboat-certepartiet,*
- 2. Skriftlig samtykke til midlertidig registrering i et annet lands skipsregister fra skipets eier og samtlige rettighetshavere i skipet, og*
- 3. Dokumentasjon fra det utenlandske register som viser at skipet tillates å registrere der.*

Et skip som er registrert etter denne bestemmelsen har rett til midlertidig å føre et annet lands flagg, og skal i denne perioden ikke anses å være norsk i henhold til § 1 i denne lov. Skip som er registrert etter denne bestemmelsen har ikke rett til å føre norsk flagg og skal ikke være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis.

Rettsstiftelser registrert før bareboat-utflagging etter første ledd forblir registrert selv om skipet er bareboat-registrert i et annet lands skipsregister, og nye rettsstiftelser kan registreres på skipet. Registrerte rettsstiftelser skal være underlagt norsk rett.

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

Ny § 40 c skal lyde:

§ 40 c Bortfall av tillatelse til bareboat-registrering

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

I kapittel 21. Flyttbare plattformer m.v. skal § 507 siste ledd lyde:

Forbudet mot dobbeltregistrering i første ledd gjelder ikke ved bareboat-registrering i samsvar med kapittel 2 VII. i denne loven. Kravene til eiers nasjonalitet etter denne bestemmelse gjelder ikke ved registrering etter § 40.

8.2. Forslag til lov om endringer i NIS-loven

Forslag til lov om endringer i lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven)

I lov 12. juni 1987 om norsk internasjonalt skipsregister gjøres følgende endringer:

§ 1 siste ledd skal lyde:

Forbudet mot dobbeltregistrering i første ledd gjelder ikke ved bareboat-registrering i samsvar med kapittel IV i denne loven. Kravene til eiers nasjonalitet etter denne bestemmelse gjelder ikke ved registrering etter § 13.

§ 4 siste ledd skal lyde:

Forbudet i første ledd gjelder ikke for skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister og som er midlertidig registrert i utenlandsk register etter § 15 i denne lov.

§ 12 første ledd nytt siste punktum skal lyde:

Skip som etter § 15 er gitt tillatelse til midlertidig registrering i annet lands skipsregister, skal ikke slettes fra skipsregisteret.

Kapittel IV. Ikrafttredelse m.v. skal lyde:

Kapittel IV. Bareboat-registrering

§ 13 skal lyde:

§ 13 Bareboat-registrering i Norsk internasjonalt skipsregister

Skip som nevnt i § 1, og som bareboat-befraktes av et rederi som oppfyller vilkårene i § 1, kan innføres i skipsregisteret for en periode på inntil fem år etter skriftlig anmodning fra befrakter. Skipsregisteret kan forlenge perioden inntil fem år om gangen etter ny skriftlig anmodning fra befrakter.

Før skipet kan registreres etter første ledd må befrakter fremlegge følgende dokumentasjon:

- 1. Kopi av bareboat-certepartiet,*
- 2. Skriftlig samtykke til midlertidig registrering i norsk skipsregister fra skipets eier og samtlige rettighetshavere, og*
- 3. Dokumentasjon fra det utenlandske skipsregisteret som viser at skipet midlertidig tillates å registreres i norsk internasjonalt skipsregister og seile under norsk flagg*

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

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

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

§ 14 skal lyde:

§ 14 Sletting av bareboat-registrerte skip

Skip som er registrert etter § 13 skal slettes i registeret når:

- a) Bareboat-certepartiet opphører,*
- b) Betingelsene for registrering etter § 13 første ledd ikke lenger er til stede,*
- c) Registerfører får melding fra befrakter om at skipet skal slettes fra registeret,*

- d) Skipet etter primærregisterstatens rett ikke lenger har rett til midlertidig å seile under annet lands flagg, eller
- e) Registerfører får melding etter sjøloven § 13 annet ledd om at et skip er gått tapt eller er hugget opp. Det samme gjelder hvis melding ikke er gitt innen fristen etter sjøloven § 13 annet ledd, men registerføreren på annen måte får kjennskap til forhold som nevnt. Før skipet slettes, skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.

Ny § 15 skal lyde:

§ 15 Bareboat-utflagging

På begjæring fra skipets eier, kan skip som bareboat-befraktes og er registrert i norsk internasjonalt skipsregister, gis tillatelse til å midlertidig registreres i et utenlandsk skipsregister for en periode på inntil fem år. Skipsregisteret kan etter skriftlig anmodning fra skipets eier forlenge perioden på inntil fem år om gangen.

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

1. Kopi av bareboat-certepartiet,
2. Skriftlig samtykke til midlertidig registrering i et annet lands skipsregister fra skipets eier og samtlige rettighetshavere i skipet, og
3. Dokumentasjon fra det utenlandske register som viser at skipet tillates å registrere der.

Et skip som er registrert etter denne bestemmelsen har rett til midlertidig å føre et annet lands flagg, og skal i denne perioden ikke anses å være norsk i henhold til § 1 i denne lov. Skip som er registrert etter denne bestemmelsen har ikke rett til å føre norsk flagg og skal ikke være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis.

Rettsstiftelser som nevnt i sjøloven § 20 kan fortsatt registreres på skipet selv om skipet er registrert etter § 15 i et annet lands skipsregister. Rettsstiftelser registrert i skipsregisteret skal være underlagt norsk rett.

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

Ny § 16 skal lyde:

§ 16 Bortfall av tillatelse til bareboat-registrering

Retten til å føre utenlandsk flagg etter § 15 bortfaller når befraktningsavtalen opphører eller skipet ikke lenger har rett til midlertidig å seile under bareboat-statens flagg. Melding om opphør skal gis av skipets eier snarest mulig og senest innen 30 dager etter opphør. Tillatelsen bortfaller også hvis melding ikke er gitt innen fristen, men registerføreren på annen måte får kjennskap til forhold som nevnt. Før tillatelsen bortfaller, skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.

Tidligere Kapittel IV. Ikrafttredelse mv. blir nytt Kapittel V. Ikrafttredelse mv.

Tidligere § 13 blir ny § 17

Tidligere § 14 blir ny § 18

9. Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

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

Til § 1 og § 4

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

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

Det foreslås derfor å isteden fastsette et konkret unntak i et nytt siste ledd som åpner for at skip som er innført i et annet lands skipsregister likevel kan registreres i norsk skipsregister og seile under norsk flagg forutsatt at dette skjer i samsvar med bestemmelsene om bareboat-registrering i nytt kapittel 2 VII.

Som påpekt i kapittel 3.3 vil adgang til bareboat-registrering i norsk skipsregister ikke være i strid med det folkerettslige prinsippet om at et skip kun kan seile under ett flagg.

Sjøloven § 1 angir også hvilke krav til eiers nasjonalitet som skal gjelde ved registrering i NIS og NOR. For å gi en fullstendig oversikt over når nasjonalitetsvilkårene gjelder, foreslås det at det presiseres i siste ledd annet punktum at det ikke stilles krav om at skipets eier oppfyller nasjonalitetsvilkårene i sjøloven § 1 ved bareboat-innflagging til norsk skipsregister. Det stilles imidlertid krav til befrakters nasjonalitet, og disse fremgår av sjøloven § 1. Se lovforslagets § 40 i sjøloven og § 13 i NIS-loven.

De samme vurderingene gjelder tilsvarende for skip utstyrt for å brukes stasjonært til boring etter eller utnytting av undersjøiske naturforekomster, jf. sjøloven § 4. Tilsvarende siste ledd som foreslås i § 1, foreslås derfor også inntatt i sjøloven § 4 nytt siste ledd.

Til § 5

Sjøloven § 5 annet ledd angir hvilke skip som skal være forsynt med nasjonalitetsbevis. Det foreslås å presisere i bestemmelsen at også bareboat-registrerte skip skal være omfattet av plikten til å ha norsk nasjonalitetsbevis om bord.

Til § 28

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

Det foreslås å presisere i § 28 første ledd siste punktum, at bareboat-utflagging etter § 40b ikke er slettellesgrunn fra skipsregisteret.

Til § 40

Bestemmelsen regulerer bareboat-innflagging i norsk skipsregister.

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

En forutsetning for bareboat-registrering er at skipet er utleid på et bareboat-certeparti og at befrakter er et rederi som oppfyller vilkårene i sjøloven § 1 eller § 4. Dette fremgår av bestemmelsens første ledd. Det er altså skipets befrakter, og ikke skipets eier, som må oppfylle nasjonalitetsvilkårene i § 1. Det vises til kapittel 6.3.2.

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

Andre ledd 1) til 3) oppstiller tre grunnleggende betingelser og dokumentasjonskrav som må være oppfylt før tillatelse til bareboat-registrering kan gis. Det vises til nærmere redegjørelse i kapittel 6.3.1.

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

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

Til § 40 a

Bestemmelsen gir regler om sletting av bareboat-registrerte skip i norsk skipsregister. Det vises til kapittel 6.3.6.

Til 40 b

Bestemmelsen regulerer bareboat-utflagging fra norsk skipsregister.

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

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

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

Andre ledd 1) til 3) oppstiller tre grunnleggende betingelser og dokumentasjonskrav som må være oppfylt før bareboat-utflagging kan tillates. Det vises til nærmere omtale i kapittel 6.2.1.

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

Fjerde ledd første punktum presiserer at rettsstiftelser som er registrert på skipet før skipet bareboat-registreres i utenlandsk register forblir registrert og er gyldige, samt at nye rettsstiftelser kan registreres på skipet i den perioden det er bareboat-utflagget. Videre, følger det av andre punktum at rettsstiftelser som er registrert i skipsregisteret er underlagt norsk rett. Dette innebærer at norsk rett fortsetter å regulere gyldigheten og prioriteten til de registrerte rettighetene, og norske regler kommer til anvendelse ved tvangsgjennomføring av privatrettslige rettigheter.

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

Til § 40c

Bestemmelsen gir regler om bortfall av tillatelse til bareboat-registrering. Det vises til kapittel 6.2.6.

9.2. [Lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister \(NIS-loven\)](#)

Til § 1

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

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

Det foreslås derfor å isteden fastsette et konkret unntak i et nytt siste ledd som åpner for at skip som er innført i et annet lands skipsregister likevel kan registreres NIS og seile under norsk flagg forutsatt at dette skjer i samsvar med bestemmelsene om bareboat-registrering i kapittel IV.

NIS-loven § 1 angir også hvilke krav til eiers nasjonalitet som skal gjelde ved registrering i NIS. For å gi en fullstendig oversikt over når nasjonalitetsvilkårene gjelder foreslås det at det presiseres i siste ledd annet punktum at det ikke stilles krav om at skipets eier oppfyller nasjonalitetsvilkårene i sjøloven § 1 ved bareboat-innflagging til norsk skipsregister. Det stilles imidlertid krav til befrakters nasjonalitet, og disse fremgår av lovens § 1. Se merknad til § 13.

Til § 4

Fartsområdebegrensningen i NIS-loven § 4 gjelder etter ordlyden for "skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister". For å hindre at de skip som bareboat-utflagges og hvor eierskapet fortsatt vil være registrert i NIS også omfattes av forbudet, foreslås det å presisere i § 4 siste ledd at forbudet ikke gjelder for skip som er midlertidig registrert i utenlandsk skipsregister etter ny § 15 om bareboat-utflagging. Forbudet vil således kun gjelde for skip som seiler under norsk flagg, og ikke for skip som er gitt tillatelse til midlertidig å seile under annet lands flagg.

Til § 12

Det følger av § 12 at registerføreren kan slette skip som ikke til enhver tid tilfredsstiller vilkårene i § 1 første ledd. Slik ordlyden er i § 12 jf. § 1 første ledd, vil skipet måtte slettes fra NIS når skipet midlertidig registreres i et annet lands skipsregister etter ny § 15 om bareboat-utflagging.

Det foreslås derfor at det presiseres i § 12 første ledd siste punktum, at bareboat-utflagging etter § 15 ikke er slettellesgrunn.

Til § 13

Bestemmelsen regulerer bareboat-innflagging i NIS.

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

En forutsetning for bareboat-registrering er at skipet er utleid på et bareboat-certeparti og at befrakter er et rederi som oppfyller vilkårene i NIS-loven § 1. Dette fremgår av forslagets første ledd. Det er altså skipets befrakter, og ikke skipets eier, som må oppfylle nasjonalitetsvilkårene i § 1. Det vises til kapittel 6.3.2.

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

Andre ledd 1) til 3) oppstiller tre grunnleggende betingelser og dokumentasjonskrav som må være oppfylt før tillatelse til bareboat-registrering kan gis. Det vises til nærmere omtalt i kapittel 6.3.1.

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

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

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

Til § 14

Bestemmelsen gir regler om sletting av bareboat-registrerte skip i NIS. Det vises til kapittel 6.3.6.

Til § 15

Bestemmelsen regulerer bareboat-utflagging fra NIS.

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

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

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

Andre ledd 1) til 3) oppstiller tre grunnleggende betingelser og dokumentasjonskrav som må være oppfylt før bareboat-utflagging kan tillates. Det vises til nærmere omtale i kapittel 6.2.1.

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

Fjerde ledd første punktum presiserer at rettsstiftelser kan registreres på skipet når det er bareboat-utflagget. Videre, følger det av andre punktum at rettsstiftelser som er registrert i skipsregisteret er underlagt norsk rett. Dette innebærer at norsk rett fortsetter å regulere gyldigheten og prioriteten til de registrerte rettighetene, og norske regler kommer til anvendelse ved tvangsgjennomføring av privatrettslige rettigheter.

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

Til § 16

Bestemmelsen gir regler om bortfall av tillatelse til bareboat-registrering. Det vises til kapittel 6.2.6.

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

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