



DET KONGELIGE  
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENT

# Prop. 80 L

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

## Endringer i sjøloven mv. (opprydding og forenkling)

*Tilråding fra Nærings- og fiskeridepartementet 18. mars 2016,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### **1 Proposisjonens hovedinnhold**

Nærings- og fiskeridepartementet har gjennomgått samtlige lover under departementets ansvarsområde for å identifisere lover som kan oppheves og lover som kan forenkles. Som en del av dette arbeidet foreslår departementet i denne proposisjonen å oppheve lov om fiendegods o.a., lov om avgift på bygge- og entreprenørvirksomhet til dekning av utgifter til byggeforskning og geoteknisk forskning og lov om forbud mot å betinge forkjøpsrett vedkommende fisk eller fiskeprodukter.

Videre foreslås i proposisjonen endringer i lov om sjøfartens (sjøloven) regler om registrering av dokumenter i skipsregistrene ved at kravet om gjenpart for dokumenter ved registrering oppheves. Departementet foreslår også å forenkle reglene om erverv av registerhjemmel etter kunnføring.

### **2 Bakgrunnen for lovforslaget**

Nærings- og fiskeridepartementet sendte 2. november 2015 ut høringsnotat om saken på alminnelig høring. Høringsfrist ble satt til 14. desember 2015. I notatet ble det foreslått å oppheve lov om fiendegods o.a., lov om avgift på bygge- og entreprenørvirksomhet til dekning av utgifter til byggeforskning og geoteknisk forskning og lov om forbud mot å betinge forkjøpsrett vedkommende fisk eller fiskeprodukter

og å endre lov om sjøfarten. Høringsnotatet ble publisert på departementets hjemmesider og sendt til følgende instanser:

Departementene  
Statsministerens kontor

Sametinget  
Kommunene  
Fylkeskommunene  
Fylkesmennene

Arkivverket  
Direktoratet for arbeidstilsynet  
Direktoratet for byggkvalitet  
Fiskeridirektoratet  
Forbrukerombudet  
Forbrukerrådet  
Forsvarsbygg  
Forsvarsmuseet  
Husbanken  
Høgskolen i Bergen  
Høgskolen i Gjøvik  
Høgskolen i Hedmark  
Høgskolen i Narvik  
Høgskolen i Nord-Trøndelag  
Høgskolen i Oslo og Akershus  
Høgskolen i Sør-Trøndelag  
Høgskolen i Telemark  
Høgskolen i Vestfold  
Høgskolen i Østfold  
Høgskolen i Ålesund

Høgskolen Stord/Haugesund	Huseiernes Landsforbund
Innovasjon Norge	Institutt for samfunnsforskning
Jernbaneverket	JM Norge AS
Kartverket	Kongelig Norsk Båtforbund
Konkurransetilsynet	Kontrollrådet for betongprodukter
KS	Landsorganisasjonen Norge (LO)
Kystverket	Mesterhus Norge
Mesterbrevnemnda	Multiconsult AS
Miljødirektoratet	Nordlandsforskning
Norges forskningsråd	Norges Bygg- og eiendomsforening
Norges Handelshøyskole	Norges Byggmesterforbund
Norges Hjemmefrontmuseum	Norges Eiendomsmeglerforbund
Norges miljø- og biovitenskapelige universitet	Norges Fiskarlag
Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU)	Norges Forsvarsforening
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	Norges Huseierforbund
Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR)	Norges Hytteforbund
Regjeringsadvokaten	Norges Ingeniørorganisasjon (NITO)
Riksantikvaren	Norges Juristforbund
Sivilombudsmannen	Norges Kystfiskarlag
Sjøfartsdirektoratet	Norges Sildesalgslag
Skipsregistrene	Norges Rederiforbund
Statens vegvesen	Norges Røde Kors
Statsbygg	Norges Råfisklag
Universitetet i Agder	Norges Takseringsforbund
Universitetet i Bergen	Norgips Norge AS
Universitetet i Oslo	Norsk Byggtjeneste AS
Universitetet i Stavanger	Norsk design- og arkitektursenter (DOGA)
Universitetet i Tromsø	Norsk Eiendom
Universitetet i Nordland	Norsk Industri
Advokatforeningen	Norsk kommunalteknisk forening
Arkitektenes Fagforbund	Norsk Sjømannsforbund
Asplan Viak AS	Norsk Sjøoffisersforbund
Avinor	Norsk Teknologi
Bedriftsforbundet	Norsk Treteknisk institutt
Boligprodusentenes Forening	Norske Arkitekters Landsforbund
Byggeindustrien	Norske Boligbyggelag
Byggemiljø	Norske Murmestres Landsforening
Byggenæringens Landsforening	Norske Sjømatbedrifters Landsforening (NSL)
Byggevareindustriens Forening	Norske Trevarefabrikkers Landsforbund
Det norske maskinistforbund	Næringslivets hovedorganisasjon (NHO)
Entra Eiendom	NHO Sjøfart
Entreprenørforeningen –Bygg og anlegg	OPAK A/S
FAFO	OBOS
Fagforbundet	Rogaland Fiskesalgslag
Fellesforbundet	Rørentreprenørene Norge
Finans Norge	Rådgivende ingeniørers forening
Fiskebåt	Selvaag Bolig AS
Fortidsminneforeningen	SINTEF byggforsk
Fraktesfartøyenes rederiforening	Sjømat Norge
Glava AS	Skagerakfisk
Handelshøyskolen BI	Standard Norge
Hovedorganisasjonen Virke	Sunnmøre og Romsdal Fiskesalgslag (SUROFI)
Hurtigbåtredernes rederiforbund	Teknisk-naturvitenskapelig forening
	Tekna
	Teknologisk institutt

Vest-Norges Fiskesalslag  
Yrkesorganisasjonens Sentralforbund (YS)

Norges Rederiforbund har avgitt realitetsuttalelse.

### 3 Forslag om opphevelse av lover som ikke lenger har praktisk betydning

#### 3.1 Lov 22. mars 1946 nr. 4 om fiendegods o.a.

Lov 22. mars 1946 nr. 4 om fiendegods o.a. regulerer fiendegods med forbindelse til andre verdenskrig. Loven har ikke vært inntatt i lovsamlingen siden 1981, med den begrunnelse at den ikke lenger anses å ha praktisk betydning.

Ifølge NOU 1992: 32 – Bedre struktur i lovverket – Lovstrukturutvalgets delutredning II – er det vanskelig å si med sikkerhet om det fortsatt eksisterer rettsforhold som bestemmelsene i lov om fiendegods o.a. fra 1946 kan anvendes på. De rettsavgjørelsene som eksisterer, er i hovedsak fra 1950-årene. Den siste relevante rettsavgjørelsen er fra 1993. Departementet er av den oppfatning at loven ikke lenger har praktisk betydning og at sakene loven kommer til anvendelse på, nå er endelig avgjort.

I tillegg til loven fra 1946 er det en generell lov om fiendegods, lov 15. desember 1950 nr. 4 om fiendegods (fiendegodsloven). De to lovene om fiendegods er stort sett like, men mens 1946-loven knytter fiendebegrepet til krigen med Tyskland 1940–45, gir 1950-loven en generell definisjon av fiende. I forarbeidene til den generelle fiendegodsloven fra 1950, Ot.prp. nr. 80 (1950) s. 1, heter det om fiendegodsloven av 1946: «*Den virksomhet som har funnet sted med hjemmel i denne lov, har i første rekke gått ut på å realisere den fiendtlige eiendom her i landet slik at utbyttet kan trekkes inn i statskassen til avdrag på Norges krav på erstatning for påført krigsskade. Loven av 22. mars 1946 gjelder bare eiendom som ved frigjøringen etter krigen 1940–45 måtte betraktes som fiendtlig, og gir således ikke regler som kommer til anvendelse om Norge skulle komme med i en ny krig.*»

Nærings- og fiskeridepartementet foreslår på denne bakgrunn å oppheve lov 22. mars 1946 nr. 4 om fiendegods o.a., uten å gjøre endringer i annet lovverk. Fiendegodsloven av 1950 ivaretar fremtidige rettsforhold knyttet til fiendegods dersom det skulle bli aktuelt ved en eventuell ny krig. Det har ikke kommet merknader til forslaget om opp-

hevelse. Departementet mener dette underbygger departementets syn om at loven ikke lenger har praktisk betydning.

#### 3.2 Lov 28. juni 1952 nr. 3 om avgift på bygge- og entreprenørvirksomhet til dekning av utgifter til byggeforskning og geoteknisk forskning

Lov om avgift på bygge- og entreprenørvirksomhet til dekning av utgifter til byggeforskning og geoteknisk forskning ble vedtatt i sammenheng med et politisk ønske om å fremme forskning og rasjonalisering innen byggeindustrien. Dette med henblikk på teknisk fremskritt i en tid med gjenreising og boligbygging høyt på agendaen i etterkrigstiden. Formålet med loven var å skaffe midler til bygge- og geoteknisk forskning i Norge gjennom en særskilt avgiftsordning på bygge- og entreprenørvirksomheten i landet. Det var ikke mulig å skaffe de nødvendige midler til veie ved bevilgninger på statsbudsjettet, jf. Ot.prp. nr. 73 (1951) og Innst. O. V. (1952).

Avgiftsordningen trådte i kraft fra 1. januar 1953, i henhold til kgl.res. av 19. desember 1952. Midlene, som kom inn gjennom avgiften, skulle avsettes til et eget fond – Fondet for byggeteknisk og geoteknisk forskning. Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd disponerte fondet for tilskudd til driften av Norges Byggtekniske Institutt og Norges Geotekniske Institutt, samt til andre bygge- og geotekniske forskningsformål. Avgiften ble knyttet sammen med lov om ulykkestrygd for industriarbeidere, senere lov om yrkesskadetrygd, i det avgiften ble pålagt en nærmere bestemt gruppe innenfor bygge- og anleggsvirksomhet. Avgiften utgjorde 5 promille av arbeidslønningene. I 1960 ble avgiften økt til kr 0,45–, og i 1963 til kr 1,- pr uke for hver trygdet i de avgiftsbelagte næringsgruppene.

Avgiftspålegget opphørte fra 1971 som en konsekvens av innføringen av ny trygdeordning. Den nye trygdeordningen umuliggjorde fortsatt innkreving gjennom trygdeinnbetalingssystemet. Tilsvarende beløp som avgiften ble antatt å innbringe for 1970, 7 millioner kroner, ble i stedet kompensert over statsbudsjettet i form av øremerket bevilgning over Industridepartementets budsjett for 1971. Øremerkingen av midler som kompensasjon for avgiften opphørte fra og med budsjettåret 1973.

Instituttene, Norges Byggtekniske Institutt og Norges Geotekniske Institutt, som avgiften ga tilskudd til, ble fristilt fra Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd i 1985 og omgjort til

selvstendige stiftelser. Norges Byggtekniske Institutt ble senere innlemmet i SINTEF. Ordningen i dag går ut på at staten yter årlig tilskudd til forskningsinstituttene i form av basisfinansiering over statsbudsjettet fastsatt ved kgl.res. av 19. desember 2008, revidert av Kunnskapsdepartementet 1. juli 2013. Nærings- og fiskeridepartementet har ansvaret for basisfinansiering av de teknisk-industrielle instituttene hvor de angjeldende instituttene inngår.

Departementet mener loven ikke lengre har en praktisk betydning og foreslår å oppheve den uten å gjøre endringer i annen lovtekst. Det har ikke kommet merknader til forslaget.

### 3.3 Lov 23. mars 1956 nr. 1 om forbud mot å betinge forkjøpsrett vedkommende fisk eller fiskeprodukter

Lov om forbud mot å betinge forkjøpsrett vedkommende fisk eller fiskeprodukter ble vedtatt av Stortinget i 1956. Loven fornyet lov 20. mai 1899 om Ophævelse af Adgang til at betinge Forkøbsret i visse Tilfælde m.v., den såkalte væreierloven. Loven fra 1899 bygget igjen på lov av 6. juni 1892 om Ophævelse af Adgang til at betinge Forkøbsret i visse Tilfælde m.v. Begrunnelsen for å innføre reguleringene i 1892 var erfaringer spesielt fra fisket i Lofoten og Finnmark. Fiskerne her var avhengige av tilhold på land blant annet for å finne ly for uvær, bøte redskaper og tilvirke fangsten. Eiendomshavere bygde anlegg til bruk for fiskerne, såkalte fiskevær, bestående av kaianlegg og rorbuer mv. Dette gjorde væreierne i stand til å stille til dels harde betingelser for at fiskerne skulle få benytte fiskeværet i forbindelse med fisket. Eksempler på betingelser var forkjøpsrett til råstoff og prismessige fordeler. Fiskerne stod med få alternativer og var tvunget til å gå med på slike vilkår. Det var for å avhjelpe det skjeve styrkeforholdet, og hindre at væreier som den sterke part sikret seg urimelige fordeler, at den første loven ble vedtatt i 1892.

I henhold til gjeldende lov er det forbudt for væreiere å kreve forkjøpsrett i forbindelse med salg eller leie av husrom til fiskeriformål. Det er videre forbudt å avtale at leie for slikt husrom skal betales i fisk. Leieavtaler skal være skriftlige og det pålegges væreier å sørge for at det skjer. Manglende skriftlig avtale fører til at det er fiskerens forståelse som skal legges til grunn ved uenighet, med mindre utleier «fører fyllestgjørende bevis» for at partene er blitt enige om noe annet.

I forbindelse med dagens lov fra 1956 uttalte departementet i Ot.prp. nr. 55 (1955) på side 5 før-

ste spalte, at utviklingen i fiskeriene med større og bedre utstyrte farkoster, samt endrede driftsmåter trolig har gjort fiskerne mindre avhengige av forholdene på land, men at det fremdeles var behov for tilhold på land, spesielt under lofotfisket. Departementet uttalte at behovet for reguleringer ikke var absolutt påtrengende i de fleste fiskevær, men at det forekom tilfeller hvor forbud mot å betinge forkjøpsrett fremdeles var nødvendig. Dagens lov fra 1956 ble derfor vedtatt som en noe oppdatert versjon av de tidligere lovene.

Utviklingen av fiskeriene som departementet pekte på i forarbeidene til loven, har ytterligere forsterket seg de siste 60 årene. I 1956 var det ifølge Norges offisielle statistikk XI 293 Norges fiskerier 1956 i alt 87 790 yrkesfiskere i Norge hvorav 28 544 hadde fiske som eneyrke, 32 790 hadde det som hovedyrke og 25 933 hadde det som bi-yrke. Ved utgangen av 2014 var det registrert 11 308 yrkesfiskere i Norge hvorav 9 378 hadde fiskeri som hovedyrke og 1 930 hadde det som biyrke.

Det har videre vært en stor utvikling i utøvelsen av fisket og teknologien på fiskefartøylene. Det er i dag flere fiskere som kan sove på båten og de som ikke gjør det kan i hovedsak sove hjemme. De tidligere rorbuene som ble brukt både til overnatting og til utstyr er i all hovedsak konvertert til reiselivsformål eller forsvunnet.

De fiskerne som har behov for lokaler til å oppbevare utstyr og lignende på land eier i større grad dette selv, eller må anses som en profesjonell part i et leieforhold uten behov for den samme beskyttelsen som før. Det er i dag fiskekjøpere som tilbyr lokaliteter for egning og lignende i forbindelse med kjøp av råstoff. Dette gjør kjøperne for å nå opp i konkurransen om det samme råstoffet og er illustrerende for de endrede forholdene.

Etter en samlet vurdering mener departementet at det ikke lenger er behov for lov om forbud mot å betinge forkjøpsrett vedkommende fisk eller fiskeprodukter. Departementet foreslår derfor å oppheve loven uten å gjøre endringer i annen lovtekst. Det har ikke kommet merknader til forslaget i høringsrunden.

## 4 Forslag om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

Sjøfartsdirektoratet er tilsynsmyndighet for norskregistrerte skip og for utenlandske skip i norske havner. Direktoratet ivaretar også funksjonen som realregister gjennom skipsregistrene Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). NOR omfatter også

Skipsbyggingsregisteret. Skipsregistrene skal sikre rettsvern til registrerte rettigheter i norske skip, og tjener som ledd i den offentlige kontroll av norske skip og deres eierforhold.

#### **4.1 Opphevelse av krav om gjenpart for dokumenter ved registrering i skipsregistrene m.m. – sjøloven § 15**

##### *4.1.1 Gjeldende rett*

Når et dokument skal registreres i NOR eller NIS, må rekvirenten sende inn det originale dokumentet i tillegg til gjenpart av dette til registerføreren, jf. sjøloven § 15 tredje ledd.

Rundt 2010 innførte skipsregistrene elektronisk arkivering av registrerte dokumenter. Etter innføringen endret registerfører sin praksis og sluttet å kreve inn gjenpart.

Dagens praksis er at de tinglyste dokumentene blir skannet og oppbevart elektronisk i skipsregistrenes arkiver, mens rekvirenten får originaldokumentet i retur. Registerfører kan derfor ikke lenger se at det er nødvendig eller hensiktsmessig med et gjenpartskrav.

##### *4.1.2 Departementets forslag til endringer*

Departementet foreslår at kravet om gjenpart etter sjøloven § 15 tredje ledd oppheves, men at departementet gis hjemmel til å fastsette i forskrift krav om innlevering av gjenpart.

Departementet foreslår også at det i loven fastsettes en plikt for registerfører å lagre en elektronisk kopi av originaldokumenter som sendes inn for registrering i skipsregistrene. Videre foreslås at departementet gis hjemmel til i forskrift å kunne fastsette måten dokumentene skal lagres og håndteres på.

##### *4.1.3 Høringsinstansenes syn*

*Norges Rederiforbund* støtter forslaget under henvisning til at det vil innebære en forenkling og effektivisering av registreringsprosessen for både kunder og direktorat. Departementet har ikke mottatt øvrige merknader til forslagene.

##### *4.1.4 Departementets vurderinger*

Etter anbefaling fra registerfører foreslås det at kravet om gjenpart i sjøloven § 15 tredje ledd oppheves. Departementet kan ikke se at det er behov for at rekvirenten innleverer gjenpart i tillegg til originaldokumentet.

Endringen kunne vært fastsatt i forskrift, jf. sjøloven § 15 tredje ledd. Det følger av bestemmelsen at det gjelder et krav til gjenpart «med mindre annet er bestemt i forskrift gitt av departementet». Det vurderes imidlertid som lite hensiktsmessig å beholde kravet til gjenpart i loven, samtidig som det gjøres unntak fra kravet i sin helhet i forskrift.

Det foreslås imidlertid at departementet gis hjemmel til å fastsette i forskrift krav om innlevering av gjenpart. Hvis registerfører på et senere tidspunkt vurderer det som nødvendig å gjeninnføre gjenpartskravet, vil departementet således ha anledning til å fastsette dette i forskrift. Det er etter departementets syn ikke behov for at kravet til gjenpart skal fremgå av lovteksten.

Departementet foreslår videre at det i loven fastsettes en plikt som bestemmer at registerfører skal lagre en elektronisk kopi av originaldokumenter som sendes inn for registrering i skipsregistrene. Videre gir bestemmelsen departementet forskriftshjemmel til å fastsette måten dokumentene skal lagres og håndteres på. Verken registerfører eller departementet ser behovet for å fastsette en slik forskrift nå, men det vurderes som hensiktsmessig å ha en slik hjemmel slik at behovet kan vurderes fortløpende etter at lovendringen har trådt i kraft.

Endringer i tråd med departementets forslag vil høre naturlig inn under § 14 som retter seg mot registerfører og registrenes fremgangsmåte m.m. ved skipsregistrering.

##### *4.1.5 Endring i annet regelverk*

Som en følge av lovendringene, må det gjennomføres endringer i forskrift av 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister (NOR) og forskrift av 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Forskriftsendringene vil tre i kraft samtidig med de foreslåtte lovendringene.

#### **4.2 Endring av reglene om erverv av registerhjemmel etter kunngjøring – sjøloven § 36**

##### *4.2.1 Gjeldende rett*

Det følger av sjøloven § 36 at dersom et norsk skip med største lengde under 15 meter tilhører noen som ikke har registerhjemmel, kan personen som utøver eierrådighet og skriftlig erklærer å være eier, få registerhjemmel ved å sannsynliggjøre at vedkommende har vært eier i minst 10 år.

Hvis registerføreren finner at vilkårene er oppfylt, skal dette kunngjøres slik at mulige eiere får anledning til å melde seg, innen en frist på én måned. Hvis ingen melder seg innen fristen, fører registerføreren skipet i registeret med eieren som hjemmelshaver. Hvis registerføreren etter en gjennomgang av den fremlagte dokumentasjonen ikke finner at eierrekkefølgen er sannsynliggjort må eieren få registerhjemmel ved dom, jf. sjøloven § 35. Også i de tilfeller der den som utøver eierrådighet og skriftlig erklærer å være eier kan sannsynliggjøre eierskap helt tilbake til tidspunktet fartøyet ble levert fra verkstedet eller satt i fart for verkstedets egen regning, men fartøyet er yngre enn 10 år, må registerhjemmelen erverves ved dom. Dette følger av det absolutte kravet til å sannsynliggjøre at vedkommende har vært eier i minst 10 år, jf. sjøloven § 36, jf. § 35.

#### 4.2.2 Forslag til lovendringer

Departementet foreslår å endre sjøloven § 36 slik at dersom et norsk skip med største lengde under 15 meter tilhører noen som ikke har registerhjemmel, og den som utøver eierrådighet og skriftlig erklærer å være eier kan sannsynliggjøre eierskap helt tilbake til tidspunktet fartøyet ble levert fra verkstedet eller satt i fart for verkstedets egen regning, kan vedkommende få registerhjemmel etter kunngjøring – uten krav til dom.

#### 4.2.3 Høringsinstansenes syn

*Norges Rederiforbund* støtter forslaget under henvisning til at det vil innebære en forenkling og effektivisering av registreringsprosessen for både kunder og direktorat. Departementet har ikke mottatt øvrige merknader til forslagene.

#### 4.2.4 Departementets vurderinger

Etter anbefaling fra registerfører foreslår departementet at sjøloven § 36 endres slik at i de tilfeller der den som utøver eierrådighet og skriftlig erklærer å være eier kan sannsynliggjøre eierskap helt tilbake til tidspunktet fartøyet ble levert fra verkstedet eller satt i fart for verkstedets egen regning, kan vedkommende få registerhjemmel etter kunngjøring – uten krav til dom. Endringen medfører at registerhjemmel kan erverves også for fartøy som er yngre enn 10 år. Det understrekes for ordens skyld at det kun er tidskravet som endres. Kravet om sannsynliggjøring, utøvelse av eierrådighet og skriftlig erklæring av eierskap, må

fortsatt oppfylles for at skipseier kan erverve registerhjemmel til fartøyet. Dette innebærer at i de tilfeller skipsregistrene ikke finner eierskapet tilstrekkelig sannsynliggjort ved den fremlagte dokumentasjonen, må registerhjemmel erverves ved dom, jf. sjøloven § 35.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 5.1 Lov om fiendegods o.a.

Det er departementets vurdering at det ikke er økonomiske og administrative kostnader forbundet med å oppheve lov 22. mars 1946 nr. 4 om fiendegods o.a.

### 5.2 Lov om avgift på bygge- og entreprenørvirksomhet til dekning av utgifter til byggeforskning og geoteknisk forskning

Det utskrives ikke avgift i henhold til lov om avgift på bygge- og entreprenørvirksomhet til dekning av utgifter til byggeforskning og geoteknisk forskning. Opphevelse av lov 28. juni nr. 3 om avgift på bygge- og entreprenørvirksomhet til dekning av utgifter til byggeforskning og geoteknisk forskning vil ikke ha noen økonomiske eller administrative konsekvenser for staten.

### 5.3 Lov om forbud mot å betinge forkjøpsrett vedkommende fisk eller fiskeprodukter

Opphevelse av lov 23. mars. 1956 nr. 1 om forbud mot å betinge forkjøpsrett vedkommende fisk eller fiskeprodukter vil ikke ha noen økonomiske eller administrative kostnader for staten. Ved opphevelse av bestemmelsen om bevisbedømming i tvist om innhold i leieavtale vil de alminnelige tvisterettslige reglene gjelde.

### 5.4 Lov om Sjøfarten (Sjøloven)

Opphevelsen av kravet om å fremlegge gjenpart vil innebære en forenkling og effektivisering av registreringsprosessen for både kundene og registerfører (Sjøfartsdirektoratet). Formålet bak kravet om gjenpart er ivaretatt ved at dokumentet er tilgjengelig elektronisk. Økonomiske og administrative konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet er begrenset til utarbeidelsen og gjennomføringen av endringene i registreringsforskriftene for hhv. NOR og NIS i tråd med lovendringen. For kun-

dene vil forslaget ikke få noen praktiske, økonomiske eller administrative konsekvenser, da registerfører allerede ved innføringen av elektronisk arkiv endret sin praksis og sluttet å kreve inn gjenparter.

Sjøfartsdirektoratet anslår at de økonomiske og administrative konsekvenser vil bli begrenset. En endring som forslått vil innebære noe mer arbeid for Sjøfartsdirektoratet ved at flere saker vil kunngjøres etter sjøloven § 36. Den enkelte sak for seg vil ikke nødvendigvis medføre mer arbeid ettersom eierne også i dag som regel er i kontakt med skipsregistrene på forhånd og legger frem tilgjengelig dokumentasjon. Mange av de sakene som går til domstolene har dermed først vært vurdert av skipsregistrene. Endringen vil innebære en forenkling og effektivisering for skipseiere som skal erverve registerhjemmel etter sjøloven § 36. Prosessen blir enklere ved at eier ikke behøver å inngi stevning, og raskere, i det fristen for innsigelser etter kunngjøring iht. sjøloven § 35 er 3 måneder, mens den er 1 måned etter kunngjøring iht. § 36.

Sjøfartsdirektoratet opplyser at disse sakene utgjør ca. 50 saker årlig. Endringen vil også medføre at domstolene blir mindre belastet.

## **6 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget**

### **6.1 Til lov om sjøfarten (sjøloven)**

#### *Til § 14*

Det foreslås et nytt sjette ledd som presiserer at de registrerte dokumenter skal lagres elektronisk. Endringen er i tråd med dagens praksis i skipsregistrene, og er ikke ment å innebære materielle endringer.

Det foreslås videre at departementet gis hjemmel i § 14 sjette ledd andre punktum til å fastsette nærmere regler om lagring og håndtering av registrerte dokumenter dersom det skulle oppstå behov for dette. Bestemmelsen vil også gjelde for gjenparter. De foreslåtte reglene om lagring og håndtering hører naturlig inn under § 14, som retter seg mot registerføreren og registrenes fremgangsmåte m.m. ved skipsregistrering.

Det foreslås også å ta inn en bestemmelse i § 14 syvende ledd som gir departementet hjemmel til å fastsette krav om innsendelse av gjenpart dersom man på et senere tidspunkt skulle anse dette som nødvendig.

#### *Til § 15*

Bestemmelsens tredje ledd om krav til innsendelse av tinglysingsgjenpart foreslås opphevet. Formålet bak kravet om gjenpart ivaretas ved at en skannet kopi av de registrerte originaldokumentene lagres elektronisk. Regelen om at rekvirenten skal sende dokumenter som forlanges registrert til skipsregistrene videreføres i forslag til nytt første ledd første punktum i § 15. Dersom det på et senere tidspunkt skulle anses nødvendig å gjeninnføre en praksis med innsendelse av gjenpart, vil departementet kunne gi forskrift om dette i henhold til den foreslåtte forskriftshjemmelen i § 14 syvende ledd.

#### *Til § 36*

I første ledd første punktum er det foreslått at registerhjemmel til et norsk skip med største lengde under 15 meter kan erverves etter kunngjøring dersom bestemte vilkår er oppfylt, blant annet sannsynliggjøring av eierskap i minst 10 år «eller fra skipet ble levert fra byggeverkstedet eller satt i fart for verkstedets egen regning.» Endringen innebærer at det ikke lenger eksisterer et absolutt krav til å sannsynliggjøre eierskap i minst 10 år. Registerhjemmel kan erverves også for fartøy som er yngre enn 10 år hvis bestemmelsens øvrige vilkår er oppfylt.

I de tilfeller der den som utøver eierrådighet og skriftlig erklærer å være eier kan sannsynliggjøre eierskap helt tilbake til tidspunktet fartøyet ble levert fra verkstedet eller satt i fart for verkstedets egen regning, kan vedkommende få registerhjemmel etter kunngjøring – uten krav til dom. Formuleringen «fra skipet ble levert fra byggeverkstedet eller satt i fart for verkstedets egen regning» er foreslått fordi det er først ved levering/satt i fart at skipet kan registreres i skipsregisteret, jf. sjøloven § 11 femte ledd. Det vurderes som hensiktsmessig å knytte kravet til sannsynliggjøring av eierskap opp mot det første mulige tidspunktet skipet kan registreres i skipsregisteret.

Skipet anses «levert» når skipet er levert fra verkstedet til bestilleren/første eier og denne har akseptert skipet. Ved levering overføres hjemmel til skipet, samt risiko for tap av og skade på skipet til bestiller. Dersom verkstedet har bygget for egen regning skal det ses hen til når skipet er «satt i fart», dvs. tatt i bruk. Et skip som er ferdigbygget, men ligger «på lager» hos verkstedet anses ikke å være satt i fart. For eksempel vil såkalte selvbygg være bygget for egen regning, samt de fartøy hvor det av ulike grunner ikke er noen bestiller.

Endringer i sjøloven mv. (opprydding og forenkling)

Nærings- og fiskeridepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i sjøloven mv. (opprydding og forenkling).

---

**Vi HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i sjøloven mv. (opprydding og forenkling) i samsvar med et vedlagt forslag.

---



## Forslag

### til lov om endringer i sjøloven mv. (opprydding og forenkling)

#### I

Lov 22. mars 1946 nr. 4 om fiendegods o.a. oppheves.

#### II

Lov 28. juni 1952 nr. 3 om avgift på bygge- og entreprenørvirksomhet til dekning av utgifter til byggeforskning og geoteknisk forskning oppheves.

#### III

Lov 23. mars 1956 nr. 1 om forbud mot å betinge forkjøpsrett vedkommende fisk eller fiskeprodukter oppheves.

#### IV

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

§ 14. Fremgangsmåte m m skal lyde:

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

Dokument som kreves registrert, skal snarest mulig føres inn i dagboken etter den dato og det minutt det er mottatt for registrering og skal anses for dagbokført på dette tidspunkt. Dokument som kommer inn etter et klokkeslett som departementet har fastsatt, skal føres inn i dagboken på skipsregisterets påfølgende åpningstidspunkt.

Ser registerføreren når dokumentet mottas at det ikke kan registreres, gjør registerføreren oppmerksom på det. Blir dokumentet ikke tatt tilbake, skal det føres inn i dagboken og i tilfelle nektes registrert, jf § 16. Er det åpenbart at dokumentet ikke kan registreres, kan det uten

dagbokføring returneres til den som har krevd registrering. Vedkommende skal samtidig gjøres kjent med hvorfor dokumentet ikke kan registreres, og med at det ikke er dagbokført. Vedkommende skal videre gjøres kjent med at dokumentet vil bli dagbokført dersom dette kreves. Fremsettes slikt krav, dagbokføres dokumentet den dag kravet kommer inn, jf annet ledd.

Foreligger vilkårene for registrering, skal dokumentet anmerkes i skipsregisteret innen 2 uker etter dagbokføringsdato. Dokumentet sendes tilbake til den som har levert det inn, eller den denne utpeker.

Dersom et skip ventes levert fra utenlandsk byggeverksted eller selger til ny eier på et tidspunkt utenfor ekspedisjonstiden ved registerførerens kontor, kan skipets innføring i registeret og registrering av frivillige rettsstiftelser skje før skipet blir levert, men registerføreren skal holde dokumentene tilbake inntil denne får bekreftelse på at skipet er levert. Blir skipet ikke levert innen 1 uke etter dagbokføringen, er registreringen uten noen rettsvirkning.

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

*Departementet kan i forskrift fastsette krav om innlevering av gjenpart av dokument som skal registreres, at gjenparten skal være bekreftet og hvem som kan gi slik bekreftelse.*

§ 15. Krav til dokumenter, bekreftelse av underskrift m m skal lyde:

*Den som forlanger noe registrert, skal sende dokumentet til registerføreren.* Dokument som forlanges registrert, må være skrevet på norsk, dansk, svensk eller engelsk, og må være så tydelig og klart at det ikke er tvilsomt hvordan det skal anmerkes. Departementet kan gi forskrifter om dokumentenes form.

Skal et skjøte eller pantedokument som ikke er utstedt av offentlig myndighet, kunne anmerkes i registeret, må underskriften være bekreftet i samsvar med forskrifter gitt av departementet. Det skal uttrykkelig bekreftes at

underskriften er skrevet eller vedkjent i vedkommendes nærvær, og erklæres om utstederen er over 18 år. Dette gjelder også meddelelse av samtykke som nevnt i 22 første ledd. Nærmere forskrifter om legitimasjon av utstederens identitet, alder og myndighet kan gis av departementet.

§ 36 første punktum skal lyde:

Dersom et norsk skip med største lengde under 15 meter tilhører noen som ikke har registerhjemmel, kan den som utøver eierrådig-

het og skriftlig erklærer å være eier, få registerhjemmel ved å sannsynliggjøre at vedkommende, alene eller sammen med sine hjemmelsmenn, har vært eier i minst 10 år *eller fra skipet ble levert fra byggeverkstedet eller satt i fart for verkstedets egen regning.*

V

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





