

Til: Referansegruppen for pant i skrog under slep

Fra: Marianne Aspen

tlf.: (22 4) 8 65 04

faks: (22 4) 8 43 25

Dato: 2. desember 2008

PANT I SKROG UNDER SLEP MV - KOMMENTARER TIL HØRINGSBREV

1. Forslag til endring i sjøloven § 31

Departementet har foreslått følgende nytt annet punktum i sjøloven § 31 første ledd:

"Slik registrering kan også omfatte skrog eller større seksjoner av skrog bygget ved verft utenfor riket fra det tidspunkt slettellesattest foreligger fra utenlandsk register, eller ved levering fra vedkommende verft der registrering ikke er mulig."

Jeg antar ut fra begrepet "kan også omfatte" at hensikten er at det ikke skal være automatikk i at skrog/skrogseksjoner er omfattet av registreringen etter § 31 fra det relevante tidspunktet. Er tanken her at man skal endre registreringsblanketten slik at det blir en egen boks for avkryssing? Skal det fremgå særskilt av registeret hvorvidt registreringen skal omfatte skrog eller skrogseksjoner?

Min oppfatning er at det er vanskelig å tenke seg at eier av skipet under bygging skal ha noe motiv for ikke å ønske å benytte seg av denne muligheten. Det er grunn til å anta at et slikt felt alltid vil bli utfylt. Dette tilsier etter mitt syn at ordningen heller bør være slik at skrog eller større skrogseksjoner bygget ved verft utenfor riket automatisk er omfattet av registreringen etter § 31.

2. Krav om attest for slettelse eller ikke-registrering

Konsekvensene av et krav om attest for slettelse eller ikke-registrering

Et krav om attest for slettelse eller ikke-registrering i utenlandsk register vil slik jeg ser det betydelig redusere nytten av endringene for verft og banker.

Bygging av skrog og skrogseksjoner i utlandet skjer for en stor del i land der det ikke er gitt at man kan forvente rask innhenting av attest for sletting eller ikke-registrering.

Samtidighet mellom levering av skrog/skrogseksjon og etablering av sikkerhet med rettsvern vil ofte være viktig for banken. Når banken utbetaler under byggelånet til betaling av kjøpesummen for skrog/skrogseksjon, har verftet pådratt seg en gjeld overfor banken. Dersom det deretter tar for lang tid for å få etablert rettsvernet pantesikkerhet i skrog/skrogseksjon, kan dette innebære risiko for omstøtelse av bankens panterett.

Et krav om attest for slettelse eller ikke-registrering vil av denne grunn kunne gjøre det vanskelig for banken å belage seg på at pant etter sjøloven § 43 gir tilstrekkelig beskyttelse. For det første vil dette gjelde i forhold til land der man vet at det kan ta lang tid å få attesten. For det annet kan forsiktighetsgrunner tilsi at man heller ikke kan innrette seg på at sjøloven § 43 gir beskyttelse i tilfeller der det normalt går ganske raskt å få attest. Dette fordi en uforutsett forsinkelse i den konkrete saken, som også f.eks. kan skyldes slikt som feil og forsinkelser i underskrifter/dokumentasjon fra skrogverftet til vedkommende register, vil kunne få følger for bankens panterett.

Jeg vil anta at dersom det kreves attest for slettelse eller ikke-registrering vil det bety at bankene i stor grad må operere som i dag, fordi risikoen knyttet til kravet om attest for slettelse eller ikke-registrering er for stor.

til at den foreslåtte nye ordningen er god nok. Det minnes om at det her er snakk om store verdier, der en bank vanskelig kan ta noen risiko for at verdier som banken har finansiert skal falle utenfor pantesikkerheten.

Det påpekes at det i praksis vil være vanskelig for banken å ordne med håndpantsettelse i en aktuell situasjon der attest for slettelse eller ikke-registrering ikke innkommer, uten at hele dokumentasjonen for dette er laget på forhånd og slepeselskapets aksept for å sitte med skroget på bankens vegne er innhentet på forhånd. Kostnadene og arbeidet ved å etablere håndpant må dermed tas i forkant, for å sikre mot problemer på leveringstidspunktet for skrog/skrogseksjoner.

Den tilsiktede lettelsen/forenklingen kan derfor etter mitt syn ikke oppnås dersom det skal gjelde et krav om attest for slettelse eller ikke-registrering.

Alternativet er at skrog/skrogseksjoner inngår i registrering etter § 31 og pant etter § 43 fra tidspunktet dette leveres fra det utenlandske verftet som bygger skroget eller skrogseksjonene til norsk verft. Som det vil fremgå av pkt 2.2 og 2.3 nedenfor er det etter mitt syn ikke avgjørende hensyn som taler mot en slik løsning.

Dersom kravet om attest for slettelse eller ikke-registrering skal gjelde, bør det avklares om dette betyr at skrog-/skrogseksjoner fra utlandet inngår i registrering etter sjøloven § 31 eller pant etter § 43 når skroget/seksjonen har kommet til det norske verftet, selv om det ikke foreligger slik attest. I motsatt fall innebærer lovendringen en skjerpelse i forhold til nåværende situasjon.

2.2 Fare for rettighets-/prioritetskonflikter - konsekvensene av ikke å kreve attest for slettelse eller ikke-registrering

Nåværende praksis mht registrering under sjøloven §§ 31, 43 innebærer at det allerede er åpnet for at norsk registrering og panterett etter sjøloven omfatter skrog, skrogseksjoner og hovedmaskineri uten at dette krever attest for sletting eller ikke-registrering.

Min oppfatning er at risikoen for rettighets-/prioritetskonflikter som følge av den foreslåtte endringen, men uten krav om attest for slettelse eller ikke-registrering, ikke skiller seg vesentlig fra det som allerede knytter seg til dagens ordning. En slik endring vil ikke innebære frafall av noen kontrollmekanisme i forhold til slettelse eller ikke-registrering som praktiseres per i dag.

For ordens skyld påpekes at ordningen med håndpant heller ikke inneholder noen slik mekanisme, slik at heller ikke en ordning som tilrettelegger for at man unnlater å bruke et slikt regime vil føre til bortfall av konfliktforebyggende kontrollmekanismer.

For sammenhengens skyld nevnes at de samme typer potensielle prioritetskonflikter knytter seg til en rekke andre pantformer. I noen tilfeller vil disse også ha de samme internasjonale privatrettslige dimensjoner som kan tenkes her, f eks der gjenstander som inngår i et varelager- eller driftstilbehørspant befinner seg i utlandet eller importeres fra utlandet.

Allerede i dag er situasjonen at så vel verft som bank selv må vurdere risikoen for rettighets-/prioritetskonflikter i skrog/skrogseksjoner som disse forutsetter er deres ubeheftede eiendom/inngår i deres pantesikkerhet med gitt prioritet. Verft og bank må selv søke å kontrollere risikomomentene så godt det lar seg gjøre. Dette er også situasjonen i forhold til eier- og rettighetsforhold for en rekke andre typer formuesgoder som er flyttbare og/eller har internasjonale tilknytningspunkter.

2.3 Nærmere om betydningen av leveringsdokumentasjon som normalt benyttes ved kjøp av skrog

Kontrakter for kjøp av skrog vil normalt kreve at det blir utstedt en formell leveringsdokumentasjon ved levering. Typisk vil det bli utstedt leveringsprotokoll undertegnet av begge parter, "Bill of sale" og eller

"Builders certificate", mv. Kontraktene inneholder i alle tilfeller jeg har sett krav om at skroget skal leveres fri for heftelser. Ofte er erklæring om at skroget leveres fri for heftelser og at leverandørens ikke har ytterligere rettigheter i det leverte tatt inn i en egen erklæring om "Certificate of absence of debt" eller lignende, eller en slik erklæring er inntatt i "Bill of sale" der dette erklæres på samme sted som overgang av eiendomsrett. I praksis kreves også ofte attest for sletting eller ikke-registrering fremlagt som en del av leveringsdokumentasjonen. Ofte kreves notarisering og apostillering av dokumentene. Det norske verftet må kontrollere leveringsdokumentene for å sikre seg full eiendomsrett uten heftelser. Banken vil normalt kreve dette dokumentert for å sikre at skroget virkelig er eiet av kunden og fritt for heftelser, for slik å redusere faren for konflikter knyttet til skroget, som vil kunne inngå i håndpant fra det tidspunkt det settes i slep. Levering innebærer også at det norske verftet overtar den fysiske rådigheten over skroget.

Leveringsprosedyrene som benyttes for denne typen kjøp vil slik jeg ser det medføre at risikoen for prioritetskonflikter reduseres.

2.4 Nærmere om utformingen et eventuelt krav til attest for sletting eller ikke-registrering

Forslaget til tillegg til sjøloven §§ 31, 43 skal slå inn

"... fra det tidspunkt slettingsattest foreligger fra utenlandsk register, eller ved levering fra vedkommende verft der registrering ikke er mulig."

Kravet om slettingsattest med mindre dette "ikke er mulig" kan skape uklarhet. Det vil bare være umulig å skaffe slettingsattest dersom det ikke er mulig å registrere skroget/skrogseksjonene i utenlandsk register. Det oppstår spørsmål ved om det er tilstrekkelig at skroget/skrogseksjonene aldri har vært registrert, selv om dette er mulig, eller om det kreves at en registreringsmulighet skal være brukt (slik at slettingsattest i prinsippet kan fremskaffes).

Min erfaring er at det i de aller fleste tilfeller er skrogverkstedet som eier skroget/skrogseksjonene frem til leveringstidspunktet for skroget/skrogseksjonen, da eiendomsretten går over til det norske verftet. Det vil derfor ofte være skrogverftet som har interessen i og kontrollen over en eventuell registrering. En løsning der det norske verftet må sette krav om registrering av hensyn til norske rettsvernkrav etter sletting fra vedkommende register vil være uheldig.

Det skal også påpekes at begrepet "utenlandsk register" ikke er helt entydig i denne sammenhengen. Undertiden er det f.eks. mulig å registrere skrog/skrogseksjoner i registre som mer likner norsk løsøreregister, enn et skipsregister med de egenskaper man forbinder med dette. Det bør i så fall presiseres hvilken type register som er relevant. I motsatt fall kan det oppstå tvil rundt hvilke registre det må innhentes attest fra.

I sjøloven § 13 er følgende formulering benyttet om dette:

"attest fra vedkommende myndighet i det fremmede land om at skipet ikke er innført i skipsregisteret eller skipsbyggingsregisteret der, eller at det vil bli slettet når det registreres i et annet land"

Det antas at tilsvarende ordlyd bør benyttes i §§ 31 og 43 dersom kravet til dette skal beholdes.

Det påpekes at det vel kun er i forhold til hele skrog at registrering i den type register man her har i tankene er aktuelt, ikke i forhold til skrogseksjoner (eller hovedmaskineri), som vel normalt ikke er gjenstand for denne typen registrering. Dette tilsier at et eventuelt krav om attest for sletting eller ikke-registrering ble begrenset til hele skrog, for å avskjære tvil rundt betydningen av registrering i register lignende løsøre- eller foretaksregisteret.

3. Bør hovedmaskineri også være omfattet av endringen?

I dagens sjøloven § 43 er skrog, større skrogseksjoner og hovedmaskineri som leveres fra utlandet regulert på samme måte, slik at disse er omfattet av panteretten fra det tidspunkt de har kommet til norsk verft.

I høringsbrevets forslag ligger det at man heretter får ulik behandling av skrog og skrogseksjoner på den ene side, og hovedmaskineri på den annen side. Skrog og skrogseksjoner vil det dersom forslaget gjennomføres omfattes av panteretten fra et tidligere tidspunkt enn hovedmaskineri.

Mitt syn er at det ikke kan ses å være rettspolitisk grunnlag for skille mellom de tre typene innsatsfaktorer. Det er i alle tilfelle tale om store konstruksjoner der det i praksis normalt er mulig å kontrollere om det er ment for et bestemt skip, og hvis kontrahering, konstruksjon og levering involverer så mange aktører at muligheten for antedatering, endring av dokumenter eller andre former for kreditorsvik er begrenset.

Hovedmaskiner kan tenkes å bli innkjøpt fra utlandet, med levering og betaling i utlandet (hos leverandøren eller ved innskiping hos transportør). Dette avhenger av hvilke leveringsbetingelser verftet er i stand til å oppnå. Dersom kjøpesummen for hovedmaskineri skal betales ved trekk på byggelån, får man de samme problemer mht muligheten for å etablere samtidig pantesikkerhet som man har i forhold til skrog og skrogseksjoner. Disse problemene kan gjøre det vanskelig å få finansiert slike kjøp.

Verdien av hovedmaskineriet er gjerne betydelig. I et offshore supply-fartøy med kontraktssum på NOK 500-600.000.000 vil hovedmaskineri etter vår erfaring kunne koste NOK 50-60.000.000. Det kan være tale om like store verdier i hovedmaskineri som i en større skrogseksjon, og også betydelig i forhold verdien av hele skroget.

Både behovet og de involverte hensynene synes fra mitt ståsted å være de samme for hovedmaskineri som for skrogseksjoner, i forhold til den foreslåtte endringen i sjøloven §§ 31, 43.

4. Annet

I høringsbrevet omtales kort ordningen med håndpant i skrog under slep, som er en fremgangsmåte for å sikre panteretten i perioden mellom levering av skrog og ankomst til Norge.

Til dette skal bemerkes at i alle fall hos oss er det ikke vanlig praksis å opprette håndpant i skrogseksjoner eller hovedmaskineri, bare i hele skrog. Årsaken til dette er at det anses uforholdsmessig dyrt og tidkrevende, og kan være praktisk vanskelig å få til.

Det skal også påpekes at fremgangsmåten er til dels kostbar og tidkrevende, og dermed byrdefull for verft og banker. Risikoen for rettighets-/prioritetskonflikter er så langt jeg kan se de samme ved håndpant som ved den foreslåtte endringen iht sjøloven § 43.

Håndpant er derfor etter mitt syn ikke et tilfredsstillende alternativ til de foreslåtte endringene, men en upraktisk og dyr nødløsning som ikke løser noen flere problemer enn den foreslåtte ordningen.

5. Forslag til ny lovtekst

Som en følge av ovenstående synspunkter foreslås følgende mulige ordlyd:

Nytt annet punktum i § 31 første ledd:

"Registreringen omfatter også skrog, større seksjoner av skrog og hovedmaskineri til skipet som bygges ved verksted utenfor riket fra det tidspunkt skroget, vedkommende seksjoner eller hovedmaskineriet leveres fra det utenlandske verkstedet ..."

Notat

5 av 5

Ny siste setning i § 43 første ledd:

"Bygges skrog, større seksjoner av skrog eller hovedmaskineri ved verksted utenfor riket, kan det avtales at de skal omfattes av panteretten fra det tidspunkt skroget, vedkommende seksjoner eller hovedmaskineriet leveres fra det utenlandske verkstedet til pantsetteren."