



Nordisk Skibsrederforening

(NORDISK DEFENCE CLUB)

Nærings- og fiskeridepartementet
Att: Lillian S. Siggerud

Send inn digitalt på www.regjeringen.no

Karl Even Rygh, adm. direktør, advokat
Knut Erling Øyehaug, advokat, lic. jur.
Lasse Brautaset, attorney, USA
Susan Clark, attorney, USA
Egil André Berglund, advokat
Michael Brooks, solicitor, England
Magne Andersen, advokat
Joanna Evje, barrister, England
Joanne Conway-Petersen, solicitor, England
Paige Young, attorney, USA, solicitor, England
Ylva MacDowall Hayler, advokat
Anders Evje, advokat
Mats E. Sæther, advokat
Caroline Whalley, solicitor, England
Ola Granhus Mediås, advokatfullmektig
Heidi Fredly, advokatfullmektig
Vicki Tarbet, solicitor, England
Benedicte Haavik Urrang, advokat

Nordisk Legal Services Pte. Ltd.
Tom Pullin, managing director, solicitor, England
Camilla Bråfelt, advokat, dr. juris
Jude McWilliams, solicitor, England
Eileen Lam, solicitor, England

Deres ref.: 17/6173-1

Vårt saksnr.: 10005687 MES

Dato: 27. februar 2018

Vennligst oppgi saksnr. i all korrespondanse

Høringsvar - Forslag om adgang til bareboat-registrering

1. Innledning

Vi viser til forslag sendt på høring 5. desember 2017.

Nordisk Skibsrederforening er en gjensidig forening som yter rettshjelp til rederier og befraktere. Undertegnede Mats E. Sæther har lang erfaring med bareboat-registrering inn og ut av en rekke land, inkludert Russland, Brasil, Malta, Marshall Islands, Liberia og Tyskland. Min masteravhandling «Bareboat-registrering – i jus og praksis» ble publisert av Universitetet i Oslo i deres skriftsamling Marius i 2013, og det var i betydelig grad sitert fra den i Stokke-utvalgets innstilling fra 2004.

2. Nordisks syn på lovforslaget

2.1 Generelle synspunkter

Nordisk mener forslaget generelt er meget godt. Vi mener løsningene departementet har foreslått gjennomgående er gode. Muligheten for bareboat-registrering har lenge vært tilbudt av flertallet av de store flaggstatene, og endringsforslagene vil derfor først og fremst være viktige for å bidra til økt konkurransedyktighet for de norske registrene.

Vi har bred og lang erfaring med valg av flagg generelt og bareboat-registrering spesielt. Basert på vår erfaring tror vi at ordningen vil bli nyttig for norske rederier i gitte situasjoner. Vi tror særlig at ordningen vil forhindre permanent utflagging av skip fra NIS og eventuelt NOR dersom rederier trenger et annet flagg i en periode. Behovet for et annet flagg kan enten skyldes at en befrakter ønsker det, eller at det er en forutsetning for å kunne operere i et bestemt område eller en bestemt beskjeftigelse.

Et eksempel er når offshore-skip skal operere i Brasil i en periode, og i denne perioden ønsker brasiliansk flagg. I dag må skipene i et slikt tilfelle slettes fra NIS eller NOR og overføres til et annet flagg – typisk Bahamas med påfølgende bareboat-innflagging til Brasil. Dette er dyrere og mer tungvint enn en direkte bareboat-utflagging fra NIS / NOR til Brasil, og når perioden i Brasil er over vil slike skip gjerne forbli registrert i Bahamas fordi det er tungvint og kostbart å flytte



eiendomsrett og pant tilbake til NIS eller NOR.

2.2 Spørsmålet om adgangen til bareboat-utflagging bør begrenses som i Danmark

Departementet har foreslått at det åpnes for bareboat-utflagging til alle stater med kompatible regler. Dette i motsetning til Danmark, som bare tillater utflagging til bestemte stater.

Vi mener departementets forslag er det riktige. Vår oppfatning er at det danske systemet er for restriktivt, uten at det er gode grunner for begrensningene. Brasil og andre populære bareboat-flaggstater er ikke på listen over stater som er godkjent i de danske reglene. Vi vil anta at et rederi som ønsker å bytte til et flagg som ikke er på listen neppe vil søke om å få den nye flaggstaten godkjent. De vil da heller flytte skipet fra DIS til den nye flaggstaten, noe som begrenser anvendeligheten av adgangen til bareboat-utflagging. Norges Rederiforbund har innhentet statistikk fra Danmark som viser at det er få skip som benytter den danske ordningen.

Vi slutter oss til de synspunkter departementet har gitt uttrykk for i høringsnotatet på side 18 flg., herunder om at 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. Vi er enig i at både skipets eier og eventuelle panthavere vil ha sterk interesse av å gjennomføre en god kvalitets-/risikokontroll av bareboat-staten, herunder ved at eventuelle panthavere stiller krav til flaggstat, klasseselskap og vedlikehold av skipet.

Vi er også enig i 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 – til skade for eier og panthaver. Gjennomgående registreres norskkontrollerte, utenlandsk registrerte skip i dag i flaggstater som er på Paris MOUs «white list» og som møter kriteriene for «Low Risk Ships 2016».¹ Dette er anerkjent som ledende indikatorer på flaggstater som setter sikkerhets-, miljø- og mannskapsspørsmål høyt. Hensynet til sikkerhet, mannskap og miljø ivaretas gjennom minstekravet om at samtlige rettighetshavere må samtykke før tillatelse til bareboat-utflagging gis, og at disse partene har visshet om at norske krav igjen vil gjelde når bareboat-registreringen i utlandet opphører.

Som departementet har fremhevet (på side 20) vil forslaget også sikre at reglene blir dynamiske, slik at fremtidige endringer i de enkelte stater det er aktuelt å bareboat-utflagge til automatisk blir hensyntatt. Både skipseier og panthavere vil i sin vurdering av om et skip skal bareboat-registreres i en stat kunne ta hensyn til de til enhver tid rådende forhold i den aktuelle staten, slik de gjør ved vanlig flaggskifte.

2.3 Hva er et bareboat-certeparti

Det er bare et «bareboat-certeparti» som gir grunnlag for bareboat-registrering. Kjennetegnene på et bareboat-certeparti er at befrakter (i) overtar rådigheten over skipet, (ii) bemanner og vedlikeholder skipet, og (iii) setter skipet i fart for egen regning og risiko. Slike avtaler skiller seg fra tids- og reisecertepartier og andre avtaler knyttet til befraktning av skip, der bortfrakter beholder

¹ <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>



rådigheten over skipet.

Thor Falkangers doktoravhandling «Leie av Skip» fra 1969 behandlet skillet mellom bareboat-certepartier og tidscertepartiene, som den gangen kunne volde en del problemer. I praksis er det i dag sjelden er tvil om en avtale er et bareboat-certeparti eller ikke. I motsetning til i 1969 er bareboat-certepartier i dag gjerne basert på standardformularer – særlig formularet «Barecon 2001» og dens arvtager «Barecon 2017» fra BIMCO.

Nordisk har vurdert om loven allikevel burde inneholde en definisjon av hva som utgjør et bareboat-certeparti. Begrepet er ikke brukt i sjøloven, men begrepet «bareboatbefrakteren» er brukt i § 183. Vi har kommet til at vi ikke tror dette er nødvendig, fordi begrepet «bareboat-certeparti» i bransjen har et klart definert innhold. Skipsregistrene bør imidlertid være problemstillingen bevisst, og foreta en verifisering av at avtalen er et bareboat-certeparti før det tillates bareboat-innflagging eller utflagging.

2.4 Spørsmålet om rekvisisjon

I høringsnotatet på side 33 er det presisert at et norsk-registrert, bareboat-utflagget skip ikke anses som norsk.

Skipsrekvisisjonsloven (LOV-1952-12-19-2) § 1 sier at norske myndigheter i krig og krise kan rekvirere «skip som er registrert i Norge». Departementet bør vurdere om det er ønskelig å gjøre en tilføyelse i skipsrekvisisjonsloven § 1 eller i forskrift som gjør det klart at norske myndigheter kan rekvirere både skip som er registrert i Norge og bareboat-utflagget til en annen stat, og skip som er registrert i utlandet og bareboat-innflagget til Norge.

3. Merknader til konkrete spørsmål som er bedt besvart i høringsnotatet

I høringsbrevet har departementet bedt høringsinstansene uttale seg særskilt om følgende spørsmål, som Nordisk har følgende kommentarer til:

- (i) *Bør det åpnes for å tillate bareboat-registrering ut av NOR? (side 4 og 13)*

Departementet har bedt høringsinstansene uttale seg

- (1) om det åpnes for å tillate bareboat-registrering ut av NOR (side 4), og
- (2) om 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 (side 13).

Vi mener de samme hensyn som tilsier at det bør tillates bareboat-utflagging fra NIS tilsier at det bør være tillatt fra NOR. Vi tror ikke det vil medføre fare for norske arbeidsplasser, fordi bareboat-utflagging fra NOR først og fremst vil være et alternativ til permanent utflagging fra NOR. Det er enkelt å flytte et skip fra NOR til utenlandsk flagg, så vi vil anta at de som har skip i NOR gjør det fordi de ønsker norsk flagg i hekken. Vi tror disse



Nordisk Skibsrederforening

(NORDISK DEFENCE CLUB)

bare vil bareboat-utflagge hvis det er gode grunner til det - typisk der det i en periode er ønskelig eller nødvendig med et annet flagg for å kunne operere i et bestemt område eller en bestemt beskjeftigelse.

En rekke offshoreskip er registrert i NOR, noe som delvis skyldes at NIS-skip som hovedregel ikke kan operere på norsk sokkel. Når slike skip vekselvis opererer på norsk sokkel og utenlandsk sokkel vil NOR-registrering av kostnadshensyn ofte ikke være et alternativ. Vi mener dette medfører at rederiene velger utenlandsk flagg. Med utenlandsk flagg kan skipene fritt operere både på norsk og utenlandsk sokkel. Vårt inntrykk er at dette er mer aktuelt i vanskelige tider, slik som nå. Bareboat-utflagging fra NOR vil være særlig aktuelt for offshore-flåten, som har hatt og fortsatt har krevende tider. Dersom det åpnes for bareboat-utflagging fra NOR antas det at et slikt midlertidig flaggskifte gjør det mer sannsynlig at disse skipene kommer tilbake til NOR hvis de senere får oppdrag på norsk sokkel.

Som fremhevet av Norges Rederiforbund i deres høringsuttalelse er det klare alternativet til bareboat-utflagging fra NOR en permanent utflagging, for å sikre seg tilgang til markeder i f. eks. Brasil. Det anses derimot lite sannsynlig at skipet vil bli omregistrering til NIS for å kunne bareboat-utflagge skipet derfra til Brasil. Begrunnelsen for dette er at når certepartiet er over og skipet eventuelt skal tilbake til oppdrag på norsk sokkel, så vil fartsområdebegrensningene i NIS kunne være til hinder for det.

Vi tror det vil bli mer attraktivt å bruke NOR-flagg på offshoreskip hvis disse i perioder de opererer ute kan bareboat-registreres midlertidig i en annen stat. Vi tror et slikt midlertidig flaggskifte vil gjøre det mer sannsynlig at disse skipene kommer tilbake til NOR hvis de senere skal operere her hjemme.

En mulig negativ effekt kan være at NOR-skipene av kostnadshensyn lettere enn før bytter flagg (gjennom bareboat-utflagging) straks de går ut av norsk sokkel. Vi er ikke kjent med hvor vanlig det er at offshoreskip med NOR-flagg opererer utenfor norsk sokkel.

(ii) *Spørsmål om den lovtekniske gjennomføringen (side 5)*

Departementet har foreslått at reglene om bareboat-registrering gjennomføres i sjøloven, NIS-loven og tilhørende forskrifter. Nordisk er enig i departementets forslag.

(iii) *Spørsmålet om tidsbegrensning (side 21)*

Departementet har foreslått at bareboat-utflagging fra NOR og NIS tillates for en periode på inntil 5 år, med mulighet for forlengelse for 5 år av gangen.

Bareboat-certepartier er typisk av minst tre års varighet, og ofte fem år eller mer. En kortere frist enn fem år er neppe hensiktsmessig, og vil dessuten kunne skape usikkerhet når skip skal finansieres. Lån mot pant i skip er typisk av fem års varighet eller mer, og bankene ønsker forutsigbarhet for hele låneperioden.



Spørsmålet er om tillatelsen burde gis for hele bareboat-certepartiets løpetid, selv om denne overstiger fem år. Dette kunne spare Skipsregistrene for noe papirarbeid, fordi de ville slippe å behandle søknader om forlengelse. Rettighetshaverne vil alltid måtte gi tillatelse til bareboat-registrering, og hvis de er villige til å gi tillatelse for fem, åtte eller ti år burde det etter vårt syn ikke være noe i veien for å gi tillatelse med slik varighet. Vi ser ingen ulemper av betydning ved å gi en tillatelse for hele certepartiperioden.

På den annen side tror vi heller ikke det er viktig med en slik adgang, så lenge tillatelse gis for så mye som fem år av gangen. Vi ser at de fleste flaggstater opererer med tidsbegrensede tillatelser med adgang til forlengelse, og tror ikke det vil bli oppfattet som en nevneverdig ulempe ved NIS og NOR at det settes en slik tidsbegrensning. Tillatelse bør imidlertid ikke kunne gis for lengre periode enn certepartiperioden, så lovteksten bør si fem år men ikke lenger enn certepartiperioden.

- (iv) *Spørsmål om opphør og tilbaketrekking av tillatelse til bareboat-utflagging, herunder om partenes interesser er tilstrekkelig ivare tatt*

Nordisk har vurdert forslaget regler om opphør og tilbaketrekking av tillatelse til bareboat-utflagging.

Når bareboat-certepartiet opphører – enten det skjer ved kansellering eller leieperiodens utløp – vil det rettslige grunnlaget for bareboat-registreringen opphøre. Slik vi ser det er det da ikke grunnlag for å gi skipets eier 30 dager til å gi notis om at certepartiet har opphørt, slik det er foreslått i høringsnotatet på side 22. Reglene bør imidlertid ikke fungere slik at rederier risikerer å miste retten til å føre bareboat-flaggstatens flagg mens de er til sjøs, fordi de da ikke nødvendigvis vil ha praktisk anledning til å bytte til primær-statens flagg.

Vi mener reglene bør si at notis skal gis til Skipsregistrene *uten ugrunnet opphold*, og at bareboat-registreringen opphører når skipet kommer til neste havn, men senest etter 30 dager. Nye sertifikater fra/til/for?? (primær)flaggstaten kan da utstedes før skipet går fra havn.

Vår erfaring er at en av de største utfordringene med bareboat-registrering er at rettighetshaverne er redd for at bareboat-befrakter vil kunne forhindre sletting av skipet fra bareboat-flaggstaten. En typisk situasjon vil være der eier kansellerer certepartiet, og befrakter motsetter seg kanselleringen. Slik vi ser det er det viktig at befrakter da ikke kan blokkere sletting av bareboat-registreringen mens en eventuell tvist løses. Et krav om befrakters samtykke eller medvirkning til sletting ville kunne brukes som pressmiddel overfor eier og panthavere i tvisten. Vi mener derfor at det er viktig at det klart fremkommer av reglene:

- (a) at skip som er bareboat-registrert i Norge kan slettes på begjæring fra skipets eier, og



Nordisk Skibsrederforening

(NORDISK DEFENCE CLUB)

- (b) at skip som er bareboat-utflagget fra Norge igjen kan heise norsk flagg når skipets eier meddeler at det er slettet fra bareboat-flaggstaten.

4. Merknader til lovforslaget

Nordisk har noen innspill til selve lovforslaget. Disse er vedlagt i **vedlegg 1**.

Vi imøteser at departementet sender en egen høring på nødvendige forskriftsendringer.

Vi står til tjeneste hvis vi kan bidra med noe mer.

Med vennlig hilsen

Nordisk Skibsrederforening

Mats E. Sæther
Advokat

MES/asc

Vedlegg 1.

(Original tekst med Nordisks endringsforslag og kommentarer i markup)

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.

Alternativt forslag til tekst:

«Et skip som anses som norsk etter § 1 første ledd anses likevel ikke som norsk så lenge det i henhold til § 40b er bareboat-registrert i en annen stat.

Et skip som er innført i et annet lands skipsregister anses likevel som norsk hvis det er bareboat-registrert i norsk skipsregister i henhold til § 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, ~~if~~ etter § 11 annet ledd, bareboat-registrert etter § 40, eller går i utenriks fart, skal være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis. Dette gjelder ikke for skip som er er bareboat-utflagget etter § 40b.

§ 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:

Kommentert [Nordisk1]: Vi er usikre på om dette er en hensiktsmessig språkbruk.

Bestemmelsen i § 1(1) sier noe om når skipet anses å være norsk. Vi trenger en tilsvarende bestemmelse som sier at skipet ved bareboat-utflagging likevel ikke anses norsk, og at det ved bareboat-innflagging anses norsk selv om det er registrert ute.

Kommentert [Nordisk2]: Vi mener dette heller bør formuleres som at de gjelder for bareboat-befrakter når registrering skjer etter § 40.

Kommentert [Nordisk3]: Se kommentar til § 1 ovenfor.

§ 40 Bareboat-registrering

~~Passasjerskip og lasteskip~~ Skip med største lengde 15 meter eller mer, ~~samt~~ boreplattformer og andre flyttbare innretninger som er registrert i et annet lands skipsregister og bareboat-befraktes av ~~et rederi~~ noen som oppfyller vilkårene i § 1 eller § 4, kan ~~innføres~~ bareboat-registreres i skipsregisteret for en periode på inntil fem år etter skriftlig anmodning fra befrakter. Perioden kan ikke være lenger enn varigheten av bareboat-certepartiet. Hvis tillatelsen etter annet ledd punkt 3 er tidsbegrenset skal tillatelse etter første ledd gjelde for den samme perioden, men ikke overstige fem år. Skipsregisteret kan forlenge perioden for inntil fem år om gangen etter ny skriftlig anmodning fra bareboat-befrakter. Slik anmodning kan tidligst fremsettes seks måneder før den forutgående tillatelsen utløper.

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

1. Kopi av bareboat-certepartiet,
2. Utskrift fra skipsregisteret i primærstaten som dokumenterer hvem som er skipets eier og alle registrerte rettighetshavere.
3. Skriftlig samtykke til midlertidig bareboat-registrering i norsk skipsregister fra skipets eier og samtlige rettighetshavere, og
- 3.4. Dokumentasjon fra det utenlandske skipsregisteret som viser at skipet midlertidig tillates å bareboat-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 bareboat-befrakter eller skipets eier om at skipet skal slettes fra registeret,
- d) Skipet etter primærstatens rett ikke lenger har rett til midlertidig å seile under annet lands norsk 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:

Kommentert [Nordisk4]: En supplybåt er f.eks. ikke et «passasjerskip», og selv om det frakter last er det i vanlig tale heller ikke et «lasteskip». Vi foreslår å bruke «skip».

Kommentert [Nordisk5]: Dette bør endres. Nå kan det se ut som en innskutt bisetning fra «samt ...» til og med «... eller § 4».

Kommentert [Nordisk6]: Vi tror «et rederi» er for snevert, og foreslår at man bruker «noen». Hvem som kvalifiserer følger av § 1(1).

Kommentert [Nordisk7]: Det bør fremgå at tillatelsen gjelder for så lenge tillatelse til BB-utflagging fra primærstaten gjelder, men maksimalt fem år av gangen. Noen stater gir bare tillatelse til BB-utflagging i to år, og i slike tilfeller bør vel ikke Skipsregistrene gi en fem års tillatelse?

Kommentert [Nordisk8]: Det bør settes inn en regel som forhindrer at man kan søke om 5 nye år straks første fem års periode er innvilget.

Kommentert [Nordisk9]: (i) «Befrakter» er upresist, og bør erstattes med «bareboat-befrakter».

(II) Se kommentar ovenfor om at reglene bør være basert på at det er eier og ikke befrakter som kan begjære sletting.

Kommentert [Nordisk10]: Begrepet bør vurderes definert i loven.

Kommentert [Nordisk11]: Tillatelsen gis så vidt vi har erfart for utflagging til et bestemt land (her: Norge). Det kan hende primærstaten trekker tilbake tillatelsen til utflagging til Norge, men gir tilsvarende tillatelse til utflagging til f.eks. Panama. Teksten bør derfor si «norsk flagg» og ikke «annet lands flagg».

§ 40 b Bareboat-utflagging

På begjæring fra skipets eier, kan ~~passasjerskip og lasteskip~~ skip med største lengde 15 meter eller mer, samt boreplattformer og andre flyttbare innretninger som ~~er leid ut på bareboat-certe~~ ~~partiet~~ ~~bareboat-befraktes~~ og er registrert i skipsregisteret, gis tillatelse til å ~~midlertidig bareboat~~-registreres i ~~et utenlandsk~~ skipsregisteret i en annen stat (bareboat-staten) for en periode på inntil fem år.

~~Perioden kan ikke være lenger enn varigheten av bareboat-certe~~ ~~partiet~~.

Skipsregisteret kan etter skriftlig anmodning fra skipets eier forlenge perioden inntil fem år om gangen.

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

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

Et skip som ~~er registrert etter denne bestemmelsen~~ har fått rett etter denne bestemmelsen til midlertidig å føre ~~bareboat-statens~~ ~~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 bareboat-utflagget~~ etter denne bestemmelsen har ikke rett til å føre norsk flagg og skal ikke være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis.

Kommentert [Nordisk12]: Slik vi ser det er skipet ikke «registrert etter denne bestemmelse», men etetr § 1.

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~~ mot skipet. Registrerte rettsstiftelser skal være underlagt norsk rett.

Kommentert [Nordisk13]: Vi er usikre på om dette leddet er nødvendig.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om bareboat-registrering, herunder krav til bareboat-certe

Ny § 40 c skal lyde:

§ 40 c Bortfall av tillatelse til bareboat-registrering

Retten til å føre utenlandsk flagg etter § 40b bortfaller når ~~befraktningssavtalen~~ ~~bareboat-certe~~ ~~partiet~~ 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 registerførereren på annen måte får kjennskap til forhold som nevnt. Før tillatelsen bortfaller, skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.

Kommentert [Nordisk14]: Begrepet er uklart. En «befraktningssavtale» brukes om mange former for certepartier, men i liten grad om bareboat-certe

Kommentert [Nordisk15]: Se kommentar om dette i høringsuttalelsen.

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



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

Kommentert [Nordisk16]: Se kommentar til § 1 ovenfor.

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:

Kommentert [Nordisk17]: Kommentarene ovenfor gjelder tilsvarende til disse bestemmelsene, med logiske 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-certifikatet, 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