



STORTINGET

Innst. 148 L

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra næringskomiteen

Prop. 32 L (2019–2020)

Innstilling fra næringskomiteen om Endringer i sjøloven og NIS-loven (bareboatregistrering og overtredelsesgebyr)

Til Stortinget

1. Sammendrag

Regjeringen fremmer i proposisjonen forslag om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og lov 12. juni 1987 nr. 48 om Norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven).

Formålet med endringene er å åpne for bareboatregistrering og hjemle en adgang til å ilegge overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4 som gjelder for skip i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Det er for ordens skyld i proposisjonen presisert at dette er to separate forslag.

1.1 Bareboatregistrering

Departementet foreslår at skip registrert i Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) tillates å bareboatregistrere i utenlandske skipsregistre (bareboatutflagging), og at utenlandskregistrerte skip tillates å bareboatregistrere i NOR og NIS (bareboatinnflagging).

Bareboatregistrering innebærer at et skip som er registrert i én stat (primærstaten), på grunnlag av kontraktsformen bareboatcerteparti samtidig registreres midlertidig i en annen stat (bareboatstaten). 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 bareboatregistreres, fordeles skipsregistreringens offentligrettslige og privatrettslige funksjoner mellom de to statene. Dette innebærer blant annet at flaggstatsjurisdiksjonen overføres til bareboatstaten, mens eierskap og rettsstiftelser forblir registrert i primærstaten i hele perioden skipet er bareboatregistrert.

Bareboatregistrering er ikke tillatt etter norsk rett, og en adgang til bareboatregistrering krever derfor lovendring.

Et av formålene med å åpne for bareboatregistrering er å legge til rette for at norske rederier gis tilgang til viktige markeder, og samtidig hindre alminnelig, permanent utflagging fra norske skipsregistre.

Rederinæringen har lenge uttrykt at det er et sterkt behov for at Norge åpner for bareboatregistrering. I dag flagges skip ut av norske skipsregistre fordi norsk rett ikke tillater bareboatutflagging fra NOR og NIS. En av hovedårsakene til at norske rederier bareboatregistrerer skip, er behovet for nasjonalt flagg for å få tilgang til viktige markeder. Enkelte stater der norske rederier har store interesser, krever nasjonalt flagg for å tillate skip å seile i innenriks fart eller operere på statens kontinentalsokkel (kabotasje). En annen årsak til at skip bareboatregistreres er at bareboatbefrakter har flaggprefranser, eller fordi det er bestemte fordeler ved å seile under et bestemt flagg (økonomiske eller konkurransemessige fordeler). Bareboatregistrering er også aktuelt for norske rederier som må se etter nye markeder på grunn av den krevende markedssituasjonen de befinner seg i, spesielt norske offshorefartøy.

Det legges til grunn at adgang til bareboatutflagging øker sannsynligheten for at skipene hentes «hjem» under norsk flagg når skipene går av kontrakt og det ikke er nødvendig eller ønskelig å seile under bareboatstatens

flagg. Det antas at dette vil ha positive konsekvenser for norske sjøfolk.

I forslaget er det også lagt vekt på at den norske rederinæringen vil gis den fleksibilitet som eksisterer i andre skipsregistre, og som etterspørres i markedet. Også interessene til bank- og finansinstitusjoner ivaretas ved at norsk lovgivning kommer til anvendelse på deres registrerte rettsstiftelser.

Muligheten for bareboatregistrering har allerede lenge vært tilbudt i flertallet av de store flaggstatene. Hvis Norge også i fremtiden skal være en stor sjøfartsnasjon, er det viktig at Norge opprettholder og utvikler en sterk maritim kompetanse og flåte. Dette forutsetter at de norske skipsregistre anses attraktive blant aktørene i den maritime næringen. Adgangen til bareboatregistrering vil gi den fleksibilitet som eksisterer i andre skipsregistre, og bidra til å styrke skipsregistrenes internasjonale konkurranseevne og attraktivitet.

I forslaget legger departementet vekt på at virkningene av å åpne for bareboatregistrering i stor grad vil avhenge av vilkårene for bareboatregistrering. Den internasjonale konkurransen mellom ulike lands skipsregistre fører til at registrene oppstiller gunstige vilkår for å tiltrekke seg tonnasje. For å hindre at skip flagger permanent ut til andre registre, og for å sikre at bareboatordningen 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 bareboatregistrering. I tilknytning til dette foreslår departementet at det ikke fastsettes begrensninger for hvilke land et skip kan bareboatutflagges til. Dette er det nærmere redegjort for under pkt. 2.5.4 i proposisjonen.

Høringsinstansenes syn er omtalt i pkt. 2 i proposisjonen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Det er vanskelig å anslå hvor mange skip som vil bareboatregistreres ut fra og inn i NOR og NIS. Videre er det vanskelig å gi et anslag over konsekvensene, herunder sysselsettingseffekten. Som redegjort for over antas det at de foreslåtte lovendringene vil gi norsk maritim næring tilgang til nye markeder og samtidig hindre permanent utflagging fra de norske skipsregistre. Dessuten antas det at bareboatregistrering vil øke antallet norske skip ettersom regelverket blir mer fleksibelt, og dermed også styrke de norske skipsregistrenes internasjonale konkurranseevne og attraktivitet.

I pkt. 2.4.6 i proposisjonen uttaler departementet at de foreslåtte endringene bør evalueres etter fem år for å se om reglene virker etter sin hensikt eller om de har uheldige konsekvenser.

Departementet har vært i dialog med Sjøfartsdirektoratet om kostnadene ved å åpne for bareboatregistrering. Det er enighet om at det er vanskelig å anslå omfanget av antall bareboatregistreringer, og det kan derfor være uhensiktsmessig å gjøre omfattende systemendringer på et tidlig stadium. Sjøfartsdirektoratet vil beregne kostnadene på nytt med dette utgangspunktet. Konsekvensene for Sjøfartsdirektoratet vurderes ikke som vesentlige, og det understrekes at bareboatregistrering også vil medføre inntekter gjennom gebyrer. Det legges til grunn at kostnadene dekkes innenfor gjeldende budsjettramme.

1.2 Innføring av overtredelsesgebyr ved brudd på NIS-fartsområdebegrensninger

I proposisjonen foreslår regjeringen også å innføre en hjemmel for å ilegge overtredelsesgebyr ved brudd på fartsområdebegrensningene i NIS-loven § 4 eller forskrifter gitt i medhold av denne.

Etter gjeldende rett kan slike overtredelser kun sanksjoneres med sletting fra skipsregisteret eller straffes med bøter, jf. NIS-loven §§ 11 og 12.

Fartsområdebegrensningene for NIS-skip er satt for å skjerme norsk innenriksfart og hindre konkurranse med skip i NOR. Overtredelser fører til konkurransevridninger i næringen. Det er derfor viktig å sikre en effektiv sanksjonering som har preventiv effekt. Formålet med å innføre en hjemmel for overtredelsesgebyr er å styrke Sjøfartsdirektoratets håndhevingmyndighet som tilsynsorgan og få et mer fleksibelt og effektivt sanksjonssystem som skal stimulere til overholdelse av fartsområdebegrensningene for skip i NIS.

Høringsinstansenes syn er omtalt i pkt. 3.5 i proposisjonen.

Forholdet til Grunnloven er omtalt i pkt. 3.6 i proposisjonen.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Innføring av overtredelsesgebyr vil gi Sjøfartsdirektoratet en sanksjonsmulighet ved brudd på fartsområdebegrensningene i eller i medhold av NIS-loven § 4. Sanksjoneringen kan medføre noe økt arbeidsmengde for forvaltningen, først og fremst for Sjøfartsdirektoratet som tilsyns- og håndhevelsesorgan, men også Nærings- og fiskeridepartementet som klageorgan. Konsekvensene avhenger av antall overtredelser. De administrative og økonomiske konsekvensene vurderes imidlertid ikke å være vesentlige, og det legges til grunn at eventuelle utgiftsøkninger vil kunne dekkes innenfor Sjøfartsdirektoratets gjeldende budsjettrammer. Dersom innføring av overtredelsesgebyr har den tilsiktede virkning, vil forvaltningen på lengre sikt oppnå økonomiske og administrative besparelser ved at næringen etterlever regelverket på eget initiativ og det således fattes færre

vedtak om overtredelsesgebyr. De mest alvorlige bruddene vil fortsatt forfølges strafferettslig.

Innføring av overtredelsesgebyr vil ikke ha økonomiske eller administrative konsekvenser for skipsfartsnæringen.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsunn Lyngedal, Cecilie Myrseth, Nils Kristen Sandtrøen og Terje Aasland, fra Høyre, Margunn Ebbesen, Guro Angell Gimse, Kårstein Eidem Løvaas og Tom-Christer Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Morten Ørsal Johansen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen og lederen Geir Pollestad, fra Sosialistisk Venstreparti, Torgeir Knag Fylkesnes, fra Venstre, André N. Skjelstad, og fra Kristelig Folkeparti, Steinar Reiten, viser til Prop. 32 L (2019–2020), der det foreslås å innføre adgang til bareboatregistrering for skip i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) og Norsk ordinært skipsregister (NOR) og å hjemle adgang til å ilegge gebyr ved overtredelse av fartsområdebegrensningene i medhold av NIS-loven § 4. De to endringsforslagene er to separate forslag.

Komiteen viser til at formålet med å tillate bareboatregistrering er å styrke norskregistrerte fartøyers konkurransevne i de fartsområder der stater krever en bestemt flaggstat for å kunne føre frakt eller operere. I tillegg er formålet å styrke de norske registrenes attraktivitet. Det forventes at de foreslåtte endringene vil øke sannsynligheten for at norskregistrerte skip returnerer til norsk flagg etter endt oppdrag i et fartsområde med spesielle flaggkrav.

Komiteen viser til at formålet med å innføre overtredelsesgebyr er å stimulere til å overholde fartsområdebegrensningene for skip i NIS. Komiteen vil understreke at disse fartsområdebegrensningene er satt for å skjerme norsk innenriksfart, og at det derfor er viktig med en effektiv sanksjonering med preventiv effekt.

Komiteen viser for øvrig til proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser også til at fartøy registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS-registeret) har klare begrensninger på å operere mellom norske havner. Fartsområdebegrensningene er gitt for at NIS-fartøy ikke skal konkurrere med NOR-fartøy, som har norske vilkår og i all hovedsak norsk mannskap. Disse medlemmer understreker at fartsområdebegrensningene derfor er gitt ut fra et formål om å sikre et fungerende norsk arbeidsmarked i norske farvann.

Disse medlemmer understreker at det er viktig med aktiv og utøvende kontroll med fartsområdebegrensningene i NIS.

Disse medlemmer er kjent med at Norsk Sjømannsforbund i april 2017 ba Sjøfartsdirektoratet om en redegjørelse om hvordan det føres tilsyn med fartsområdebegrensninger for både lasteskip og cruiseskip i NIS. Disse medlemmer vil understreke at dersom det ikke føres aktiv kontroll med regelverket, eller ikke reageres på eventuelle brudd på regelverket, undergraves tilliten til både reglene og tilsynet selv. Dette er i så fall uakseptabelt. Disse medlemmer har merket seg at det i departementets høringsbrev i denne aktuelle saken ikke er gitt noen omtale av hvordan tilsynet utføres i dag. Etter disse medlemmers oppfatning bygger et eventuelt overtredelsesgebyr på en forutsetning om at det føres tilsyn som avdekker eventuelle regelbrudd. Disse medlemmer etterlyser en nærmere redegjørelse fra regjeringen om hvordan myndighetenes kontrollregime foregår i praksis, og ser det som viktig at det sikres aktiv kontroll som kan gi tilfredsstillende resultater.

Disse medlemmer mener målet med å innføre overtredelsesgebyr må være at rederiene bestreber seg på å følge loven og forsikrer seg om at aktiviteten ligger trygt innenfor regelverkets rammer. Disse medlemmer understreker at dersom det skal ha noen hensikt å innføre overtredelsesgebyr, må gebyret være merkbart og av en slik størrelsesorden at det forebygges lovbrudd.

3. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om endringer i sjøloven og NIS-loven (bareboatregistrering og overtredelsesgebyr)

I

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

§ 1 nye sjetten og syvende ledd skal lyde:

Et skip som anses som norsk etter § 1 første ledd, anses likevel ikke som norsk så lenge det i henhold til § 40 b er bareboatregistrert i et annet lands skipsregister.

Et skip som er innført i et annet lands skipsregister, anses likevel som norsk hvis det er bareboatregistrert i norsk skipsregister i henhold til § 40.

§ 4 nye tredje og fjerde ledd skal lyde:

Et skip som anses som norsk etter første ledd, anses likevel ikke som norsk så lenge det i henhold til § 40 b er bareboatregistrert i en annen stat.

Et skip som er innført i et annet lands skipsregister, anses likevel som norsk hvis det er bareboatregistrert i norsk skipsregister i henhold til § 40.

§ 5 annet ledd første punktum skal lyde:

Norsk skip som er registreringspliktig etter § 11 annet ledd, bareboatregistrert etter § 40 eller går i utenriks fart, skal være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis.

§ 28 første ledd nytt sjettede punktum skal lyde:

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

I kapittel 2 skal nytt avsnitt VII lyde:

VII. Bareboatregistrering

§ 40 Bareboatregistrering

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

Før skipet kan registreres etter første ledd må bareboat-befrakteren 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 bareboatregistrering i norsk skipsregister fra skipets eier og samtlige rettighetshavere, og
4. dokumentasjon fra skipsregisteret i primærstaten som viser at skipet midlertidig tillates å bareboatregistrere 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 bareboatregistrering, herunder krav til bareboat-certepartiet, dokumentasjon og fremgangsmåte.

§ 40 a Sletting av bareboatregistrerte skip

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

- a) bareboat-certepartiet opphører,
- b) betingelsene for registrering etter § 40 første ledd ikke lenger er til stede,
- c) registerføreren får melding fra bareboat-befrakteren eller skipets eier om at skipet skal slettes fra registeret,
- d) skipet etter primærstatens rett ikke lenger har rett til midlertidig å seile under norsk flagg,
- e) registerføreren får melding etter § 13 annet ledd om at et skip er gått tapt eller er hugget opp, eller
- f) melding om at et skip er gått tapt eller er hugget opp, ikke er gitt innen fristen etter § 13 annet ledd, men registerføreren på annen måte får kjennskap til forholdet. Før skipet slettes, skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.

§ 40 b Bareboat-utflagging

På begjæring fra skipets eier kan passasjerskip og lasteskip med største lengde 15 meter eller mer, boreplattformer og andre flyttbare innretninger som er leid ut på bareboat-certeparti og er registrert i skipsregisteret, gis tillatelse til bareboatregistrering i et utenlandsk skipsregister for en periode på inntil ti år. Perioden kan ikke være lengre enn varigheten av bareboat-certepartiet. 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-certepartiet,
2. skriftlig samtykke til at skipet kan bareboatregistreres i det utenlandske skipsregisteret fra skipets eier og samtlige rettighetshavere i skipet, og
3. dokumentasjon fra det utenlandske skipsregisteret som viser at skipet tillates å bareboatregistreres der.

Et skip som er bareboatregistrert etter første ledd 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 loven. Det har ikke rett til å føre norsk flagg og skal ikke være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis.

Panteretter og andre rettsstiftelser forblir registrert når skipet er registrert i et annet lands skipsregister etter første ledd, og nye panteretter og andre rettsstiftelser kan fortsatt registreres i skipsregisteret.

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

§ 40 c Bortfall av tillatelse til bareboatregistrering

Retten til å føre et utenlandsk flagg etter § 40 b bortfaller når bareboat-certepartiet opphører eller skipet ikke lenger har rett til midlertidig å seile under det utenlandske skipsregisterets flagg. Melding om opphør skal gis av skipets eier snarest mulig og senest innen 30 dager etter opp-

hør. Retten til å føre utenlandsk flagg bortfaller også hvis melding ikke er gitt innen fristen, men registerførereren på annen måte får kjennskap til forholdet. Før retten bortfaller skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.

Når tillatelsen til bareboatregistrering bortfaller etter første ledd, har skipet rett til igjen å føre norsk flagg.

§ 507 nye tredje og fjerde ledd skal lyde:

Flyttbare plattformer som anses som norske etter første ledd, anses likevel ikke som norske så lenge de i henhold til § 40 b er bareboatregistrert i en annen stat.

Flyttbare plattformer som er innført i et annet lands skipsregister, anses likevel som norske hvis de er bareboatregistrert i norsk skipsregister i henhold til § 40.

II

I lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven) gjøres følgende endringer:

§ 1 nye fjerde og femte ledd skal lyde:

Et skip som anses som norsk etter § 1 første ledd, anses likevel ikke som norsk så lenge det i henhold til § 16 er bareboatregistrert i en annen stat.

Et skip som er innført i et annet lands skipsregister, anses likevel som norsk hvis det er bareboatregistrert i norsk skipsregister i henhold til § 14.

§ 4 fjerde ledd skal lyde:

Forbudet i første ledd gjelder ikke for skip i Norsk internasjonalt skipsregister som er bareboatregistrert i en annen stat etter § 16.

§ 12 første ledd nytt annet punktum skal lyde:

Skip som etter § 16 er gitt tillatelse til midlertidig registrering i annet lands skipsregister, skal ikke slettes fra skipsregisteret.

I kapittel III skal ny § 13 lyde:

§ 13 Overtredelsesgebyr

Sjøfartsdirektoratet kan ilegge et foretak overtredelsesgebyr dersom foretaket eller noen som har handlet på foretakets vegne, har overtrådt fartsområdebegrensningene fastsatt i eller i medhold av § 4.

Departementet kan i forskrift gi utfyllende regler om ilegging og utmåling av overtredelsesgebyr, herunder regler om minimums- og maksimumsbeløp og om renter og gebyrer dersom overtredelsesgebyr ikke blir betalt ved forfall.

Nytt kapittel IV lyde:

Kapittel IV. Bareboatregistrering

§ 14 Bareboatregistrering i Norsk internasjonalt skipsregister

Skip som nevnt i § 1 som er registret i et annet lands skipsregister og bareboat-befraktes av noen som oppfyller

ler vilkårene i § 1, kan bareboatregistreres i skipsregisteret for en periode på inntil ti år etter skriftlig anmodning fra bareboat-befrakteren. Perioden kan ikke være lengre enn varigheten av bareboat-certepartiet. Hvis samtykket etter annet ledd nr. 3 er tidsbegrenset, skal tillatelse etter første punktum gjelde for den samme perioden, men ikke overstige ti år. Skipsregisteret kan forlenge perioden for inntil fem år om gangen etter ny skriftlig anmodning fra bareboat-befrakteren.

Før skipet kan registreres etter første ledd må bareboat-befrakteren 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 bareboatregistrering i norsk skipsregister fra skipets eier og samtlige rettighetshavere, og*
4. *dokumentasjon fra skipsregisteret i primærstaten som viser at skipet midlertidig tillates å bareboatregistreres 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 bareboatregistrering, herunder krav til bareboat-certepartiet, dokumentasjon og fremgangsmåte.

§ 15 Sletting av bareboatregistrerte skip

Skip som er registrert etter § 14 skal slettes i registeret når:

- a) *bareboat-certepartiet opphører,*
- b) *betingelsene for registrering etter § 14 første ledd ikke lenger er til stede,*
- c) *registerførereren får melding fra bareboat-befrakteren eller skipets eier om at skipet skal slettes fra registeret,*
- d) *skipet etter primærregisterstatens rett ikke lenger har rett til midlertidig å seile under norsk flagg,*
- e) *registerførereren får melding etter sjøloven § 13 annet ledd om at et skip er gått tapt eller er hugget opp, eller*
- f) *melding om at et skip er gått tapt eller er hugget opp, ikke er gitt innen fristen etter sjøloven § 13 annet ledd, men registerførereren på annen måte får kjennskap til forholdet. Før skipet slettes skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.*

§ 16 Bareboat-utflagging

På begjæring fra skipets eier kan skip som er leid ut på bareboat-certeparti og er registrert i norsk internasjonalt skipsregister, gis tillatelse til bareboatregistrering i et utenlandsk skipsregister for en periode på inntil ti år. Perioden kan ikke være lengre 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-certepartiet,
2. skriftlig samtykke til bareboatregistrering i det utenlandske skipsregisteret fra skipets eier og samtlige rettighetshavere i skipet, og
3. dokumentasjon fra det utenlandske skipsregisteret som viser at skipet tillates å bareboatregistreres der.

Et skip som er bareboatregistrert etter første ledd 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 loven. Det har ikke rett til å føre norsk flagg og skal ikke være forsynt med norsk nasjonalitetsbevis.

Panteretter og andre rettsstiftelser forblir registrert når skipet er registrert i et annet lands skipsregister etter første ledd, og nye panteretter og andre rettsstiftelser kan fortsatt registreres i skipsregisteret.

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

§ 17 Bortfall av tillatelse til bareboatregistrering

Retten til å føre utenlandsk flagg etter § 16 bortfaller når bareboat-certepartiet opphører eller skipet ikke lenger har rett til midlertidig å seile under det utenlandske skipsregisterets flagg. Melding om opphør skal gis av skipets eier snarest mulig og senest innen 30 dager etter opphør. Retten til å føre utenlandsk flagg bortfaller også hvis melding ikke er gitt innen fristen, men registerføreren på annen måte får kjennskap til forholdet. Før retten bortfaller, skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg.

Når tillatelsen til bareboatregistrering bortfaller etter første ledd, har skipet rett til igjen å føre norsk flagg.

Nåværende kapittel IV blir nytt kapittel V.

Nåværende § 13 blir ny § 18.

Nåværende § 14 blir ny § 19.

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.

Oslo, i næringskomiteen, den 11. februar 2020

Geir Pollestad

leder

Tom-Christer Nilsen

ordfører

