INNHOLDSFORTEGNELSE

HØRING OM FORSLAG TIL ENDRINGER AV LOV AV 24. JUNI 1994 NR. 39 OM SJØFARTEN (SJØLOVEN), FORSKRIFT 30. JULI 1992 NR. 593 OM REGISTRERING AV SKIP I NORSK ORDINÆRT SKIPSREGISTER OG FORSKRIFT 30. JULI 1992 NR. 592 OM REGISTRERING AV SKIP I NORSK INTERNASJONALT SKIPSREGISTER (NIS) 3
1.1 Innledning 3
2 Forslagets hovedinnhold 3
3 Bakgrunnen for lovforslaget 6
3.1 Generelt om skipsregistrering 7
4 Sjølovens begrepsbruk 8
5 Elektronisk tinglysing og risiko 10
5.1 Signatur 10
5.1.1 Gjeldende rett 10
5.1.2 Elektronisk signatur 11
5.2 Systemvedlikehold eller uforutsett driftsavbrudd 11
5.2.1 Gjeldende rett 12
5.2.2 Nærmere regulering i forskrift 12
6 Innsending av dokumenter 12
6.1 Levering til Skipsregistrene 12
6.1.1 Dagens ordning 12
6.1.2 Dagens kanaler for levering av dokumenter til registrering 13
6.1.3 Nye kanaler som innføres ved elektronisk innlevering 13
6.1.4 Nærmere om levering gjennom e-tinglysingsportalen 14
6.2 Registrering av enkeltdokument eller sakskompleks (kjedetransaksjoner) 15
6.2.1 Gjeldende rett 15
6.2.2 Deponering etter dagens ordning 15
6.2.3 Deponering ved elektronisk registrering 16
6.2.4 Oversitting av frister 16
6.2.5 Kombinasjonssaker 16
7 Dokumentkontroll 18
7.1 Automatisk konferering (anmerkning) i e-tinglysingssystemet 18
7.2 Registreringsattest 19
7.2.1 Elektronisk attest 19
8 Hvem kan registrere elektronisk 20
8.1 Gjeldende rett 20

8.2 Elektronisk registrering 20
8.3 Forholdet til utenlandske rekvirenter 21
9 Prioritet 22
9.1 Gjeldende rett 22
9.2 Prioritetsforhold mellom papirbasert og elektronisk registrering 22
9.3 Tinglysingslovens tilordning av prioritet mellom papirbaserte og elektroniske dokumenter 23
9.4 Teknisk sperre og forskyving av tidspunkt 24
9.5 Utvikling mot fullelektronisk registrering 25
10 Elektronisk registrering, overdragelse og sletting av panteheftelser 26
10.1 Utlegg 26
10.1.1 Gjeldende rett 26
10.1.2 Om forrang for utlegg 26
10.1.3 Registrering av utlegg i e-tinglysingsportalen 26
10.2 Negotiable pantobligasjoner 27
10.3 Transport av elektroniske panteheftelser 28
10.3.1 Gjeldende rett 28
10.3.2 Registrering av transport som rettsvernkrav 28
10.3.3 Elektroniske transporterklæringer 29
10.4 Sletting av registrert panteheftelse 29
10.4.1 Gjeldende rett 29
10.4.2 Sammenligning med tinglysingsloven 29
10.4.3 Forslaget i høringsnotatet 31
10.4.4 Sletting av elektronisk opprettet panteheftelse og fysiske pantedokument 31
11 Økonomiske og administrative konsekvenser 31
12 Merknader til de enkelte bestemmelser 32
12.1 Endringer i sjøloven 32
12.2 Endring i forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister 35
12.3 Endring i forskrift om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) 36
13 Forslag til lov om endringer i sjøloven 36
14 Forslag til forskrift om endring i forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister og forskrift om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) 39

HØRING OM FORSLAG TIL ENDRINGER AV LOV AV 24. JUNI 1994 NR. 39 OM SJØFARTEN (SJØLOVEN), FORSKRIFT 30. JULI 1992 NR. 593 OM REGISTRERING AV SKIP I NORSK ORDINÆRT SKIPSREGISTER OG FORSKRIFT 30. JULI 1992 NR. 592 OM REGISTRERING AV SKIP I NORSK INTERNASJONALT SKIPSREGISTER (NIS)

1.1 INNLEDNING

Sjøfartsdirektoratet fremmer i dette høringsnotatet forslag om endringer i lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven). Formålet med endringsforslagene er å legge til rette for elektronisk registrering (tinglysing) av skip, og rettigheter i skip. Dette vil gi effektive og tilgjengelige tjenester som vil korte ned saksbehandlingstiden for både næringen og Sjøfartsdirektoratet.

Registreringsforskriftene ble endret i teknologinøytral retning i 2020. Endringene la til rette for mottak av elektroniske skipsskjøter og pantedokumenter. Endringene i dette forslaget går videre ved at de er ment å åpne for elektronisk mottak av alle dokument-typer knyttet til skipsregistrering samt fullautomatisk registrering av disse.

2 FORSLAGETS HOVEDINNHOLD

Sjøfartdirektoratets nyutviklede system for elektronisk tinglysing muliggjør en forenklet og hurtigere registreringsprosess for både rekvirentene og Skipsregistrene. Sjøfartsdirektoratets

forslag i denne høringen antas å kunne føre til at dokumentinnlevering skjer elektronisk og at tinglysningsmyndighetens kontroll av disse i stor grad blir automatisert. Resultatet vil bli reduserte kostnader og en mer effektiv registreringsprosess. Ved oppstart våren 2021 vil det tekniske systemet være tilrettelagt for elektronisk mottak av dokumenter, men ikke for fullautomatisk registrering. Forslagene som fremmes her er ment å ta høyde også for fullautomatisk registrering etter hvert som systemet blir mer utviklet.

I punkt 3 presenteres bakgrunnen for lovforslaget og en kort omtale av Skipsregistrenes virksomhet.

Punkt 4 omtaler sjølovens begrepsbruk og drøfter om denne bør endres.

Overgangen til elektronisk registrering stiller Skipsregistrene som tinglysningsmyndighet overfor andre risikospørsmål enn i dag. Særlig gjelder dette kontroll og verifikasjon av underskrift på dokumenter til eiendomsovergang og pantstillelse. Sjøfartsdirektoratet mener likevel at risikoen for feil eller misbruk ikke vil øke sammenlignet med dagens papirsystem. Dette drøftes i punkt 5 der elektronisk verifikasjon av signatur og krav til sikkerhetsnivå omtales.

Videre foreslår Sjøfartsdirektoratet ikke endringer i sjøloven § 37 om statens erstatningsansvar. Temaet drøftes likevel i punkt 5.2 da det kan være aktuelt å regulere enkelte forhold nærmere i forskrift, slik det også er gjort i forskrift 3. november 1995 om tinglysing (forskrift om tinglysing). Et elektronisk system kan være utsatt for systemsvikt og nedetid. Under en nedetid kan prioritetsspørsmålet komme på spissen idet systemet kommer opp igjen. Sjøfartsdirektoratets utgangspunkt er likevel at dokument levert under systemsvikt ikke er å anse som mottatt av tinglysningsmyndigheten. Registerførers plikt til dagbokføre dokumentet under den dato og klokkeslett det er mottatt, vil følgelig ikke utløses i perioden systemet er nede. Det antas at sjøloven allerede har en fungerende regulering av dette spørsmålet i §§ 14 og 23. For eksempel at ved levering av to konkurrende dokumenter under systemsvikt, skal disse anses mottatt samtidig og gis lik prioritet. Slike tilfeller kan sammenlignes med svikt i fysisk postlevering der f.eks. post fra to dager blir levert Skipsregistrene på samme dag fordi transportøren har opplevd en forsinkelse med påfølgende opphopning av forsendelser. Det foreslås at situasjoner under systemvedlikehold eller driftsavbrudd bør reguleres i forskrift.

Innsending av dokumenter omtales i punkt 6. Dagens praksisbaserte åpning for kjedetransaksjoner og deponering av dokumenter presenteres i punkt 6.2. Dette er et område der tinglysing av fast eiendom registrering av skip i dag følger en noe ulik praksis. Sjøfartsdirektoratet foreslår at åpningen for kjedetransaksjoner ved deponering videreføres i det elektroniske systemet innenfor gjeldende hjemler.

Saksdokumentene vil i enkelte saker bestå av en blanding av papirbaserte og elektroniske dokumenter. Slike kombinasjonssaker vil særlig være aktuelle der man for eksempel har en norsk overdrager og erverver, men utenlandsk panthaver. Det samme gjør seg gjeldende når et fartøy blir innført i skipsregisteret etter sjølovens unntaksregler i §§ 35 og 36. De nevnte sakstypene vil ikke kunne behandles fullelektronisk før tekniske forhold tar høyde for det, men tids- og kostnadsbesparelsen antas likevel å bli betydelig sammenlignet med i dag.

I dag bruker Skipsregistrene mye tid på retur eller retting av dokumenter som er uklare eller på annen måte mangelfullt utfylt. I det elektroniske systemet vil rekvirentene bruke et standardisert nettskjema som antas å eliminere dette problemet. Den strukturerte formen gjør videre dokumentene egnet for automatisk kontroll, både når det gjelder dagbokføring og konferering. Avstanden i tid mellom disse to nivåene vil innskrenkes til sekunder eller mindre, og rekvirenten vil straks oppnå prioritet for sin rettsstiftelse. Deretter vil han umiddelbart motta registreringsattest. Dette omtales i punkt 7.

I punkt 8 presenteres det hvordan Skipsregistrene registrerer enheter eiet av både profesjonelle aktører og privatpersoner. Enhet til registrering kan være næringsfartøy, fritidsfartøy, skip under bygging og byggekontrakter. Systemet som er utarbeidet, er gjort fleksibelt for å imøtekomme de ulike rekvirentenes behov. Overlevering av registreringsdata kan derfor gjøres både fra maskin til maskin, via en skjemaportal i Altinn og gjennom en brukerportal som er særlig nyttig for meglere av mindre fartøy og for privatpersoner. På sikt vil det i tillegg bli mulig for profesjonelle aktører å logge seg inn via Sjøfartsdirektoratets etablerte portal "Min side fartøy", som i dag er en ren tilsynsportal for tekniske forhold knyttet til sjøsikkerhetshensyn. Adgangen til elektronisk registrering er således ikke begrenset til profesjonelle aktører, heller ikke fra igangsettelse.

Adgangen for utenlandske rekvirenter, både selskaper og privatpersoner, er imidlertid p.t. noe begrenset, grunnet tekniske forhold. Bruk av de ulike overnevnte tilgangene til systemet fordrer at rekvirenten har Bank-ID eller annet identifiseringsverktøy som oppfyller samme sikkerhetsnivå og som er godkjent for bruk i Altinns løsninger. Per i dag gjelder dette kun et utvalg norske identifiseringsverktøy. Dette drøftes nærmere i punkt 8.3.

Ved utarbeidelsen av forslagene i høringsnotatet har Sjøfartsdirektoratet i stor grad sett hen til endringene som er gjort i lov 07. juni 1935 om tinglysing (tinglysingsloven eller tingl.) i forbindelse med Statens kartverks innføring av elektronisk tinglysing. Det er likevel en del forskjeller mellom tinglysing av fast eiendom og skip. På ett sentralt punkt gjelder dette spørsmålet om prioritetsforholdet mellom papirdokumenter og elektroniske dokumenter. Sjøloven kan ikke benytte samme ordning som tinglysingsloven på dette området. Dette skyldes visse særskilte forretningsmessige forhold i shipping, og da særlig det tempoet som forventes i registreringsprosessen. Det er avgjørende at dokumentene gis riktig prioritet. Dette gjelder både i forholdet mellom elektroniske dokumenter og mellom elektronisk dokument og papirlevert dokument. Temaet drøftes i punkt 9, og Sjøfartsdirektoratet ber særlig om at høringsinstansene uttaler seg om dette spørsmålet.

Punkt 10 tar for seg temaet panteheftelser. De mest sentrale endringene Sjøfartsdirektoratet foreslår, er knyttet til sletting av pantedokumenter og rettsvern ved transport av digitale dokumenter. På disse områdene foreslås det endringer etter modell fra tinglysingsloven.

Sjøfartsdirektoratet foreslår ikke endringer i reglene som regulerer de ufrivillige rettsstiftelsene, herunder de av sjølovens regler som gir utleggsforretninger, arrestforretninger og varsel om konkurs forrang for avtalebaserte rettsstiftelser. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn det samme standpunkt som gjorde seg gjeldende i

forbindelse med endringene av tinglysingsloven: at prioritetsforrang for de ufrivillige rettsstiftelser demper faren for kreditorsvik.

I punkt 11 redegjøres det for hvilke samfunnsmessige besparelser forslaget vil innebære. Disse antas på sikt å være betydelige.

Punktene 12-14 inneholder de konkrete forslagene til endringer i sjøloven og registreringsforskriftene med merknader til de enkelte bestemmelsene.

Det foreslås ikke overgangsregler med tanke på utfasing av papirsystemet. Selv om nærværende forslag og tilbudet om elektronisk levering er ment å tilskynde flest mulig rekvirenter til elektronisk dokumentinnlevering, gjøres det ingen inngrep i muligheten til å levere ethvert dokument på papir. Årsaken til dette er særlig hensynet til utenlandske rekvirenter i både Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS). Et bærende hensyn er her næringens internasjonale karakter. I tillegg ivaretar papirsystemet de sakene og de norske rekvirentene som ikke kan benytte elektronisk dokumentlevering. Det to-sporede systemet er antatt å få forholdsvis lang levetid, selv om brorparten av Skipsregistrenes registreringer etter hvert vil gå over til det elektroniske sporet.

Sjøloven gjelder for norske fartøy, inkludert dem som er registrert i Norsk internasjonalt skipsregister (NIS) dersom ikke annet er bestemt. Endringene som er foreslått i sjøloven i dette høringsnotatet er også ment å gjelde NIS-fartøy. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor ingen endringer i lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven).

3 BAKGRUNNEN FOR LOVFORSLAGET

Det er tidligere åpnet for elektronisk tinglysing av rettigheter i fast eiendom, gjennom endringer i tinglysingsloven foreslått i prop. 53 L (2013–2014) *Endringer i tinglysingsloven mv. (elektronisk tinglysing)* og prop. 6 L (2016-2017) *Endringer i tinglysingsloven, inkassoloven og tvangsfullbyrdelsesloven mv. (teknologinøytralitet)*. Det er i økende grad forventninger fra publikum om at dokumenter skal kunne sendes inn elektronisk også ved tinglysing av rettigheter i andre formuesgoder. I 2020 ble det som nevnt vedtatt endringer i forskrift som åpner for elektronisk innsending av dokumenter til Skipsregistrene.[1] Grunnet tekniske utfordringer ble disse hjemlene ikke utnyttet til mottak av elektroniske dokumenter i 2020. Forskriftendringene vil ligge til grunn for mottak av dokumenter ved åpningen av det elektroniske systemet våren 2021.

[1] Forskrift 27. juli 2020 nr. 1597 om endring i forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister og forskrift om registrering av skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)

Med dette høringsnotatet tar Sjøfartsdirektoratet sikte på å fremme lovforslag som vil legge best mulig til rette ikke bare for elektronisk innsending, men også for fullelektronisk registrering av rettigheter i skip.

I forkant av endringene i tinglysingsloven ble det satt ned en arbeidsgruppe som leverte sin sluttrapport 1. juni 2010. [2] De nevnte proposisjonene er i stor grad basert på forslagene til arbeidsgruppen og inneholder omfattende drøftelser av spørsmål som delvis lar seg overføre til registrering av rettigheter i skip. I den grad det har vært mulig og relevant for skipsregistrering, har Sjøfartsdirektoratet derfor foreslått løsninger som ligger tett opp til dem som har vært inntatt i tinglysingsloven. I enkelte tilfeller har Sjøfartsdirektoratet foreslått andre løsninger grunnet særlige forhold som gjør seg gjeldende for skipsregistrering.

3.1 GENERELT OM SKIPSREGISTRERING

Skipsregistrene er tillagt det overordnede ansvaret for registrering av skip og rettigheter i skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Skipsbyggingsregisteret (BYGG), som er en underavdeling av NOR. Registeret er et viktig ledd i den offentlige kontrollen med skip og skips eierforhold. Alle norske fartøy på 15 meter og mer er registreringspliktige, jf. sjøloven § 11. I tillegg har skipsregisteret en viktig privatrettslig funksjon ved at registeret skal sikre rettsvern for registrerte rettigheter i norske skip.

Som hovedregel vil registrering av en rettsstiftelse være nødvendig for å oppnå rettsvern. Rettsstiftelsen må være tilknyttet et dokument for å kunne registreres. Et slikt dokument kan gå ut på å stifte, forandre, overdra, behefte, anerkjenne eller oppheve en rett som har et registrert skip til gjenstand, jf. sjøloven § 20. Typiske dokumenter som registreres er skjøter, pantedokumenter, byggekontrakter, opsjoner, utleggs- eller arrestforretninger, beslutninger om tvangssalg, visse avtaler mv. Ved registrering av et dokument i registeret vil et utdrag (ekstrakt) av dokumentet legges inn i databasen. Det er altså kun deler av dokumentet som føres i registeret. Selv om det bare er et utdrag av dokumentet som føres inn i registeret, er rettsvernet ikke begrenset til dette. Rettsvernet gjelder alle rettsstiftelser dokumentet gir uttrykk for innenfor rammene av sjøloven § 20.

Registrering i skipsregisteret sikrer offentlig troverdighet. Skipsregisterets positive troverdighet går ut på at en skal kunne legge til grunn at opplysningene i registeret er riktige. Registerets negative troverdighet innebærer at den som gjør avtaler med hjemmelshaver, skal kunne stole på at det registrene ikke opplyser om, heller ikke gjelder. Registreringsfeil kan medføre erstatningsansvar for staten, jf. sjøloven § 37.

[2] Arbeidsgruppe om e-tinglysning av fast eiendom, *Forslag til endringer i tinglysingsloven mv. for å tilrettelegge for elektronisk tinglysing*, rapport fra arbeidsgruppe avgitt til Justis- og politidepartementet 1.6.2010.

4 SJØLOVENS BEGREPSBRUK

Det følger av sjøloven § 14 første ledd at "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."

Dagboken er en journal for hver registreringsdag.[3] Denne gir en fullstendig oversikt over alle dokumenter som er: a) innkommet for registrering, og b) er i en slik stand at de antas av saksbehandler å kunne registreres. I tillegg vil dagboken kunne inneholde dokumenter som ikke er i registrerbar stand, men som rekvirenten på tross av registerførers påpekning av dette likevel har krevd dagbokført, jf. sjøloven § 14 tredje ledd.

Dagboken må ikke forveksles med en postjournal. Postjournalen er en fullstendig oversikt over alle dokumenter som har innkommet i løpet av en dag, uavhengig av om disse dokumentene antas klare for registrering. Innføring i postjournalen alene gir ikke rettsvern.

På dagbokføringsstadiet har saksbehandler prøvd dokumentet mot registreringsvilkårene og vurdert det dithen at vilkårene er oppfylt. Dokumentet føres derfor over fra postjournalen og inn i dagboken. Rettsstiftelsens prioritet sikres midlertidig på dette tidspunktet. Muligheten for registreringsnektelse er fremdeles åpen. Dokumentene er ikke endelig registrert før registerfører har foretatt en annenhåndskontroll ("konferering"). Etter dagbokføring fremgår dette forbeholdet av fartøyets offentlige informasjon på Skipssøk på Sjøfartsdirektoratets nettsider, eventuelle utskrifter fra registeret og bestilte journalføringsbekreftelser.

Registerførers annenhåndskontroll foretas av registerfører selv eller av en person med delegert konfereringsfullmakt. Hvis registerfører tilslutter seg saksbehandlers vurdering av at registreringsvilkårene er oppfylt, føres dokumentet over fra dagboken og inn i skipsregisteret, altså fra dagboken til anmerkning på skipets blad i registeret.

Etter sjøloven § 14 fjerde ledd skal et dokument "anmerkes i skipsregisteret" innen 2 uker etter dagbokføringsdato, dersom vilkårene for registrering foreligger. Et dokument anmerkes i skipsregisteret ved å innføre dokumentjournalnummer, dato og klokkeslett for mottakelsen, dokumentets betegnelse samt et kort utdrag av de viktigste rettsstiftelsene, herunder alle pengeheftelsene. Når dokumentene er anmerket i registeret, kan ikke dokumentene lenger nektes registrert. Det fremgår ikke lenger et konfereringsforbehold av attester, registerblad eller fartøyets offentlige informasjon.

Flertallet i arbeidsgruppen om e-tinglysning av fast eiendom foreslo å endre tinglysingslovens begrepsbruk, blant annet slik at grunnbok skulle kalles grunnregister, ettersom det ikke lenger føres noen fysisk protokoll. Forslaget ble ikke fulgt opp av Justis- og beredskapsdepartementet i Prop. 53 L (2013–2014) Endringer i tinglysingsloven mv. (elektronisk tinglysing). Stortinget vedtok også å beholde lovens begrepsbruk på dette

[3] I registreringsforskriftene brukes uttrykket "dokumentjournal", se bla. NOR-forskriften §§ 5 og 22 og NIS-forskriften §§ 6 og 22.

punktet. Hovedbegrunnelsen var at dette gjaldt et kjent og innarbeidet begrep. Imidlertid ble begrepet «dagbokføring» tatt ut av lovteksten og erstattet med «foreløpig registrering».

Arbeidsgruppens begrunnelse for å oppheve sondringen mellom dagbok og grunnbok var at det fra nå av kun skulle være ett tinglysingsregister. Det kan stilles spørsmål ved om de samme hensynene gjør seg gjeldende for skipsregistrering etter sjøloven.

Skipsregistrene bruker ikke i dag noen fysisk dagbok eller et fysisk register med blad for hvert fartøy. Data lagres elektronisk i et register hvor hver registerenhet har et elektronisk blad. Det kan etter Sjøfartsdirektoratets syn ikke være avgjørende for begrepsbruken at dagboken ikke lenger er en fysisk bok. Som nevnt er det knyttet ulike rettsvirkninger til de to stadiene dagbokføring og anmerkning i registeret. Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at det gir mening å begrepsmessig skille mellom disse, selv om den praktiske betydningen vil være minimal i e-tinglysningsløsningen da dagbokføring og anmerkning i registeret på sikt vil automatiseres og skal skje nesten samtidig. I papirsystemet vil det fremdeles kunne gå 14 dager mellom dagbokføring og anmerkning i registeret. Dette vil også kunne være tilfelle for saker som består av en kombinasjon av papirdokumenter og elektronisk leverte dokumenter.[4]

Det kan argumenteres for en mer moderne språkbruk som reflekterer at det ikke finnes to ulike bøker hvor dokumentene innføres, men at data registreres elektronisk i en samlet database. Hovedformålet med enhver modernisering av lovens begrepsbruk bør imidlertid være at endringene skal virke klargjørende for den som leser lovteksten. Sjøfartsdirektoratet mener at en endret begrepsbruk i sjøloven tilsvarende dem som er gjennomført i tinglysingsloven, vil kunne virke mer forvirrende enn oppklarende. Lovene er noe ulike på dette punktet, og ulikhetene utdypes i det følgende.

I tinglysingsloven har en valgt å erstatte uttrykket “dagbokføring” med “foreløpig registrering”. Det kan være en fordel at tinglysingsloven og sjøloven har lik begrepsbruk. Imidlertid vil innføring av en slik begrepsbruk ved registrering av rettigheter i skip lett kunne forveksles med andre former for registrering som det legges til rette for i sjøloven.

Skipsregistrene åpner blant annet i dag for foreløpig dagbokføring av dokumenter med mindre mangler iht. sjøloven § 16 annet ledd, forskrift 30. juli 1992 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister (NOR-forskriften) § 11 og forskrift 30. Juli 1992 om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister (NIS-forskriften) § 12 (I det følgende vil de to nevnte forskriftene samlet omtales som “registreringsforskriftene”). Foreløpig dagbokføring har den virkning at det gis prioritet fra tidspunktet for foreløpig dagbokføring, men også en frist for retting av manglene. Om manglene ikke rettes innen fristen, vil dokumentet miste prioritetstidspunktet som ble holdt av ved den foreløpige dagbokføringen, uten at dokumentene har gått til annenhåndskontroll hos registerfører. Dette skiller seg fra ordinær dagbokføring, hvor dokumentene er prøvd mot registreringsvilkårene og antas fra saksbehandlers side å ikke inneholde noen mangler. Ved ordinær dagbokføring er det kun registerførers dobbeltkontroll som gjenstår før endelig registrering. Her kan det lett oppstå

[4] Se punkt 6.2.5.

forvirring om begrepsbruken dersom en erstatter "dagbokføring" med "foreløpig registrering".

Det er videre lagt til rette for forhåndsregistrering, jf. sjøloven § 14 femte ledd. Forhåndsregistrering gjøres av hensyn til leveringer fra utenlandsk byggeverksted eller overdragelse som skjer utenfor ekspedisjonstiden.

Å introdusere en ny begrepsbruk som lett kan forveksles med disse formene for foreløpig innføring, anser Sjøfartsdirektoratet som lite hensiktsmessig.

I forbindelse med registrering av skip er begrepene “dagbok” og “anmerking i registeret” innarbeidede og kjente, særlig for de profesjonelle aktørene. Likeledes uttrykkene “dagbokført” og “registrert”. Det kan på den ene side hevdes at “foreløpig registrering” ville være et mer intuitivt uttrykk for privatpersoner, men på den annen side kan det mot dette innvendes at “foreløpig” lett kan forveksles med de tilfeller der rekvirenten forventes å rette innsendte dokumenter eller tilføre saken utestående dokumenter. Ved en ordinær dagbokføring er dette sjelden, da bare registerførers annenhåndskontroll gjenstår før dokumentene er endelig registrert.

Sjøfartsdirektoratet er ikke kjent med noe ønske fra næringen eller privatpersoner om å endre den etablerte begrepsbruken og ser ikke umiddelbart noen sterke grunner til å gjøre endringer i denne. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor ikke å gjøre en tilsvarende endring i sjøloven som den som ble gjennomført i tinglysingsloven i forbindelse med innføring av e-tinglysing.

5 ELEKTRONISK TINGLYSING OG RISIKO

5.1 SIGNATUR

5.1.1 Gjeldende rett

I papirsystemet underskrives dokumentet med penn av den signaturberettigede før det blir sendt eller levert til Skipsregistrene i original stand. For visse dokumenter, som f.eks. skipsskjøter og pantedokumenter, skal underskriften også bekreftes av vitner, jf. sjøloven § 15. Registreringsforskriftenes §§ 18 definerer nærmere hvem som kan opptre som vitner. For utenlandske dokumenter er det krav om at underskriften bekreftes av notarius publicus (notar) i det landet de er utstedt i, og dennes underskrift skal igjen legaliseres[5].

Vitnene bekrefter at signataren har undertegnet eller vedkjent seg sin signatur på dokumentet i deres nærvær og at han er myndig. Videre, at vitnene også er myndige og bosatt i Norge. Er signaturen avgitt på vegne av et selskap, kontrolleres den i tillegg mot tegningsretten som fremgår av foretakets firmaattest. Denne innhenter Skipsregistrene elektronisk fra Brønnøysundregistrene. For utenlandsk dokument skal notaren bekrefte

[5] Med legalisering menes i denne sammenheng bekreftelse av notarens underskrift og at denne har notarialkompetanse.

underskrivers identitet, myndighetsalder og signaturrett. Apostille eller legalisering ved norsk utenriksstasjon stadfester notarens bevilling. Hverken vitner eller notar bekrefter at overdrager/pantsetter mente å binde seg til avtalen eller at inngåelsen ikke lider av noen tilblivelsesmangler.

Hvis underskriver tidligere har levert dokumenter til Skipsregistrene, kan signaturen underlegges en tentativ skriftprøve ved hjelp av elektronisk lagrede gjenparter i registrene. Dette er ikke en regulær kontroll ved mottak av dokumenter. Vitnenes underskrift vil ikke kunne prøves. I meget sjeldne tilfeller vil registerfører påpeke at signatar og vitners underskrift i det ytre fremstår som så like at falskskrift mistenkes.

En annen fordel ved vitnebekreftet underskrift er det såkalte solennitetshensynet. Dette vil si at den myndige person som i andre myndige borgeres nærvær ved sin signatur har overdratt eller pantsatt et formuesgode samtidig er seg bevisst stundens høytidelige alvor: Han erkjenner at en ugjenkallelig rettshandling er foretatt.

5.1.2 Elektronisk signatur

Sjøfartsdirektoratet ser i utgangspunktet ingen tungtveiende grunner for at risikoen for falsk eller forhastede disposisjoner skal øke med innføring av elektronisk signatur. I likhet med tilstanden for tinglysing av fast eiendom, er det bærende hensyn at tinglysingsmyndigheten må kunne knytte det leverte dokument til en person og dennes vilje. Begge trinn kan fremstå av konvensjonell underskrift eller bruk av elektronisk identifikasjon som kun rette person innehar. Etter Sjøfartsdirektoratets syn er det ingen risikomessig vesensforskjell i den digitale signaturs disfavør mellom forfalskning av fysisk underskrift sammenlignet med å fratvinge eller på annet uærlig vis tilegne seg rette eiers Bank-ID brikke og passord. Avtalelovens sterke ugyldighetsgrunner er i utgangspunktet teknologinøytrale.

Det vektlegges også at bruk av elektronisk signatur ved både eiendomsoverdragelse, kredittopptak og andre rettslige disposisjoner allerede er vel innarbeidede fremgangsmåter i både næringsliv og samfunnet for øvrig. Borgeren av i dag er innforstått med at elektronisk underskrift er bindende.

For en generell oversikt over argumenter for og imot at en tinglysingsmyndighet bør tillate bruk av elektronisk signatur, viser Sjøfartsdirektoratet her til gjennomgangen av spørsmålet i Prop. 53 L (2013-2014) punkt 4. ss. 13 flg. Etter Sjøfartsdirektoratets syn gjør det seg ikke gjeldende særskilte faremomenter ved elektronisk signatur på skipsregistreringens område. De innsigelser som kan fremmes mot elektronisk signatur vil, i likhet med tilfellet for fast eiendom, ikke være sterke nok til å begrunne et fortsatt krav om vitnebekreftet signatur.

I likhet med endringene i tinglysingsloven foreslås det ikke å lovfeste bestemte krav til sikkerhetsnivå. Det foreslås likevel at innsendingen skal skje på en betryggende måte. Slik systemet er lagt opp innebærer dette at signering av hjemmels- og pantedokumenter krever sikkerhetsnivå 4 (Bank-ID eller tilsvarende) mens støttedokumenter kan aksepteres levert på nivå 3 (Min-ID eller tilsvarende).

5.2 SYSTEMVEDLIKEHOLD ELLER UFORUTSETT DRIFTSAVBRUDD

Elektroniske systemer trenger tidvis vedlikehold og oppdatering. Et elektronisk system kan også være utsatt for feil eller kommunikasjonsbrudd som skyldes forhold utenfor tinglysningsmyndighetens kontroll.

5.2.1 Gjeldende rett

Tinglysingsforskriften § 22 a lyder:

«I forbindelse med større vedlikeholdsarbeider eller systemomlegginger kan tinglysingsmyndigheten stenge for mottak og registrering av elektroniske og papirbaserte dokumenter i den perioden som anses nødvendig av hensyn til det arbeidet som skal utføres. Papirdokumenter som har kommet inn under stengningen, vil anses mottatt på det tidspunkt stengningen opphører.

Tinglysingsmyndigheten skal varsle brukerne om planlagt stengning, om mulig i god tid."

Sjøloven og de tilhørende forskriftene har per i dag ingen tilsvarende bestemmelse som gir en generell adgang til å stenge for mottak av dokumenter til tinglysing i en periode ved større vedlikehold eller omlegginger.

5.2.2 Nærmere regulering i forskrift

Sjøfartsdirektoratet mener det kan være hensiktsmessig å innføre en likelydende bestemmelse i sjølovens registreringsforskrifter som i tinglysingsforskriften § 22 a. Det er naturlig at disse i stor grad følger de samme retningslinjene. En slik forskriftsendring kan hjemles i sjøloven § 38. Sjøfartsdirektoratet foreslår å ta inn endringen i NOR-forskriften § 30 og NIS-forskriften § 27.

I tillegg bør det etter Sjøfartsdirektoratets syn sees på muligheten for å i forskrift regulere tilfeller hvor det oppstår uforutsett driftsavbrudd. Tinglysingsforskriften inneholder ikke en slik bestemmelse. Kartverket har opplyst til Sjøfartsdirektoratet at man ikke har opplevd alvorlige driftsavbrudd, og ikke har hatt behov for en rettslig regulering av slike situasjoner. Integreringen med øvrige datasystemer i Sjøfartsdirektoratet kan likevel gjøre systemet for elektronisk registrering av skip mer sårbart for nedetid enn Kartverkets system.

Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor å ta inn en hjemmel i NOR-forskriften § 30 og NIS-forskriften § 27 som tar høyde for slike situasjoner og som avklarer hva som skal anses som mottakstidspunkt. Dette vil bidra til større forutsigbarhet ved uforutsette driftsavbrudd.

6 INNSENDING AV DOKUMENTER

6.1 LEVERING TIL SKIPSREGISTRENE

6.1.1 Dagens ordning

Dagens papirbaserte registrering foregår ved at rekvirentene sender inn originale dokumenter til Skipsregistrene. Ved mottak lagres det en elektronisk kopi av disse.

Dokumentene blir ført manuelt inn i den elektroniske postjournalen ved mottak, og deretter fordelt til saksbehandlere. Saksbehandler foretar så en prøving av om registreringsvilkårene er oppfylt, før det antatt registrerbare dokumentet føres inn i dagboken med prioritet fra den dato og det klokkeslett dokumentet ble innført i postjournalen og ansett mottatt. Føringen er synlig i dagboken og på Sjøfartsdirektoratets offentlige tjeneste skipssøk.no, men er merket med et konfereringsforebehold. Utstedes journalføringsbekreftelse, vil denne inneholde det samme forbehold. Dokumentet sendes så videre til registerførers annenhåndskontroll, såkalt konferering.

Det finnes en rekke kanaler for levering av dokumenter. I det følgende presenteres dagens kanaler samt dem som tilføres ved innføring av elektronisk dokumentlevering.

6.1.2 Dagens kanaler for levering av dokumenter til registrering

1. Per alminnelig postgang. Slike postforsendelser mottas en gang i døgnet. Registrerbare dokumenter dagbokføres med klokkeslett 09.00, jf. sjøloven § 14, jf. NOR-forskriften § 11. I tillegg til de umiddelbart registrerbare dokumentene, dagbokføres visse dokumenter foreløpig dersom de inneholder mindre mangler, jf. sjøloven § 16 annet ledd. Foreløpig dagbokføring gir også prioritet. Prioriteten bekreftes av rekvirentens retting av dokumentets mangler.
2. Egenlevert eller med bud over skranke. Levering over skranke er mulig hele åpningstiden samt fra klokken 07.00 til 24.00 for registreringer som har adgang til å benytte vaktordningen, jf. NOR-forskriften § 28 og NIS-forskriften § 31. Dokumentene dagbokføres etter klokkeslettet for mottak.
3. Hoveddokument[6] med nødvendige vedlegg levert per epost som pdf-kopi, uten innholdsmessige mangler og vedlagt krav om foreløpig dagbokføring, jf. sjøloven § 16 annet ledd. Dagbokføres etter klokkeslett for mottak. Foreløpig føring gir prioritet, registrering skjer ved ettersendelse av original innen oppgitt frist. Levert per epost etter ekspedisjonstid blir dokumentet foreløpig dagbokført klokken 09.00 påfølgende dag.
4. Melding eller instruks levert per post, skranke eller epost som utløser dagbokføring av deponert skjøte, pantedokument eller annet hoveddokument. Dagbokføres hele ekspedisjonstiden samt lenger ved avtale med saksbehandler eller vakt.

6.1.3 Nye kanaler som innføres ved elektronisk innlevering

5. Dokumenter sendt inn gjennom brukerportalen. Antall arbeidslister[7] per fartøy er ubegrenset og antall dokumenter per arbeidsliste tilpasses ut ifra hvilken sakstype det gjelder og hvilken informasjon brukerne har oppgitt. Levering kan skje hele døgnet, jf. NOR-forskriften § 28 tredje ledd og NIS-forskriften § 31 tredje ledd.
6. Dokumenter levert i den frittstående skjemaportalen i Altinn. Dokumenter kan leveres hele døgnet, jf. NOR-forskriften § 28 og NIS-forskriften § 31 tredje ledd. Det er ingen begrensninger i antall dokumenter som kan leveres.

[6] Denne kanalen gjelder ikke for pantedokumenter.

[7] For omtale av funksjonen "arbeidsliste", se punkt 6.1.4.

7. Dokumenter levert fra maskin til maskin til maskin. Denne kanalen vil være tilgjengelig for profesjonelle brukere og er avhengig av at innsenderen har systemer som er tilrettelagt for slik innsending.

6.1.4 Nærmere om levering gjennom e-tinglysingsportalen

En bruker kan opprette en såkalt arbeidsliste både før og etter innlogging i portalen. Brukeren slår opp et fartøy og spesifiserer hva den ønsker å gjøre, for eksempel dersom den vil registrere et skjøte og et pantedokument. Basert på opplysningene som er gitt, vil systemet spesifisere de dokumentasjonskrav som må være oppfylt gjennom å foreta en simulasjon. For registrering av et skjøte vil det for eksempel også kreves nasjonalitetserklæring fra den nye eieren. Er det registrert et pantedokument fra før, må rettighetshaveren slette pantedokumentet eller samtykke til eierskifte og ytterligere pantsettelse.

Om arbeidslisten opprettes før innlogging, er denne uforpliktende og tjener kun til å gi brukeren oversikt over hvilken dokumentasjon som kreves. Om brukeren oppretter en arbeidsliste etter innlogging, vil det genereres en sak på fartøyet i Skipsregistrenes fagsystemer. Arbeidslisten vil slettes etter 60 dager dersom det ikke leveres inn noen dokumenter på den.

Etter innlogging vil dokumentene på arbeidslisten stå som såkalte arbeidslistepunkt, som viser status for dokumentene, om disse avventer utfylling/signering, eller om de er klare for innsending. Flere brukere kan gis tilgang til arbeidslisten eller til signering av et enkeltdokument. Er et fartøy registrert på en privatperson, er det kun denne personen som kan signere på et skjøte for fartøyet. Portalen er også knyttet mot Brønnøysundregistrene. Om et firma er registrert som eier av fartøyet, vil det komme opp informasjon om hvem som er signaturberettiget for det aktuelle firmaet. Brukeren velger hvilke av de signaturberettigede som får melding om at et skjøte ligger klart til signering i e-tinglysingsportalen.

Når et dokument er lagt inn i portalen vil det tydelig fremgå at det ikke er sendt til dagbokføring. Dette for å unngå at noen bringes i god tro om at et dokument er dagbokført uten å være det. For at et dokument skal anses sendt til Skipsregistrene for dagbokføring, må send-knappen i e-tinglysingsportalen ha blitt aktivert. Eventuelt er det mulig å ta kontakt med Skipsregistrene per telefon eller e-post for å kreve å få dokumentet dagbokført manuelt av saksbehandler. Dokumentet vil i slike tilfeller ikke kunne dagbokføres før det er gitt instruks fra den som har levert dokumentet i portalen eller som er utpekt av denne. Med andre ord kan ikke andre kreve dokumentet dagbokført, for eksempel ved å aktivere send-knappen, før det er gitt slik instruks. Instruks kan gis elektronisk i brukerportalen eller ved annen betryggende henvendelse til Skipsregistrene.

Det foreslås ikke endringer knyttet til hver enkelt av de ulike leveringskanalene opplistet i punkt 6.1.2. Sjøfartsdirektoratet understreker likevel at Sjøfartsdirektoratet innestår for at den tilførte fleksibiliteten i systemet ikke skaper økt risiko for prioritetskonflikt.

6.2 REGISTRERING AV ENKELTDOKUMENT ELLER SAKSKOMPLEKS (KJEDETRANSAKSJONER)

6.2.1 Gjeldende rett

Det følger av sjøloven § 22 at registrering av avtalebaserte dokumenter er betinget av at utsteder har registerhjemmel eller samtykke fra hjemmelshaver. Dette innebærer for eksempel at bare den skipsregisteret utpeker som hjemmelshaver, kan utstede skipsskjøte til en erverver eller pantedokument i favør av en panthaver. For ufrivillige rettsstiftelser, som utlegg eller arrest, er registerhjemmel ikke et vilkår.

Denne bestemmelsen medfører at dokumenter må innleveres i suksessiv rekkefølge, eller samtidig, hvis en kjede av transaksjoner skal kunne registreres med samme dato og klokkeslett. Hvis man har flere panthavere på både selger og kjøpers side, kan en slik sak bli forholdsvis kompleks.

Et typisk eksempel vil være at et pantsatt skip skal selges. Kjøpet skal finansieres ved etablering av nytt pant. Hvis man ser bort fra dokumenter som tjener til offentlig kontroll, for eksempel erklæring om nasjonalitet eller utnevnelse av ISM-ansvarlig, vil nødvendige dokumenter i overnevnte eksempel minimum være: a) pantedokument kvittert til sletting eller samtykke til salg av registrert panthaver, b) skipsskjøte utstedt av registrert eier, c) melding om endring fra kjøper, og d) nytt pantedokument.

Hvis for eksempel det nye pantedokumentet blir innlevert før skipsskjøtet, vil dette ikke kunne registreres ved mottak fordi utsteder mangler registerhjemmel, jf. § 22. Likevel er ikke alle disse dokumentene avhengige av hverandre som sådan. For eksempel vil det registrerte pantedokumentet kunne slettes uavhengig av om de øvrige dokumentene er innkommet.

6.2.2 Deponering etter dagens ordning

I henhold til sjøloven § 14 tredje ledd tredje punktum kan dokumenter som «åpenbart» ikke kan registreres, returneres til rekvirenten uten dagbokføring. Et pantedokument utstedt av en rekvirent uten registerhjemmel, vil åpenbart ikke kunne registreres, jf. sjøloven § 22. Skulle man her ta loven strengt på ordet, ville dette medføre at rekvirentene ville måtte foreta et forholdsvis omfattende koordineringsarbeid av de ulike innsendingene utenfor Skipsregistrene, og videre fordre en tilnærmet plettfri postgang. Svikt i koordinering eller postgang ville medføre at Skipsregistrene hadde måttet returnere en stor del mottatte dokumenter, selv om dokumentene som sådan var i registrerbar stand, altså ikke mangelfulle i seg selv. Dette ville vært en ulempe både for rekvirentene og Skipsregistrene.

Det har i praksis derfor vokst frem et deponeringssystem. Dette vil si at hvis f.eks. et pantedokument i favør kjøpers bank innkommer før skipsskjøte som utpeker kjøper til ny eier, tillates banken å deponere dokumentet hos Skipsregistrene i uregistrert stand i inntil tre uker. Ved mottak opplyses rekvirenten om at dokumentet er mottatt, men ikke dagbokført, og videre at det vil bli deponert inntil øvrige nødvendige dokumenter er innkommet. Denne formen for deponering er en ubetinget deponering som letter koordineringsarbeidet og avbøter treghet i postgangen. Fristen for oppbevaring tilskynder partene til å kontakte hverandre for hurtig innsending på hver sin hånd. Når alle dokumenter er innkommet, går saken til samlet dagbokføring, jf. § 14 annet ledd.

Den andre hovedformen for deponering, er betinget deponering. Behovet er i hovedsak det samme: Å ha alle nødvendige dokumenter samlet hos Skipsregistrene for koordinert dagbokføring, men formålet går noe videre. Ved betinget deponering innleverer rekvirenten

sitt dokument sammen med en instruks om å avvente dagbokføring inntil nærmere beskjed. Denne formen for deponering er den vanligste i større saker, der dokumentene først frigis for registrering ved avslutningen av partenes såkalte closing-møte[8]. Hensynet bak dette er at endringer ikke skal bli registrert før alle forhold ved eierendringen eller pantsettelsen er sluttforhandlet.

6.2.3 Deponering ved elektronisk registrering

Deponeringsadgangen er videreført i det elektroniske systemet. Behovet kan ved første øyekast synes noe overflødig, da oppbevaring på ett sentralt samlingspunkt i utgangspunktet er knyttet til fysisk post som innkommer i ujevn rekkefølge. Likevel vil signaturrett for selskaper ofte være delt på flere berettigede personer, og for disse vil det være en fordel at dokumentet ligger klart til signering i den rekkefølge man måtte ønske. Det er også et behov i det tidspressede closing-instituttet for at partene får visshet om at dokumentene ligger klare, men ikke enda er frigitt før instruks. Dette behovet gjør seg gjeldende også ved elektronisk registrering, og deponeringsadgangen er en ordning næringen er vant til og forventer å kunne benytte seg av. Deponerte dokumenter vil ikke være synlige i dagboken, men levert dokumenttype vil være synlig for dem som har elektronisk tilgang til den aktuelle saken.

6.2.4 Oversitting av frister

Hvis en rekvirent som har meldeplikt (kjøper og selger) etter sjøloven § 13 annet ledd ikke overholder 30-dagersfristen for å gi melding om endring, vil sanksjonene være de samme for elektroniske dokumenter som de er i papirsystemet. Dokumenter levert av en rekvirent uten registerhjemmel, kan bli returnert i uregistrert stand etter § 14 tredje ledd eller nektet etter § 16. Den meldepliktige kan videre bli politianmeldt etter § 506. Ingen av disse vurderingene vil bli foretatt automatisk. Snarere vil det elektroniske systemet via en rapporteringsfunksjon sende et varsel til Skipsregistrenes saksbehandlingssystem om at en frist er oversittet. Registerfører vil så vurdere hvilket av lovens sanksjonsspor som skal følges i det aktuelle tilfelle.

6.2.5 Kombinasjonssaker

I noen saker vil dokumentinnsendingen foregå delvis på papir og delvis elektronisk. Dette kan skyldes at en part ikke ønsker, eller ikke kan, benytte det elektroniske systemet. Ved eierskifter som involverer sletting av pant, vil for eksempel slettende bank sende inn et eldre papirdokument til avlysning, mens skjøtet fra selger til kjøper vil kunne opprettes elektronisk. Etter hvert som elektroniske pantedokumenter blir registrert i større og større grad, vil omfanget av kombinasjonssaker minske ved registrering av eierendringer og pant.

6.2.5.1 Kombinert innsending ved nyregistrering

Når et skip skal innføres i skipsregisteret for første gang, kreves omfattende dokumentasjon. Dette inkluderer eiers nasjonalitet, jf. sjøl. § 1 og de kravene til selskapets styresammensetning og kapital som blir oppstilt der. Den som vil innføre skipet i registeret skal bevise fartøyets eierrekkefølge ubrutt fra bygger til rekvirent for innføringen, jf. sjøl 13 tredje ledd. Han skal også dokumentere at fartøyet ikke er registrert i utenlandsk register, jf. 13 tredje ledd. Videre skal fartøyets mål dokumenteres, jf. sjøl. 13 første ledd. Listen her er

[8] Møte mellom partene og/eller deres representanter, hvor det skjer en endelig rettslig overdragelse av fartøyet

ikke uttømmende, og antall dokumenter som inngår i dokumentasjonskravene kan være forholdsvis høyt.

Hvis fartøyet har vært eiet i utlandet, noe som er svært vanlig, vil dokumentene være underlagt krav om bekreftelse fra notar. Notarialbekreftelsen skal igjen være påført apostille eller være legalisert ved stedlig norsk utenriksstasjon. Attester fra utenlandsk register som bekrefter at skipet ikke er dobbelregistrert, skal også være bekreftet. Det er i dag få skipsregistre i verden som utsteder elektroniske attester.

Det må på bakgrunn av dette antas at et ikke ubetydelig antall nyregistreringer vil foregå som kombinasjonssaker.

6.2.5.2 Kombinert innsending ved unntaksregler

Det er ikke uvanlig at noe eldre fartøy til innføring mangler originale hjemmelsdokumenter som viser en ubrutt eierrekkefølge. Registreringen må da foretas enten ved dom etter sjøloven § 35, eller etter § 36 som fordrer at eierrekkefølgen sannsynliggjøres minst ti år tilbake i tid. Erverv av registerhjemmel via § 36 kan bare skje for fartøy under 15 meter. Dette gjelder både nærings- og fritidsfartøy. Unntaksreglene får ikke kun anvendelse ved nyregistrering, men er mindre brukt ved eierendringer for allerede registrerte fartøy.

I tilfeller der registerhjemmel må oppnås gjennom dom etter sjøl. § 35, antas det at domstolene vil ta det elektroniske systemet i bruk og at alle dommer etter hvert kommer til å bli innsendt elektronisk. Saksgangen vil likevel gjerne ikke forløpe fullautomatisk, da systemet selv vanskelig kan ta stilling til innholdet i dommen. Muligheten for fullautomatisk saksgang vil i fremtiden avhenge av hvordan § 35-dommer blir utformet.[9]

Når det gjelder erverv av registerhjemmel etter kunngjøring, jf. sjøl. § 36, er vilkårene at rekvirenten sannsynliggjør 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". Finner registerfører at sannsynlighetskravet er oppfylt, blir fartøyet sendt til kunngjøring i Norsk Lysningsblad i en måned. Innrykket er elektronisk. Dersom ingen konkurrerende rettighetshavere melder seg i løpet av denne tiden, konstateres det at eieren er hjemmelshaver.

Vurderingen av den rettslige standarden "sannsynliggjøre" er det per nå ikke mulig å fullautomatisere. Når registerfører skal foreta vurderingen blir det tatt utgangspunkt i de dokumenter som foreligger og hvilke som eventuelt kan fremskaffes fra tidligere eiere eller rekonstrueres, for eksempel av et fortsatt eksisterende verft på bakgrunn av dets arkiv. Dokumenter utstedt på bakgrunn av skifteattest er ikke sjelden nødvendig.

Registrering etter § 36 er en konkret vurdering som ofte involverer både norske og utenlandske dokumenter av ulik sort. Noen av dokumentene vil være hjemmelsdokumenter som skjøter, kjøpekontrakter e.l., mens andre vil være mer indirekte bevis, for eksempel tollkvitteringer eller verkstedsregninger.

Jevnfør det alternative vilkåret "eller sammen med sine hjemmelsmenn", vil det kreves at hvert ledd i en eierrekkefølge sannsynliggjøres, slik at rekken løper ubrutt tilbake til verftet

[9] Det virker ikke nærliggende å anta at domstolene vil oversende en dom i form av utfylling av et standardisert nettskjema tilbudt av Skipsregistrene. Hvis innholdet i en elektronisk oversendt dom for eksempel angir en eierbrøk mellom to ektefeller eller angir opplysninger om fartøyets mål som ikke stemmer overens med øvrig innsendt dokumentasjon, er dette ikke en saksbehandling som det elektroniske systemet kan automatisere.

eller minst ti år tilbake i tid. Dette fordrer en viss medvirkning fra eierens rettsforgjengere. Hvis for eksempel siste ledd er mer enn sannsynliggjort gjennom både originalt skjøte og kjøpekontrakt, vil sannsynlighetsvilkåret som sådan likevel ikke være ansett oppfylt hvis det foreligger brudd på eller manglende sannsynliggjøring av et ledd tidligere i eierrekkefølgen.

Registreringer etter § 36 involverer ofte importerte skip. Det antas også derfor at dokumentinnsendingen her vil foregå i kombinasjon mellom papirbasert og elektronisk innsending.

7 DOKUMENTKONTROLL

Konferering innebærer at registerfører underlegger et dagbokført dokument en ny, selvstendig prøving mot registeringsvilkårene. I tillegg kontrolleres det at dokumentet er korrekt ført og ekstrahert. Dersom dokumentet tilfredsstiller denne kontrollen, anmerkes dokumentet på fartøyets blad i skipsregisteret. Dokumentet og den/de rettsstiftelser det gir uttrykk for, er nå registrert og har rettsvern. Dokumentet kan ikke lenger nektes. Sjøloven åpner for at konferering kan foretas opptil to uker etter dagbokføringsdato. I praksis vil større saker ofte bli konferert samme dag som dagbokføring. Et konferert dokument påføres registeringsattest, og returneres til rettighetshaver etter dokumentet eller den denne utpeker som mottaker.

Dersom registerførers annenhåndsprøving ikke stemmer overens med saksbehandlerens vurdering, fattes det vedtak om registreringsnektelse, jf. sjøloven § 16 første ledd.

Hvis dokumentet bare har mindre feil og mangler, kan det bli foreløpig dagbokført, jf. sjøloven § 16 annet ledd. Rekvirenten gis da mulighet til å rette dokumentet innenfor en oppgitt frist. Det rettede dokumentet overlates deretter til registerfører for alminnelig annenhåndsprøving.

7.1 AUTOMATISK KONFERERING (ANMERKNING) I E-TINGLYSINGSSYSTEMET

I det elektroniske systemet skal dagbokføring og konferering foretas etter en automatisk kontroll av om dokumentet oppfyller vilkårene for registrering. Den automatiske kontrollen er en forutsetning for maksimal gevinstrealisering ved innføring av elektronisk registrering. Hvilke dokumenttyper som egner seg for automatisk kontroll, vil bero på systemets tekniske nivå til enhver tid. Det er et mål at så mye som mulig av dokumentmassen skal bli automatisk kontrollert. Sjøfartsdirektoratet antar som utgangspunkt at fullautomatisk registrering av alle dokumenttyper ligger noe frem i tid. Det legges videre til grunn at registerføreren allerede i dag har hjemmel i registreringsforskriftenes §§ 7 annet ledd til å avgjøre hvilke elektroniske valideringer som er godt nok utviklet for de ulike dokumenttypene. Og videre hvilke som løpende egner seg for automatisk kontroll.

Systemet er bygget opp etter en hardkodet logikk der et dokument enten registreres eller avvises. Systemet vil følgelig ikke automatisk foreta noen vurdering av om foreløpig føring, jf. sjøl. § 16 skal skje for mindre mangelfulle dokumenter. I slike tilfeller vil rekvirenten måtte ta kontakt med skipsregisteret og kreve manuell foreløpig føring. For mindre mangelfulle dokumenter vil det altså ikke automatisk bli holdt av prioritet.

Dersom systemet antar dokumentet til registrering, vil det bli umiddelbart anmerket i skipsregisteret og synlig ved søk på internett. Hvis vilkårene derimot ikke er oppfylt, vil det

gis en uformell registreringsnektelse. Årsaken til dette vil være at dokumentet «åpenbart» ikke kan registreres, jf. sjøloven § 14 tredje ledd. Avslaget vil gis rekvirenten umiddelbart i form av en kvitteringsmelding som angir hva som gjør at dokumentet ikke er registrert, og hva han må gjøre for å få det registrert, jf. registreringsforskriftene §§ 13. Rekvirenten kan deretter foreta en ny utfylling eller på annen måte bringe registreringen i orden.[10]

Kvitteringsmeldingen vil også opplyse om at rekvirenten kan kreve dokumentet registrert i uendret form, jf. sjøloven § 14 tredje ledd femte punktum. Innkommer slikt krav, vil det bli behandlet manuelt etter reglene i §§ 14 og 16.

7.2 REGISTRERINGSATTEST

Det følger av sjøloven § 17 første ledd at «[p]å ethvert dokument som er registrert, gir registerføreren attest om registreringen.» Dette vil si at dokumentet påføres et stempel, dato, klokkeslett, under hvilket nummer dokumentet er registerført, eventuelt gebyr og registerførers underskrift. Er dokumentet et pantedokument, vedheftes det også en pantattest.

Det er regelmessig behov for å motta en slik endelig bekreftelse før rekvirenten mottar sitt attesterte originaldokument i retur. I slike tilfeller bestiller rekvirenten eller andre en pantattest eller hjemmels- og heftelsesattest. Pantattesten er ikke begrenset til å inneholde heftelser, og viser alle rettsstiftelsene i fartøyet samt opplysninger om navn, hjemsted og tekniske data. Pantattesten kan gis etter en egen dokumentmal eller som en bekreftet utskrift av fartøyets registerblad. Hjemmels- og heftelsesattest inneholder noe færre opplysninger og benyttes mest i forkant av eller underveis i en saksgang.[11] Det kan bygges rett på begge attester og de er gebyrbelagt.

Ønsker partene å motta en bekreftelse på et tidligere tidspunkt enn endelig registrering, gjør de dette ved å bestille en journalføringsbekreftelse. Denne viser at rettsstiftelsene er innført i dagboken, men ikke vil bli anmerket på fartøyets blad før etter registerførers endelige godkjennelse (konferering) av dokumentene. For journalføringsbekreftelse skal det også svares gebyr.

7.2.1 Elektronisk attest

Når et dokument registreres automatisk, vil systemet gi en kvitteringsmelding og det vil bli utsendt en registerutskrift. Registerutskriften er ikke gebyrbelagt.

Avstanden i tid mellom dagbokføring og anmerkning på registerbladet vil radikalt innskrenkes i forhold til i dag. På samme tidspunkt som rekvirenten mottar kvittering og registerutskrift, vil hvem som helst selv kunne se registreringen gjennom søk i Sjøfartsdirektoratets søkemotor for skip, Skipssøk. Skipssøk vil som i dag være merket med

[10] 7Årsaken til at et skjøte ikke kan registreres, må ikke være mangler ved dokumentet som sådan. Årsaken kan i stedet for eksempel være at nasjonalitetserklæring fra kjøper ikke er mottatt. Selger som sender inn elektronisk skjøte kan på bakgrunn av meldingen kontakte sin medkontrahent for innsending av utestående dokument.

[11] Et typisk eksempel vil være at et beheftet skip skal selges. Panteheftelsen slettes først av selgers bank, før selger fremviser en hjemmels- og heftelsesattest til kjøper eller kjøpers bank som viser at fartøyet nå er ubeheftet.

en opplysning om at søket kun gir en indikasjon. Man kan ikke bygge rett på opplysninger som fremgår av Skipssøk.

Ettersom attestert dokument, til forskjell fra bare dagbokført dokument, innebærer at det er registrert i rettslig forstand, vil det her være en fordel at attestene er så like som mulig for elektronisk og papirbasert registrering. Bruk av attester som grunnlag for overlevering av fartøy og utbetaling av pantelån er så innarbeidet og aktivt brukt i næringen at man i utformingen av disse bør legge seg så tett opptil dagens fremgangsmåte og utforming som mulig.

Utsending av elektronisk bekreftet registerutskrift (pantattest) ved registrering medfører ikke mye ekstraarbeid for Skipsregistrene. Det foreslås derfor at utskriften ikke underlegges særskilt gebyr.

Hvis rekvirenten likevel har behov for å få utstedt mer tradisjonelle attester til bruk for eksempel overfor utenlandske registre, kan slike bestilles gjennom en egen funksjon i det elektroniske systemet. Disse vil gis elektronisk eller i papirform, alt etter rekvirentens bestilling. Attesten vil være gebyrbelagt som i dag.

Bestilling av attester i andre tilfeller enn ved fullført registrering, vil fortsatt være gebyrbelagt. Gjeldende lovs tredje ledd foreslås ikke endret, og enhver kan derfor fortsatt bestille de attester vedkommende måtte ønske.

8 HVEM KAN REGISTRERE ELEKTRONISK

8.1 GJELDENDE RETT

Alle personer, fra selskapet som kontrollerer en tankskipsflåte til privatpersonen som har kjøpt et fritidsfartøy på 7 meter, kan stå som rekvirent for registreringsforretninger i det papirbaserte systemet. I saker av et visst omfang er det vanlig at partene benytter seg av profesjonell juridisk bistand eller megler, men ikke få rederier holder seg til sine interne ressurser når de samhandler med Skipsregistrene. Privatpersoner står vanligvis selv for registreringen, noe som er mindre vanlig ved tinglysing av fast eiendom.[12]

8.2 ELEKTRONISK REGISTRERING

Det foreslås at den alminnelige tilgangen også skal gjelde i det elektroniske systemet, slik at det ikke skilles mellom profesjonelle og ikke-profesjonelle rekvirenter. Begrunnelsen for dette er at likestillingen fremstår som tilstrekkelig sikker.

Statens Kartverk iverksatte i 2007 et prøveprosjekt for elektronisk kommunikasjon ved tinglysing, jf. forskrift 3. mai 2007 nr. 476 (opphevet). I 2009 ble dette utvidet til å omfatte en større krets av profesjonelle aktører. Kartverkets publikumsportal ble tilgjengeliggjort høsten 2020. Denne tillater en enda videre krets av mindre, profesjonelle aktører tilgang til elektronisk tinglysing. Kartverkets publikumsportal skal på sikt også åpnes for privatpersoner.

[12] Det opplyses i Prop. 53 L (2013-2014) Endringer i tinglysingsloven mv. (elektronisk tinglysing) s. 41 at profesjonelle aktører utgjør 90-95 % av dem som sender inn dokumenter til tinglysing.

I likhet med oppstarten til tinglysningsmyndigheten for fast eiendom, kunne det vært en forenkling for Skipsregistrene å kun forholde seg til profesjonelle aktører i en innledende fase. Det kunne vært betryggende å i første omgang kun åpne systemet for profesjonelle. Dette blant annet fordi slike, for eksempel banker, har inngående erfaring med registrering av formuesgoder. I tillegg er disse dekket av tilstøtende regulering og forsikringsordninger.

Når Sjøfartsdirektoratet likevel foreslår å åpne adgangen for alle allerede nå, er dette begrunnet i følgende konkrete forhold: En intuitiv og brukervennlig publikumsportal er allerede utarbeidet. Denne kan brukes av både profesjonelle og andre, og valideringene i systemet er like for begge grupper. Det foreligger således ingen tekniske begrensninger som tilsier at privatpersoners registreringsforretninger vil medføre økt risiko sammenlignet med papirbasert registrering.

Til begrunnelsen hører det også at digitaliseringen av samfunnet har skutt fart siden 2007. Skipsregistrene opplever en klar økning i publikums forventning til at dokumentinnsending kan skje elektronisk. Forventningen til tempoet i registreringsprosessen har økt tilsvarende. Samlet sett gjør det seg ikke gjeldende noen avgjørende hensyn som tilsier at man ville ha mye å vinne på å utsette privatpersoners tilgang for å høste erfaringer fra én og én brukergruppe av gangen. Skulle det oppstå uventede komplikasjoner i ikke-profesjonelles bruk av systemet, er dette teknisk lagt opp slik at selv om innsendingen foregår elektronisk, må saken ikke nødvendigvis automatiseres i dagbokføring og anmerkning. Fullautomatikken kan slås av slik at saken overføres til en fysisk saksbehandler som vil vurdere forholdet ved å åpne og ettergå dokumentene i registerets fagapplikasjon, altså likt som om dokumentene var innlevert på papir. I en oppstartsfase vil fullautomatikken være avslått for alle aktører.

8.3 FORHOLDET TIL UTENLANDSKE REKVIRENTER

NOR-forskriften § 7 og NIS-forskriften § 8 gir Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å "fastsette standardvilkår for tilgang til systemer for innsending av dokumenter".

Ett standardvilkår vil være at tilgang til systemet med hensyn til signering av hjemmels- og pantedokumenter, betinger at rekvirenten kan logge seg inn gjennom sikker identifikasjon ved bruk av Bank-ID eller annen elektronisk identifikasjon med sikkerhetsnivå 4 godkjent til bruk i Altinn sine løsninger. Dette er en identifikasjonsmekanisme utenlandske rekvirenter sjelden har tilgang til. Utenlandske rekvirenter, for eksempel shippingbanker, vil typisk ikke anse det som regningssvarende å tilpasse sine datasystemer til alle de ulike Skipsregistrene de har panteheftelser registrert i.

Det foreslås ikke å lovfeste bestemte identifikasjonsmekanismer eller elektroniske sertifikater. Loven vil således ta høyde for en teknisk utvikling der Bank-ID erstattes av nye mekanismer for identifikasjon, inkludert internasjonale.

Likevel kan det på dette punktet hevdes at ettersom oppnåelse av prioritet er et tidspresset foretagende der det kan foreligge konkurrerende rettighetspretendenter, er kravet om Bank-ID et standardvilkår som stiller en utenlandsk rekvirent svakere enn en innenlandsk. Shippingens internasjonale karakter gjør at dette spørsmålet ikke kan avklares bare ved å se hen til Kartverkets erfaringer med elektronisk tinglysing. En overnasjonal, teknisk mekanisme for sikker identifikasjon av signatur synes ikke å være akutt forestående.

I visse tilfeller vil den utenlandske rekvirent indirekte ha tilgang gjennom de eierformer det åpnes for i sjøloven § 1 og NIS-loven § 1. Men for en utenlandsk panthaver gjør dette seg

ikke gjeldende. Problemet er forsøkt avhjulpet ved at det kan innleveres fullmakt. For bruk av elektronisk dokumentinnsending, må fullmakten da gis for eksempel norsk advokat, megler eller annen fullmektig som besitter Bank-ID.

For innehavere av Bank-ID kan fullmakten leveres direkte i brukerportalen, jf. registreringsforskriftene §§ 20 siste ledd. For utenlandske rekvirenter vil fullmakten måtte innsendes i originalt papirformat, mens resten av saken på bakgrunn av fullmakten vil kunne forløpe elektronisk ved hjelp fullmektigens Bank-ID. Det er ikke uvanlig i papirsystemet at en fullmektig gis fullmakt til å undertegne skjøte eller pantedokument og de fleste andre dokumenter som er nødvendige for registrering.[13] En fullmakt kan sendes inn for en enkelt sak eller den kan deponeres hos Skipsregistrene for bruk i flere saker.

Sjøfartsdirektoratet ber høringsinstansene om å uttale seg om dette er tilstrekkelig eller om utenlandske rekvirenters behov for hurtig registrering kan avhjelpes på en mer effektiv måte.

9 PRIORITET

9.1 GJELDENDE RETT

Skipsregistrenes hovedoppgave er å sikre rettsstiftelsene rettsvern overfor tredjemann og korrekt prioritet mellom de ulike rettighetshaverne. I tråd med shippingens forretningsmessige natur, høye tempo og internasjonale karakter, opererer Skipsregistrene med løpende klokkeslettregistrering. Dokumenter som kreves registrert skal som nevnt innføres i dagboken snarest mulig etter den dato og det minutt de er mottatt jf. sjøloven § 14.

For å sikre at mottatte dokumenter registreres med riktig dato, klokkeslett og følgelig korrekt prioritet, må all mottatt dokumentasjon postjournalføres ved mottak. Dette gjelder per i dag fysiske originaldokumenter sendt per post, dokumenter innlevert over skranke, og dokumenter levert som vedlegg til epost. Saksbehandler vurderer dokumentene og velger videre saksgang ut fra sjøloven §§ 14 og 16: Registrere ved mottak, returnere dokumentet i uregistrert stand, registrere med mangler og frist for rettelse (foreløpig dagbokføring), eller deponere i påvente av levering av skip/nærmere instruks/innlevering av all nødvendig dokumentasjon.

9.2 PRIORITETSFORHOLD MELLOM PAPIRBASERT OG ELEKTRONISK REGISTRERING

Ved innføring av elektronisk og automatisert tinglysning vil det oppstå tidsmessige gliper der et papirdokument er ansett mottatt i lovens forstand, jf. § 14, men ennå ikke er innført i

[13] Unntak vil være visse dokumentasjonskrav som er delegert til Skipsregistrene og innhentes med hjemmel i regelverk knyttet til sjøsikkerhet. Det siktes her særlig til oppnevnelse av ISM-ansvarlig selskap, jf. ISM-koden (International Safety Management Code).

postjournalen. I dette tidsrommet kan det innkomme et konkurrende dokument i elektronisk format.

Problemet med ordningen av prioritetsforholdet mellom papirbaserte og elektroniske dokumenter er løst for registrering av fast eiendom ved lov- og forskriftsendring, jf. tinglysingsloven § 7 og tinglysingsforskriften § 11. Skipsregistrering har mange likheter med tinglysing av fast eiendom, men det foreligger også visse forskjeller. Løsningen i tinglysingsloven presenteres først.

9.3 TINGLYSINGSLOVENS TILORDNING AV PRIORITET MELLOM PAPIRBASERTE OG ELEKTRONISKE DOKUMENTER

Tinglysingsloven § 7 første ledd lyder:

«Et dokument som kreves tinglyst, skal registreres når det kommer inn. Departementet fastsetter i forskrift et klokkeslett for når et dokument som ikke er sendt inn elektronisk, skal regnes som registrert etter loven her. Frem til det er avgjort at vilkårene for registrering er oppfylt, skal det fremgå at registreringen ikke er endelig.»

Forskriftshjemmelen er utnyttet til å gi § 11 i tinglysingsforskriften hvis første og annet ledd lyder:

«Dokument til tinglysing som er innkommet på papir til tinglysingsmyndigheten innen kl. 14.00, registreres i tinglysingsregisteret samme dag som det er kommet inn. Er kontortiden enkelte dager slutt før kl. 14.00, vil dokument til tinglysing som er innkommet på papir den aktuelle dagen, bli registrert i tinglysingsregisteret første påfølgende virkedag. Fristen må nøye overholdes.

Dokument til tinglysing som er innkommet på papir til tinglysingsmyndigheten, blir behandlet fortløpende, men blir først regnet som registrert og får prioritet i tinglysingsregisteret klokken 21.00 samme dag som det er kommet inn, med mindre annet følger av første ledd annet punktum.»

Det følger av disse bestemmelsene at rekkefølgen på innsendte dokumenter ikke blir tilfeldig. To konkurrerende skjøter levert på papir før klokken 14.00, vil få lik prioritet klokken 21.00. Dette til tross for at første skjøte for eksempel innkom med morgenposten mens det konkurrerende dokument ble levert over skranke klokken 13.59. For elektroniske dokumenter gjelder løpende klokkeslettsprioritet, slik skipsregisteret i dag har for papirdokumenter som innkommer over skranke i ekspedisjonstiden.

Sjøloven inneholder ingen slike regler som ovenfor. Hvis man skulle innføre noe lignende, ville dette svekke effektiviteten i papirsystemet. Profesjonelle aktører som forholder seg til Skipsregistrene er vant til at de kan få utstedt journalføringsbekreftelse, pantattest, hjemmels- og heftelsesattest eller slettelsesattest like i etterkant av at de avgir instruks ved avslutningen av closing-møtet. Praksis tilsier et tidsforløp på noen få minutter. Hvis man gjennom lovendring skulle innføre en regel om at norske og utenlandske papir-rekvirenter må avvente til klokken 21.00 før de mottar attest som viser oppnådd rettsvern, må det antas

at dette ville svekke de norske Skipsregistrenes attraktivitet samt muligens medføre tonnasjeflukt.

Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor ikke prioritetsbestemmelser likelydende som i tinglysingsloven.

9.4 TEKNISK SPERRE OG FORSKYVING AV TIDSPUNKT

Når et papirdokument føres inn på et fartøys mappe i den elektroniske postjournalen, oppstår det en teknisk sperre mellom postjournalen og det elektroniske registreringssystemet. Papirdokumentet er på tidspunktet ansett mottatt iht. registreringsforskriftene, men er ikke fordelt til saksbehandler, prøvet mot registreringsvilkårene eller innført i dagboken. Elektronisk innsendte dokumenter som kommer inn etter at det er opprettet en mappe som nevnt, vil måtte behandles manuelt av saksbehandler, i likhet med eventuelle innkomne papirdokumenter. Altså vil ingen dokumenter kunne dagbokføres automatisk i det elektroniske systemet etter at det under føring av morgenposten har blitt opprettet en mappe i postjournalen knyttet til det aktuelle fartøyet.

Det tar likevel noe tid å åpne, sortere og føre fysisk post. Før dette er utført slik at det er opprettet en mappe i postjournalen på det aktuelle fartøyet, foreligger ingen teknisk sperre. Det må derfor utarbeides en løsning for å hindre at det blir automatisk dagbokført elektronisk leverte dokumenter i tidsrommet mellom klokkeslettet Skipsregistrene skal anses å ha mottatt papirposten og før den tekniske sperren har blir opprettet i postjournalen.

Sjøfartsdirektoratet fremmer i denne forbindelse forslag om å endre prioritetstidspunktet for papirposten. Kombinert med den tekniske sperren, antas denne løsningen å vesentlig redusere faren for prioritetskonflikt mellom dokumenter som er sendt inn gjennom de to kanalene. Forslaget er nærmere drøftet i det følgende.

Som nevnt ovenfor i punkt 6.1.2 skal dokumenter mottatt i morgenposten anses innkommet klokken 09.00, jf. NOR-forskriften § 28 første ledd, jf. § 11 første ledd. NIS-forskriftens regler er likelydende. Bestemmelsene regulerer forholdet mellom: a) konkurrerende dokumenter som ligger i ulike konvolutter i samme postforsendelse, og b) dokumenter som leveres over skranke i tidsrommet der morgenposten sorteres. [14]

Et eksempel på det siste vil være at et pantedokument med anført 1. prioritet leveres over skranke klokken 09.15. I den ennå usorterte postbunken ligger det et konkurrende pantedokument med anført 1. prioritet. Det er da dette sistnevnte dokumentet som skal være ansett ankommet klokken 09.00 og innføres i dagboken med 1. prioritet, jf. sjøloven § 23 annet ledd, jf. NOR-forskriften § 11.

Hvis man i eksempelet ovenfor tenkte seg at det skrankeleverte dokumentet kom inn nøyaktig klokken 09.00, er sjølovens løsning at dokumentene skal innføres i dagboken med delt 1. prioritet, jf. § 23 tredje ledd. Sjøloven er på dette punkt lik ordningen i

[14] Hvis to budforsendelser leveres samtidig eller tett på hverandre over skranke, avgjøres prioriteten mellom dokumentene av sjøloven § 23 alene. Ved bruk av besøksbok er det i dag enkelt å avgjøre rekkefølgen.

tinglysingsloven § 20 som regulerer tilordningen dersom det kommer inn et elektronisk dokument som kolliderer med et papirdokument nøyaktig klokken 21.00.

Spørsmålet er altså hvordan forholdet mellom papirdokumenter i morgenposten og elektronisk leverte dokumenter skal ordnes slik at begge oppnår riktig prioritet.

I en innledende fase er det aktuelt at Skipsregistrene løser dette ved å slå av fullautomatikken i det elektroniske systemet i tidsrommet der morgenposten føres. Nye saksbehandlingsrutiner kan bidra til å gjøre dette tidsrommet så kort som mulig. Hjemmelen for en slik løsning vil være sjøloven § 14 annet ledd første punktum: Dokument som kreves registrert, skal "snarest mulig føres inn i dagboken etter den dato og det minutt det er mottatt for registrering". Uttrykket «snarest mulig» innbefatter etter gjeldende rett minst den tid det tar Skipsregistrene å føre posten. Tolkningen vil her gjøres gjeldende til å også omfatte den tid det tar å føre posten samt påse at et elektronisk dokument ikke gis dagbokføring og prioritet før et papirdokument innkommet med morgenposten. Dette er likevel på sikt ikke en optimal løsning, da den er lite digitaliseringsvennlig og kan være besværlig å praktisere. Videre påløper her den ulempen at postmengden ikke er lik fra dag til dag, noe som medfører at det elektronisk avslåtte tidsrommet vil variere. Denne tekniske løsningen er således lite forutberegnelig for den elektroniske rekvirent.

Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at tidspunktet for når et papirdokument skal være ansett mottatt i morgenposten forskyves til klokken 10.00. På dette tidspunktet vil papirposten være sortert. Det vil følgelig være opprettet en elektronisk saksmappe på det aktuelle fartøyet som sperrer for automatisk dagbokføring gjennom e-tinglysingsløsningen i de tilfeller der papirdokumenter og elektroniske dokumenter kolliderer.

En slik forskyving kan likevel medføre visse ulemper. Større saker som oppfyller vilkårene i NOR-forskriften § 28 annet ledd og NIS-forskriften § 31 annet ledd vil ikke berøres, men effektiviteten i papirsystemet for den mindre rekvirent vil svekkes med en time. Videre kan det tenkes sjeldne tilfeller der mengden fysisk post er så stor at den ikke er ferdig innført klokken 10.00. Skipsregistrene kan også få kortere tid til å behandle dagens papirsaker.

Sjøfartsdirektoratet mener likevel det viktigste må være å unngå at prioriteten for papirdokumenter blir avhengig av tilfeldigheter. Ved å sette prioritetstidspunktet til klokken 10.00 for post som er kommet inn på papir, reduseres risikoen for prioritetskonflikt mellom papirbasert post og dokumenter innsendt gjennom e-tinglysingsløsningen. Innføring av nye saksbehandlingsrutiner ved Skipsregistrene vil også bidra til dette.

Det vil være omstendelig å måtte gå gjennom lovendring dersom prioritetstidspunktet for papirpost senere skal endres. Sjøfartsdirektoratet mener derfor det vil være mest naturlig at spørsmålet reguleres i forskrift slik som i dag. Bestemmelsene vil slik lettere kunne tilpasses dersom det skulle skje endringer i åpningstider, arbeidsrutiner eller postgang. Den nærmere angivelsen av prioritetstidspunktet for tinglysing av rettigheter i fast eiendom er også delegert til forskrift.

9.5 UTVIKLING MOT FULLELEKTRONISK REGISTRERING

Som omtalt i punkt 6.2.5 vil det ved innføringen av elektronisk registrering være visse sakstyper som fortsatt vil måtte behandles helt eller delvis manuelt. Lovendringene i

nærværende forslag innebærer at også disse sakene kan forløpe automatisk når systemet oppnår tilstrekkelig teknisk modenhet til at dette lar seg forsvarlig gjennomføre. Forslaget legger således opp til at endringene her tar høyde for den tekniske utviklingen og at denne ikke vil kreve nye lovendringer for de tekniske fremskritt som vil gjøres.

10 ELEKTRONISK REGISTRERING, OVERDRAGELSE OG SLETTING AV PANTEHEFTELSER

10.1 UTLEGG

10.1.1 Gjeldende rett

Utlegg innebærer at namsmyndigheten stifter en tvungen panterett i debitors skip. Utleggspant i form av dokumenttypen utleggsforretning registreres i skipsregisteret, jf. sjøloven § 41 tredje ledd, jf. panteloven § 5-3.

Det følger av sjøloven § 23 tredje ledd at rettserverv som er innført i dagboken på samme tidspunkt, er likestilt. Utleggs- og arrestforretninger går likevel foran annet rettserverv. Er flere utleggsforretninger registrert på samme tidspunkt, går den eldste foran.

10.1.2 Om forrang for utlegg

Innholdet i sjøloven § 23 tredje ledd tilsvarer tinglysingsloven § 20 tredje ledd. I prop. 53 L (2014-2015) punkt 8.4 begrunner Justis- og beredskapsdepartementet hvorfor prioritetsfordelen for utleggsforretninger ble foreslått beholdt i tinglysingsloven, til tross for at arbeidsgruppen om e-tinglysing foreslo den opphevet i sin sluttrapport. Departementets begrunnelse lød:

"Departementet følger ikke opp arbeidsgruppens forslag om å oppheve prioritetsfordelen for utleggs- og arrestforretninger. Departementet har blant annet lagt vekt på høringsuttalelsene til *Politidirektoratet* og *Namsfogden i Oslo*. Etter departementets syn er bestemmelsene om prioritetsfordel i tinglysingsloven § 20 og burettslagslova § 6-5 sentrale for å redusere muligheten for kreditorunndragelse. Konsekvensene av et forslag om oppheving av denne prioritetsfordelen har ikke blitt tilstrekkelig utredet, og departementet finner derfor ikke grunn til å fravike ordningen i denne omgangen."

De samme hensynene gjør seg gjeldende for utlegg i skip og det foreslås derfor ikke å gjøre noen endringer i gjeldende rett på dette punktet.

10.1.3 Registrering av utlegg i e-tinglysingsportalen

I Sjøfartsdirektoratets e-tinglysingsportal vil det fra igangsettelse være mulig for namsmyndighetene å laste opp utleggsforretninger i pdf-format. Utleggsforretningene vil da få prioritetstidspunkt på opplastningstidspunktet, men vil av tekniske årsaker måtte behandles manuelt av saksbehandler før dagbokføring.

Ved oppstart vil systemet altså ikke være teknisk modent til automatisk registrering av utlegg. Utleggsforretninger leveres til Skipsregistrene i form av utskrift av namsboken, og ikke som standardisert nettskjema. Hvis saksøkte eier flere skip, tas det regelmessig utlegg i alle. Dokumentet som ligger til grunn er én namsbok selv om det skal hefte utlegg i hele saksøktes flåte. Det er åpenbart uheldig at et skjøte eller avtalepant kan registreres automatisk mens utlegg krever manuell saksbehandling. Ved oppstart vil lovens ordning bli ivaretatt ved at namsmyndigheten åpner en sak i brukerportalen og leverer dokumentet elektronisk der. Dokumentet blir ikke automatisk registrert. Hvis leveringen foretas utenfor Skipsregistrenes ekspedisjonstid, vil dokumentet bli liggende uregistrert inntil registerkontoret åpner neste morgen. Men leveringen utløser samtidig en teknisk sperre som gjør at elektronisk skjøte eller pantedokument levert etter utlegget heller ikke automatisk innføres i dagboken. En fysisk saksbehandler vil så føre de elektroniske dokumentene inn i dagboken manuelt, i den prioritetsrekkefølge de ble levert.

10.2 NEGOTIABLE PANTOBLIGASJONER

Lov 17. februar 1939 nr. 1 om gjeldsbrev (gjeldsbrevloven eller gbl.) deler gjeldsbrevene i to hovedkategorier: enkle gjeldsbrev og omsetningsgjeldsbrev. Sistnevnte blir også kalt negotiable gjeldsbrev. Begge typer gjeldsbrev er omsettelige, men det er gitt egne regler for omsetningsgjeldsbrevene med sikte på å gjøre dem enda lettere å omsette. Blant annet er det visse innsigelser skyldneren ikke kan gjøre gjeldende overfor en godtroende erverver av et omsetningsgjeldsbrev jf. gbl. § 15. Et gjeldsbrev som gir pant i skip eller annen innretning som er innført i skipsregisteret jf. sjøloven §§ 11, 33 og 507, vil som hovedregel være et omsetningsgjeldsbrev, jf. gbl. § 11 nr. 3.

Det samme utgangspunktet i gbl. § 11 nr. 3 gjelder for fast eiendom, men det opplyses i nevnte prop. 6 L (2016-2017) at det for disse formuesgodene ikke lenger er vanlig med pantedokument som også er omsetningsgjeldsbrev. Det er fremdeles mulig å ta inn en skylderklæring i pantedokumentene. Imidlertid inneholder ikke den standardiserte blanketten for panteretter i fast eiendom lenger noen gjeldsbrevdel og begrep som "skyldner" er byttet ut med "pantsetter". En årsak til at slike omsetningsgjeldsbrev er mindre praktisk i dag, er at omsetningsgjeldsbrev ikke lenger er tillatt i forbrukerforhold, jf. lov 25. juni 1999 om finansavtaler og finansoppdrag (finansavtaleloven) § 55 annet ledd. Bruk av omsetningsgjeldsbrev ved opptak av privatpersoners lån i bolig er dermed forbudt. I den nevnte proposisjonen ble det ikke foreslått regler for elektronisk gjeldsdokumentasjon som kan gi tilsvarende negotiabilitetsvirkninger ved overdragelse som gjeldsbrevloven gir ved overdragelse av omsetningsgjeldsbrev.

Pantedokument som også er omsetningsgjeldsbrev, er ikke uvanlige for heftelser i skip. Til forskjell fra standardskjemaene som blir benyttet av Kartverket jf. forskrift 3. november 1995 nr. 875 § 2 første ledd bokstav c, finnes det ikke noe standardisert skjema eller oppsett for pantedokumenter knyttet til skip. Skipsregistrene registrerer i det papirbaserte systemet både norske og utenlandske pantedokumenter i ulike formater. I forbindelse med innføringen av elektronisk tinglysing, vil imidlertid Sjøfartsdirektoratet utarbeide et standardisert oppsett for de digitale pantedokumentene.

I det nye standardiserte skjemaet vil bankene kunne fylle ut et fritekstfelt. Sjøfartsdirektoratet har opplyst at det under utarbeidingen av e-tinglysingsløsningen ble uttrykt ønske om et slikt felt fra banknæringens side. Det er ikke uvanlig med utdrag fra eller

henvisninger til for eksempel sjøloven §§ 43 og 45 i pantedokumentene. En standardformulering kan vanskelig ta høyde for alle ønskede variasjoner eller de unntak det åpnes for i sjøl. § 45 tredje ledd.[15]

Ved at det tas inn et slikt fritekstfelt i skjemaet, kan det tenkes at enkelte av de digitale pantedokumentene vil inneholde en gjeldsbrevdel, uten at det er tatt forbehold om "Ikke til ordre". Det forutsettes imidlertid at et digitalt pantedokument ikke vil være et omsetningsgjeldsbrev etter reglene i gjeldsbrevloven. Det samme ble lagt til grunn for digitale panteretter i fast eiendom i nevnte prop. 6 L (2016-2017). Rettsvern for overdragelse av et omsetningsgjeldsbrev er knyttet til selve overleveringen av gjeldsbrevet, jf. gbl. §§ 13, 14, 15 og 18. En slik overlevering, og eventuell tilbakelevering etter § 21, forutsetter at gjeldsbrevet er utstedt på papir.

Da det ble åpnet for elektronisk tinglysing av panteretter i fast eiendom, ble det ikke vedtatt lovendringer som kunne gi tilsvarende negotiabilitetsvirkninger ved overdragelse av elektronisk gjeldsdokumentasjon som ved overdragelse av fysiske omsetningsgjeldsbrev. Eventuelle endringer i gjeldsbrevloven faller etter Sjøfartsdirektoratets vurdering utenfor rammene for den nærværende høringen. Sjøfartsdirektoratet er heller ikke kjent med at det finnes ønske fra næringens side om at det skal innføres særegne regler for digitale pantedokument knyttet til skip. Det vil fremdeles være mulig å tinglyse omsetningsgjeldsbrev i det papirbaserte systemet, om det skulle være behov for dette. Ved vurdering av eventuelle nye bestemmelser, vil det etter Sjøfartsdirektoratets syn være naturlig å se de ulike typene formuesgoder i sammenheng. Det kan tenkes hensiktsmessig med mest mulig ensartede regler på dette feltet for de ulike kategoriene av formuesgoder.

10.3 Transport av elektroniske panteheftelser

10.3.1 Gjeldende rett

Som nevnt vil rettsvern si at det er etablert vern mot andre konkurrerende rettsstiftelser i formuesgodet, altså en beskyttelse mot tredjemenn. Alle rettsstiftelser et registrert dokument gir uttrykk for oppnår rettsvern, likevel begrenset av at rettsstiftelsen ligger innenfor rammene av sjøl. § 20. Dokumentet må etter § 20 gå ut på å stifte, forandre, overdra, behefte, anerkjenne eller oppheve en rett som har et registrert skip til gjenstand. Videre slår sjøloven § 23 fast at registrerte rettserverv går foran uregistrerte rettserverv og at det i kollisjonstilfeller mellom flere registrerte rettserverv, vil være den rettigheten som først ble innført i dagboken som går foran.

10.3.2 Registrering av transport som rettsvernkrav

Det følger av sjøloven § 24 femte ledd at bestemmelsene i § 23 ikke får anvendelse på overdragelse av panteretter. I dag trenger ikke en transport av en panterett å tinglyses for å få rettsvern. Et likelydende unntak for tinglysing av transporter gjaldt lenge også overdragelser av panteretter i fast eiendom. Imidlertid ble det vedtatt endringer i forbindelse med innføring av digitale pantedokumenter, og unntaket fra tinglysing gjelder nå kun når panteretten er registrert på annet grunnlag enn ved elektronisk innsending, jf. tinglysingsloven § 22. Transport av digitale pantedokumenter vil etter tinglysingsloven ikke

[15] Alle registerenheter er heller ikke omfattet av reglene i § 45, jf. § 33 m.fl.

kunne få rettsvern på annen måte enn ved tinglysing. Temaet er utførlig drøftet i arbeidsgruppens rapport og i tidligere nevnte prop. 6 L (2016-2017).

De samme hensynene gjør seg gjeldende for transport av digitale panteretter i skip som for digitale panteretter i fast eiendom. Ved å innføre registrering som rettsvernkrav for digitale pantedokumenter, vil også Skipsregisteret gi et riktig bilde av hvem som rettsvernmessig er legitimert rettighetshaver til den digitale panteretten, noe som blant annet vil kunne forenkle prosessen ved sletting. Det vil da være den registeret utpeker som legitimert rettighetshaver som kan begjære sletting. Det foreslås på denne bakgrunn at unntaket i sjøloven § 24 begrenses til å gjelde panteretter registrert på annet grunnlag enn ved elektronisk innsending.

10.3.3 Elektroniske transporterklæringer

I første omgang vil det kun være mulig å benytte elektroniske transporterklæringer til å registrere transport av elektroniske pantedokumenter. Inntil videre vil det altså kreves transporterklæring på papir for å registrere transport av papirbaserte pantedokumenter.

10.4 SLETTING AV REGISTRERT PANTEHEFTELSE

10.4.1 Gjeldende rett

Etter sjøloven § 29 første ledd skal en heftelse slettes av skipsregisteret når det blir registrert bevis for at den er falt bort eller for at den berettigede samtykker i slettelse. Dersom et tinglyst pantedokument som er omsetningsgjeldsbrev skal slettes, må dokumentet sammen med kvittering eller samtykke leveres inn til registerføreren, jf. § 29 annet ledd.

Som en hovedregel har Skipsregistrene bedt om at alle pantedokumenter sendes inn i original med påført slettepåtegning. Et pantedokument kan slettes på løs erklæring dersom det ikke følger reglene for omsetningsgjeldsbrev eller dersom det er tatt forbehold i dokumentet om at det ikke kan overdras. Slike dokumenter vil altså kunne slettes uten at pantedokumentet sendes inn i original, dersom panthaveren ber om dette. Registerfører vurderer i slike tilfeller om de opplysningene som er registrert om dokumentet i tilstrekkelig grad tydeliggjør at det ikke gjelder et omsetningsgjeldsbrev. I tvilstilfeller krever Skipsregistrene at det originale dokumentet leveres inn.

10.4.2 Sammenligning med tinglysingsloven

Tidligere fremgikk det av tinglysingsloven § 32 annet ledd at pantedokument i fast eiendom skulle kunne slettes ved at kvittering eller samtykke ble skrevet på dokumentet eller at det ble levert inn til registerføreren for påtegning om utslettelsen. Dette skulle likevel ikke gjelde når det i dokumentet var tatt forbehold om at det ikke kunne overdras og heller ikke når dokumentet var utstedt til offentlig bank eller lignende institusjon.

I forbindelse med innføring av e-tinglysning for rettigheter i fast eiendom, ble det gjort endringer i tinglysingsloven § 32 annet ledd. Endringene medførte at sletting av pantedokumenter som ikke er omsetningsgjeldsbrev nå kan skje på løs erklæring, uavhengig av hvem som er rettighetshaver. Sletting av pantedokumenter som er omsetningsgjeldsbrev skal fremdeles som hovedregel skje ved innlevering av originaldokumentet med påtegning om sletting. Imidlertid skal følgende rettighetshavere kunne slette også negotiable pantedokumenter på løs erklæring:

1. en bank som har konsesjon som bank etter lov 10. april 2015 om finansforetak og finanskonsern (finansforetaksloven) § 2-7
2. en bank med filial i Norge og hovedsete i en annen EØS-stat som har rett til å drive virksomhet som bank i Norge etter finansforetaksloven § 5-2
3. en institusjon som nevnt i finansforetaksloven § 1-6 første ledd

Justis- og beredskapsdepartementet uttalte i nevnte prop. 6 L (2016-2017):

"Departementet mener det er god grunn til å begrense kravet om innlevering av originaldokument ved sletting av heftelser etter § 32 annet ledd. Dette vil legge til rette for at flere sletteprosesser kan gjennomføres full-elektronisk, og kan bidra til en enklere, raskere og mindre kostnadskrevende tinglysing.

Der et originalt pantedokument kan være rettighetsbærende, er det nødvendig at slettingen kommer til uttrykk på selve dokumentet. Dette er aktuelt der en pantobligasjon følger reglene for omsetningsgjeldsbrev, jf. gjeldsbrevloven §§ 13, 14 og 15 og punkt 5 over. Det kan også være aktuelt der en panterett er knyttet til et innløsningspapir som ikke er et omsetningsgjeldsbrev, jf. tinglysingsloven § 22 nr. 2 og panteloven § 4-2. For slike dokumenter må kravet til innlevering av dokumentet fastholdes.

For andre panteretter er det ikke behov for et slikt krav. Skadesløsbrev inneholder ikke noen skylderklæring og er ikke omsetningsgjeldsbrev. Det foreslås derfor å fjerne kravet om fremleggelse av skadesløsbrev ved sletting.»

Justis- og beredskapsdepartementet foreslo i prop. 6 L (2016-2017) å utvide unntaket fra innleveringskravet når dokumentet er utstedt til offentlig bank eller lignende institusjon. Følgende uttalelse fra det forutgående høringsnotatet er gjengitt i den nevnte proposisjonen:

«Regelen om fremleggelse av negotiable dokumenter for sletting gjelder i dag, i den utstrekning departementet bestemmer, ikke når dokumentet er utstedt til offentlig bank eller lignende institusjon. Arbeidsgruppen har foreslått at denne bestemmelsen utvides til å gjelde alle banker, og at det avgjørende ikke skal være hvem dokumentene er utstedt til, men at banken innestår for at de påføres påtegning om slettingen eller makuleres. Arbeidsgruppen 'vurderer dette som en fullt forsvarlig ordning, som sparer en del forsendelse av papir. Regelen er i samsvar med praksis under forskrift 3. mai 2007 nr. 476 om prøveprosjekt for elektronisk kommunikasjon ved tinglysing.'

Ved en løsning som foreslått av arbeidsgruppen, kan det tenkes situasjoner hvor en bank innestår for at et dokument påføres påtegning om sletting eller makuleres, men at dette likevel ikke blir gjort. I slike tilfeller kan det være risiko for at tredjeparter påføres tap. Det antas derfor at det bør komme noe tydeligere frem av loven at banken selv skal sørge for at dokumentet umiddelbart påføres påtegning om sletting eller makuleres. Dessuten bør banken være ansvarlig for ethvert tap som måtte oppstå som følge av at dette ikke er gjort. Banken avgjør selv om den ønsker å benytte seg av adgangen til å få slettet dokumentet uten fremleggelse av originaldokumentet."

10.4.3 Forslaget i høringsnotatet

Det er i høringsnotatet fremmet forslag til en mulig utforming av sjøloven § 29 annet ledd som vil åpne for at visse rettighetshavere vil kunne slette negotiable pantedokumenter på løs erklæring, uten innlevering av originaldokumentet. Formuleringene tilsvarer tinglysingsloven § 32 annet ledd. Forslaget i § 29 syvende ledd tilsvarer tingl. § 32 femte ledd og åpner for at nærmere angitte rettighetshavere kan få mulighet til å ikke levere originaldokumentet ved nedkvittering, prioritetsvikelse eller andre disposisjoner som begrenser omfanget eller verdien av en tinglyst heftelse. Som i tinglysingsloven, presiseres det at finansinstitusjonen i tilfellene som nevnt ovenfor selv vil ha erstatningsansvar og selv må gjøre påtegning eller makulering av dokumentet.

Sjøfartsdirektoratet ber høringsinstansene om å uttale seg om det er ønskelig med en endring av sjøloven § 29 slik at denne i større grad tilsvarer tinglysingsloven § 32 annet og femte ledd. Sjøfartsdirektoratet ønsker også å bli gjort oppmerksom på eventuelle forhold som tilsier at det ikke burde innføres slike regler på grunn av hensyn som særlig gjør seg gjeldende for sletting av pantedokument knyttet til skip.

10.4.4 Sletting av elektronisk opprettet panteheftelse og fysiske pantedokument

En elektronisk opprettet panteheftelse skal også kunne slettes elektronisk. Inntil videre vil det kun være mulig å slette et fysisk pantedokument registrert i papirsystemet, ved innsending av erklæring om sletting på papir. Dette skyldes begrensninger i den tekniske løsningen og gjelder uavhengig av om de foreslåtte endringene i sjøloven § 29 blir vedtatt eller ikke. Lovteksten stenger ikke for at slike erklæringer kan leveres elektronisk i fremtiden. Om det gjelder et rent pantedokument kan dette, som tidligere beskrevet, slettes på løs erklæring. Dersom det gjelder sletting av et omsetningsgjeldsbrev, må fremdeles gjeldsbrevet sendes inn i original sammen med slettekvittering. Skulle de foreslåtte endringene i § 29 bli vedtatt, vil enkelte finansinstitusjoner også kunne slette omsetningsgjeldsbrev på løs erklæring.

11 ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

Innføringen av elektronisk registrering som et alternativ til papirbasert dokumentinnlevering og manuell saksbehandling, vil medføre betydelige samfunnsmessige besparelser. Sjøfartsdirektoratets prosjektgruppe for elektronisk tinglysing har i en upublisert kost-nytte-vurdering beregnet gevinsten til å være ca. 51,6 millioner 2020 kroner. Beregningen tar utgangspunkt i en nåverdiberegning 10 år frem i tid.

Elektronisk tinglysing effektiviserer Skipsregistrenes postbehandling, saksbehandling, dokumentkontroll, fakturering og utsendelse av dokumenter mv. Dette gjør at timeforbruket per registerenhet, registrering av rettsstiftelse og øvrige nødvendige oppgaver vil gå ned. Nyttevirkningene forventes å gjøre seg gjeldende innenfor de fleste deler av skipsregistreringsfaget. På sikt vil trolig Sjøfartsdirektoratets kostnader knyttet til drift av Skipsregistrene reduseres i sterkere grad enn i perioden etter selve innføringen, da oppstartsfasen vil medføre opplæring og muligens visse datatekniske tilpasninger. De største gevinstene for Sjøfartsdirektoratet vil hentes ut på et senere tidspunkt.

Ved oppstart er det dermed forventet at det er næringen som får de største innsparingene. Med næringen menes her verftene, rederiene, finansieringsinstitusjonene, advokatkontorene, meglerhusene og klassifikasjonsselskapene. Det antas også at andre offentlige etater oppnår gevinst, herunder namsmyndighetene og Fiskeridirektoratet. I tillegg vil innføringen av e-tinglysing forenkle og effektivisere registreringsprosessen for privatpersoner som vil registrere rettigheter i fritidsfartøy.

12 MERKNADER TIL DE ENKELTE BESTEMMELSER

12.1 ENDRINGER I SJØLOVEN

Til § 14

I annet ledd første punktum foreslår Sjøfartsdirektoratet å i hovedsak beholde dagens formulering av hensyn til etterfølgende ordning av prioritet mellom dokumenter som er innsendt gjennom e-tinglysingssystemet og gjennom andre kanaler. Dette kan bli aktuelt dersom det under føringen av morgenposten blir opprettet sak i Skipsregisterets fagapplikasjon, SR-app, og det dermed slår inn en automatisk sperre for elektronisk dagbokføring av dokumenter på det aktuelle fartøyet. I et slikt tilfelle vil saksbehandler i etterkant og snarest mulig, sørge for at dokumentene blir dagbokført med riktig prioritetstidspunkt.

Sjøfartsdirektoratet foreslår i annet ledd annet punktum at papirdokumenter som kommer inn etter skipsregisterets ekspedisjonstid, skal føres inn i dagboken på et tidspunkt som departementet fastsetter i forskrift. Etter den gjeldende bestemmelsen dagføres dokumenter på skipsregisterets påfølgende åpningstidspunkt. Dokumenter som kommer inn etter klokken 15.00, dagbokføres altså klokken 09.00 dagen etter, jf. NOR-forskriften § 28 første ledd. Morgenposten får også prioritetstidspunkt klokken 09.00, etter NOR-forskriften §§ 11 første ledd og § 28 annet ledd, jf. sjøloven § 14. For øvrig gis dokumenter klokkeslettsprioritet i ekspedisjonstiden til skipsregisteret, jf. sjøloven § 14 annet ledd. Visse unntak fremgår av NOR-forskriften § 28 annet ledd.

Bakgrunnen for den foreslåtte endringen er at Sjøfartsdirektoratet ser det som hensiktsmessig å forskyve prioritetstidspunktet for papirdokumenter innkommet etter kontorets ekspedisjonstid eller med morgenposten påfølgende dag, fra klokken 09.00 til klokken 10.00. Dette for å redusere faren for prioritetskonflikt mellom papirpost og dokumenter sendt inn gjennom e-tinglysningsløsningen. Se nærmere omtale i punkt 9.4. Når Sjøfartsdirektoratet ikke foreslår å knytte prioritetstidspunktet for papirdokumenter innkommet etter ekspedisjonstid direkte til det samme tidspunkt som for påfølgende dags morgenpost, skyldes dette at enkelte dokumenter levert etter ekspedisjonstid kan få prioritetstidspunkt til andre tider, for eksempel etter avtale med registerfører iht. NOR-forskriften § 28 annet ledd. Hovedregelen vil likevel være at papirdokumenter innkommet etter ekspedisjonstid, får prioritet samtidig som morgenposten dagen etter. Sjøfartsdirektoratet mener det mest hensiktsmessige vil være å regulere detaljene nærmere i forskrift.

Begrepet "papirdokument" er allerede introdusert i forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister og må forstås som å inkludere ordinær post, budforsendelser og levering over skranke, så vel som kopier av dokumenter levert per e-post. De fleste e-postforsendelser gjelder følgedokumenter som er knyttet til et fysisk originaldokument som enten sendes inn i etterkant eller som allerede er deponert hos Skipsregistrene. I denne loven menes med "elektronisk innsending" dokumenter som er sendt inn gjennom Sjøfartsdirektoratets system for e-tinglysing. En slik deling vil være nødvendig ettersom e-tinglysningsløsningen vil kunne sørge for klokkeslettsprioritet til alle døgnets tider. Levering gjennom de andre kanalene vil kun gi klokkeslettsprioritet i ekspedisjonstiden til skipsregisteret, til tidspunkt som departementet har fastsatt i forskrift eller til tidspunkt som er avtalt med registerfører iht. til NOR-forskriften § 28 annet ledd.

Etter ordlyden i bestemmelsens fjerde ledd skal dokumentet leveres tilbake til den som har levert det inn eller den denne utpeker. Bestemmelsen, slik den er formulert i dag, synes å forutsette at det er den som etter dokumentet er ny rettighetshaver, eller en representant for denne, som leverer inn dokumentet. Det vil ikke nødvendigvis være tilfelle i praksis. For eksempel kan det være registrert eier av et fartøy som sender inn et skjøte ved salg til en ny eier. Da er det den nye eieren som har interesse av å motta det registrerte skjøtet, ikke tidligere eier. Slik praktiseres også utsendingen ved Skipsregistrene i dag. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor å presisere at dokumentet sendes til rettighetshaver etter dokumentet eller til den denne utpeker. I tillegg foreslås det alternative vilkåret at dokumentet "gjøres tilgjengelig for" for den elektroniske rekvirent. Dette er ment å gjenspeile at elektroniske dokumenter ikke sendes tilbake i tradisjonell forstand.

Sjøfartsdirektoratet foreslår for oversiktens skyld å i femte ledd ta inn samme formulering som i tinglysingsloven § 7 fjerde ledd første punktum. Det er ikke tiltenkt noen materielle endringer ved dette forslaget. Tilsvarende formuleringer som i tinglysingsloven § 7 fjerde ledd annet og tredje punktum, fremgår allerede av sjøloven § 16 første ledd, og det foreslås derfor ikke å gjenta disse i bestemmelsen.

I åttende ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet å ta inn samme formulering som i tinglysingsloven § 7 femte ledd første setning.

Til § 15 annet ledd

Etter modell fra tinglysingsloven § 6 foreslås det å presisere at dokumentet kan sendes til tinglysingsmyndigheten elektronisk og i den form og med den fremgangsmåte som er bestemt av departementet. Dokumentets «form» sikter blant annet til maler og skjemaer, og «fremgangsmåte» gjelder selve prosessen ved innsendingen. Det vil være naturlig å fortsatt delegere denne myndigheten til Sjøfartsdirektoratet, slik det i dag er gjort i NOR-forskriften § 7 annet ledd og NIS-forskriften § 8 tredje ledd.

Til § 16 tredje ledd og § 18 første ledd

Bestemmelsene gjøres teknologinøytrale. Det foreslås at underretning om registreringsnektelse kan gis på en mer moderne måte enn per rekommandert brev. Bruken av rekommandert brev er i dag sterkt redusert. Det er i utgangspunktet ikke en fordel for en rekvirent at han må hente et brev før han gjennom brevets innhold settes i stand til å hevde sine rettigheter. Registreringsforskriftene ble i 2016 og 2020 endret til at underrettelse om visse viktige forhold for mottaker, kan gis per rekommandert brev eller "på annen

etterviselig måte". Med "annen etterviselig måte" menes her først og fremst levering til digital postboks eller direkte via meldingsfunksjonen i det elektroniske systemet. Det bærende hensyn er at man har en sporbar og betryggende leveringsmåte for viktige underrettelser.

Til § 17

Det foreslås her å endre ordlyden i tråd med tilsvarende endringer som ble gjort i tinglysingsloven i forbindelse med innføring av e-tinglysning.

Når registreringsattest er gitt for et dokument, innebærer dette at dokumentet er registrert i rettslig forstand. Plikten til å betale gebyr utløses. Sjøfartsdirektoratet ser det som hensiktsmessig at dette klare skjæringspunktet videreføres, slik som for tinglysingsloven. Ettersom registrering skal foregå i et to-sporet system med både papirbaserte og elektroniske registreringer, er det viktig at papirsystemets behov for registreringsattest på dokumentet videreføres.

Endringen i første ledd fra uttrykket "på ethvert dokument" til "for ethvert dokument" er ment å gjenspeile at registreringsattesten for elektroniske dokumenter ikke må gis på selve dokumentet. For papirbasert registrering vil attesten fortsatt gis på det registrerte dokumentet. Endringen innebærer også at alle papirrekvirenter vil motta en bekreftet utskrift, i motsetning til i dag hvor kun rettighetshavere etter pantedokumenter gis dette. Utskriften vil bestå av et fullstendig registerblad, og være inkludert i registreringsgebyret. Det ses som en fordel at papirbasert og elektronisk registrering likestilles her.

Sjøfartsdirektoratet foreslår likevel en forskriftshjemmel i nytt annet ledd som kan utnyttes til å gi andre løsninger dersom det etter hvert skulle vise seg ønskelig at papirsystemet i større grad struktureres etter en digital tankegang.

Gjeldende annet ledd foreslås sløyfet. Endringen er i tråd med endringene i tinglysingsloven § 11. Endringen er begrunnet i at ved mottak av registerutskrift kan rekvirenten selv beregne sin rettsstilling. Det fremstår derfor som unødvendig og tidkrevende at registerfører anmerker selve attesten. Anmerkning ved attesten på pantedokumenter praktiseres heller ikke i dag.

Til § 24

Den foreslåtte endringen i femte ledd innebærer at rettsvern for overdragelse av elektronisk tinglyst pant bare kan oppnås ved tinglysing.

Selve transporten av en digital panterett vil kunne tinglyses elektronisk eller på papir.

Til § 29

Endringsforslaget i annet ledd innebærer at visse finansinstitusjoner kan sende sletteerklæring for pantedokumenter som er omsetningsgjeldsbrev uten å fremlegge originaldokumentet for Skipsregistrene. Finansinstitusjonen som begjærer sletting i disse tilfellene må være den som fremstår som berettiget etter registerbladet. Registerfører vurderer om erklæringen om sletting i tilstrekkelig grad identifiserer heftelsen som begjæres slettet. Unntaket fra å levere originaldokumentet ved sletting omfatter bank som har konsesjon som bank etter finansforetaksloven § 2-7 og institusjon som nevnt i finansforetaksloven § 1-6 første ledd. Det vil være finansinstitusjonen som har ansvar for å

gjøre påtegning på dokumentet. Påtegningen må være tydelig og ikke lett å fjerne eller skille fra resten av dokumentet.

Forslaget i sjette ledd innebærer at tinglysing skal nektes dersom beviset som forlanges tinglyst ikke er tilstrekkelig. Etter første ledd skal det foreligge bevis for at heftelsen er falt bort eller for at den berettigede samtykker i at pantedokumentet blir slettet. Vilkåret vil anses oppfylt der det er den berettigede etter registerbladet som leverer erklæring om sletting.

Det foreslås i syvende ledd et tilsvarende unntak som i forslaget til annet ledd, når det gjelder nedkvittering, prioritetsvikelse eller andre disposisjoner som begrenser omfanget eller verdien av en tinglyst heftelse. Det vil også i disse tilfellene være finansinstitusjonen som har erstatningsansvar og ansvar for påtegning på dokumentet og de samme krav til påtegningen vil gjelde. Det foreslås at også bestemmelsens første, fjerde og sjette ledd skal gjelde for slike disposisjoner.

Åttende ledd ajourføres som følge av at annet ledd annet punktum er foreslått flyttet ned i tredje ledd.

Spørsmålene er nærmere omtalt i punkt 10.4.

12.2 Endring i forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister

Til § 11

Etter den gjeldende bestemmelsen skal dokumenter som er innkommet med morgenposten anses innkommet ved kontorets åpningstid, det vil si kl. 09.00. For å redusere faren for prioritetskonflikt mellom rettsstiftelser i papirdokumenter og i elektronisk innsendte dokumenter, foreslår Sjøfartsdirektoratet å endre prioritetstidspunktet for papirdokumentene til klokken 10.00. I mellomtiden kan morgenposten føres i postjournalen slik at det opprettes en teknisk sperre for elektronisk innsendte dokumenter som sendes inn for samme fartøy. De elektroniske innsendte dokumentene vil da tas til manuell behandling av saksbehandler sammen med papirdokumentene, slik at de respektive dokumentene sikres riktig prioritet. Løsningen omtales nærmere i punkt 9.4.

Til § 30

Det foreslås i første og annet ledd likelydende formuleringer som i tinglysingsforskriften § 22 a om planlagte vedlikeholdsarbeider eller systemomlegginger. Bestemmelsene er ment å i stor grad følge de samme retningslinjene. I tredje ledd er det i tillegg tatt inn et forslag som tar sikte på å klargjøre mottakstidspunktet dersom det skulle oppstå uforutsett driftsavbrudd. Spørsmålene er nærmere omtalt i punkt 5.2.

12.3 ENDRING I FORSKRIFT OM REGISTRERING AV SKIP I NORSK INTERNASJONALT SKIPSREGISTER (NIS)

Til § 11

Det foreslås samme endring som i NOR-forskriften § 11, nærmere omtalt i punkt 9.4.

Til § 27

Det foreslås samme endring som i NOR-forskriften § 30. Spørsmålene er nærmere omtalt i punkt 5.2.

13 FORSLAG TIL LOV OM ENDRINGER I SJØLOVEN

§ 14 skal lyde:

Fremgangsmåte m m

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. *Papirdokument som kommer inn etter Skipsregisterets ekspedisjonstid, skal føres inn i dagboken på et tidspunkt som departementet fastsetter i forskrift.*

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. Framsettes slikt krav, dagbokføres dokumentet fra det tidspunktet kravet kommer inn, jf. annet ledd.

Foreligger vilkårene for registrering, skal dokumentet anmerkes i skipsregisteret innen 2 uker etter dagbokføringsdato. Dokumentet sendes tilbake til *eller gjøres tilgjengelig for rettighetshaver etter dokumentet*, eller den denne utpeker.

Foreligger ikke vilkårene, skal dokumentet nektes registrert, jf. § 16.

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 bestemme at opplysninger eller attester som det finner nødvendig av hensyn til registerførerens kontroll, skal gis på fastsatt måte. 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 annet ledd skal lyde:

Dokumentet kan sendes elektronisk i den form og med den fremgangsmåte som er bestemt av departementet. Skriftlighetskrav i lov eller avtale er ikke til hinder for slik elektronisk innsending. Ved elektronisk innsending av et dokument skal det benyttes en betryggende metode som autentiserer innsenderen og sikrer meldingens integritet. Departementet fastsetter ved forskrift hvilke krav som gjelder for elektronisk kommunikasjon ved registrering, herunder regler om signering, vitnepåtegning, autentisering, integritet, bruk av elektronisk sertifikat og konfidensialitet og regler som stiller krav til produkter, tjenester og standarder som er nødvendige for slik kommunikasjon, og regler om erstatningsansvar for sertifikatutsteder.

§ 15 annet ledd blir tredje ledd.

§ 16 tredje ledd skal lyde:

Blir et dokument nektet registrert, gjøres anmerkning om det i dagboken. Den som har forlangt registreringen, skal straks i rekommandert brev *eller på annen etterviselig måte* underrettes om nektelsen og grunnen til den samt om klageadgang og klagefrist og om at søksmål om nektelsen ikke kan reises uten at klageadgangen først er benyttet, jf. § 19. Er det andre som saken direkte gjelder, skal slik underretning samtidig gis til dem.

§ 17 skal lyde:

Attest

For ethvert dokument som er registrert, gir registerføreren attest om registreringen *og en bekreftet utskrift av skipsregisteret for vedkommende registerenhet.*

Departementet kan gi nærmere forskrifter om hva attestene skal inneholde av anmerkninger og på hvilken måte de skal gis.

Departementet kan gi forskrift om melding til rettighetshaveren når det blir tinglyst rettsstiftelser eller sletting av et dokument på registerenheten.

Enhver skal på begjæring få attest om eierforhold og heftelser vedrørende registrert skip.

§ 18 første ledd skal lyde:

Blir registerføreren oppmerksom på at en innføring i skipsregisteret er uriktig, eller at det på annen måte er gjort feil, skal registerføreren rette feilen. Har noen på grunn av feilen fått uriktig opplysning, skal registerføreren så vidt mulig underrette vedkommende om rettelsen i rekommandert brev *eller på annen etterviselig måte.*

§ 24 femte ledd skal lyde:

Bestemmelsene i § 23 får ikke anvendelse på overdragelse av panterett *når panteretten er registrert på annet grunnlag enn elektronisk innsending,* eller på håndpantsetting av pantobligasjon som følger reglene for omsetningsgjeldsbrev.

§ 29 skal lyde:

Slettelse av heftelser

En heftelse skal slettes av skipsregisteret når det blir registrert bevis for at den er falt bort eller for at den berettigede samtykker i slettelse.

Ved sletting av en pantobligasjon som er et omsetningsgjeldsbrev skal, når ikke annet er bestemt ved lov, kvittering eller samtykke være skrevet på dokumentet eller dette må leveres til registerføreren til påtegning om utslettelsen. Dette gjelder likevel ikke når det i dokumentet er tatt forbehold om at det ikke kan overdras. Dette gjelder heller ikke når den berettigede etter skipsregisteret er en bank som har konsesjon som bank etter finansforetaksloven § 2-7, en bank med filial i Norge og hovedsete i en annen EØS-stat som har rett til å drive virksomhet som bank i Norge etter finansforetaksloven § 5-2, eller en institusjon som nevnt i finansforetaksloven § 1-6 første ledd, og banken eller institusjonen ber om sletting uten fremleggelse av originaldokumentet. I slike tilfeller er banken eller institusjonen ansvarlig for ethvert tap som måtte oppstå som følge av at dokumentet verken tilintetgjøres eller gis påtegning om at det er slettet av skipsregisteret.

Er det umulig eller uforholdsmessig vanskelig å få kvittering eller samtykke, kan registerføreren når dokumentet innleveres og det sannsynliggjøres at heftelsen er falt bort eller ikke består, på hjemmelshaverens forlangende kunngjøre en oppfordring til mulige rettighetshavere om å melde seg innen 2 måneder. Melder ingen seg, slettes heftelsen.

En heftelse som er falt bort ved tvangssalg eller annet salg etter tvangsfullbyrdelsesloven, eller ved salg etter konkursloven § 117a, skal uten hensyn til bestemmelsen i annet ledd første punktum slettes når det registreres skjøte som viser at heftelsen er falt bort. Tilsvarende gjelder når det godtgjøres at en heftelse er falt bort ved tvangssalg av skipet i utlandet, forutsatt at tvangssalget etter norske interlegale rettsregler er bindende for rettighetshaveren.

En pantheftelse som er falt bort ved tvangsakkord, skal uten hensyn til bestemmelsen i annet ledd første punktum slettes når det registreres en stadfestelseskjennelse etter konkursloven § 52, jf. § 53, som viser at heftelsen er falt bort.

Er det bevis som forlanges tinglyst, ikke tilstrekkelig til at heftelsen kan slettes, skal tinglysing nektes.

For *nedkvittering, prioritetsvikelse eller andre disposisjoner som begrenser omfanget eller verdien av en tinglyst heftelse, gjelder første, annet, fjerde og sjette ledd tilsvarende.*

Enhver heftelse som er over 20 år gammel, kan slettes etter oppfordring som nevnt i *tredje ledd* når det er sannsynlig at den er opphørt.

Heftelse som åpenbart er opphørt, skal registerføreren slette av eget tiltak.

I tilfelle av uriktig slettelse gjelder § 27 tilsvarende.

14 FORSLAG TIL FORSKRIFT OM ENDRING I FORSKRIFT OM REGISTRERING AV SKIP I NORSK ORDINÆRT SKIPSREGISTER OG FORSKRIFT OM REGISTRERING AV SKIP I NORSK INTERNASJONALT SKIPSREGISTER (NIS)

I

I forskrift 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister gjøres følgende endringer:

§ 11 første ledd skal lyde:

Dokumentene registreres i journalen fortløpende etter den dato og det klokkeslett de blir mottatt til registrering. Dokumenter som er mottatt hos registerfører i samme postforsendelse skal anses mottatt samtidig. Dokumenter innkommet med morgenposten skal anses innkommet *klokken 10.00.* Dokumentjournalnummer, dato og klokkeslett påføres dokumentet.

§ 30 skal lyde:

§ 30 driftsavbrudd

I forbindelse med større vedlikeholdsarbeider eller systemomlegginger kan Sjøfartsdirektoratet stenge for mottak og registrering av elektroniske og papirbaserte dokumenter i den perioden som anses nødvendig av hensyn til det arbeidet som skal utføres.

Papirdokumenter som har kommet inn under stengningen, vil anses mottatt på det tidspunkt stengningen opphører.

Sjøfartsdirektoratet skal varsle brukerne om planlagt stengning, om mulig i god tid.

Ved uforutsett driftsavbrudd kan Sjøfartsdirektoratet stenge for registrering av papirbaserte dokumenter. Elektroniske dokumenter levert under driftsavbrudd, er ikke å anse som mottatt på leveringstidspunktet. Kolliderer rettserverv som er levert under driftsavbrudd, innføres disse i dagboken på samme tidspunkt og er likestilt.

Gjeldende § 30 blir ny § 31

II

I forskrift 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) gjøres følgende endringer:

§ 11 første ledd skal lyde:

Dokumentene registreres i journalen fortløpende etter den dato og det klokkeslett de blir mottatt til registrering. Dokumenter som er mottatt hos registerfører i samme postforsendelse skal anses mottatt samtidig. Dokumenter innkommet med morgenposten skal anses innkommet *klokken 10.00.* Dokumentjournalnummer, dato og klokkeslett påføres dokumentet.

§ 27 skal lyde:

§ 27 driftsavbrudd

I forbindelse med større vedlikeholdsarbeider eller systemomlegginger kan Sjøfartsdirektoratet stenge for mottak og registrering av elektroniske og papirbaserte dokumenter i den perioden som anses nødvendig av hensyn til det arbeidet som skal utføres. Papirdokumenter som har kommet inn under stengningen, vil anses mottatt på det tidspunkt stengningen opphører.

Sjøfartsdirektoratet skal varsle brukerne om planlagt stengning, om mulig i god tid.

Ved uforutsett driftsavbrudd kan Sjøfartsdirektoratet stenge for registrering av papirbaserte dokumenter. Elektroniske dokumenter levert under driftsavbrudd, er ikke å anse som mottatt på leveringstidspunktet. Kolliderer rettserverv som er levert under driftsavbrudd, innføres disse i dagboken på samme tidspunkt og er likestilt.