

Pant i skip

-med fokus på avtalepant. Norsk rett med linjer til Marshall Islands' rett



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 527
Leveringsfrist: 25. november 2010

Til sammen 17 926

24. november 2010

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	Oppgavens tema og avgrensning	1
1.2	Presentasjon av skipsregistrene	2
1.2.1	De norske skipsregistrene	2
1.2.2	Marshall Islands' skipsregister	3
1.3	Rettskildebildet	4
1.3.1	De norske skipsregistrene	4
1.3.2	Marshall Islands' skipsregister	6
2	PANT	7
2.1	Avtalepant	8
2.1.1	Stiftelse	8
2.1.2	Rettsvern	9
2.1.3	Fysisk og juridisk rådighet mens panteretten eksisterer	11
2.1.4	Hva panteretten hefter ved	16
2.1.5	Opphør	19
2.1.6	Linjer til Marshall Islands	22
2.2	Utlegg	26
2.2.1	Stiftelse	26
2.2.2	Rettsvern	27
2.2.3	Fysisk og juridisk rådighet mens panteretten eksisterer	27
2.2.4	Opphør	27
2.2.5	Linjer til Marshall Islands	27
2.3	Sjøpant og annen legalpant	28
2.3.1	Stiftelse	28
2.3.2	Rettsvern	30
2.3.3	Fysisk og juridisk rådighet mens panteretten eksisterer	30
2.3.4	Opphør	31
2.3.5	Linjer til Marshall Islands	32
2.4	Prioritet	33
2.4.1	Norsk rett	33

2.4.2	Marshall Islands' rett	36
<u>3</u>	<u>SAMMENFATNING</u>	<u>37</u>
<u>4</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>A</u>
<u>5</u>	<u>LOV- OG FORARBEIDSREGISTER</u>	<u>B</u>
<u>6</u>	<u>DOMSREGISTER</u>	<u>D</u>

1 Innledning

1.1 Oppgavens tema og avgrensning

I denne oppgaven vil jeg gi en oversikt over panteretter på sjørettens område. Skip er løssøre, men er registrert i et realregister som ligner grunnboken for fast eiendom. Oppgaven vil belyse at det er store likheter til panterett i fast eiendom, men at det også er noen særlige forhold som skiller rettsområdene. Spesielt vil det forhold at skip beveger seg mellom jurisdiksjoner føre til ulikheter. Et annet særlig forhold er at skip kan bli påheftet sjøpant, som er en spesiell form for legalpant.

Oppgaven beskriver hovedgruppene av de panteretter som er aktuelle for dette feltet. Jeg vil derfor gjennomgå avtalepant, utlegg og sjøpant, med hovedfokus på avtalepant. Fokuset på avtalepant er valgt på bakgrunn av at avtalepant gir partene større fleksibilitet ved utnyttelsen av panteretten enn sjøpant og utlegg som begge er pålagte panteretter. Dette gir flere muligheter ved opprettelse, bruk og opphør av avtalepant enn andre panteretter. De grunnleggende aspektene er imidlertid like, og derfor er det ikke nødvendig å presentere alle pantartene like inngående. For utleggspant og sjøpant har jeg i hovedsak begrenset meg til å presentere ulikhetene.

Oppgaven presenterer rettighetene i et livssyklusperspektiv, det vil si opprettelse, liv og opphør. Til slutt har jeg et kapittel hvor jeg beskriver hvordan konkurransen mellom rettighetene løses.

Jeg vil beskrive hvilke ting som inngår i pantet når et skip pantsettes, samt kort beskrive hvordan pantehaver kan sikre seg panterett i randsonen av skipspantet. Hva som inngår i panteobjektet er beskrevet i kapitlet om avtalepant, men vurderingen vil være lik for andre panteretter.

Internasjonalt finnes det en rekke åpne skipsregistre som gir redere mulighet til å velge det register som er fordelaktig for dem. Med åpent register menes register som ikke stiller krav til nasjonal tilknytning for registrering. Ved valg av skipsregister er det, foruten pris, nødvendig å vurdere registerets lovgivning. For å illustrere likheter og ulikheter blant registrene har jeg valgt et skipsregister for sammenligning. Valget falt på Marshall Islands' skipsregister, som er et åpent og kommersielt register. Jeg vil ha hovedfokus på norsk rett, men vil etter hvert kapittel trekke linjer til Marshall Islands' rett.

De norske skipsregistrene er realregistre. Realregister er definert i lov om pant av 8. februar 1980 nr. 2 (panteloven) § 1-1 som "... *rettighetsregister ordnet etter de formuesgoder som rettigheten gjelder...*". Det vil si at det er skipet som er registerenhet. Selv om Marshall Islands' skipsregister ikke har definert uttrykket "realregister" eller tilsvarende uttrykk, er registeret ordnet som et realregister.

At en rettighet er registrert i et formuesgode som beveger seg, vil medføre en risiko for rettighetshaver. Ved vurdering av panterettens stilling må han ta med i risikoberegningen at skipet beveger seg i ulike jurisdiksjoner. Jurisdiksjonsrisikoen vil behandles fortløpende under de aktuelle kapitlene.

Oppgaven behandler håndteringen av panteretter fra opprettelse til opphør. Jeg vil avgrense mot hvordan panteretter utnyttes i en oppgjørssituasjon, slik som ved arrest eller tvangssalg.

Panteobjektet som behandles i oppgaven er registrerte skip. Pant i last, fraktinntekter eller lignende blir ikke behandlet.

Videre vil jeg avgrense mot skip og andre innretninger som ikke faller inn under hovedreglene om pant i skip. For eksempel vil boreplattformer og liknende flyttbare innretninger kunne registreres i skipsregisteret, jf. lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 (sjøloven) § 507, men sjøloven gjelder ikke fullt ut. Faste innretninger kan registreres, jf. § 39, men holdes på samme grunnlag utenfor. Forholdet til objekter hvor registrering ikke er obligatorisk, jf. for eksempel sjøloven § 11 (3) eller § 33 er ikke problematisert, det samme gjelder skip under bygging, jf. § 31.

1.2 Presentasjon av skipsregistrene

1.2.1 De norske skipsregistrene

I Norge er det to skipsregistre, Norsk ordinært skipsregister (NOR) og Norsk internasjonalt skipsregister (NIS). Reglene for skipsregistrene er i stor grad like, men har også noen viktige ulikheter. Hovedsakelig går forskjellen ut på at det er ulike krav til eierskap, sml. lov om norsk internasjonalt skipsregister av 12. juni 1987 nr 48 (NIS-loven) § 1 og sjøloven § 1, og bemanning, jf. NIS-loven §§ 6 og 8.

Som jeg vil komme tilbake til vil reglene i NIS og NOR for denne oppgavens del være like, og de vil bli behandlet under ett. Jeg benytter som regel ”skipsregistrene” som samlebetegnelse for begge registrene.

NOR er et alminnelig nasjonalt skipsregister. Fra tidligere tider var det obligatorisk å registrere skipene i det landet eierne hadde tilknytning til. Sjøloven har denne plikten beskrevet i § 11 ved at det er krav om at ”*ethvert norsk skip ... skal innføres i skipsregisteret*”. Etter hvert ble det internasjonal aksept for å stille andre vilkår og krav til registrering. Norge har fulgt etter med bestemmelsen i § 1 om at et skip likevel ikke anses som norsk dersom det er innført i et annet lands skipsregister, noe som igjen unntar det fra registreringsplikten etter § 11.

For å bremse utflaggingen av norske skip, ble det opprettet et åpent andre-register, NIS. Med åpent register menes at det ikke er stilt krav til norsk tilknytning, jf. NIS-loven § 1 (1) 3. alternativ. Det er imidlertid stilt krav til drift av skipet fra Norge. Likevel er det ansett som tilstrekkelig for å oppfylle driftskravet at en relativt begrenset andel av driften føres fra Norge.¹ Driftskravet medfører at NIS ikke er like åpent som rent

¹ Bech, Alexandra og Christian Lund (1989) kapittel 1.3.3.3

kommersielle registre som Panama eller Liberia, men det er heller ikke et ordinært nasjonalt register som NOR. NIS-skip har også den begrensning at det er forbud mot fart mellom norske havner, inkludert norsk kontinentalsokkel, jf. NIS-loven § 4.

Regjeringen anerkjenner at forholdet mellom verdens registerstater er et konkurranseforhold. I rapportene om regjeringens maritime strategi ”Stø kurs”² og ” Stø kurs - 2 år etter”³ er det uttalt at det er viktig at NIS fremstår som et konkurransedyktig og attraktivt skipsregister. I den forbindelse er det satt av et betydelig beløp til markedsføring av skipsregistrene.

Skip registrert i de norske skipsregistrene utgjør en betydelig andel av verdens skip. Målt i dwt⁴ er NIS det tolvte største i verden⁵ pr. 1.1.2009. Imidlertid er det norske eierskapet av verdens flåte av større betydning. Den norskkontrollerte flåten er ved samme tid den femte største⁶ i verden målt i dwt. Det vil si at nordmenn i stor grad benytter utenlandske skipsregistre.

For NIS-registrerte skip er det oppgitt at ca 1/3 av flåten er utenlandsk eid.⁷ De øvrige 2/3 er eid av selskaper eller personer som oppfyller sjølovens alminnelige nasjonalitetskrav.

Opplysninger i registeret er offentlig tilgjengelige. Registrerte opplysninger kan hentes ut gratis ved å søke opp skipet på skipsregisterets hjemmeside. Offisielle utskrifter som kan tillegges rettsvirkninger kan fås mot avgift av skipsregisterets kontor.

1.2.2 Marshall Islands' skipsregister

For å sette rollen til Marshall Islands' skipsregister i perspektiv vil jeg innlede med en kort beskrivelse av staten.

Marshall Islands er en stat i stillehavet med om lag 64 000 innbyggere.⁸ Den består av en rekke mindre øyer og befinner seg mellom Hawaii og Australia. Øyene har vært kontrollert av ulike stater opp gjennom historien, bl.a. Tyskland fram til 1914 og Japan fram til den amerikanske invasjonen i 1943⁹. Øyene ble under amerikansk administrasjon frem til staten ble uavhengig i 1986. Marshall Islands og USA har fremdeles tette bånd, bl.a. er USA ansvarlig for statens forsvar. I tiden etter andre verdenskrig drev USA et omfattende atomprøvesprengningsprogram på øyene.

² Nærings og handelsdepartementet (2007)

³ Nærings og handelsdepartementet (2009)

⁴ Dødvekttonn- et tall som beskriver skips lasteevne, målt i vekt (tonn)

⁵ UNCTAD (2009) table 13

⁶ UNCTAD (2009) table 12

⁷ Skipsregisternes årsrapport for 2009, http://www.nis-nor.no/upload/årsrapport_2009_endelig_pr.16.02.2010.pdf

⁸ CIA World Factbook <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rm.html> besøkt 16.10.2010

⁹ Informasjon hentet fra <http://www.rmiembassyus.org/History.htm>

Pr. 1.1.2009 var Marshall Islands' skipsregister det tredje største¹⁰ i verden målt i dwt, bak Panama på første og Liberia på andre. Eierskapet til skip registrert på Marshall Islands er fokusert rundt Hellas, USA, Tyskland og Norge, sortert etter størrelsesforhold.

Det at så mange velger å registrere skipene sine på Marshall Islands tyder på at næringen generelt har tillit til registeret, herunder hvordan det behandler registrerte rettigheter.

Marshall Islands' skipsregister er drevet av International Registries Inc., et selskap i Virginia, USA. I tillegg til hovedkontoret i Virginia har selskapet distriktskontorer i 20 shippingbyer fordelt ut over tidssonene. Selve registeret er elektronisk slik at distriktskontorene selv kan registrere dokumenter direkte i registeret uavhengig av hovedkontoret.

Allmennheten har tilgang til registrerte opplysninger i registeret. Opplysninger om eierskap og heftelser i skip kan fås mot avgift ved registerets hovedkontor eller et av distriktskontorene.

Registeret er helt åpent, det kreves ingen nasjonal tilknytning for å kunne registrere skip der. En utlending som ønsker å registrere et skip på Marshall Islands kan enten registrere sitt selskap som et utenlandsk foretak i Marshall Islands foretaksregister, eller han kan opprette et Marshall Islands selskap, jf. "The Maritime Act 1990 of the Republic of the Marshall Islands" (Maritime Act) § 203.

Skipsregisteret og foretaksregisteret drives av samme selskap. Marshall Islands "Vessel Registration and Mortgage Recording Procedures" (MI 100/veiledningen) Chapter II section 2 kan opplyse om at opprettelse av et nytt selskap kan gjøres på en dag. På deres hjemmesider opplyser de¹¹ at det også er opprettet sovende, ubrukte selskaper som er til salgs.

1.3 Rettskildebildet

1.3.1 De norske skipsregistrene

For den del av oppgaven som reguleres av norsk rett kan vi støtte oss til et rikt rettskildebilde. Panteretter er i stor grad lovregulert i norsk rett. I motsetning til forholdene under Marshall Islands' rett, er det her rikelig med forarbeider, rettspraksis og teori. I tillegg vil tilgrensende rettsområder ha overføringsverdi. Skipsfart er også en internasjonal næring, hvor internasjonal praksis og folkerett spiller inn.

Panterettens legalitetsprinsipp stiller krav om hjemmel for å opprette en panterett jf. panteloven § 1-2 (2). De grunnleggende hjemlene er i panteloven, men den står tilbake for *lex specialis*, jf. § 1-2(3). For denne oppgavens del vil sjøloven inneholde de viktigste bestemmelsene. Men som spesiallovgivning inneholder den ikke en fullstendig regulering av panteretter, derfor vil panteloven være det grunnleggende rammeverk.

¹⁰ UNCTAD (2009) table 12

¹¹ <http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=27>

I sjøloven finner vi bestemmelser om bl.a. rettsvern, vilkår for registrering og prioritet. Loven regulerer mange sider av sjøfarten, og har blitt gradvis endret flere ganger. Etter en lovrevisjon i 1994 hvor loven ble omstrukturert, fikk den ny dato. De delene som er interessante for denne oppgaven gjennomgikk en revisjon på slutten av sekstitallet og starten av syttitallet, disse delene ble ikke materielt endret ved lovrevisjonen i 1994.

Forarbeidene er innstilling VI og VIII fra Sjølovkomitéen, samt Ot. prp. nr. 32 (1970-71). Forarbeidene er omfattende og detaljerte. Revisjonen de er grunnlaget for startet med innstilling VI. På grunn av mellomliggende forhold, bl.a. ny panterettskonvensjon, ble det utarbeidet en ny utredning; innstilling VIII. Til slutt ble det utarbeidet en Ot. prp. Det er lite gjentakelser i de tre forarbeidene. Der forarbeidene ikke gjør endringer fra hva som tidligere er uttalt, vises det til det forarbeidet som behandlet spørsmålet.

Forarbeidene forutsetter at sjølovens bestemmelser om registrering, rettsvern og prioritet i det vesentlige er likelydende som bestemmelsene i lov om tinglysning av 7. juni 1935 nr. 2 (tinglysningsloven).¹² Når bestemmelsene er laget med det formål å fungere på samme måte i begge registrene, får dette betydning for anvendelsen av rettskildene. På de feltene hvor sjølovens bestemmelser er like med i tinglysningslovens bestemmelser, vil rettskilder som gjelder fast eiendom ha betydelig vekt på sjørettens område, der det ikke eksisterer eget rettskildemateriale.

NIS-loven er hjemmel for det norske andre-register. Loven er viktig på den måte at den er hjemmelsgrunnlag for NIS som realregister.

NIS-loven gir unntak fra sjølovens bestemmelser om registrering av skip. For øvrig skal norsk rett komme til anvendelse, jf § 3, med mindre det uttrykkelig er bestemt i eller i medhold av lov, eller i forskrift gitt etter annet ledd. Forskrift om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister av 30. juli 1992 nr. 592 (NIS-forskriften) gir noen unntak fra sjølovens bestemmelser om rettigheter, men bestemmer også at sjølovens regler om registrering må oppfylles for å oppnå rettsvern for frivillige panteretter. Da det ikke er gitt spesialregler om rettighetsregistrering i NIS og da forskriften forutsetter bruk av sjølovens regler, vil hovedregelen i § 3 om bruk av norsk rett komme til anvendelse på dette område. På den bakgrunn vil reglene være like for NIS- og NOR-skip for denne oppgavens del.

Lov om tvangsfullbyrdelse av 26. juni 1992 nr. 86 (tvangsfullbyrdelsesloven) er hjemmelsgrunnlag for utlegg og tvangssalg.

Av forskrifter gir NIS-forskriften og forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister av 30. juli 1992 nr 593 (NOR-forskriften) en del praktiske reguleringer rundt registrering.

Sjøloven er basert på International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1967 (panterettskonvensjonen av 1967). Konvensjonen er ratifisert av Norge, men konvensjonen har aldri trådt i kraft og vil heller ikke gjøre det. International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 (panterettskonvensjonen av 1993) har tatt over for 1967-konvensjonen. Norge har signert 1993-konvensjonen, men er ikke blant de 16 statene som har ratifisert. Med ratifikasjon fra kun 16 stater, hvor ingen er betydelige sjøfartsnasjoner, vil

¹² Ot.prp.nr.32 (1970-71) på s. 40

konvensjonen ha liten betydning for rettstilstanden. Norge har ikke inkorporert panterettskonvensjonen av 1993 i lovgivningen. Panterettskonvensjonene av 1967 og 1993 er i stor grad like, men har også noen viktige forskjeller. Den viktigste forskjellen for denne oppgavens del er reguleringen av sjøpantekrav. For øvrig er regulering av bare boat-registrering nytt i konvensjonen av 1993.

Konvensjonene er basert på internasjonal kutyme og er blitt til etter internasjonale forhandlinger. Imidlertid har man ikke lyktes i å komme til enighet på alle felter om hvordan området skal reguleres. Konvensjonene kan derfor ikke tillegges betydelig rettskildemessig vekt. I denne oppgaven vil jeg likevel benytte meg av dem som eksempler på internasjonal lovgivning.

For temaer som er spesielle for sjørettens område, som for eksempel sjøpanteretter, finnes det kun begrenset rettspraksis. I en del tilfeller er vi henvist til eldre dommer. På de områder hvor det er regellikhet mellom sjøretten og andre rettsområder, da særlig fast eiendom, vil det være mulig å anvende rettspraksis fra det andre feltet. For fast eiendom er det mye rettspraksis som er anvendelig, også fra nyere tid.

Dommer på sjørettens område blir publisert i domssamlingen Nordiske domme i sjøfartsanliggender (ND), i tillegg til normal publisering.

Tilgangen på teoretiske kilder på sjørettens område er også noe begrenset. Standardverket er "Sjørett"¹³. I tillegg kan nordisk institutt for sjøretts artikkelserie MARIUS ha relevante artikler.

På felt med regellikhet til andre rettsområder finnes det mer relevant litteratur. Spesielt kan nevnes "Panterett"¹⁴ av Skoghøy og Falkangers "Tingsrett"¹⁵.

1.3.2 Marshall Islands' skipsregister

Rettskildebildet under Marshall Islands rett mer sparsomt enn det norske. Staten er ung og har få innbyggere, noe som fører til at rettssystemet er svakere utviklet.

Den viktigste rettskilden når det gjelder rettigheter i Marshall Islands skip er Maritime Act, som regulerer registrering, pantsettelse, rettsvern, prioritet osv.

Av andre skriftlige kilder vises til veiledningen¹⁶. Den utfyller Maritime Act og er regnet som en rettskilde, men har lavere rang enn Maritime Act.

Det finnes veldig lite tilgjengelig rettspraksis. Den svake tilknytning til Marshall Islands gjør at det ikke er naturlig å føre saker om rettigheter i skip lokalt på øyene. Med svak tilknytning mener jeg at selve skipsregisteret ligger i USA, det er få eller ingen redere som bor på øyene og det er lite nærvær av skipstrafikk til øyene.

Søk etter publiserte dommer under Engelske domstoler og USA-domstoler angående Marshall Islands rett har heller ikke gitt noen relevante treff.

¹³ Falkanger (2010)

¹⁴ Skoghøy (2008)

¹⁵ Falkanger (2007)

¹⁶ MI-100

I tiden under amerikansk administrasjon var amerikansk rettssystem gjeldende. I en avgjørelse av Supreme Court of the Republic of Marshall Islands i 1995¹⁷ ble det slått fast at Marshall Islands' konstitusjon videreførte rettssystemet som et *common law*-system da Marshall Islands ble selvstendig.

Maritime Act § 113 gjør amerikansk ulovfestet rett relevant for utfylling av Marshall Islands rett.

Marshall Islands har ikke signert noen av panterettskonvensjonene. Imidlertid følger det av Marine Notice No. 2-011-1¹⁸ at panterettskonvensjonen av 1993 er inkorporert (applied) helt eller delvis i lovgivningen. At konvensjonen er inkorporert men ikke ratifisert fører til at konvensjonen kan være av veiledning, men den kan ikke tillegges vekt som formell rettskilde. Konvensjonen er ikke inkorporert fullt ut i lovgivningen.

Av teori finnes det noen bøker som gir en oversikt over de viktigste skipsregistrene i verden, hvor også Marshall Islands er presentert. Disse oversiktene gir en innføring, men er for overfladiske til å gi et komplett bilde. Som eksempel kan nevnes "Maritime Law Handbook"¹⁹ og "Ship Registration Law and Practice"²⁰.

2 Pant

Panteloven definerer i § 1-1 (1) panterett som "en særrett til å søke dekning for et krav (pantekravet) i ett eller flere bestemte formuesgoder".

Panteretter kan oppstå på ulike måter. Som vi skal se senere i oppgaven kan grunnlaget være avtale, utlegg eller lov. Felles for panterettene er at de har et bestemt formuesgode som sikkerhet for oppfyllelse av et pengekrav.

Avtalepant er kredittskapende ved at virksomhet kan drives uten fullfinansiering av eierne. Avtalepant opprettes gjerne som sikkerhet for et lån.

Utleggspant er beslag av rettighet i et formuesgode der eieren ikke gjør opp sine fordringer.

Legalpant er panteretter for krav som lovgiver har bestemt at fortjener en særlig sterk stilling eller en særlig opprettelsesmåte. Sjøpant er en form for legalpant.

Jeg vil i det følgende gå igjennom hovedgruppene av panteretter for skip: avtalepant, utleggspant og sjøpant, i et fødsel, liv og opphørs- perspektiv. Etter hver panttype vil jeg trekke linjer til Marshall Islands' rett.

¹⁷ Likinbod v. Kejlat

¹⁸ Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator (2010) pkt V 2

¹⁹ Hengen (2006)

²⁰ Coles (2009)

2.1 Avtalepant

2.1.1 Stiftelse

For å oppnå ønsket virkning ved panteretten må den opprettes på riktig måte. Panteretten må stiftes på en gyldig måte og den må følge visse krav slik at den kan oppnå rettsvern.

Etter norsk avtalerett er det ingen krav til form eller prosess for at en avtale skal være gyldig. Avtalerettslig kan avtaler opprettes skriftlig, muntlig eller ved konkludent adferd. En avtale er vanligvis mellom to parter, men kan også komme i stand ensidig ved bindende løfte. Avtalepant er en frivillig avtale mellom to parter og således i utgangspunktet en del av alminnelig avtalerett.

I motsetning til prinsippet om avtalefrihet står det panterettslige legalitetsprinsipp. Dette prinsippet er slått fast i panteloven § 1-2 (2). Den sier at avtalepant ”rettsgyldig” bare kan stiftes der det finnes hjemmel i panteloven eller annen lov. Med ”rettsgyldig” er det her ment både ovenfor tredjemann og mellom partene. Lagmannsretten uttaler i en dom publisert i RG 1997 s. 1269 (Borgarting) at ”en panteavtale som ikke har lovhjemmel, mangler ikke bare rettsvern, men er også ugyldig i forholdet mellom partene”.

Panteloven § 3-3 gir hjemmel for å pantsette realregistrerbart løsøre. Det følger av § 1-1 (4) at skipsregistrene er slikt realregister. Dette er hjemmelen for pant i skip. Panteloven § 1-2 (3) gir panteloven prioritet bak bestemmelser i spesiallovgivningen. I forhold til skip vil derfor sjølovens bestemmelser om pant gå foran panteloven. Der sjøloven ikke har reguleringer vil vi igjen kunne se hen til panteloven.

I tillegg til kravet om hjemmel stiller panteloven et gyldighetskrav i § 1-3: Den oppstiller forbud mot pantsettelse av alt det noen eier eller kommer til å eie. Bestemmelsen gir forbud mot såkalt generalpant.

Det alminnelige er at to parter avtaler å opprette en panterett. Etter sjøloven er det også anledning til å kjøpe et skip inklusive påheftede panteretter. Sjøloven § 74 (2) gir hjemmel for å overføre panteretter fra utenlandsk register ved innflagging til Norge. Da er ikke kjøper part i panteavtalen som sådan, men han overtar virkningen av en allerede opprettet panterett ved at han blir eier av pantet.

En panterett kan opprettes uten motpart. Panteretten kan for eksempel opprettes til fordel for eieren selv. På denne måten kan registrering og prioritet være ordnet før en transaksjon, slik at overføring kan gjøres på en effektiv måte på et senere tidspunkt.²¹ Imidlertid er registrering av pant rimelig og relativt effektivt i Norge slik at det ikke har noe særlig praktisk formål å opprette slike ”tomme” pant.

En panterett har ingen verdi alene. Det følger av panteloven § 1-1 at panteretten skal sikre ”pantekravet”. For at sikkerheten skal bli effektiv må den kobles til et krav. Dette kravet kalles *underliggende forhold*. Det underliggende forhold kan angis enten i selve pantedokumentet eller gjennom en egen avtale mellom partene.

Hva panteretten beløpsmessig skal sikre er begrenset både oppover og nedover. Loven stiller gjennom spesialitetsprinsippet krav om at panterettens maksimalsum skal angis.

²¹ Falkanger (2007) s. 704

Dette er et rettsvernskrav som beskrives nærmere nedenfor. Virkningen i denne sammenheng er at panteretten begrenses til maksimalsummen selv om det underliggende forhold er større. Nedover begrenses panteretten av det faktum at panteretten ikke har noen virkning utover det å være sikkerhet for det underliggende forhold. Det vil si at der det underliggende forhold er lavere enn panteretten vil ikke den overskytende panterett kunne utnyttes i en deknings situasjon.

Koblingen mellom panteretten og det underliggende forhold skjer ved avtale. Det vanlige er at dette skjer i forbindelse med opprettelsen av panteretten. Imidlertid er det adgang til å gjøre denne koblingen på et senere tidspunkt, også kalt *opplåning*. Opplåning er hjemlet i ulovfestet rett. Grunnlaget vil bli drøftet nærmere under prioritetskapittelet, kapittel 2.4.

I tillegg til det underliggende forhold er det noen særlige krav som sikres av panteretten uten at det følger av avtalen med pantsetteren. Panteloven § 1-5 har en liste med tilleggskrav som er sikret under panteretten. Bestemmelsen er et unntak fra spesialitetsprinsippet, med den følge at kravene er sikret også utenfor den registrerte maksimalsum som panteretten skal sikre. De viktigste unntakene for vår del er renter for en periode på opp til to år, inndrivelseskostnader og forsikringspremie der pantsetteren svikter i sine betalinger. Loven er deklarasjon.

2.1.2 Rettsvern

Avtaler får virkning for partene. Dersom avtaler skal få virkning ovenfor andre må det et særskilt rettsgrunnlag til. I panteretten vil reglene om rettsvern gi grunnlag for virkningen ovenfor tredjemenn. Rettsvern oppnås ved lovbestemt rettsvernsakt, som beskrevet nedenfor. For å oppnå rettsvern må også avtalen formes slik at rettsvernsakten lar seg utføre.

Den formelle hovedregel er at pant i løsøre får rettsvern ved håndpant, jf. panteloven § 3-2 jf. § 3-1. Skip er et realregistrerbart løsøre. Pant som får rettsvern ved registrering, jf. § 3-3 er unntatt fra håndpantreglene, noe som danner grunnlag for underpant. Nærmere regler om rettsvern når det gjelder skip finnes i sjøloven.

Avtalepant i skip får rettsvern ved registrering, jf. sjøloven § 41. Registrering og rettsvern er også grunnlaget for beregning av prioritet, som beskrevet i kapittel 2.4.

Som nevnt ovenfor har avtaleretten ikke formregler for avtaleinngåelse. Sjøloven innskrenker denne friheten. § 20 stiller som vilkår for registrering at det er snakk om et dokument, noe som forutsetter at avtalen er skrevet ned.

Fremgangsmåten for registrering er beskrevet i sjøloven § 14. Den sier i første ledd at registrering skjer ved dokumentet dagbokføres og at det anmerkes i skipsregisteret. Fjerde ledd gir registeret en frist på to uker for å sørge for anmerkning i skipsregisteret. For vår del spiller det imidlertid ingen rolle når anmerkning skjer da dagbokføring er grunnlag for prioritet, jf. § 23 (2), forutsatt at dokumentet blir godkjent for endelig registrering. § 14 angir i annet ledd at dagbokføring skal skje i den rekkefølge dokumentene mottas, og skal føres med angivelse av det minutt det mottas.

Med minuttsintervaller i dagboken skal det mye til for at dokumenter utilsiktet mottas til registeret samtidig. En praktisk mulighet for samtidig registrering er der pantedokumentet sendes med posten. Det følger av NIS/NOR-forskriftene § 11 at

dokumenter som mottas med morgenposten skal anses innkommet ved kontorets åpningstid, og at dokumenter som mottas i samme postforsendelse skal anses mottatt samtidig.

Ordningen med minuttintervaller i dagboken er noe som skiller sjølovens system fra tinglysningslovens system. Tinglysningen fører dagboken med døgnintervall, jf. tinglysningsloven § 7. Det vil si at det er større sjanse for samtidig eller likestilt dagbokføring ved tinglysning enn ved registrering i skipsregistrene.

Panterettens spesialitetsprinsipp kommer for skip til uttrykk i sjøloven § 42.

Bestemmelsen stiller visse krav til panteavtalen for at rettsvern skal gis.

For det første er det krav til at pantet skal være individualisert. Panthaver har en særskilt dekningsrett ved å inneha en panterett, men en følge av individualiseringen er at det må avtales på forhånd hvilket objekt han skal forholde seg til. Panteloven § 1-12 forutsetter at det er adgang til at flere selvstendige panteobjekter sikrer samme pantekrav. I vår sammenheng vil det si at en reder kan pantsette hele eller deler av sin flåte under ett for sikring av rederiets låneforhold til en långiver. Pantsetting av flåten slik den til enhver tid er blir sperret av spesialiseringskravet i sjøloven § 42 da det enkelte skip som pantsettes må identifiseres.²² At pantet må individualiseres er også en følge av at pantet, for å få rettsvern, registreres på skipets blad i skipsregisteret.

For det andre stiller bestemmelsen krav til beløpsspesialisering, tilsvarende panteloven § 1-4. Det er et krav at panteretten begrenses til å gjelde for et bestemt beløp eller et angitt høyeste beløp. Beløpsbegrensningen har to sider. Det ene er for å forhindre kreditorsvik. Uten registrert beløpsangivelse ville det vært lett for panthaver og pantsetter å, enten frivillig eller under press, gjøre om på de opplysninger som angir størrelsen på panthavers særrett. Det andre er for å legge til rette for pantsettelse på sekundær prioritet. Den som vurderer å inngå avtale om slik nedenstående prioritert sikkerhet har da helt klart for seg hva han står bak.²³

Det er *hjemmelshaveren* som kan registrere heftelser på skip i skipsregistrene.

Hjemmelshaver er den som er registrert som eier i skipsregisteret, jf. sjøloven § 22 jf. § 21. Han må enten selv signere pantedokumentet eller gi sitt samtykke. Av § 21 går det fram at prinsippet også gjelder for registrering i forhold til rettigheter. Det er rettighetshaver som har registerhjemmel når det gjelder en registrert panterett, noe som betyr at skipsregisteret ikke kan slette eller gjøre endringer ved en panterett uten at *panthaver* samtykker.

For skipsregistrene er det på samme måte som for grunnboken snakk om registerets positive og negative troverdighet. Sjølovens § 23 og § 26 tilsvarende tinglysningslovens § 20 og § 27. Kort sagt er hovedreglene at den positive troverdigheten går ut på at man skal kunne stole på at det som er registrert om hjemmelsforhold og heftelser stemmer. Den negative troverdigheten går ut på at man skal kunne stole på at det som er registrert er det hele. Det som ikke er registrert trenger man ikke respektere. Den som lider tap på grunn av at han har stolt på opplysninger i registeret, som var feil eller som blir rettet, kan få erstatning av staten, jf. sjøloven § 37.

²² Falkanger (2001) s. 16

²³ Skoghøy (2008) s. 153

Et eksempel på unntak fra troverdighetsprinsippene er reglene om sjøpant. Sjøpant får, som vi skal se, rettsvern uten registrering og registrering er heller ikke tillatt.

2.1.3 Fysisk og juridisk rådighet mens panteretten eksisterer

Som nevnt er skip et type løsøre som kan underpantsettes. Etter panteloven § 1-7 har eieren ”rett til å bruke pantet på vanlig måte”. Det vil si at eieren setter skipet i drift, sørger for dets inntekter og for øvrig beholder normal eierrådighet. Det er den vanlige bruken som er i behold. For eksempel at skipet frakter last eller passasjerer. En destruktiv bruk er ikke tillatt, det faller utenfor rådigheten å bruke skipet på en måte som ødelegger skipet eller deler av det. Videre vil også bruk som medfører ualminnelig risiko falle utenfor råderetten.

I tillegg er det etter § 1-7 eierens ansvar å sørge for stell og vedlikehold av skipet slik at verdien av sikkerheten ikke reduseres. Vedlikehold er handlinger som forebygger forfall. Skipets levetid og verdi avhenger av rett vedlikehold. Det er verditap som følge av driften vedlikeholdskravet skal fange opp, markedsmessige verdiendringer faller utenfor bestemmelsen.

2.1.3.1 Risiko

Risikoen i tidsrommet hvor panteretten eksisterer er regulert i panteloven § 1-8. Ved tap eller skade på panteobjektet skal eieren bære sitt tap som eier og pantehaveren skal bære tapet i pantesikkerhet. At eieren bærer tap som eier gjør at det ikke er noen endring i risikoen for hans del. For panthaverens del vil tap av sikkerhetsrett spille en betydelig rolle. Selv om panteretten faller bort ved tap av pantet, endres ikke det underliggende forholdet. Dersom panteretten er sikkerhet for et lån vil det personlige ansvar for skyldneren bestå. Endringen består i at lånet vil være usikret når pantet går tapt.

Panthavers risiko for å miste sin sikkerhet ved tap av pantet er fanget opp i avtalepraksis. Det er normalt at det inntas i enten panteavtalen eller låneavtalen en forsikringsklausul hvor pantsetter plikter å forsikre skipet. En slik plikt følger ikke av panteloven eller sjølovens pantekapittel, dermed stiller avtalepraksis strengere krav om forsikring enn loven gjør.

Forutsatt at skipet er forsikret, følger det av lov om forsikringsavtaler av 16. juni 1989 nr. 69 (forsikringsavtaleloven) § 7-1 at panthaveren er medforsikret. Loven er deklatorisk på dette feltet. Også Norsk Sjøforsikringsplan, som er et utbredt avtaleverk for skipsforsikringer, har bestemmelser om medforsikring av panthaver. Kapittel 7 gir panthaver automatisk stilling som medforsikret. Dersom assurandøren får melding om pantsettelsen blir panthaver ytterligere beskyttet ved at forsikringen ikke kan endres eller sies opp uten at panthaver varsles, i tillegg gis han fortrinn til dekning ved en del skadetilfeller.

2.1.3.2 Ytterligere pantsetting, utleie og salg av pantsatt skip

Hovedregelen i norsk rett er at en panterett ikke er til hinder for at skipets eier avhender skipet eller etablerer rettigheter i det, jf. panteloven § 1-11. Det vil si at eieren kan etablere panteretter eller avhende skipet uten å involvere en eksisterende panthaver. Panthaver er beskyttet av prioritetsreglene på den måten at en ny panterett vil få lavere

prioritet og av rettsvernsreglene på den måten at et salg ikke ekstingverer hans panterett.

Imidlertid er det vanlig å begrense eiers råderett ved å ta inn begrensninger i panteavtalen. Den kan inneholde forbud mot ytterligere pantsettelse eller salg uten panthavers samtykke. Skipsregistrene kan opplyse om at det ikke er en praktisk problemstilling at disse vilkårene *ikke* er tatt med i panteavtalene.²⁴ Et spørsmål er om disse vilkårene er *nødvendige*.

Vilkåret om forbud mot ytterligere beheftelse er motivert med at panthaver ønsker kontroll på hvor beheftet pantet er og på hvilke vilkår. Etter norsk rett er en foranstående panthaver rimelig trygg ovenfor en senere opprettet rettighet i skipet. En etterstående panthaver kan ved mislighold kreve tvangssalg av skipet, men et bud kan ikke antas før foranstående rettighetshaver har fått fullt oppgjør, jf.

tvangsfullbyrdelsesloven § 11-20. Derfor er det etter norsk rett liten grunn til en slik klausul. Når det gjelder tilsvarende problemstilling for fast eiendom, inneholder standard panteavtale ikke en slik begrensning.²⁵

Likevel kan det tenkes at selv om foranstående panthaver får fullt oppgjør ville han vært bedre tjent med at låneforholdet løp ut sin planlagte løpetid. Et annet moment er den internasjonale jungel av regelverk. Hovedsakelig er det store likheter i regelverket i de fleste stater. Imidlertid har ikke panterettskonvensjonene fått noen universell oppslutning. Det vil si at det ikke er noen sperre mot at enkelte stater kan ha vesentlig avvikende lovgivning. For eksempel kan det være stater som tillater tvangssalg initiert av lavere prioritetsnaver som kan gjennomføres selv om bedre prioritetsnaver ikke får fullt oppgjør. Det er lett å tenke at denne løsningen ikke tjener den på lavere prioritet, men han kan i denne situasjonen skape en utpressingssituasjon ovenfor foranstående panthaver.

Forbud mot ytterligere pantsetting setter panthaver i en maktsituasjon der han enten kan nekte ytterligere pantsetting, eller stille vilkår for sitt samtykke. Slike vilkår kan utformes slik at han sikres mot uønskede handlinger av etterstående panthaver.

Når det gjelder forbudet mot salg av skipet er det snakk om en sperre mot at det skjer et personsifte i forhold til hvem som har omsorgen om sikkerhetsobjektet, skipet. Ved salg uten sletting av panteretten vil den fortsatt hefte ved skipet. Slik sett er ikke sikkerheten redusert. Objektivt sett er sikkerheten den samme. Det kan tenkes at panthaver ønsker en sperre mot at skipet blir ført over i en annen jurisdiksjon. I dette tilfellet har også lovgivningen en sperre. Både NIS-loven og sjøloven stiller som vilkår for å stå i norsk skipsregister at skipet ikke er innført i utenlandsk register. Derfor må skipet slettes fra det norske registeret ved innføring i et utenlandsk register. Sjøloven § 28 stiller som vilkår for sletting at registrerte rettighetshavere samtykker. Derfor er salgsforbud unødvendig med tanke på å sikre seg mot salg til utlandet. Ved salg uten flaggskifte er saken annerledes. Panteloven § 1-11 sier at avhendelse av pantet er tillatt. Sjøloven setter ikke opp noen sperre mot salg av skip inkludert påheftet panterett. Ved en slik konstruksjon vil panteretten følge skipet gjennom eierskiftet.

²⁴ Spørsmål pr telefon til NIS-NOR ved Vidar Pedersen 6. september 2010.

²⁵ Pantedokument produsert av statens kartverk, basert på forskrift om blanketter til tinglysning av 1. november 1995 nr 869.

Selv om pantet skifter eier skjer ikke det samme med den underliggende fordring. Da oppstår det en situasjon der det foreligger et tredjemannspant. Den som eier sikkerheten og den som er skyldner er ulike personer. De problemer dette medfører må man ta utgangspunkt i at kjøper og selger overveier og finner akseptable. For panthaver er sikkerheten i behold med nødvendig prioritet og under den samme jurisdiksjon som ved opprettelsen av panteretten. Imidlertid er det et tillitsforhold mellom pantsetter og panthaver. Shipping er en risikofylt næring. Selv om pantsetter har en plikt etter loven å sørge for å holde skipet i en slik stand at pantets verdi ikke reduseres, ønsker nok panthaver å ha kontroll på hvem som forvalter sin sikkerhet. På denne bakgrunn kan et forbud i panteavtalen mot videresalg være nyttig.

På samme måte som begrensning av salg og ytterligere pantsettelse er det et standardvilkår i panteavtaler at det ligger inne en begrensning mot langvarige certepartier og å inngå bare boat-avtaler. Standard panteavtaler både fra Spama og Signform har klausuler som forbyr utleie av skipet over 12 måneder og på bare boat vilkår.

Klausulen mot utleie på bare boat vilkår kan virke noe unødvendig for skip som er registrert i de norske skipsregistrene. Bare boat-registrering er ikke tillatt verken ut eller inn i norske registre. Således kan ikke eieren gjennomføre slike avtaler uten å flagge ut skipet, noe som krever samtykke fra panthavere.

2.1.3.3 Endringer i det underliggende forhold

I løpet av et låns løpetid kan det være aktuelt å endre lånebetingelsene eller utvide låneengasjementet. Dersom lånet som skal endres har sikkerhet i den eneste panteretten som er registrert i skipet, vil endringer være uproblematisk. Her kan eier og långiver ved avtale gjøre de endringer som er ønskelige i panteretten og det underliggende forhold på samme måte som ved opprettelsen av panteretten. Det samme gjelder der det eksisterer flere registrerte rettigheter under forutsetning av at alle rettighetshavere, hvis rettighet fortreges, samtykker. Utfordringene oppstår når endringer skal gjøres der det eksisterer flere rettighetshavere og ikke alle skal involveres eller noen ikke samtykker.

Dersom eieren trenger ny kreditt, og han har ledig kapasitet under en panterett der lånet delvis er nedbetalt, kan denne panteretten gjenopplånes. Hjemmel for opplåning følger av lang rettspraksis, stadfestet i Yosufdommen²⁶. Det kan skje med de begrensninger som følger av prioritetsreglene, se kapittel 2.4 nedenfor. Gjenopplåning er å gjøre endringer i det underliggende forhold innenfor rammen av den allerede opprettede sikkerhetsrett. Det er ikke nødvendig å gjøre noen endringer i panteavtalen så sant gjenopplåning skjer innenfor den maksimalsum som er definert som følge av spesialitetsprinsippet.

På samme måte er det anledning til å endre vilkår, renter og andre betingelser for det sikrede lån.

Utvidelse av panteretten til skade for etterstående panthaver er begrenset av rettsvernsreglene. Den aktuelle del av sikkerheten i skipet er allerede rådet over, derfor kan ikke eieren råde over denne del på nytt uten samtykke fra etterstående panthaver.

²⁶ Rt. 1994 s. 775

2.1.3.4 Personskifte på panthaversiden

Skipets eier kan ønske et personskifte på panthaversiden. Det kan være aktuelt for eksempel der han skifter bankforbindelse. Der skipet er belånt med sikkerhet i flere panteretter, kan den nye långiveren ønske samme prioritet for sin sikkerhetsrett som den gamle långiveren hadde, uten å involvere andre rettighetshavere. Her er det tre muligheter som kan være aktuelle. Det er overdragelse av panterett, ombytting og prioritetsvikelse.

Panteloven § 1-10 gir hjemmel for overdragelse av panterett. Denne muligheten er også forutsatt i sjøloven § 24 (5). Det går fram av bestemmelsen at prioritetsreglene i sjølovens § 23 ikke får anvendelse ved overdragelse av panterett. Forarbeidene²⁷ sier at hensikten med denne bestemmelsen er at registrering av overdragelse ikke er nødvendig for å sikre rettsvern for overdragelsen. Rettsvern gjelder i denne sammenhengen ovenfor den som utleder sin rett fra eieren. Selve overdragelsen får rettsvern ovenfor avhenderens rettsetterfølgere etter reglene om omsetningsgjeldsbrev i lov om gjeldsbrev av 17. februar 1939 nr. 1 (gjeldsbrevsloven), jf. § 11. Rettsvern oppnås ved overlevering av dokumentet panteretten er basert på, eller ved påtegning, jf. § 13. Panteretten har rettsvern fra den opprinnelige registreringen, noe som medfører at erververen har nøyaktig samme stilling som avhenderen. Skipsregistrene kan opplyse om at registrering av overdragelse i praksis er vanlig²⁸, imidlertid kan ikke frivillig registrering av overdragelse ha betydning for rettsvernstidspunktet.

Det forhold at erververen har samme rettsstilling som avhenderen har den følge at han også kan gjenopplåne panteretten på samme måte som avhenderen.

Et argument for å benytte overdragelse som metode for å endre rettighetshaver er at det offentlige ikke kan kreve gebyr, og at det er en effektiv metode. Før i tiden var dette tungtveiende argumenter da registrene jobbet tregt og gebyrene var høye. I dag er registrering rimelig og effektivt. Økonomi og saksbehandling er derfor argumenter med begrenset verdi under dagens forhold.

En annen metode for å gjennomføre personskifte i panteretten er ombyttingslæren. Ombytting skjer ved at det opprettes en ny panterett, denne registreres samtidig som panteretten den skal erstatte slettes. Skipsregisteret må få opplysning om at registrering skjer under forutsetning om at den nye panteretten skal erstatte den eldre på samme prioritet. Et vilkår for at denne metoden skal være gjennomførbar er at den nye panteretten er like stor eller mindre enn den panterett den erstatter.

Ordningsen er i konflikt med sjølovens ordlyd i § 23, da den nye panterett er registreres på et senere tidspunkt enn den etterstående panterett. Likevel taler gode grunner for å tillate ordningen.

Som skrevet over kan en panterett overdras i forbindelse med refinansiering av gjeld. Situasjonen for andre rettighetshavere vil være den samme ved ombytting som ved overdragelse. Ved ombytting vil registreringen av panteforholdet være ryddigere uten at andre rettighetshavere får forandret sin stilling.

Hjemmelen for ombytting er ulovfestet rett. Når det gjelder fast eiendom har ombytting vært basert på eldre rettspraksis. Ombyttingslæren er på samme måte som for sjøloven

²⁷ Innstilling VI fra Sjølovkomitéen s. 59

²⁸ E-post fra skipsregistrene ved registerfører Oddstein Follestø 8.10.2010

§ 23 også i strid med tinglysningsloven § 20. Høyesterett har i avgjørelse gjengitt i Rt. 1993 s. 183 i en sak om fast eiendom, og for så vidt i Rt. 1995 s. 975 i en sak om salgspant i bil, stadfestet at den ulovfestede ombyttingslæren fremdeles er gjeldende rett. Bestemmelsene som gjelder fast eiendom er på dette området like med de som gjelder sjørettslige forhold. Derfor vil avgjørelsen ha rettskildemessig vekt også under vår drøftelse. Det taler for at høyesteretts stadfestelse av ombyttingslæren bør gjelde også på sjølovens område. Et moment i samme retning er at ordningen er anerkjent av lovgiver i lov om luftfart av 11. juni 1993 nr 101 (luftfartsloven) § 3-30 og lov om burettslag av 6. juni 2003 (burettslagslova) § 6-10. I teorien er det delte meninger hvilken vekt disse lovene skal ha utover sitt virkeområde. Noen teoretikere mener det er snakk om kodifisering av gjeldende rett, andre mener at lovene ikke kan gis analogisk virkning. Uavhengig av diskusjonen gir de nevnte lovene et holdepunkt for at lovgiver anerkjenner ordningen, noe som taler for ikke å endre den gjeldende ulovfestede rett.

En tredje metode for å gjennomføre personskifte i panteretten er ved prioritetsvikelse. Som eksempel kan det tenkes at skipet er pantsatt til en kreditor som innehar panterett med førsteprioritet og en annen kreditor med panterett på andreprioritet. Eieren ønsker et personskifte ved kreditor på førsteprioritet uten å innhente samtykke fra andreprioritets panthaver. Prioritetsvikelse kan ordnes ved at det først opprettes en ny panterett på tredjeprioritet. Deretter kan det inngås en avtale mellom første og tredjeprioritets panthaver hvor prioritet vikes til fordel for sistnevnte. Dette er en løsning som ligner mye på ombyttingslæren. Det er antatt i teorien at denne øvelsen kan utføres uten mellomliggendes samtykke på samme måte som for ombytting. Ordningen er også kodifisert i luftfartsloven og i burettslagslova. Denne løsningen er mer usikker hva gjelder prioritets spørsmål av to årsaker. Det ene er at det ikke foreligger noen rettspraksis på området.²⁹ Dette gjør det vanskelig å tolke den ulovfestede rett. Det andre er at teorien spriker i spørsmålet om prioritetsvikelsen er definitiv.³⁰ Det vil si spørsmålet om hva som skjer prioritetsmessig om første og tredjeprioritets panterett opphører på ulikt tidspunkt.

At det ikke er sikre holdepunkter for hva som skjer med panterettene prioritetsmessig gjennom panterettens levetid taler for å være forsiktig med bruken av denne ordningen.

Panterett kan gå over til en ny person også i en annen situasjon. Sjøloven § 71 regulerer det forhold hvor en pantelikret fordring får ny eier. Lovens ordning er at panteretten følger med i slike tilfeller. I følge forarbeidene er ordningen basert på artikkel 9 i panterettskonvensjonen av 1967, som gjelder overdragelse av fordring sikret ved sjøpanterett. Sjølovkomitéen uttalte³¹ at den ikke så noen grunn til at ordningen ikke skulle gjelde også for andre fordringer sikret ved avtale- og utleggspant. Bestemmelsen setter ingen begrensning for hvordan overgangen av fordring skal skje. Det er klart at ordningen gjelder ved alminnelig transport av fordringen. Også gyldig intervensjonsbetaling er anerkjent. Det følger av rettspraksis for sjøpanteretter at det må skilles mellom intervensjonsbetaling og kredittgiving til rederiet. Denne rettspraksisen vil bli gjennomgått i kapittelet om sjøpanterett nedenfor.

²⁹ Falkanger (2007) § 57.4

³⁰ Falkanger (2007) § 57.4

³¹ Innstilling VIII fra Sjølovkomitéen s. 92

2.1.4 Hva panteretten hefter ved

Det som inngår i pantet når et skip er pantsatt er først og fremst selve skipet. Sjøloven §§ 20 og 45 viser for det første til skip som er eller kan registreres i skipsregisteret. § 11 regulerer hvilke skip som kan og som skal registreres. Denne oppgave er avgrenset til registreringspliktige skip, dermed vil ikke § 11 være noen skranke for pantsettelse i denne oppgaven.

Å undersøke hva som inngår i pantet har betydning for panthaver og for tredjemenn. For panthaver har det den betydning at han vet hva han kan søke dekning i og hva som går klar av panteretten dersom det blir aktuelt å tiltre panteretten.

Av tredjemenn er det særlig leverandører til skipet undersøkelsen har betydning for. Det følger av § 45 (1) 2. pkt at særskilt rettstiftelse ikke kan skje i deler og tilbehør som faller inn under skipspantet. Reglene er preseptoriske. Det vil si at dersom en leverandør selger en vare påheftet salgspant eller andre rettigheter inkludert leasing, vil sjølovens bestemmelse gjøre at hans rettsstiftelse ekstingveres til fordel for skipspanthaveren.³²

Etter en naturlig språklig forståelse av begrepet skip må selve stålet som et minimum være omfattet av panteretten. Stålet er det som former skroget, skott og tanker eller rom. Den viktigste reguleringen på området finner vi i sjøloven § 45. I første ledd kan vi lese ”panterett ... skal også omfatte skipets enkelte deler samt tilbehør...”.

En naturlig språklig forståelse av begrepet ”skipets enkelte deler” må inkludere slikt som fremdriftsmaskin, luker, ror og propell.

Begrepet tilbehør kan by på noe mer tvil. For det første går det frem av første ledd siste punktum at forbruksvarer faller utenfor. Loven nevner bunkers og proviant, men det går fram av bestemmelsen at dette bare er eksempler.

Rettspraksis har tidligere hatt en snever tilnærming til hva som omfattes av tilbehørsbegrepet.

Det uttales i ND 1914 s. 321 NH om tilbehør: *”løsøregjenstande, som er bestemt til varig bruk for skibet under sjøfart, d. v. s. under dets anvendelse til transport av varer eller personer, derimot ikke gjenstande, som skibet medfører eller pleier at medføre særskilt til bruk ved bergningsvirksomhet, fangstvirksomhet, bearbeidelse av fangsten eller anden fra Skibsfart forskjellig virksomhet, som foregaar paa havet eller paa noget andet sted, hvortil der kræves reise med skib.*

Mellem disse to indbyrdes skarpt begrænsede grupper av gjenstande er der en væsentlig forskjjel med hensyn til deres forhold til skibet. Gjenstandene av den første gruppe er til bruk for skibet og for en væsentlig del nødvendige, forat det skal kunne siges at være et komplet skib. Om de til den anden gruppe hørende gjenstande kan man snarere sige, at skibet er til bruk for dem. De er for det meste ikke knyttet til skibet uten derved, at de medtages ombord, naar de skal brukes, og tildels brukes av de samme personer, som utgjør skibet” besætning, samt endelig bidrager til at skaffe skibet ladning at føre.”

Loven som domstolen dømte på bakgrunn av hadde en annen ordlyd enn i dag. Men den kan sees på som et utgangspunkt for rettstilstanden.

³² Innstilling VI fra Sjølovkomitéen s. 62

Dommen sier at alt som er utover ”*komplet skip*” faller utenfor tilbehørsbegrepet. Det kan tenkes en parallell til sjødyktighetsbegrepet, hvor det utstyr som må være om bord for at skipet skal få seile er slikt tilbehør. Slikt utstyr kan være nødvendig navigasjonsutstyr eller påbudt sikkerhetsutstyr.

Vilkåret ”*varig bruk*” må forstås å skille mot forbruksvarer og det som helt midlertidig er nødvendig for driften.

Falkanger argumenterer for en justering av tilbehørsbegrepet i forhold til 1914-dommen.³³ Han argumenterer for at tidens utvikling og spesialiseringen av skip bør føre til at tilbehørsbegrepet utvides. Han argumenterer for at tilbehørsbegrepet, i tillegg til den tradisjonelle lære, omfatter utstyr som er nødvendig for skipets særlige funksjoner. En grunn til å utvide tilbehørsbegrepet er redernes mulighet for å finansiere skip med utstyr. Det kan være en fordel om skip og utstyr pantsettes under ett i stedet for å opprette ulike kategorier pant om bord med ulike rettsvernsregler for pant.

Et moment han nevner for å la utstyr falle under tilbehørsbegrepet er utstyrets sammenheng med skipet. Spesialtilpasset utstyr er lettere å regne som tilbehør. Et moment i andre retningen nevner han er om utstyret lett kan flyttes fra skip til skip og spesielt om dette er planlagt.

En dom som går i samme retning er RG 1980 s. 581 Hålogaland. Spørsmålet var om juksamaskiner var tilbehør som gikk inn under skipspantet. Dette var utstyr som ble montert på båten og som hentet kraft fra skipets kraftkilder. Utstyret var satt om bord for å tilpasse skipet til et spesielt fiskeri. Selv om det var utstyr som ble brukt til fiske og at det var enkelt å demontere ble dette regnet som tilbehør på grunn av deres nære tilknytning til skipet. Denne rettsavgjørelsen er avsagt på bakgrunn av en tidligere sjøfartslov hvor bestemmelsens ordlyd var identisk med dagens § 45. Den må derfor være relevant for tolkningen av bestemmelsen i dagens sjølov. Avgjørelsen kan støtte Falkangers argumentasjon om at utstyr som tilpasses skipet for å gi det dets særlige funksjoner er en del av tilbehøret.

Noe som kan skape utfordringer er der en befraakter har satt utstyr om bord i et skip og det blir aktuelt å tiltre skipspantet. I et slikt tilfelle må det vurderes om hans utstyr som er om bord i skipet er integrert på en slik måte at det er å anse som tilbehør og således en del av skipspantet. Når befraakter setter utstyr om bord på et skip vil dette ligne på begrensningen som er nevnt i 1914-dommen der skipet kun brukes til frakt og skipets drift er helt uavhengig av utstyret. På den andre side vil dette utstyret kunne sette skipet i stand til å gjøre helt spesielle arbeidsoperasjoner. Imidlertid må det være avgjørende at befrakters utstyr helt typisk vil være av en art som er ment og planlagt for å tas av båten når certepartiet ender. Transportelementet er her fremtredende.

I praksis kan det gjøre bevissituasjonen lettere dersom befraakter sørger for notoritet og publisitet rundt eiendomsforholdene til utstyret. Dersom befraakter sørger for merking av utstyret og dokumenterer hva som bringes om bord, vil det være vanskelig for en kreditor å hevde at skipets eier sveikfullt prøver å unndra skipets tilbehør. Befraakter vil da lettere kunne vise for omverdenen at utstyret var midlertidig om bord og at transportelementet var fremtredende slik at utstyret faller utenfor tilbehørsbegrepet.

³³ Falkanger (1988) s. 139 flg

I pantet inngår det som er om bord eller er midlertidig fjernet, jf. sjøloven § 45. Når det skal vurderes hva som har slik status vil først og fremst det som er på eller i skipet samt i umiddelbar nærhet av det gå inn i pantet. Med umiddelbar nærhet mener jeg slikt som et anker som i sin funksjon befinner seg på havets bunn, eller en slepewire som befinner seg mellom skipet og et slep.

Et eksempel som ofte brukes er reservedeler. De reservedeler som er om bord er en del av pantet i kraft av å være om bord. Dersom reservedelene tas på land, vil de fortsatt kunne regnes som en del av pantet i kraft av å være midlertidig fjernet. Dersom reservedelene blir tatt på land for å være en del av et sentralt reservedelager for flere skip, mister de den spesifikke tilknytningen til skipet slik at de ikke lenger kan regnes for å være midlertidig fjernet.³⁴

Vurdering av hva som bare ”midlertidig er fjernet”, slik at det likevel er en del av pantet, må gjøres konkret. Dersom tingene er på land som følge av en reparasjon, vil de fortsatt være en del av pantet. Da er det konkrete planer om å sette dette om bord igjen. Ting som tas på land for å lagres kan ha lengre eller kortere horisont for lagringen. Lagring på ubestemt tid mister karakteren av midlertidighet på en større måte enn den kortvarige konkrete lagringen.

Det kan være tilfeller hvor man har utstyr på skipet som ikke er en del av tilbehørsbegrepet, som man ønsker å pantsette. På grunn av det panterettslige legalitetsprinsipp må man se hen til om det finnes hjemmel for å pantsette dette utstyret. En enkel løsning kunne være at partene avtalte hva som skulle anses som tilbehør for så å registrere dette i skipsregisteret. Det finnes eksempler på dette ved andre områder i norsk rett. Luftfartsloven § 3-39 gir hjemmel for å pantsette reservedelager på grunnlag av avtale. Ved skipsbygging er maskiner og større seksjoner innbefattet av pantet dersom dette er på samme verft som skipet bygges på, jf. sjøloven § 43. Det kan imidlertid avtales at slike deler skal omfattes av pantet dersom det befinner seg andre steder enn skipets byggeverft.

For skipstilbehør er det ingen lovhjemmel som gir adgang til å avtale en annen ordning enn den som følger av § 45. Med bakgrunn i pantelovens legalitetsprinsipp må derfor slikt utstyr falle utenfor skipspantet. For løsøre er hovedregelen at pant kun kan opprettes ved håndpant jf. panteloven § 3-1. For en reder vil håndpant være upraktisk da det er snakk om utstyr som er nødvendig i bruk om bord på skipene. Hjemmel for underpantsettelse er derfor nødvendig.

En leverandør kan levere utstyr til skipet på kreditt med sikkerhet i utstyret gjennom salgspant, med hjemmel i panteloven §§ 3-14 – 3-22. Salgspant er forutsetningsvis underpant. Som tidligere nevnt er det en betingelse for at salgspantet skal stå seg at utstyret ikke blir en del av tilbehøret som hører inn under skipspantet. Under den forutsetning vil salgspant gyldig kunne opprettes. Salgspant har imidlertid den begrensning at det ikke kan opprettes på et annet tidspunkt enn innkjøpstidspunktet.

For annet utstyr er det anledning til underpantsetting som driftstilbehør. Hjemmel for dette finnes i panteloven §§ 3-4 – 3-10. Driftstilbehør må pantsettes for virksomheten i sin helhet, jf. § 3-4. Rettsvern for pant i driftstilbehør fås ved registrering på eierens blad i løsøreregisteret, jf. § 3-6. Det vil si at driftstilbehørets grenser må trekkes i forhold til eieren, ikke i forhold til skipet. I utgangspunktet omfattes alt driftstilbehør på

³⁴ Falkanger (1988) s. 146-147

alle skip og på land som tilhører samme eier. Panteloven gir imidlertid hjemmel for å avgrense pantet til en avdeling som er driftsmessig adskilt. Som eksempel³⁵ på driftsmessig adskillelse er nevnt geografisk adskillelse. I tillegg er det et krav om at det skal være snakk om separate økonomiske enheter.³⁶ For skip vil det være hovedregelen at de både kan adskilles geografisk (fysisk) og økonomisk. Derfor må det være adgang til å underpantsette driftstilbehør på ett skip alene.

Som nent er det noe vage grenser for hva som regnes som tilbehør som inngår i skipspantet. Dersom en panthaver ønsker å sikre seg at utstyr som er i randsonen for tilbehørsbegrepet er pantsatt, kan det avtales pant i driftstilbehør for det aktuelle skipet til fordel for samme panthaver. Dersom tingen er en del av skipspantet vil driftstilbehørspantet falle bort ved tiltredelse. Hvis ikke vil driftstilbehørspantet tre i kraft. Således vil man være garantert at tilbehøret er pantsatt.

§ 45 annet ledd stiller opp et unntak for utstyr som er leid og hvor det er anledning til å si opp leieavtalen med høyst seks måneders varsel. Da vil det bero på en tolkning av avtalen om dette utstyret kan holdes utenfor skipspantet eller ikke. Dersom det inngår i skipspantet ekstingveres eiers rett i tingen.³⁷ Finansiell leasing er typisk en type avtale som ikke kan sies opp innenfor 6 måneder.

2.1.5 Opphør

Panterett i skip opphører i de fleste tilfeller frivillig. Lånet kan bli nedbetalt eller det skjer en frivillig refinansiering.

Frivillig sletting skjer i medhold av sjøloven § 29 (1). Vilkåret for sletting er enten at det føres bevis for at heftelsen er falt bort eller at den berettigede samtykker. Adgangen til å slette panteretten ved å føre bevis er en mulighet som er aktuell for eieren der panthaver ikke medvirker til sletting.

Der rettsvernet er i orden er normalt en panterett godt beskyttet. Ved salg vil en panterett følge med skipet til ny eier, jf. ovenfor. For salg til utlandet vil en panterett være en hindring fra å kunne slette skipet fra de norske registrene, jf. sjøloven § 28 og ovenfor. Imidlertid er det noen viktige tilfeller hvor panterett opphører utenom normaltillfellene.

2.1.5.1 Pantet går tapt

Panteretter er avhengig av at pantet er i behold. Som nevnt er panterett til hinder for utflagging da skipet ikke kan slettes fra registeret. Skip skal også slettes fra registeret dersom det går tapt eller hugges opp, jf. sjøloven § 28, noe som følgelig også behøver samtykke fra rettighetshaver.

Dersom skipet går tapt er utgangspunktet etter panteloven § 1-8 at panthaveren bærer tapet i pantesikkerhet. Etter sjøloven § 28 er likevel hans samtykke nødvendig for å

³⁵ Skoghøy (2008)a note 306

³⁶ I.c.

³⁷ Innstilling VI fra Sjølovkomitéen s. 62

slette skipet fra skipsregisteret. Normalt vil denne problemstillingen løses ved at pantaveren har sikret seg at skipet er forsikret og at han har rettigheter i forsikringsoppgjøret. Det følger av forsikringsavtaleloven § 7-1 (3) jf. (2) at pantaver som har registrert sin panterett i skipsregistrene er regnet som medforsikret i skipsforsikringen. Loven er deklarasjonsloven, jf. (4), imidlertid er pantaver også sikret etter sjøforsikringsplanen³⁸ kapittel 7. Sjøforsikringsplanens bestemmelser er noe mer detaljerte enn lovens, i pantaverens favør.

Forutsatt at pantaver ikke får oppgjør av forsikringsselskapet, kan det bli tale om å se på panterett i tapt skip.

Når det er tale om tap, så er det noe mer definitivt enn havari. Imidlertid forsvinner ikke et skip fra jordens overflate. Ved havari kan det bli mer eller mindre tilgjengelig. Om det for eksempel synker på grunt eller dypt vann har stor betydning for om det skal anses som tapt eller ikke. Dette kan føre til uenighet om skipet skal anses som tapt. Dersom skipet utvilsomt er tapt kan det bli aktuelt å tvinge gjennom en slettelse av heftelsen mot rettighetshaverens ønske, under hjemmel av at skipet ikke er av verdi lenger, og at panteretten derfor må anses å ha falt bort i medhold av § 29 (1) første alternativ, jf. panteloven § 1-8.

Hvis ikke kan en pantaver som mener at det kan være noe restverdi i et havarert skip blokkere for en slettelse.

Det må antas at pantaver vil ha en utfordring med å realisere verdiene. Men det kan ha noe for seg å beholde pantet. Det kan tenkes omstendigheter der eier av skipet er i en situasjon hvor han ikke vil begi seg ut på å heve skipet til tross for restverdien. Da vil pantaveren kunne ha incentiver til å blokkere slettelse av skipet for å ha sin rett i behold i tilfelle skipet på et senere tidspunkt blir hevet og solgt.

Pantaver kan bli utsatt for illojal opptreden fra skipets eier.

Dersom skipet blir sendt til opphugging uten rettighetshavers samtykke, vil han fortsatt ha rettsvern for sin panterett. Pantaver har imidlertid begrenset med tid, da skipet er i ferd med å bli demontert. På et tidspunkt vil hans panterett i de enkelte deler og stålplater opphøre i og med at de ombrukes i andre ting, selges eller smeltes om.

Spørsmålet blir på hvilket tidspunkt panteretten må anses å gå tapt.

Det må være et krav for å kunne gjøre sin panterett gjeldende at tingene fortsatt kan identifiseres. Dersom en seksjon er skilt fra resten av skipet og ligger ved skipets side, vil det være så sikkert at det er snakk om en del av pantet at panteretten må være i behold. På den andre ytterkant kan være der stålet er smeltet om, og slik sett at en del av pantet er blitt til en bestanddel av nye produkter. Da kan pantet ikke identifiseres til annet enn høyst en prosentandel av det nye produktet. Det er tvilsomt om panterett kan gjøres gjeldende her.

Situasjonen ligner på den der pantsatt driftstilbehør eller pantsatt varelager blir omsatt i strid med pantavers rettighet. Det følger forutsetningsvis av panteloven § 3-7 (3) siste pkt. at panteretten er i behold med mindre den ekstingveres etter lov om godtroerverv av løsøre.

Så lenge tingene fortsatt er i opphuggerens varetekt eller hos en erverver som ikke er i god tro, er panteretten i behold. I praksis vil panteretten miste sin virkning etter hvert som delene ikke lenger kan identifiseres som deler fra skipet.

³⁸En utbredt standardavtale for sjøforsikringer.

Det vil føre for langt i forhold til oppgavens rammer å forfølge problemstillingen videre til alle eventualiteter.

2.1.5.2 Tvangssalg

Bortfall av panterett som følge av tvangssalg av skipet er også en aktuell opphørsgrunn. Det følger av tvangsfullbyrdelsesloven § 11-31 (4) at alle pengeheftelser faller bort ved tvangssalg. Det vil si at også panthavers rett opphører. Et tvangssalg er et generaloppgjør av formuesgodet. Dets egenskap av å være sikkerhetsobjekt blir utøvd, dermed er det ikke ytterligere sikkerhet i skipet. Panthaver skal ha det utbytte av salget som hans sikkerhet tilsvarer. Dersom hans panterett ikke gir noen uttelling i kjøpesummen, var panthaveren i realiteten en usikret kreditor. Registerførerens hjemmel for å slette panteretten er sjøloven § 29 (3).

Tvangssalg skal skje der skipet *er*. Det vil si at et skip i utenriks fart som skal tvangsselges kan bli tvangssolgt i en fremmed jurisdiksjon. Internasjonalt er denne ordningen den generelle normen, og den er kodifisert i panterettskonvensjonene av 1967 og 1993. Det er ansett som hensiktsmessig at den stat som skal forestå et tvangssalg fysisk har kontroll på skipet. Kontrollen gjør at det kun er én jurisdiksjon som er i stand til å gjennomføre tvangssalg til en hver tid.

Skipsregisteret er ansvarlig for å verne om rettighetshavers verdier. Det taler for å være restriktiv med hvilke utenlandske slettelsesbegjæringer som anerkjennes. Samtidig er skipsregistrene forpliktet til å anerkjenne legitime tvangssalg i utlandet. Lovgiver har vurdert at en prosess som er i samsvar med de betingelser oppregnet i § 76 er tilstrekkelig retts sikre til at alle rettigheter i skipet kan slettes.

Vilkårene for å anerkjenne tvangssalg i fremmed jurisdiksjon er etter § 76 ”... *at skipet på salgstidspunktet befinner seg i vedkommende stat og at salget skjer i samsvar med denne stats lovgivning og reglene i den internasjonale konvensjon 1967 om panterett i skip*”. Vilkåret om at skipet skal befinne seg i tvangssalgsstaten er for å sørge for gjennomføring av prinsippet om tvangssalg der skipet *er*. Konvensjonenes ordning er at tvangssalget gjennomføres etter prosessreglene i den aktuelle havnestat. Tolkningen av registrerte rettigheter og prioriteten dem i mellom avgjøres etter lovgivningen i registerstaten. Ordningen følger av konvensjonenes artikkel 2. Det er uttalt i forarbeidene³⁹ at det ikke er et krav at salget har skjedd i en konvensjonsstat. Det vil si at så sant tvangssalget skjer på en måte som anses å være i tråd med konvensjonen vil den anerkjennes av de norske registrene. Når rettigheter i skipet anses bortfalt etter § 76 kan registerføreren slette dem med hjemmel i § 29 (3)

Uten at det faller inn under oppgavens rammer, vil jeg påpeke den uoversiktlige situasjonen som kan oppstå dersom skipet blir tvangssolgt under forhold som skipsregistrene ikke vil anerkjenne, med det resultat at skipet er registrert i flere registre samtidig, hvor ulike eiere er hjemmelshavere og ulike panteretter registrert.

2.1.5.3 Foreldelse

Rettsvern for panterett kan bortfalle ved foreldelse etter sjøloven § 30. Bestemmelsen sier at panteretter som ikke skal gjelde for en bestemt tid eller for alltid foreldes etter 20 år. Dersom dokumentet gir uttrykk for et forfallstidspunkt vil panteretten foreldes minst

³⁹ Ot.prp. nr 32 (1970-71) s. 57

5 år etter denne dagen.

Alternativene er beskrevet i bestemmelsen slik at 20 år er minste tid for foreldelse. 5-års regelen er et alternativ som kommer til anvendelse om pantedokumentet gir uttrykk for en lengre forfallstid enn 20 år. Bestemmelsen er basert på tinglysningslovens regler. Det er uttalt i forarbeidene til tinglysningsloven⁴⁰ at hensikten med foreldelsesreglene er å holde grunnboken ryddig ved å kunne fjerne registreringer som er uten virkning. På denne bakgrunn vil det være naturlig å la dokumenter som beskriver en lengre forfallstid enn 20 år unngå foreldelse med tanke på at det er en aktiv rettighet. Tilleggsfristen på 5 år er gitt med tanke på at panteretten skal ha effekt etter at det underliggende forhold har forfalt. Det er ved mislighold en panterett har sin effekt. Foreldelse kan unngås dersom panteretten registreres på ny. Det er beskrevet i tredje ledd at rettsstiftelsen uttrykkelig må gjentas. Det vil si at ikke en hvilken som helst påtegning vil være tilstrekkelig. En forhøyelse av beløpet i pantedokumentet er beskrevet som påtegning som uansett vil regnes som fristforlengende. Slettelse av foreldet panterett skjer etter § 29.

2.1.6 Linjer til Marshall Islands

Shippingindustrien er en internasjonal næring. Reguleringen i de ulike flaggstater er individuell, men likevel er hovedlinjene i stor grad de samme. Viktige forskjeller forekommer og disse er det viktig å være klar over når man forholder seg til landets skipsregister.

2.1.6.1 Stiftelse

Panterett stiftes, som under norsk rett, ved avtale. Bindende avtale kan inngås uten registrering, men registrering er vilkår for rettsvern. Vilkårene for å opprette en panterett er under Marshall Islands rett i større grad formet som rettsvernsvilkår enn under norsk rett.

Lovgivningen setter i utgangspunktet ingen grenser for hvem som kan være panthaver. I veiledningen⁴¹ gis det imidlertid opplysninger om at en panterett ikke kan være til fordel for skipets eier. Følgen av dette kravet er at en skipseier ikke kan pantsette skipet til seg selv, for eksempel for å holde av prioritet til bruk på et senere tidspunkt, i motsetning til hva som er mulig under norsk rett. For øvrig kan panthaver være personer eller selskaper av hvilken som helst nasjonalitet.⁴²

Renter og andre utgifter i forbindelse med lånet, er det opp til partene å avtale om skal dekkes av panteretten eller ikke, jf. § 312. Det er også opp til partene å avtale om dette skal dekkes av den registrerte totalsummen panteretten er registrert for eller komme i tillegg til denne. Hva som er avtalt å komme i tillegg til rammen for panteretten kommer fram på pantsettelsesattesten som skrives ut av skipsregisteret. Dersom panteretten sikrer et rammelån ("pursuant to agreement"), jf. § 309 (2), må renter og

⁴⁰ Ot. prp. nr. 9 (1935-1936) s. 27

⁴¹ MI-100 s. 37

⁴² Hengen (2006) s. 18

omkostninger inkluderes i maksimalbeløpet som oppstilles i pantedokumentet. Med rammelån menes et lån hvor utestående beløp i det underliggende forhold kan endres under låneperioden. Innenfor rammen av låneforholdet eller panteretten, kan kreditten utnyttes i varierende grad.

2.1.6.2 Rettsvern

Rettsvernsreglene for Marshall Islands går ut på mye av det samme som i Norge. Rettsvern oppnås ved registrering, jf. Maritime Act § 302 (1). Det er en forutsetning om skriftlighet for registrering. Det er også stilt krav til hvem som er berettiget til å pantsette skipet som hjemmelsmann eller som fullmektig.

På samme måte som i Norge er det forholdet til tredjemann som påvirkes av registreringen, jf. Maritime Act § 302.

Registrering av en panterett tillates kun dersom bevis for det underliggende forhold vedlegges, jf. Maritime Act § 307. Veiledningen⁴³ anbefaler å legge ved selve lånedokumentet med mindre pantedokumentet inneholder alle relevante opplysninger om den underliggende forpliktelse. Kravet medfører at panteretten aldri er større enn kravet den skal sikre. Kravet forhindrer også at panterett opprettes før kravet er opprettet.

Flåtepant er tillatt, jf. § 308 forutsetningsvis, men panteretten må spesifisere hvilke skip som er pantsatt for å kunne registreres og oppnå rettsvern, jf. § 302 (3) og § 307. Dersom lånet er et rammelån ("pursuant to agreement") er det et krav for å tillate registrering at det i tillegg til maksimalsummen registreres en forfallsdato, jf. Maritime Act § 309(2). Selv om partene på et senere tidspunkt kan avtale om og hvordan rammen skal utnyttes, er det et registreringskrav at *avtalen* må være opprettet og legges ved på registreringstidspunktet.⁴⁴ Avtalen må beskrive det fremtidige forholdet som kan eller skal oppstå. Det er med andre ord ikke tillatt med en panterett uten beløpsbegrensning som man kan finne i andre common law systemer. Kravet medfører at det heller ikke er mulig å opprette pro forma pant, tomme prioriteter for senere bruk eller pant for ethvert mellomværende av uspesifisert art, i motsetning til ordningen under norsk rett. Kravet til registrering av hvilket skip som skal sikres og rammen for pantesikkerheten kan for øvrig sammenlignes med det norske spesialitetsprinsippet.

Det noteres tid og dato for registrering av pant. Marshall Islands har distriktskontorer i ulike tidssoner med direkte tilgang til registeret, på den måten er det er anledning til å gjøre registreringer hele døgnet. I motsetning til hva som gjelder for de norske skipsregistrene har Marshall Islands ikke regler for å regne registrering fra dokumentet er mottatt. Registrering anses skjedd ved faktisk registrering. Det er lagt opp til at kontorene på to døgns varsel kan bistå med registrering samtidig med at transaksjonene skjer, jf. MI-100 chapter V section 2 C 2.

2.1.6.3 Fysisk og juridisk rådighet mens panteretten eksisterer

Loven innskrenker ikke eierens fysiske rådighet over skipet når det blir pantsatt under Marshall Islands-rett.

⁴³ MI-100

⁴⁴ MI 100 s. 40

I loven er det tatt inn begrensninger i den eierens juridiske råderett over pantsatt skip. For å beskytte de som har registrert pant i skipet, er det krav om deres samtykke før eieren kan gjøre visse disposisjoner. For det første må panthavere samtykke der det er snakk om ytterligere pantsetting av skipet, jf. MI-100 chapter V section 2 A 2. For det andre må panthaverne samtykke ved salg av skipet, jf. Maritime Act § 224, dette gjelder både med og uten skifte av flagg. Den samme bestemmelsen krever panthavernes samtykke der det er snakk om å skifte flagg uten at skipet skifter eier. Disse begrensningene i lovverket av eiers rådighet gjør det unødvendig å ha med klausuler om forbud mot salg og ytterligere pantsetting, slik som er vanlig i Norge. Reglene virker mer kreditorvennlige enn de norske reglene. På samme måte er det krav om panthavers samtykke dersom eieren ønsker å bare boat-registrere skipet under et annet flagg.

På samme måte som under norsk rett har Marshall Islands ikke noe krav om forsikringsdekning av det pantsatte skip. Men avtalepraksis på området viser at det er normalt for panthaver å kreve dette. På samme måte er det vanlig å avtale at panthaver får sikkerhet i panteretten for de utlegg han har til forsikringspremie, dersom eieren svikter.

Som nevnt må det underliggende forhold enten registreres eller beskrives ved opprettelsen av panterett. Dersom man ønsker å gjøre endringer i det underliggende forhold, for eksempel foreta en gjenopplåning, må man gå veien om en endringsavtale. For at endringsavtalen skal få virkning ovenfor tredjepersoner må den registreres i skipsregisteret, på samme måte som den opprinnelige panteavtalen. Følgen av disse reglene er at gjenopplåning og andre øvelser med panteretter er mer restriktivt enn under norsk rett.

2.1.6.4 Hva panteretten hefter ved

Hva som inngår i pantet under Marshall Islands rett er beskrevet i Maritime Act § 303 som "*the whole of any vessel*". Det er ikke nærmere beskrevet hva som inngår i pantet av tilbehør om bord, verken i Maritime Act eller i MI-100. Det er antatt i teorien⁴⁵ at pantet inkluderer tilbehør for bruk til navigasjon, fartøyets operasjon og utførelsen av dens oppgaver. Det svarer i stor grad til den norske definisjonen av tilbehør. Det er antatt at pantet også omfatter dette utstyret selv om det midlertidig er tatt av skipet. Imidlertid vil ikke en befrakters utstyr midlertidig tatt om bord inngå i pantet eller annet leid utstyr som ikke er montert og gjort til en del av skipet. En Marshall Islands advokat⁴⁶ uttaler at pant omfatter alt som eies av eieren og som hører til skipet, enten det er om bord eller på land. Han uttaler videre at for å beskytte utstyr som andre eier, for eksempel en befrakter, som er på skipet så må dette merkes tydelig med hvem det tilhører og at det ikke hører til skipet. En jurist ansatt ved Marshall Islands-registeret uttaler⁴⁷ at skipet og dets utstyr inngår i pantet. Dersom en befrakter ønsker å beskytte sitt utstyr som befinner seg om bord i skipet bør innta klausuler om dette i befraktningsavtalen.

⁴⁵ Hengen (2006) s. 23

⁴⁶ Raymond Simpson, lisensiert Marshall Islands advokat, e-post sendt 3.10.2010

⁴⁷ Sarah Boys, International Registries Inc., e-post 6.10.2010

Deres uttalelser går begge ut på å skape notoritet og publisitet i forhold til reelt eierskap for utstyret, selv om metodene de beskriver er ulike. Jeg går ut i fra at formen er underordnet, og at det vesentlige er at formen er betryggende ovenfor tredjemann slik at han kan feste lit til forbeholdet. Det som er uttalt her antyder en viss ulikhet til de norske reglene ved at det er eierskapet som avgjør, i motsetning til funksjon og tilknytning under norsk rett.

Når det er snakk om "the whole of any vessel" må det omfatte en del tilbehør. Det er tvilsomt om en kan *omgå* pant i tilbehør ved å merke det med navnet til en annen enn eieren. Hva som er "the whole" må etter en vanlig språklig forståelse omfatte utstyr som gjør skipet sjødyktig og i stand til å seile. På den bakgrunn må en eier akseptere at utstyr innenfor kjerneområdet av begrepet uansett anses som en del av skipspantet. Det må antas at en kreditor vil sørge for gjennomskjæring der man for eksempel prøver å holde hovedmaskin eller radar utenfor skipspantet.

2.1.6.5 Opphør

Når det underliggende forhold er bortfalt eller betalt ned, er det krav om at panteretten skal slettes, jf. § 315. Pant med lavere prioritet rykker da opp i prioritetsrekkefølge.⁴⁸

Et skip kan ikke slettes fra Marshall Islands-registeret mens det er påheftet en panterett, jf. Maritime Act § 304 (2). Imidlertid kan registerføreren slette skipet bl.a. dersom han får melding om at skipet er gått tapt. Det er et vilkår at registrerte panthavere får melding om den forestående slettelsen med minst 60 dagers varsel før slettelse finner sted.

Dersom panthavere har innvendinger mot slettelsen har de da anledning til å angripe begjæringen.

Det følger videre av bestemmelsen at slettelse ikke har innvirkning på panteretten.

Dersom skipet sletts som tapt, men på et senere tidspunkt viser seg å være gjenstand for hevning eller lignende vil panthaveren kunne melde seg.

Ved tvangssalg skal alle krav i skipet gjøres opp og skipet selges normalt fritt for heftelser.

Slik slettelse av rettigheter i skip uten samtykke fra rettighetshaver behøver hjemmel også på Marshall Islands.

Ved tvangssalg på Marshall Islands følger det av Maritime Act § 318 at alle panteretter bortfaller ved tvangssalg, og at de som har rettigheter i skipet får oppgjør i utbyttet fra salget etter prioritet. Dermed er resultatet et heftelsesfritt skip når salget er gjennomført. Rettighetshaver som ikke fikk fullt utbytte gjennom tvangssalget sitter igjen med en usikret fordring.

Det er ikke stor skipstrafikk til Marshall Islands, så det mest praktiske er et tvangssalg utenfor Marshall Islands' jurisdiksjon. I et slikt tilfelle må tvangssalgsskjøtet sendes til Marshall Islands-registeret. Dersom kjøtet inneholder erklæring om at panteretter og andre heftelser i skipet er falt bort, skal registeret legge dette til grunn, jf. MI 100 chapter III section 4 E 2.

Bestemmelsen gir ingen kriterier angående hva slags prosess som kreves for at den skal godkjennes som endelig bortfall av registrerte panteretter. I tilfelle av tvangssalg i en lite tillitsfull stat har man en situasjon der panteretter bortfaller etter en tvilsom prosess.

⁴⁸ Hengen (2006) s. 24

Således kan panteretter registrert i Marshall Islands stille noe mindre sikkert enn i Norge, da det etter norsk rett er lovfestede krav til prosess for anerkjennelse av utenlandske tvangssalg. Dersom det skjer en sensur med hvilke domstoler Marshall Islands anerkjenner som kompetente, vil det likevel skje ut fra en konkret vurdering. Dermed kan det være uforutsigbart for en panthaver om og på hvilke vilkår han kan angripe en begjæring om slettelse av pant.

2.2 Utlegg

Utlegg kan hovedsakelig likestilles med avtalepant, med noen særlige regler om tilblivelse og opphør. For å unngå gjentakelse vil jeg fokusere på ulikhetene.

2.2.1 Stiftelse

Utleggspant oppstår ved hjelp av namsmannen som ledd i tvangsinndrivelse av et pengekrav. I utgangspunktet er pengekravet usikret. Ved utlegg gis kreditoren panterrett i skyldnerens formuesgoder. Dersom oppgjør ikke skjer etter at utleggspant er stiftet, kan panthaveren gå til tvangssalg av pantet.

Utlegg skjer etter tvangfullbyrdelsesloven kapittel 7, jf. lov om fordringshaveres dekningsrett av 8. juni 1984 nr. 59 (dekningsloven) kapittel 2, jf. panteloven § 1-2 (2).

Utlegg kan tas i ethvert formuesgode som tilhører skyldneren og som det kan tas beslag i etter dekningsloven kapittel 2. For skip som realregistrerbart løsøre vil eierskap normalt være kurant å fastsette ved å underesøke skipsregisteret. Det er det reelle eierskap som er utgangspunktet, men når det gjelder skip vil rettsvernsreglene gi viktige modifikasjoner.

Som følge av skipsregisterets positive troverdighet, kan en kreditor ekstingvere rette eier ved å forholde seg til opplysningene om registrert eier.

Tvangfullbyrdelsesloven § 7-13 har en regel om at det ved utlegg skal legges vekt på det reelle eierskap dersom det kan dokumenteres at det er et annet enn det registrerte. Høyesterett har slått fast⁴⁹ at § 7-13 er en bevisregel for namsmannen. Ved opprettelsen av bestemmelsen var den ikke tiltenkt å gi materiell virkning for beslagsretten. Det vil si at reglene om kreditorkestinksjon på bakgrunn av realregistre ikke står tilbake for § 7-13. Sakene gjelder fast eiendom, men på grunn av likhetene ved registrene bør de få anvendelse også for skip. På bakgrunn av denne regel vil selgers kreditor kunne ta beslag i skipet til skade for kjøpers uregistrerte rett. Denne situasjonen bekrefter viktigheten av samtidighet i ytelse og registrering ved kjøp av skip.

Dersom kjøper er skyldner vil reglene om reelt eierskap slå noe annerledes ut. Der et skip er på vei inn til kjøper, men hans rett ikke er registrert vil en kreditor ikke kunne ta beslag i skipet da skyldneren ikke er hjemmelshaver. Men han kan ta utlegg i hans rett i kjøpekontrakten, som senere blir utlegg i eiendomsretten til skipet.⁵⁰

⁴⁹ Rt. 1995 s. 1122, stadfestet i Rt. 2008 s. 1025

⁵⁰ Falkanger (2007) s. 653

Utlegg kan tas i de samme formuesgoder som avtalepant. Det vil si at det kan tas utlegg i tingsinnbegrep slik som driftstilbehør. I denne sammenheng kan vurderingene om hva som regnes som tilbehør til skipsbegrepet, som nevnt under pantekapittelet, få betydning. En utleggstaker som ser at skipet er overbeheftet, men som ser at det finnes tilbehør om bord som faller utenfor skipspant, kan benytte anledningen til å ta utlegg i dette.

2.2.2 Rettsvern

Panterett i skip får rettsvern ved registrering i skipsregisteret, jf. sjøloven § 41. Det er namsmannen som sørger for registrering av utlegg ved at utskrift av namsboken sendes til skipsregisteret for registrering, jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 7-20. Ved registrering av utlegg er selvfølgelig hjemmelshavers samtykke ikke nødvendig for at registrering skal skje.

2.2.3 Fysisk og juridisk rådighet mens panteretten eksisterer

Da utleggspant i stor grad fungerer på samme måte som avtalepant, vil rådigheten over pantet og panteretten i stor grad være den samme.

2.2.4 Opphør

Utleggspant opphører dersom det underliggende forhold faller bort, for eksempel ved betaling av gjelden.

Rettsvern for utlegg foreldes etter 5 år, jf. sjøloven § 30 (2). Dersom det ikke er sørget for dekning innen foreldelsesfristen, kan re-registrering av utlegget gi ny 5-årsfrist. Det er viktig å legge merke til at begjæring om tvangssalg ikke avbryter foreldelsen.⁵¹ Derfor må utleggspanthaveren sørge for at panteretten ikke foreldes i hele perioden fram til et eventuelt tvangssalg er gjennomført, og om nødvendig sørge for re-registrering av sin panterett underveis i tvangssalgprosessen.

2.2.5 Linjer til Marshall Islands

Hva som skjer dersom en kreditor søker dekning i en skyldners formuesgoder som befinner seg på Marshall Islands eller som er registrert der, er uklart.

Maritime Act har ingen hjemmel til å *registrere* utlegg i et Marshall Islands-skip.

Når det gjelder eiendeler som befinner seg på Marshall Islands vil en kreditor ha anledning til å ta beslag og sørge for tvangssalg. Dette går fram bl.a. av lovgivningen på fast eiendoms område.

Når det gjelder skip vil situasjonen bli mer komplisert ved at kravet mest sannsynlig stammer fra utlandet og ved at skipet mest sannsynlig ikke befinner seg i jurisdiksjonen.

⁵¹ Rt. 1996 s. 617. Saken gjelder fast eiendom, men reglene er tilsvarende

For utenlandske krav er det tilsynelatende anledning til å bringe disse til Marshall Islands. The Uniform Foreign Money-Judgment Act 1996 of the Republic of the Marshall Islands er den lovgivning som kan komme til anvendelse. Dette er lovgivning som gir hjemmel for fullbyrdelse av utenlandske dommer i Marshall Islands. Forutsetningen er at kreditor har en utenlandsk dom for et pengekrav som han ikke har oppnådd dekning for. Kreditor kan da gå til en domstol på Marshall Islands, som kan beordre beslag av skyldnerens eiendeler som befinner seg på Marshall Islands. Hva domstolen avgjør dersom dette prøves for et skip som ikke befinner seg på Marshall Islands er usikkert. Det er ingen kjente rettsavgjørelser for et slikt tilfelle.⁵²

2.3 Sjøpant og annen legalpant

Sjøpantekrav er krav mot skipet, disse kravene er gitt en spesiell stilling når det gjelder oppgjør. Sjøpantekrav er ansett som krav oppstått i skipet ved dets drift, ikke kostnader som eieren har i forbindelse med eierskapet av skipet.

Det er lange tradisjoner for å gi visse krav særlig sikkerhet gjennom sjøpant. Slike krav har gjennom tidene blitt gitt dekningsrett i skipet foran alle andre krav.

På grunn av at forsøkene på å danne internasjonale regler gjennom panterettskonvensjonene har feilet, vil vi finne ulike regler fra land til land i forhold til hvilke krav som er å regne som sjøpantesikrede krav. Likevel er det i de fleste stater av betydning noenlunde like regler om hva som dekkes av sjøpant.

Risikoen for sjøpantekrav er noe panthavere må ta hensyn til da sjøpantekrav foretrenger deres pantesikkerhet. Med i denne risikoberegningen er det nødvendig å ta med at skipet kan anløpe stater med avvikende lovgivning når det gjelder hvilke krav som gir sjøpanterett, noe som fører til at sjøpanteretter kan oppstå på grunnlag som er ukjent i registerstaten.

2.3.1 Stiftelse

Hjemmel for sjøpanterett er sjøloven § 51, jf. panteloven § 1-2 (2).

Norge har basert sine regler om sjøpanterett på panterettskonvensjonen av 1967.⁵³

Av sjøloven § 51 går det fram hva som regnes som sjøpantesikrede fordringer etter norsk rett. For det første gjelder det hyre og andre godtgjørelser til ansatte om bord i anledning deres tjeneste på skipet. For det andre er visse offentlige avgifter dekket. Det gjelder havne-, kanal-, og andre vannveisavgifter samt losavgifter. For det tredje er erstatningskrav dekket for personskade oppstått i direkte forbindelse med skipet. For det fjerde dekkes erstatning for skade på eiendom i forbindelse med drift av skipet. Og til sist dekkes bergelønn, erstatning for fjerning av vrak samt bidrag til fellehavari av sjøpanterett.

⁵² Ray Simpson, lisensiert Marshall Islands-advokat, Hellas, og Sarah Boys, advokat ved International Registries Inc., registerfører for Marshall Islands, i e-post 3. oktober 2010

⁵³ Innstilling VIII fra sjølovkomitéen s 74-75

Innledningen i bestemmelsen sier at ”*Fordringer mot skipets reder er sikret ved sjøpanterett...*”. Når bestemmelsen bruker formen ”er”, uten at andre stiftelsesvilkår oppstilles, må den tolkes slik at panteretten oppstår ved at fordringen oppstår. I teorien er det antatt at retten til sjøpant kan innskrenkes ved avtale, men slik avtale kan ikke anses som gyldig i forhold til hyrekrav eller personskade.⁵⁴ Sjøpant kan kun stiftes som nevnt i § 51. Det er ikke anledning til å avtale at sjøpanterett skal oppstå. En slik avtale ville føre til fortrenging av andre panthavere, noe som vil være urimelig når det i realiteten er snakk om avtalepant.

Som vi skal se senere er sjøpanterett en rettighet som ikke registreres i skipsregisteret. Som redegjort for under kapittelet om avtalepant, skjer tiltredelse av en panterett ved tvangssalg der skipet befinner seg. Et kompliserende element er om en sjøpanterett oppstår i ett land, hvoretter skipet seiler til et annet land. Hvis sjøpanteretten skal gjøres gjeldende der, hva skjer da med sjøpanteretten? Dersom en utenlandsk sjøpanterett skal gjøres gjeldende i Norge, følger det av lovvalgsreglene i § 75 at det er oppregningen i § 51 som skal gi grunnlag for sjøpanterett. Dersom det utenlandske sjøpantet ikke faller inn under alternativene vil panteretten ikke anses som sjøpanterett i oppgjøret. § 75 (2) 2) åpner for at kravet skal kunne gjøres gjeldende, men det får ikke de privilegier som ellers følger med sjøpant. Denne ordningen er i tråd med det som gjelder etter panterettskonvensjonene av 1967 og 1993.

Resultatet av dette er at sjøpant stiftes i forhold til de regler som er gjeldende der skaden inntreffer, men panterettens stilling avgjøres av lovgivningen i det landet hvor panteretten gjøres gjeldende. Dette fører til at den som har et krav mot et skip kan bli nødt til å holde det under oppsikt over en stund inntil skipet anløper en havn hvor kravshaveren har en god sjanse for oppgjør. Denne øvelsen blir ofte kalt ”forum shopping”

Den som kan pådra en forpliktelse som er sikret med sjøpant er etter sjøloven for det første eieren, men også befrakter, disponent, eller noen som rederen har overdratt sine funksjoner til kan pådra slike krav. Dette er også ordningen etter panterettskonvensjonene. Det vil si at andre personer enn eieren kan pådra seg krav som sikres i skipet til fortrengsel for eierens rettigheter i skipet og til fortrengsel for panthavere.

Normalt har eieren kontroll over hvordan skipet brukes, slik at et krav som sikres ved sjøpant har stor tilknytning til eierens forvaltning av skipet. Imidlertid vil tilknytningen bli svakere når det er snakk om et sjøpantekrav som er oppstått på en bare boat-befrakteres hånd. Bare boat-bortfrakter må være bevisst på denne muligheten for beheftelse av skipet og sørge for å sikre seg i forhold til befrakter. Lovgivningen har, som gode grunner taler for, valgt å la problemet være et forhold mellom befrakter og bortfrakter, ikke et problem for den som mer eller mindre tilfeldig blir påført skade eller som forholde seg til skipet.

Det er noen ulikheter i panterettskonvensjonene av 1967 og 1993 i forhold til hvilke krav som er å regne som sjøpant. Konvensjonene har heller ikke noen universell tilknytning. Derfor er det viktig å undersøke aktuell jurisdiksjon når man behandler krav og sjøpanterettslige spørsmål.

⁵⁴ Falkanger (2009) note 67

2.3.2 Rettsvern

Sjøpant har rettsvern uten registrering jf. § 24 jf. § 52. Sjøloven § 20 bestemmer at sjøpanterett ikke *kan* registreres. Man kan si at sjøpant er en skjult rettighet.

2.3.3 Fysisk og juridisk rådighet mens panteretten eksisterer

Sjøpanterett innskrenker ikke eierens rådighet over skipet på noen annen måte enn for avtalepant. Han kan seile skipet og bruke det til inntektsbringende aktiviteter. Det er heller ingen sperre mot kjøp, salg eller ytterligere beheftelse.

Dersom skipet er beheftet med avtalepant er det, som nevnt ovenfor, en sperre mot utflagging ved at skipet ikke kan slettes fra registeret uten samtykke fra rettighetshavere. Når skipet er beheftet med sjøpant vil situasjonen være en annen. Det er ikke tillatt å registrere sjøpanteretten. Dermed har ikke skipsregisteret mulighet til å se dette som en sperre mot sletting av skipet ved utflagging.

På den andre siden vil ikke sjøpanteretten falle bort ved eierskifte, jf. § 53. Den sikrede kan gjøre sin rett gjeldende mot den som til enhver tid eier skipet. At en skjult panterett følger med ved eierskifte gjør situasjonen noe usikker for kjøper av et skip. På samme måte som ved bare boat-befraktning er dette en ordning til beskyttelse for kravshaveren. Risikoen for kjøper og selger kan reduseres gjennom deres avtaleverk ved overdragelsen.⁵⁵

At sjøpanterett følger skipet er også ordningen etter panterettskonvensjonene. Etter 1967-konvensjonen følger det av artikkel 7 (2) at bare de ”egentlige” sjøpantene følger skipet ved eierskifte. 1993-konvensjonen har ikke en slik begrensning noe som taler for at også andre legalpant, eller nasjonale sjøpant, enn de ”egentlige” sjøpant etter artikkel 4 kan overføres ved et salg.

Den som har et krav sikret ved sjøpant kan overdra sitt krav. Det følger av sjøloven § 71 at panteretten da følger med kravet, slik at cesjonaren får overdratt til seg en pantesikret fordring.

Overdragelse skjer typisk ved avtale.

Panteretten følger også med kravet ved ”annen overgang”. En som er intervensjonsbetaler for et krav sikret ved sjøpanterett overtar pantet på bakgrunn av slik ”annen overgang”. Det er slått fast i en lagmannsrettsdom publisert i ND 2002 s. 171 Hålogaland⁵⁶. Lagmannsretten uttalte at en som hadde interesser i inntektene til skipet overtok panteretten når han betalte mannskapets hyre slik at skipet kunne fris fra arrest.

I den samme dommen ble det oppstilt som et vilkår at intervensjonsbetalingen ikke er å anse som kreditt til skyldneren. I kredittilfelle er det ingen grunn til å gi kredittyteren slik gunstig sikkerhet for sin ytelse.

Skatteetaten er ansett for å overta sjøpanterett for hyrekrav når de forfølger sjømannens arbeidsgiver for manglende innbetaling av skattetrekk, jf. ND 2004 s. 621 NH. På

⁵⁵ Som eksempel vises til BIMCOs standardkontrakt for salg, ”saleform 1987” klausul 9, inntatt i materialsamling i sjørett, Sjørettsfondet 2010.

⁵⁶ Nektet fremmet for Høyesterett, se ND 2002 s. 370

samme måte anser lønnsgarantifondet ved NAV at de trer inn i sjøpanterett for hyrekrav når de betaler utestående hyre til sjømannen.⁵⁷

2.3.4 Opphør

Sjøpant opphører på ordinær måte når fordringen er gjort opp eller kravet bortfaller. I tillegg opphører panteretten i noen gitte tilfeller.

For det første kan sjøpant opphøre med bakgrunn i foreldelse. Motstykket til dets sjenerøse prioritetsstilling er at panteretten foreldes etter kort tid. Sjøloven § 55 sier at ”sjøpanterett foreldes i løpet av 1 år regnet fra den dag da vedkommende fordring oppsto...”.

Normalt er det kurant å fastsette når en fordring oppstår. For eksempel når en losavgift oppstår eller et krav basert på en kollisjon. Når det gjelder hyrekrav har det vært anført at fordring på hyre oppstår for hver dag som sjømannen opptjener hyre. Domstolene har imidlertid i en dom publisert i ND 2004 s. 621 NH om foreldelse av sjøpant, avgjort at skjæringstidspunktet for når foreldelsesfrist basert på hyrekrav starter å løpe er ”når korrekt utlønning skal skje”, det vil si normalt på den vanlige lønningsdagen. Foreldelsesfristen avbrytes ved arrest av skipet forutsatt at arresten fører til tvangssalg, jf. § 55.

For det andre faller sjøpant bort ved tvangssalg. For tvangssalg i Norge følger det av tvangsfullbyrdsloven § 11-31 at alle begrensede rettigheter i skipet faller bort. Dette innebærer at også sjøpantekrav faller bort. Det er naturlig i og med at et tvangssalg er et generaloppgjør for alle heftelser i skipet.

At sjøpantet faller bort gjelder både dersom sjøpanthaveren er med i tvangssalgprosessen og dersom han ikke er med. Sjøpant er en skjult panterett, derfor er det en mulighet at sjøpanthaveren ikke er klar over det forestående salget eller at han ikke blir informert om salget.

For norsk skip som blir tvangssolgt i utlandet gjelder det samme, jf. sjøloven 76. Kravene for den utenlandske prosessen er den samme som beskrevet under kapitlet om avtalepant.

Som nevnt vil ikke et alminnelig salg føre til at sjøpantet opphører. Det må et tvangssalg til for å utslette sjøpantet før foreldelsesfristen går ut.

Ordningen etter panterettskonvensjonene av 1967 og 1993 er i stor grad de samme.

Sjøpanterett følger med skipet ved salg og de foreldes etter ett år.

Begge konvensjoner tillater andre legalpanteretter på forutsetning av at de får prioritet etter alle andre rettigheter. Etter panterettskonvensjonen av 1967 er det ingen regulering av slike legalpanterettets foreldelsesfrist. Etter panterettskonvensjonen av 1993 foreldes dem etter 6 måneder. Når man ser dette i sammenheng med at listen over hva som regnes som sjøpanteretter etter de to konvensjonene er ulike, vil det si at en sjøpanterett etter 1967-konvensjonen kan regnes som annen legalpanterett etter 1993-konvensjonen, noe som medfører foreldelse etter 6 måneder. Jeg vil anta at en stat under 1993-konvensjonen ikke kan gjennomføre foreldelsen med utslettende virkning, utenom i

⁵⁷ NAV (2009)

tvangssalgstilfellene. Slik sett vil ikke en sjøpanthaver etter 1967-konvensjonen løpe noen risiko for utslettelse av sin panterett dersom skipet anløper en havnestat hvis rettssystem er i tråd med 1993-konvensjonen. Men hans mulighet for å gjøre kravet gjeldende i jurisdiksjonen er i høyeste grad påvirket av lovgivningen. Ut fra dette kan man se at det er viktig ved tiltredelse av sjøpanterett at man ser at jurisdiksjonene for tilblivelse og tiltredelse av sjøpant er kompatible.

2.3.5 Linjer til Marshall Islands

Marshall Islands oppgir at deres regleverk er i tråd med panterettskonvensjonen av 1993. Staten har ikke signert eller ratifisert konvensjonen, så den er ikke bundet på noen måte.

Listen over sjøpantekrav under Marshall Islands' rett, finner vi i Maritime Act § 318. Sjøpantekrav er krav på for det første skadeerstatning, for det andre ubetalte skatter og avgifter i forbindelse med registreringen av skipet, for det tredje mannskapets hyrekrav, for det fjerde felleshavaribidrag, for det femte krav på bergelønn og for det sjette utgifter i forbindelse med tvangssalget.

Listen avviker noe fra panterettskonvensjonen av 1993. For det første er ikke konvensjonens punkt om krav med utspring i havneavgift, losutgifter osv. tatt med. Dette er noe som kun går ut over staten Marshall Islands, slik at det er ikke et betydelig avvik.

For det andre er ytterligere kravgrunnlag lagt til. Det gjelder punkt 2, 4 og 5.

Punkt 2 er ikke et type krav som gir sjøpanterett under konvensjonene eller under norsk rett. Punkt 4 og 5 er kravgrunnlag som gir sjøpanterett under 1967-konvensjonen, men ikke 1993-konvensjonen. Det vil si at det også er sjøpantekrav under norsk rett. Den innbyrdes prioritet er ikke fastlagt, men listen er i en annen rekkefølge enn under konvensjonene.

I tillegg har Marshall Islands-lovgivningen en del andre krav som betegnes som sjøpanteretter. De er ikke med i oppregningen ovenfor, og heller ikke med på listen over "egentlige" sjøpanteretter i panterettskonvensjonene. Derfor må det være klart at disse panterettene er av en art som kan betegnes som andre legalpanteretter.

Det er ikke hjemmel i Marshall Islands lovgivning til å registrere sjøpant.

Marshall Islands er en stat med liten befolkning, noe som kan antyde at anløp til staten vil være lavt. Tvangssalg av skip skal skje der skipet er. Det vil si at det er liten sannsynlighet for at tvangssalget skjer under Marshall Islands-rett.

Som nevnt er den normale ordningen at registrert panterett håndteres etter registerstatens lovgivning og at tvangssalg ellers skjer etter lovgivningen i tvangssalgssstaten. Ved tiltredelse av sjøpantekrav er man derfor avhengig av lovgivningen i den stat hvor tvangssalget skjer.

Ved tiltredelse av sjøpanterett oppstått under Marshall Islands rett vil det, på samme måte som beskrevet under norsk rett, være avgjørende at reglene for stiftelse og tiltredelse er kompatible.

For eksempel vil sjøpant fra Marshall Islands for utestående skatter og avgifter regnes som annen legalpant dersom det gjøres gjeldende i jurisdiksjon som er i tråd med en av

panterettskonvensjonene. Det vil si at kravet er sikret med pant i skipet, men at det ikke får samme gunstige vilkår som ”egentlige” sjøpant.

2.4 Prioritet

Hvilken prioritet man har til dekning i et formuesgode er viktig å kunne forutse. Det er viktig på planleggingsstadiet, i sikkerhetens levetid og på oppgjørssstadiet.

Den som gir kreditt mot sikkerhet i et skip ønsker å forutse hvor sterkt hans sikkerhet står i en oppgjørssituasjon.

En kreditor som søker dekning for et krav hos en reder vil ønske å se i hvilket formuesgode han kan gis en dekningsrett innenfor verdien av formuesgodet.

Videre er det interessant å se hvordan en kan behandle en sikkerhet blant flere uten å påvirke prioriteten.

Som redegjort for under kapitlet om avtalepant, er det registerstatens lovgivning som regulerer prioritet i forholdet mellom registrerte rettighetshavere. Legalpant og sjøpant prioritet reguleres av tvangssalgsstaten.

2.4.1 Norsk rett

For skip registrert i de norske skipsregistrene finner vi prioritetsreglene for registrerte rettigheter i sjøloven. Hovedregelen finner vi i § 23.

Registrerte rettigheter går foran uregistrerte. Av registrerte rettigheter går det som ble dagbokført først foran det som ble dagbokført senere. Ved samtidig dagbokføring blir rettighetene likestilt. Det er gitt en viss prioritet til utleggs og arrestforretninger ved at de går foran frivillig stiftede rettigheter ved samtidig registrering.

Samtidighetsreglene vil ha mindre betydning i skipsregistrene enn i grunnboken for fast eiendom, da skipsregistrene har gått fra dag til dag registrering over til minuttregistrering. For dokumenter som kommer i registerets åpningstid vil det derfor være veldig liten mulighet for uoverlagt samtidig dagbokføring. Imidlertid er det for dokumenter som ankommer med samme postforsendelse regnet at de ankommer samtidig.⁵⁸

Unntak fra hovedregelen er gitt i § 24.

Første ledd har unntak for registrering i ond tro. Den som er kjent med en eldre rett på tidspunktet for dagbokføring av sin egen rett får ikke prioritet i forhold til denne så sant den yngre rett er en frivillig rettsstiftelse. Det går frem av bestemmelsen at den gode tro må foreligge på registreringstidspunktet, derfor vil ikke god tro på avtaletidspunktet alene være tilstrekkelig. Når unntaket for ond tro gjelder frivillig rettsstiftelse innebærer det at en tvunget rett, for eksempel en utleggstaker, ikke trenger å respektere en eldre uregistrert rett, uavhengig av god eller ond tro.

Andre ledd gir unntak fra kravet om registrering for lovbestemte rettigheter. Det viktigste eksempelet er sjøpant, som det heller ikke er anledning til å registrere, jf.

⁵⁸ NIS- og NOR-forskriftene § 11

sjøloven § 20. Dersom den lovbestemte rett ikke har noen spesialbestemmelser om prioritet, vil hovedregelen om prioritet komme til anvendelse.

Tredje ledd beskriver unntak for to forhold. Det ene er rett som utledes av selger. Denne rett skal gå foran rett som utledes av kjøper. En slik rett kan være som følge av en selgerkreditt dersom kjøpesummen ikke betales samtidig med overgang av eiendomsretten. Denne prioritetsregelen kan få betydning der det er tatt utlegg i kjøpers rett i kjøpekontrakten. Dette utlegget kan registreres på skipet idet kjøperen får hjemmel til det.⁵⁹ Likevel vil selgers rett gå foran en tidligere eller samtidig registrert rett som utledes av kjøper. Vilkårene for denne prioritetsstillingen er at selgers rett går fram av kjøpers hjemmelsdokument eller er registrert senest samtidig med dette.

Det andre forhold som reguleres av 3. ledd er panterett som sikrer lån til erverv av skipet. Der denne er registrert samtidig med kjøpers hjemmelsdokument, går denne foran tvungne og frivillige rettsstiftelser uansett når de er registrert. Dersom finansieringen av skipet skjer ved selgerkreditt for deler av kjøpesummen og en del finansiert ved lån, vil tredje ledds ordlyd gi rom for tolkningstvil. Det er forutsatt at både selgers rett og den rett som utledes av kjøpers finansiering av kjøpet skal ha beste prioritet, men bestemmelsen er uklar når det gjelder hvilken av de to som skal ha best prioritet. Det går fram av forarbeidene⁶⁰ at det er forutsatt å gi best prioritet til rett som utledes av selger der unntaksreglene skaper konflikt mellom rettighetene.

Innbyrdes prioritet i retter som utledes av selger *eller* kjøper løses av hovedregelen i § 23.

Fjerde ledd har regler om prioritet der heftelsene overføres fra utlandet. Her er det anledning å forhåndsregistrere heftelser slik at de gis rettsvern fra samme tidspunkt som skipet registreres i skipsregisteret. 4. ledd gir slike heftelser prioritet tilsvarende reglene i 3. ledd. For overføring av skip, inkludert heftelser, fra utenlandsk register vil disse heftelsene få innbyrdes prioritet fra det tidspunkt de opprinnelig ble registrert.

Som vi ser av § 24 går sjøloven langt i å beskytte den som gir kreditt for kjøp av skip

Som følge av unntaket fra prioritetsreglene oppstilt i § 24, vil sjøpanteretters prioritet løses etter reglene i spesialbestemmelsene om sjøpanteretter. Grunnlaget for sjøpanteretters prioritet er sjøloven § 52. Bestemmelsen gir slike retter prioritet foran alle andre heftelser. Dersom det hefter flere sjøpanteretter ved skipet vil deres innbyrdes prioritet reguleres av annet ledd. Den sier at prioriteten baseres på den rekkefølge de er nevnt i § 51, noe som er i overensstemmelse med panterettskonvensjonen 1967.

Prioritetsbestemmelsene i panterettskonvensjonen av 1993 er noe annerledes.

Det følger av lovvalgsbestemmelsen i sjøloven § 75 at sjølovens bestemmelser om sjøpant kommer til anvendelse dersom skip er gjenstand for tvangssalg under norsk jurisdiksjon. Det vil si at sjøpanteretters prioritet i forhold til andre retter og deres innbyrdes prioritet skal løses etter norsk rett, uavhengig av under hvilken jurisdiksjon rettene er oppstått og de prioritetsregler som gjelder der.

Prioritetsreglene i § 24 (3) og (4) gir uttrykk for at de går foran ”rett som utledes av den nye eier” eller ”både tvungne og frivillige rettsstiftelser uansett når de er dagbokført”. Ut fra ordlyden kan det virke som om dette også gjelder ovenfor sjøpanteretter. Sjøpant er en tvungen rett som kan avledes av ny eier. Imidlertid må det i bestemmelsen være

⁵⁹ Falkanger (2007) s. 653

⁶⁰ Innstilling VIII fra Sjølovkomitéen s. 56

snakk om prioritet i forhold til slike registrerte rettigheter som §§ 23 og 24 omhandler. Det går fram av lovens system at sjøpant skal gå foran alle registrerte rettigheter. Det følger også av panterettskonvensjonene, hvor den norske sjøloven baserer seg på 1967-konvensjonen.

En panterett kan ikke gjøres gjeldende for mer enn hva som er utestående i det underliggende forhold. Et lån blir normalt gradvis nedbetalt. Det vil si at det underliggende forhold gradvis blir mindre, med den følge at etterstående panthavere gradvis får bedre stilling.

Som nevnt ovenfor er opplåning og gjenopplåning akseptert etter norsk panterett. Opplåning er å fylle panteretten på et senere tidspunkt enn opprettelsen av panteretten. Gjenopplåning er å bringe et nytt krav inn under en panterett hvor det underliggende forhold helt eller delvis er nedbetalt.

Det er tidspunkt for registrering av panteretten som er avgjørende for rettsvernstidspunktet som er grunnlag for beregning av prioritet. Tidspunktet for opplåning eller gjenopplåning er i utgangspunktet ikke av betydning.

Prioritetsmessig vil ordningen være en ulempe for etterstående panthaver. Når gjenopplåning skjer vil etterstående panthaver miste fordelene av at foranstående gradvis blir mindre.

Ordningen følger av lang rettspraksis, stadfestet i Yosufdommen⁶¹. Begrunnelsen for å tillate opplåning og gjenopplåning er at det er registrert hva som er den høyeste sum foranstående panterett skal sikre. Etterstående panthaver kan forutse før han går inn i forholdet hvilken rett han maksimalt skal stå etter.

Høyesterett har imidlertid opprettet et lojalitetsprinsipp. Det er slått fast i Yosufdommen⁶² at dersom panthaver med foranstående prioritet får kunnskap om avtale mellom pantsetter og panthaver med etterstående prioritet at foranstående panterett ikke skal opplånes, kan han ikke gjøre det med mindre det er nødvendig for å unngå tap. Det samme kan også avtales mellom panthaverne. Dommen gjelder panterett i adkomstdokumenter i en borettslagsleilighet. Høyesterett uttalte at samme prinsipp gjelder for fast eiendom, noe som medfører at prinsippene også kan overføres til sjørettens område.

Hvis gjenopplåning ikke skjer, med den følge at foranstående panterett blir nedbetalt og faller bort, vil etterstående panthaver rykke opp prioritetsmessig.⁶³ Det vil ikke bli værende igjen noen tom prioritet.

Utlegg kommer i en spesiell stilling prioritetsmessig. Utlegg skal ha best mulig prioritet. Det som er gjenstand for beslag følger av dekningsloven kap 2. Etter dekningsloven § 2-2 kan det tas beslag i *”ethvert formuesgode som tilhører skyldneren på beslagstiden”*. Den prioritet som ikke er utnyttet representerer en verdi skyldneren rår over som ikke er brukt, en prioritet som utleggstakeren kan ta beslag i.

Dette prinsippet er, på samme måte som beskrevet under delen om personskifte i kapittel 2.1.3, kodifisert i luftfartsloven § 3-30 og i burettslagslova § 6-10. Det er i

⁶¹ Rt. 1994 s. 775

⁶² ibid

⁶³ Skoghøy (2008)b s. 231

teorien antatt at dette er en kodifisering av gjeldende ulovfestet rett for fast eiendom⁶⁴. Da reglene anvendes for fast eiendom, må det også være anledning til å anvende dem på sjørettens område. Dette prinsipp beskytter utleggstaker i det tilfelle det er registrert et pro forma pant for å blokkere prioritet. Prinsippet begrenser seg mot tilfelle der eksisterende panthaver må utbetale ytterligere på lånet for å unngå tap.

Dersom et utlegg skal avskjære for opplåning av foranstående prioritet er det i luftfartsloven og burettslagslova satt opp som vilkår at foranstående *”har fått varsel om [utlegget] eller på annen måte kjennskap til[det]”*. Da varsel nevnes særlig kan det tale for at utleggstaker må varsle foranstående prioritetshaver om sitt utlegg for å avskjære opplåningsrett. Imidlertid er det lett å skape seg slik kjennskap som nevnes da utlegg registreres i skipsregisteret og oppslag i registeret kan gjøres på internett. I luftfartsloven og burettslagslova er kunnskapskravet beskrevet som noe faktisk. Det er ikke tatt inn krav om at panthaveren *burde hatt* kjennskap til utlegget. Imidlertid bør det settes en grense mot det forhold at panthaver bevisst unngår kunnskap. I disse tilfellene er det mulig det bør settes et skille mellom lån som fungerer som en kassakreditt eller lignende hvor opplåning og nedbetaling skjer fortløpende, og andre lån hvor opplåning skjer sjeldent. Mye taler for at det bør være en større oppfordring om å undersøke registreringer i skipsregisteret der opplåning er av den sjeldne og omfattende type.

Kostnader ved tvangssalg i Norge skal dekkes før pengeheftelser, jf. tvangsfullbyrdsloven § 11-36. Det vil i praksis si at de får bedre prioritet enn registrerte heftelser og sjøpanterett. Som for sjøpantekrav er dette den internasjonale standarden, og i tråd med panterettskonvensjonen.

2.4.2 Marshall Islands' rett

Panteretter har som i Norge innbyrdes prioritet etter tidspunktet for registrering, jf. Maritime Act § 303.

Prioritetsreglene på Marshall Islands er slik at panterett får prioritet foran alle andre krav, jf. Maritime Act § 318, med unntak for sjøpanteretter.

Listen over sjøpanteretter er noe avvikende fra panterettskonvensjonene. Det vil si at Marshall Islands gir fordelaktig prioritet på en måte som avviker fra den internasjonale standarden. Prioriteten gitt til de sjøpanterettene som er nevnt i Maritime Act får anvendelse dersom skipet er gjenstand for tvangssalg på Marshall Islands, men dersom sjøpanteretter oppstått under Marshall Islands' rett er gjenstand for tiltredelse under en jurisdiksjon som er i tråd med panterettskonvensjonene, vil de avvikende rettighetene bli ansett som annen legalpant som gis prioritet bak alle andre retter, jf. panterettskonvensjonene av 1993 og 1967 art 6.

Ved innflagging tillater Marshall Islands at pant som eksisterer på skipet fra det tidligere register videreføres under Marshall Islands-skipsregister, jf. § 303 (2). Prioriteten for den tidligere panterett beholdes i en periode på 30 dager. Innen utløpet av denne perioden kan nytt pant registreres på skipet i Marshall Islands skipsregister med

⁶⁴ Falkanger (2007) s. 705-708

den effekt at panterettens prioritet regnes fra opprettelsen av panteretten i det tidligere register.

Det følger av veiledningen⁶⁵ at det må meldes i fra til registeret i forbindelse med søknad om registrering av skipet at man ønsker å videreføre en panterett.

Denne ordningen ligner på den norske ordningen med å gi forrang prioritetsmessig for pant som sikrer lån til finansieringen av skipet, eller som avledes av forrige eier.

For at et Marshall Islands-pant uten videre skal kunne opplånes etter inngåelse eller kunne gjenopplånes, uten samtykke fra etterstående kreditorer, er det nødvendig at de ved opprettelse registreres som slike pant, jf. Maritime Act § 309. Når lovgivningen har særskilt hjemmel for slike pant, taler det for at man må gå veien om ny registrering for å oppnå rettsvern for sin panterett for den nye kreditt.

Opptrinnsrett er ikke lovfestet under Marshall Islands rett. Men det følger av lovens system og det er beskrevet i teorien⁶⁶, at etterfølgende rettigheter rykker opp når en rettighet opphører.

3 Sammenfatning

I denne oppgaven har vi sett hvordan livet til hovedgruppene av panteretter på sjørettens område forløper.

For de norske skipsregistrenes del er det stor grad av regellikhet i forhold til fast eiendom, der det er snakk om tilsvarende rettigheter. Imidlertid kan ikke parallellene trekkes på samme måte når det gjelder spesielle sjørettslige ordninger som sjøpant og opphør av rettigheter ved tvangssalg i utlandet.

Vi ser at lovgiverne i Norge og på Marshall Islands har noe ulike vurderinger for hvilke disposisjoner en skipseier kan utføre uten å involvere rettighetshaver. Under norsk rett er fleksibiliteten ved utnyttelse av panteretter stor. Marshall Islands er mer restriktiv ved at lovgivningen krever samtykke fra andre rettighetshavere ved ytterligere utnyttelse av skipet som rettighetsobjekt. Avtalepraksis er mer restriktiv enn lovgivningen i Norge, noe som fører til en frivillig utjevning av forskjellene.

Det at Marshall Islands har et rent kommersielt register kan tale for at deres lovgivning mer aktivt blir tilpasset praksis i næringen enn hva som er tilfellet for norsk lovgivning.

Videre har vi sett hvordan skip som flyttbare objekter fører til utfordringer ved at det seiler gjennom ulike jurisdiksjoner. Ikke bare ved at rettighetene kan utfordres på bakgrunn av ulikt regelverk, men også at rettigheter kan oppstå, særlig sjøpanteretter, på grunnlag man ikke kjenner fra registerstaten. På samme måte kan en kreditor sitte på gjerdet og avvente sitt trekk til skipet ankommer en jurisdiksjon som han anser hensiktsmessig.

⁶⁵ MI 100 s. 45

⁶⁶ Hengen (2006) s. 24

Slik skipsregistrene er regulert i Norge og på Marshall Islands kan vi trekke den slutning at det er gjort en avveining mellom fleksibilitet og beskyttelse. Hvordan dette er løst i Norge og på Marshall Islands er noe ulikt. Likevel er skipsregistrene ordnet på en måte som juridisk virker betryggende, og registrenes oppslutning tyder på at næringen også finner dem betryggende.

Forskjellen mellom skipsregistrene, som her er illustrert ved å sammenligne det norske og Marshall Islands', viser at selv om registeret er ansett for å gi god beskyttelse, er det nødvendig med gode kunnskaper om registeret for å kjenne sin rettsstilling.

4 Litteraturliste

Bech, Alexandra og Chrisrtian Lund, *Konvensjonelle og åpne skipsregistre, en sammenligning i rettslig perspektiv med norsk sjøfartsnæring som utgangspunkt*. I: MARIUS nr. 163, Oslo, 1989.

Coles, Richard og Edward Watt, *Ship Registration: Law and Practice*. Second edition, London, 2009.

Falkanger Thor, *Tilbehør i skib: Noen refleksjoner omkring sjølovens § 260*. I: Lov, dom og bok, festskrift til Sjur Brækhus, Oslo, 1988, s. 139-148.

Falkanger, Thor, *Mortgages on Ships According to Norwegian Law*. I: MARIUS nr. 281, Oslo, 2001, s. 3-39.

Falkanger, Thor og Aage Thor Falkanger, *Tingsrett*. 6. utgave, Oslo, 2007.

Falkanger, Thor, *Kommentar til sjøloven*. 2009, Rettsdata.no

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull, *Sjørett*. 7. utgave, Oslo, 2010.

Hengen, Nanacy L., Dennis J. Reeder og Moira Maresky *The Republic of the Marshall Islands*. I: Maritime Law Handbook Part II, Deventer, 2006.

NAV, *Veiledning for bostyrer*. http://www.nav.no/_binary?download=true&id=282675
Sist oppdatert 1. januar 2009

Nærings- og handelsdepartementet, *Stø kurs*. 2007

Nærings- og handelsdepartementet, *Stø kurs - to år etter*. 2009

Republic of the Marshall Islands, Office of the Maritime Administrator, *Marine Notice No. 2-011-1*. 2010 <http://www.register-iri.com/forms/upload/MN-2-011-1.doc>.

Sjørettsfondet, *Materialsamling i sjørett*. Oslo, 2010.

Skoghøy, Jens Edvin A. [a], *Kommentar til panteloven*. 2008, Rettsdata.no.

Skoghøy, Jes Edvin A. [b], *Panterett*. 2. utgave, Oslo, 2008.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of Maritime Transport 2009*. Geneva, 2009.

5 Lov- og forarbeidsregister

5.1 Norsk rett

5.1.1 Lover

- 1935 Lov om tinglysning (tinglysningsloven) av 7. juni 1935 nr. 2
- 1939 Lov om gjeldsbrev (gjeldsbrevloven) av 17. februar 1939 nr. 1
- 1980 Lov om pant (panteloven) av 8. februar 1980 nr. 2
- 1984 Lov om fordringshaveres dekningsrett (dekningsloven) av 8. juni 1984 nr. 59
- 1987 Lov om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven) av 12. juni 1987 nr. 48
- 1989 Lov om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven) av 16. juni 1989 nr. 69
- 1992 Lov om tvangsfullbyrdelse (tvangsfullbyrdelsesloven) av 26. juni 1992 nr. 86
- 1993 Lov om luftfart (luftfartsloven) av 11. juni 1993 nr. 101
- 1994 Lov om sjøfarten (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39
- 2003 Lov om burettslag (burettslagslova) av 6. juni 2003 nr. 39

5.1.2 Forskrifter

- 1992 Forskrift om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister av 30. juli 1992 nr. 593
- Forskrift om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister av 30. juli 1992 nr. 592
- 1995 Forskrift om blanketter til tinglysning av 1. november 1995 nr 869

5.1.3 Forarbeider

Innstilling VI fra Sjølovkomitéen, 1966

Innstilling VIII fra Sjølovkomitéen, 1969

Ot. prp. nr. 9 (1935-1936)

Om lov om tinglysning

Ot. prp. nr. 32 (1970-1971)

Om lov om endringer I lov 20. juli 1893 om sjøfarten og i visse andre lover

5.2 Marshall Islands rett

5.2.1 Lover

The Foreign Money-Judgment Act	The Uniform Foreign Money-Judgment Act 1996 of the Republic of the Marshall Islands
The Maritime Act	The Maritime Act 1990 of the Republic of the Marshall Islands

5.2.2 Sekundære kilder

MI-100/veiledningen	Vessel Registration and Mortgage Recordings Procedures of the Office of the Maritime Administrator
---------------------	--

5.3 Internasjonale kilder

Panterettskonvensjonen av 1967	International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1967
Panterettskonvensjonen av 1993	International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993

6 Domsregister

6.1 Norske dommer

6.1.1 Nordiske domme i sjøfartsanliggender

ND 1914 s. 321 NH

ND 2002 s. 171 Hålogaland

ND 2002 s. 370 NH

ND 2004 s. 621 NH

6.1.2 Høyesterett

Rt. 1993 s. 183

Rt. 1994 s. 775 (Yosufdommen)

Rt. 1995 s. 975

Rt. 1995 s. 1122

Rt. 1996 s. 617

Rt. 2008 s. 1025

6.1.3 Lagmannsrett

RG 1980 s. 581 Hålogaland

RG 1997 s. 1269 Borgarting

6.2 Marshall Islands' dommer

6.2.1 Supreme Court

Likinbod v. Kejlat

Supreme Court of the Republic of the Marshall
Islands, 21. April 1995