

Justis- og politidepartementet
Postboks 8005 Dep
0030 OSLO

Vår saksbehandler:
Hege Aalstad

Vår referanse:
200902612-4/501/HSA

Vår dato:
9. april 2010

Telefon direkte:
98261680

Deres referanse:
201000713 EP IKR/mk

Deres dato:

Høring – Norsk tilslutning til Cape Town-konvensjonen og protokollen om luftfartsutstyr

Det vises til høringsbrevet datert 24. februar 2010.

Luftfartstilsynet er i delegeringsvedtak av 10. desember 1999 nr. 1273 delegert kompetanse til å føre Norges luftfartøyregister.

Eventuell tilslutning til Cape Town-konvensjonen og protokollen om luftfartsutstyr berører isolert sett ikke Norges luftfartøyregister, slik det også fremkommer klart i utredningen til professor dr. juris Berte-Elen Reinertsen Konow. Luftfartstilsynet vil derfor kun knytte noen generelle kommentarer til høringen samt mer inngående kommentarer så langt det gjelder et spesifikt punkt som knytter seg opp til forholdet til nasjonale registre, se under.

Luftfartstilsynet ser det ikke naturlig å komme med en anbefaling med hensyn til om Norge bør tiltre Cape Town-konvensjonen eller ikke. I den grad det besluttes at konvensjonen med tillegg av protokollen skal gjennomføres i Norge, er Luftfartstilsynet enig i at det utarbeides en særskilt gjennomføringslov og at Luftfartsloven endres som foreslått med et nytt punkt G til kapittel 3 (side 36).

Luftfartstilsynet er enig i vurderingen av at det ikke er nødvendig å foreta endringer i luftfartslovens bestemmelser om pantsettelse og registrering av pantedokumenter (side 28 siste avsnitt; side 37 punkt 10.2.3 andre avsnitt) som følge av eventuell norsk tiltredelse av konvensjonen og protokollen. Luftfartstilsynet er også enig i at i den grad det ikke måtte være samsvar mellom konvensjonen og protokollens bestemmelser og luftfartsloven, så er det naturlig å legge til grunn lex spesialis-prinsippet (se spesielt punkt 10.2.3 siste avsnitt, side 38).

Under punktet økonomiske og administrative konsekvenser heter det i fjerde avsnitt (side 40): ”Det er mulig man også bør vurdere om det bør utarbeides et system som gjør at vår nasjonale registrering kan fange opp de tilfellene der den aktuelle sikkerhetsrettigheten også er registrert i det internasjonale sikkerhetsregisteret.”

Luftfartstilsynet kan ikke se hva som i tilfelle er begrunnelsen for å skulle etablere et slik system som nevnt ovenfor, da det er uten betydning for det nasjonale registeret.

Luftfartstilsynet kan ikke se at det under punktet *12.7 Forholdet til utlegg, legalpant, arrest og tilbakeholdsrett*, er sagt noe nærmere om forholdet til Arrestfrihetskonvensjonen fra 1933 (Konvensjonen om innføring av visse ensartede regler om arrest i luftfartøyer) som etter det Luftfartstilsynet forstår fortsatt er gjeldende.

Når det gjelder utpeking av kontaktorgan (designated entry point) i protokollens artikkel XIX (side 48), kan Luftfartstilsynet se at det er rasjonelt at Luftfartstilsynet utpekes som dette, eventuelt sammen med Brønnøysundregistrene. Det forutsettes imidlertid at kostnader knyttet til denne oppgaven fullt ut dekkes av tildelte midler.

Ang. artikkel IX (5) og artikkel XIII

Innføring av et luftfartøy i Norges luftfartøyregister innebærer i realiteten to forhold. Fartøyet gis norsk nasjonalitet, jf. Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart av 7. desember 1944 (heretter Chicago-konvensjonen) artikkel 17 og at det registreres (tinglyses) hvem som har registerhjemmel til fartøyet, jf. luftfartsloven §§ 3-22 og 3-23. Det følger av Chicago-konvensjonens artikkel 18 og 19 at et fartøy ikke gyldig kan være registrert i mer enn en stat, og at det er de nasjonale reglene som fastsetter hvordan registrering av fartøy og overgang til nytt registerland skal skje.

Det er noe uklart hva som menes under punkt 12.4 første avsnitt: ”Bestemmelsen må ses i sammenheng med Art IX (5) der det forutsettes at den nasjonale registreringsmyndigheten tar en anmodning om sletting og tillatelse av eksport til følge når vilkårene i konvensjonen er innfridd.”

Slik luftfartstilsynet forstår konvensjonen og protokollen, vil eventuell norsk tiltredelse, hvor det samtidig velges å opprettholde det nasjonale luftfartøyregisteret, innebære at de nasjonale og internasjonale heftelsene må sees helt separat. Sagt med andre ord: det nasjonale luftfartøyregisteret og det internasjonale registeret opptrer helt separat av hverandre.

Utgangspunktet etter luftfartsloven § 3-7 er at et luftfartøy slettes fra luftfartøyregisteret når registrert eier ber om dette, jf. første ledd nr. 1. (Sletting kan også skje på en del andre grunnlag, jf. første ledd nr. 2 -5, men dette er ikke relevant i denne sammenheng.) Det følger imidlertid av luftfartsloven § 3-8 at hvis det hviler en registrert (nasjonal) heftelse på fartøyet, skal fartøyet ikke slettes i registeret uten at rettighetshaveren samtykker. I stedet for å registrere fartøyet slettet, skal det gjøres en anmerking om det forhold som skulle har medført slettelse (altså begjæringen fra registrert eier). En slik anmerking berører ikke heftelsen, men har ellers samme virkning som slettelse av fartøyet.

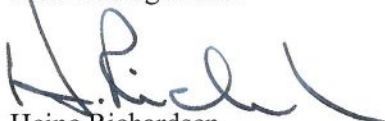
Ved overføring til annet lands luftfartøyregister vil Norges luftfartøyregister i en slik situasjon opplyse om at fartøyet er slettet fra norsk register og at det påhviler en heftelse i fartøyet. Hvis det nye registerlandet har tiltrådt Konvensjonen om internasjonal anerkjennelse av rettigheter i luftfartøy av 19. juni 1948 (heretter Genève-konvensjonen), så innebærer dette at det nye registerlandet (hvis det har nasjonalt rettighetsregister) ikke kan registrere fartøyet uten samtidig å anerkjenne denne norskregistrerte rettigheten. Motsatt ved innføring av et luftfartøy i Norges luftfartøyregister, må Norge anerkjenne nasjonale rettigheter som på slettestidspunktet måtte være registrert i tidligere registerland, hvis landet har tiltrådt Genève-konvensjonen.

Ved overføring av fartøy mellom land som har tiltrådt Genève-konvensjonen, kan registrering ikke skje før det foreligger attest som bekrefter at fartøyet er slettet, når slettelsen fant sted og om det forelå nasjonale heftelser på slettestidspunktet eller ikke. Norges luftfartøyregister mottar slike attester også fra land som har tiltrådt Cape Town-konvensjonen, typisk USA.

Protokollens artikkel XXIII omhandler forholdet mellom Cape Town-konvensjonen og Genève-konvensjonen. Etter det Luftfartstilsynet kan forstå innebærer det skarpe skillet mellom nasjonale og internasjonale heftelser at så langt det gjelder nasjonale heftelser, vil en eventuell tiltredelse fortsatt innebære at Genève-konvensjonen må legges til grunn for heftelsen og i henhold til luftfartsloven § 3-8.

Når det gjelder slettelse av fartøyet, innebærer protokollens artikkel IX (5) etter det Luftfartstilsynet kan forstå, en plikt til å slette (avregistre) et fartøy i det nasjonale registeret, hvis vilkårene i konvensjonen for sletting er oppfylt. Det er noe uklart hvordan forholdet mellom protokollens bestemmelse og luftfartslovens bestemmelser om slettelse av fartøy, samsvarer med hverandre. Det bør derfor vurderes nærmere om det er behov for en lovendring på dette punktet, eventuelt om det er grunnlag for å ta forbehold så langt det gjelder protokollens artikkel XIII. Luftfartstilsynet har merket seg at EU synes å ha tatt forbehold så langt det gjelder artikkel XIII.

Med vennlig hilsen



Heine Richardsen
luftfartsdirektør



Ole Martin Erikstad
avdelingsdirektør

Kopi: Samferdselsdepartementet