

Justis- og politidepartementet
Postboks 8005
0030 Oslo

Vår dato 10.03.2010
Deres dato 24.02.2010
Vår referanse saga
Deres referanse 201000713 EP
IKR/mk

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

NHO Luftfart viser til høringsbrev av 24.02.10, samt til tidligere korrespondanse og møte med Justis- og politidepartementet om saken. Vi setter pris på at departementet har prioritert saken og har fått utarbeid en grundig utredning.

Cape Town-konvensjonen omfatter hovedtyngden av NHO Luftfarts medlemmer da vi organiserer alle de større fly- og helikopterselskapene i Norge, og siden konvensjonen omfatter panterrettigheter og tilsvarende sikkerhetsrettigheter både ved kjøp og leasing av luftfartøy. Vi konstaterer at de vanligste formene for kredittsikkerhet som vi kjenner fra norske forhold, faller innenfor konvensjonens virkeområde: tradisjonelle panterrettigheter, salg med eiendomsforbehold (salgspant etter norske forhold) og finansiell leasing.

NHO Luftfart mener at det er svært viktig for norsk luftfart at også Norge ratifiserer Cape Town-konvensjonen. EU gjorde dette i april 2009 med ikrafttreden fra 01.08.09. Hvis ikke Norge gjør det samme, vil dette få svært negative og konkurransevridende effekter på norsk luftfart. Vi viser her til brev av 27.05.09 fra Norwegian og brev av 09.07.09 fra NHO Luftfart til Justis- og politidepartementet. Det er også viktig å påpeke at utskiftingen av flyflåten betyr svært mye i miljøssammenheng da utslippene fra nye fly er 30 – 40 prosent lavere enn eldre maskiner.

Forutsetningene i konvensjonen er klare, debitor må ha tilknytting til en kontraherende stat. For norsk luftfart er det viktig, til enhver tid, å ha en moderne og mest mulig oppdatert fly- og helikopterflåte med hensyn til miljøkrav. Bransjen vil i de kommende årene stå overfor store investeringer i nye luftfartøy. Konkurransen både i europeisk og global luftfart er hard. Tapet ved å stå utenfor blir stort, og for Norwegian alene er det tidligere anslått til 60 millioner kroner for de nye flyene de skal kjøpe de nærmeste årene. Etter som Norwegian har bestilt

flere fly etter de beregningene ble foretatt, er dette beløpet trolig en god del høyere. I tillegg kommer økte utgifter ved nye leasingkontrakter. Også for øvrige fly- og helikopterselskap vil det bety betydelige kostnader.

NHO Luftfart finner det positivt at fly- og helikoptermateriell skal registreres i et internasjonalt register for de sikkerhetsrettighetene som kan etableres i medhold av konvensjonen og protokollen; jfr. Protokoll 1. Forutsetningen om at kun registrerte sikkerhetsrettigheter vil ha prioritet foran enhver uregistrert sikkerhetsrettighet vil gjøre det vanskelig for norske operatører å få lån, samt at eventuelle lån blir langt dyrere. Registreringen omfatter som vedtatt både konkurrerende sikkerhetsrettigheter og rettsvern knyttet til debitors konkurs.

NHO Luftfart støtter professor Reinertsen Konows presisering (s.25 andre avsnitt) at det er viktig å få avklart når et fly under bygging er å anse som et flyskrog. Hun foreslår fra det tidspunkt serienummeret er påført skroget slik at det kan identifiseres særskilt. Dette er viktig å få fastslått da forskuddsbetaling for deler av kjøpskostnadene kreves ved kontraktsinngåelse.


NHO Luftfart mener at en tiltredelse av konvensjonen må omfatte både internasjonale og nasjonale panterettigheter. Luftfarten er global og hovedtyngden av luftfartøyene brukes både på innenriksmarkedet og utenlandsmarkedet. En moderne operatør tilstreber størst mulig grad av fleksibilitet på fartøyflåten. Det er slutt på den tiden da et luftfartøy var dedikert til kun å benyttes på bestemte ruter.

Tilslutning til konvensjonen og implementeringen i norsk lov

NHO Luftfart støtter dr. juris. Reinertsen Konows forslag om tilslutning til konvensjonen og dens Protokoll 1. Videre støtter vi forslaget om inkorporering der en beholder selve konvensjonsteksten og ikke får en omskrevet og bearbeid versjon av konvensjonsbestemmelsene. Siden konvensjonen ikke bare omfatter fly og helikopter, støtter vi forslaget om en egen Cape Town-lov, men også at det lages et eget punkt G i luftfartsloven der det slås fast at når det gjelder internasjonale sikkerhetsrettigheter i flymateriell, så gjelder reglene i Cape Town-konvensjonen og dens Protokoll 1.

NHO Luftfart støtter følgelig de foreslåtte lovendringsforslagene.

Med vennlig hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

Kopi: Samferdselsdepartementet