

Justis- og politidepartementet
Postboks 8005 Dep
0030 Oslo

Norwegian Air Shuttle ASA
Oksøyveien 10 A
Postboks 115
N- 1330 Fornebu, Norway
Telefon +47 67 59 30 00
Telefax +47 67 59 30 01
Telefax teknisk +47 67 59 30 31
Telefax operativ +47 67 59 30 71
www.norwegian.no
post@norwegian.no
Bankgiro 7560 05 28637
NO 965 920 358 EIVA

Fornebu 12. april 2010

Vedr tiltredelse av Cape Town konvensjonen – høringsvar fra Norwegian

1. INNLEDNING

Norwegian Air Shuttle ASA ("Norwegian") viser til tidligere korrespondanse og møte med politisk ledelse i Justisdepartementet om betydningen av at Norge slutter seg til Cape Town konvensjonen og protokollen om luftfartsutstyr (samlet "Konvensjonen"). Vi er svært tilfreds med at departementet har fulgt opp denne saken. For et norsk selskap som Norwegian betyr en tilslutning til Konvensjonen at man fjerner en meget uheldig konkurransevridding og at norske selskap får et mye bedre økonomisk utgangspunkt for å fornye flåten med nye og langt mer miljøvennlige fly. Nye fly innebærer en utslippsreduksjon på 30 – 40 prosent sammenlignet med de mest vanlige flyene på skandinaviske flyplasser ennå i dag, eksempel MD 80 og eldre Boeing modeller.

Som vi tidligere har pekt på, ville det vært svært negativt og konkurransevridende for norske flyselskaper om Norge valgte å fortsatt stå utenfor Konvensjonen. Når EU, USA, Canada og en rekke andre vestlige land er gått med betyr det at norske selskapet ville tapt store beløp. Bare for Norwegian ville tapet ved å stå uten denne avtalen utgjøre omlag 110 millioner kroner på våre investeringer i nye, miljøvennlige fly. Vi har tidligere gitt departementet et anslag på 60 millioner kroner. Med flere fly og økte investeringer, samt bedre beregninger av hva dette utgjør for oss viser det seg at dette anslaget må nesten fordobles. Norwegian ønsker å påpeke at det gjenstår leveranse av fire fly i 2010 og hele 14 fly i 2011, og ut fra det setter vi stor pris på at departementet prioriterer tilslutningen og at dette implementeres raskt i norsk lov.

2. NÆRMERE OM BEHOVET FOR TILTREDELSE - FINANSIERING

Sikkerhet i løsøre innen luftfart har utviklet seg ulikt fra stat til stat når det gjelder hvilke formuesgoder det er tillatt å etablere sikkerhetsrett i, måten panterett stiftes på og rettsvern etableres. Ettersom fly, helikoptre og motorer flyttes over landegrenser skaper dette rettslige utfordringer ved eventuelle tredjemannskonflikter, blant annet gjelder dette spørsmål om sikkerheter i løsøre kan gjøres gjeldende overfor konkurrerende rettighetshavere og spørsmål om panterrettigheter kan gjøres gjeldende overfor debtors konkursbo der den sikrede kreditor befinner seg i annen stat enn der debtors konkursbo avvikles.

Norwegian vil peke på at den alminnelige hovedregel i internasjonal privatrett ved konkurrerende rettigheter, om at man som hovedregel skal legge det landets rett til grunn der tingen befinner seg når

tvisten kommer opp, er lite egnet på luftfartens område. Det kan eksempelvis være helt tilfeldig hvor det relevante luftfartøyet befinner seg når konflikten oppstår.

Dette danner bakgrunnen for og viser behovet for Konvensjonen. Konvensjonen tjener flere formål: (i) å tillate etablering av internasjonale rettigheter, (ii) å etablere et elektronisk, internasjonalt register for registrering av internasjonale rettigheter som vil gi kreditor muligheten til å sikre sin rettighets prioritet mot senere registrerte rettigheter og mot uregistrerte rettigheter og skyldnerens konkursbo, (iii) gi kreditorer et utvalg grunnleggende misligholdsbeføyelser, og (iv) sikre at luftfartsindustriens særlige behov blir ivare tatt.

Dette vil gi potensielle kreditorer større tillit ved avgjørelsen om å gi kreditt, øke kredittverdigheten innenfor industrien, og redusere finansieringskostnadene, noe som vil være til gode for alle aktører. Siden Norge i dag står utenfor Konvensjonen gir banker Norwegian langt dårligere kredittvilkår enn det som ville vært tilfelle om Norge var med i Konvensjonen hvilket innebærer at Norwegian vil påføres betydelige økonomiske merkostnader dersom Norge velger å fortsette å stå utenfor Konvensjonen.

3. REGISTRERINGSSYSTEMET

Systemet for registrering av internasjonale rettigheter under Konvensjonen ("the International Registry") er helautomatisk i den forstand at det ikke skjer noen fysisk dokumentkontroll av registreringssøknader, iverksetting av registreringer, mottaking av anmodninger om søk og utsteding av søkebevis. Registeret er i drift 24 timer i døgnet, syv dager i uken, med unntak av mindre perioder hvor nødvendig vedlikehold og reparasjon utføres.

Norwegian vil videre peke på at heftelser etablert i det internasjonale registeret kan fortsette å hvile selv om selve luftfartøyet overføres til nytt nasjonalt register. Det blir derfor i utgangspunktet ikke nødvendig å slette og etablere heftelsene på nytt. Systemet vil også forhindre at etterstående rettighetshavere, på bekostning av foranstående rettighetshavere, undertiden kan oppnå bedre prioritet enn det de opprinnelig hadde.

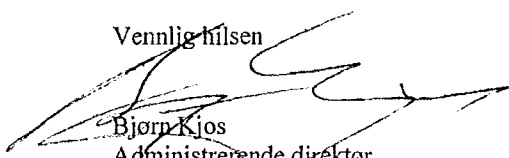
Kostnadene for registrering av heftelser i det internasjonale registeret er langt rimeligere enn dagens gebyrer for registrering i det norske Luftfartøysregisteret. Registrering av rettigheter i det internasjonale registeret er underlagt faste gebyrer med registreringsgebyr for panteheftelser på USD 100.

4. INNLEMMING I NORSK RETT

Norwegian støtter dr. juris Berte-Elen Reinertsen Konow forslag om tiltredelse gjennom inkorporasjon og anmoder om at dette gjennomføres raskt.

Norwegian slutter seg for øvrig til professor dr. juris Konows syn i punktene 9 og 10 i utredningen for Justisdepartementet av 19. februar 2010.

Vennlig hilsen



Bjørn Kjos
Administrerende direktør
Norwegian Air Shuttle ASA