



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Justis- og politidepartementet

Postboks 8005 Dep  
0030 OSLO

Deres ref  
201000713 EP IKR/mk

Vår ref  
10/414- MF

Dato  
14.04.2010

**Høringsuttalelse - norsk tilslutning til Cape Town-konvensjonen og protokollen om luftfartsutstyr**

Vi viser til høringsbrev av 24. februar 2010 fra Justis- og politidepartementet.

Samferdselsdepartementet har fått seg forelagt utkast til høringsuttalelse fra Luftfartstilsynet. Med forbehold om at vi ikke har sett det endelige høringssvaret, legger vi i det følgende til grunn at vi kan slutte oss til hovedtrekkene i brevet fra tilsynet. Vi understreker samtidig at vi dessverre ikke har hatt tilstrekkelig ressurser til å foreta en grundig vurdering av samspillet mellom luftfartsloven, panteloven, tvangsloven og en eventuell særlig inkorporasjonslov. Samferdselsdepartementet tar derfor forbehold om at vi vil komme med ytterligere merknader senere i lovarbeidet.

Samferdselsdepartementet slutter seg til anbefalingen i utredningen fra professor dr. juris Berte-Elen Reinertsen Konow om at Norge bør slutte seg til Cape Town-konvensjonen og Protokoll 1 til konvensjonen om luftfartøysløsøre. Vi begrunner dette først og fremst med at norsk luftfartsindustri bør ha mulighet til å finansiere sin virksomhet på samme måte og på samme vilkår som tilsvarende industri i andre land det er naturlig å sammenligne seg med. Selv om det ennå er for tidlig å si hvor mange land som vil slutte seg til konvensjonen og protokollen, gir EUs tilslutning en klar indikasjon om at norsk industri vil kunne oppleve en konkurranseulempe dersom vi ikke slutter oss til konvensjonen. Så lenge Norges luftfartøyregister blir videreført i sin nåværende form er det samtidig vanskelig å se ulemper av betydning ved å slutte seg til ordningen.

Utredningens kapittel 11 fjerde avsnitt (s. 40-41) antyder at det kan være en idé å la "vår nasjonale registrering... fange opp de tilfellene der den aktuelle sikkerhetsrettigheten

også er registrert i det internasjonale sikkerhetsregisteret." Det er ikke klart for oss hva utrederen mener med uttrykket "fange opp". Menes det at opplysninger skal tas inn i det norske registeret av rent pedagogiske grunner, eller menes det at registreringer som er foretatt i det internasjonale registeret også skal ha rettsvirkninger i relasjon til det norske registeret? I det siste tilfellet mener vi forslaget bryter med den gjennomgående tonen i utredningen om at de to registrene skal eksistere side om side uten direkte gjensidig påvirkning. Vi viser også til sammenhengen med det Luftfartstilsynet sier om Protokoll 1 artikkel IX (5) og artikkel XIII.

Det er noe uklart for oss hvilken rolle et kontaktorgan som omhandlet på s. 48 i utredningen skal ha. Er meningen at et slikt organ bare skal gjøre en rent praktisk jobb for dem som ønsker sikkerhetsrettigheter registrert, eller er det meningen at det skal foreta kontroll av den underliggende dokumentasjonens gyldighet, hjemmel, osv.? Vi antar at det første er tilfellet.

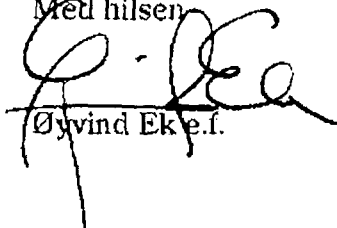
Uansett vil det være en klar forutsetning fra Samferdselsdepartementets side at funksjonen som kontaktorgan brukerfinansieres dersom Luftfartstilsynet skal ha denne rollen. Dette er i tråd med måten driften av Norges luftfartøysregister finansieres på, og det er i tråd med det grunnleggende prinsippet i norsk luftfartspolitikk om at næringen som hovedregel skal være selvfinansiert. Endelig må også det internasjonale registeret ses på som et frivillig tilbud som både luftfartsbransjen og finansnæringen selv velger om de vil benytte seg av.

Det kan være en ide for det norske kontaktpunktet å inngå en avtale med registerføreren for det internasjonale registeret for å unngå at gebyr må betales til to ulike organer ved registreringer i det internasjonale registeret.

Vi slutter oss som hovedregel til de lovtekniske anbefalingene i utredningen, herunder at det vedtas en særskilt inkorporasjonslov for konvensjonen. Det vil gjøre det lettere å føye til andre protokoller enn luftfartsprotokollen senere. Vi slutter oss også til at det bør være en egen bestemmelse som slår fast forrangsprinsippet for konvensjonen i luftfartsloven. Men regelteknisk at det er trolig mer korrekt å vise til inkorporasjonsloven med tittel enn å vise direkte til konvensjonen, slik det er gjort i utkastet til ny § 3-53 i luftfartsloven.

Justis- og politidepartementet er kjent med at Norwegian Air Shuttle ønsker fortgang i det norske arbeidet med å inkorporere konvensjonen og protokoll. Samtidig må vi sikre oss at saken er forsvarlig utredet før en eventuell proposisjon legges frem for Stortinget. Vi ber derfor om å bli informert om videre fremdrift i saken når Justis- og politidepartementet har rukket å danne seg et bilde av høringsuttalelsene.

Med hilsen



Øyvind Ek e.f.



Morten Foss

**Kopi til:**  
Luftfartstilsynet