

UiO : **Det juridiske fakultet**

Pant i deler og tilbehør til luftfartøy

Særlig om spesielle problemstillinger rundt pant i deler og tilbehør av luftfartøy, og hvordan dette er regulert i norsk rett og Cape Town-konvensjonen av 16.november 2001.

Kandidatnummer: 688

Leveringsfrist: 25.november 2015

Antall ord: 17.994



Innholdsfortegnelse

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INNLEDNING | 1 |
| 1.1 | Emne og problemstilling | 1 |
| 1.2 | Luftfartøy som pantobjekt | 3 |
| 1.2.1 | Pant i realregistrerbart løsøre | 3 |
| 1.2.2 | Hva omfattes av panteretten? | 3 |
| 1.2.3 | Utfordringer knyttet til luftfartøy som bevegelig løsøre | 4 |
| 1.3 | Norsk tiltredelse av Cape Town-konvensjonen i lys av flyselskapers behov for finansiering | 6 |
| 1.4 | Rettskildebruk og metode..... | 7 |
| 1.5 | Videre fremstilling | 8 |
| 2 | SIKKERHETSRETT I LUFTFARTØY REGISTRERT I DET NORSKE LUFTFARTØYREGISTER | 8 |
| 2.1 | Innledning..... | 8 |
| 2.2 | Norges Luftfartøyregister (NLR) | 8 |
| 2.3 | Registrering av luftfartøy i NLR | 9 |
| 2.3.1 | Nasjonalitetsvilkår | 9 |
| 2.3.2 | Nasjonalitetsvilkår ved leie og leasing..... | 9 |
| 2.3.3 | Innføring i NLR og virkningene av registreringen | 11 |
| 2.4 | Det internasjonale registeret (IR) | 12 |
| 2.5 | Rettighetsregistrering | 13 |
| 2.5.1 | Innledning | 13 |
| 2.5.2 | Registrerbare rettigheter i NLR..... | 13 |
| 2.5.3 | Registrerbare rettigheter i IR..... | 14 |
| 2.5.4 | Vilkår for gyldig rettsstiftelse | 20 |
| 2.5.5 | Registreringen | 22 |
| 2.6 | Registreringsvirkningene | 23 |
| 2.7 | Forholdet mellom registrering i IR og NLR..... | 27 |
| 2.7.1 | Alle registreringer er i NLR..... | 28 |
| 2.7.2 | Alle registreringer er i IR..... | 28 |
| 2.7.3 | Noen rettigheter er registrert i NLR, andre er registrert i IR | 28 |
| 2.7.4 | Rettigheten er registrert i begge registrene – både NLR og IR..... | 28 |
| 2.7.5 | Prioriteten for ulike rettsstiftelser | 28 |
| 3 | PANTERETTENS OMFANG | 29 |
| 3.1 | Introduksjon | 29 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 3.2 | «Luftfartøy» | 30 |
| 3.2.1 | «Luftfartøy» i NLR | 30 |
| 3.2.2 | «Luftfartøy» i CTC | 31 |
| 3.3 | Motorer som eget pantobjekt..... | 32 |
| 3.4 | Tilbehør - Midlertidig atskillelse..... | 35 |
| 3.4.1 | Rettsregler om atskillelse | 35 |
| 3.4.2 | Adskillelse i praksis | 37 |
| 3.4.3 | Flåtepant og fellespant | 39 |
| 3.5 | Tilbehør - særlig om salgspant..... | 39 |
| 3.6 | Pant i reservedeler | 40 |
| 3.7 | Luftfartøystilbehør - oppsummering | 42 |
| 3.8 | Tvangssalg og tilbehør | 43 |
| 3.8.1 | Salgets omfang og fordeling av kjøpesummen | 43 |
| 3.8.2 | Samspeillet mellom CTC og norsk rett ved tvangssalg..... | 45 |
| 4 | SÆRSPØRSMÅL VEDRØRENDE LEASEDE LUFTFARTØY..... | 46 |
| 4.1 | Introduksjon | 46 |
| 4.2 | Leieavtalens status ved tvangssalg av luftfartøyet | 48 |
| 4.3 | Tvangsfullbyrdelse av leieavtale | 48 |
| 4.4 | Leieavtalen som sikkerhetsobjekt | 49 |
| 5 | AVSLUTNING | 50 |
| 6 | LITTERATURLISTE..... | 1 |

1 INNLEDNING

1.1 Emne og problemstilling

Kjernen i avhandlingen vil være luftfartøyet som et panteobjekt. Hovedformålet er å undersøke dagens situasjon når det kommer til pant i deler og tilbehør av luftfartøy, og hvordan dette er regulert i norsk rett og i Cape Town-konvensjonen.¹

Hovedvekten av avhandlingen legges på sikkerhetsretter i norskregistrerte luftfartøy. Luftfartens internasjonale karakter har på sin side medført en rekke konvensjoner som prøver å bygge bro over de nasjonale regelverk,² hvorav Cape Town-konvensjonen (heretter CTC) samt protokollen om luftfartsløsøre (heretter Protokollen) utgjør nåtidens viktigste konvensjon når det kommer til sikkerhetsretter i mobilt luftfartøy. På grunn av konvensjonens stilling er den blitt inkorporert i norsk rett gjennom lov om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre av 12. november 2010 nr. 58, og dens bestemmelser er gitt forrang fremfor luftfartslovens kapittel III,³ jf. luft.§ 3-53. Av den grunn tillegges konvensjonen betydelig plass i denne avhandlingen.

Luftfartøy som løsøre reiser en rekke interessante juridiske problemstillinger da de krysser flere landegrenser, flyr over andre lands luftrom og at flåten til et selskap kan befinne seg spredt over hele verden til en og samme tid. I tillegg kan fordringer som knytter seg til luftfarten være av svært ulik karakter. Det kan dreie seg om kjøp og leie av fartøy, transport av mennesker og gods, bemanningsavtaler eller servicekontrakter. Dertil kommer fordringer med grunnlag i pant, utlegg, erstatning, skatter- og avgifter.⁴

Når det kommer til finansieringen av formuesgoder som benyttes i internasjonal transportvirksomhet, er banker og kredittinstitusjoner avhengige av forutsigbarhet for at deres sikkerhetsrett blir respektert på tvers av landegrenser. Ettersom reglene om sikkerhetsstillelse er ulikt regulert i forskjellige nasjoner, medfører dette rettslige utfordringer når det kommer til sikkerhetsretter.⁵

¹ Se Cape Town-konvensjonen om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre av 16. november 2001

² Falkanger (2015) s.14

³ Se lov om luftfart (luftfartsloven) av 11. juni 1993 nr. 10 (luftl.)

⁴ Falkanger (2015) s.11

⁵ Prop.153 LS (2009-10) s.7

I et forsøk på å legge til rette for at det skulle bli enklere å få ordnet en sikrere og mer kostnadseffektiv finansiering av mobilt løsøre, tiltrådte Norge CTC.⁶ Vesentlig nytt ved tiltredelsen av konvensjonen er adgangen til å etablere internasjonalt rettsvern for sikkerhetsretter i bestemt mobilt løsøre, og at det kan etableres selvstendig sikkerhetsrett i en flymotor.⁷ Formålet med tiltredelsen av konvensjonen var å sikre at norske aktører i flybransjen og finanssektoren skulle kunne være konkurransedyktige på lik linje med de andre internasjonale aktørene og å fremme forutsigbarheten ved internasjonale konkurser.⁸

Med luftfartøy menes i denne sammenheng sivile luftfartøy, jf. luftfartsloven § 2. Begrepet «luftfartøy» er ikke videre definert i loven, og den naturlige språklige forståelse av ordlyden tilsier at begrepet er en samlebetegnelse på fartøy av høyt varierende karakter – fysisk så vel som økonomisk. CTC og Protokollen bruker det ekvivalente engelske ordet «aircraft», som gir samme meningsinnhold som følger av definisjonen i Chicago-konvensjonen,⁹ jf. CTC art. 1 nr. 2 bokstav a. Det følger av Chicago-konvensjonen art. 3 at konvensjonen kun skal gjelde sivile fly, og at statlige- og militære fartøy faller utenfor anvendelsesområde. Da verken CTC, protokollen eller luftfartsloven får anvendelse på militær luftfart vil avhandlingen, i lys av sitt formål, kun omhandle sivile luftfartøy.¹⁰



Bilde 1

⁶ Prop.153 LS (2009-10) s.7

⁷ Prop.153 LS (2009-10) s.7 og 18

⁸ Prop.153 LS (2009-10) s.35 og 36

⁹ Se Chicago-konvensjonen om sivil luftfart av 7.desember 1944

¹⁰ Prop.153 LS (2009-10) s.9

1.2 Luftfartøy som pantobjekt

1.2.1 Pant i realregistrerbart løsøre

Løsøre som kan registreres i et realregister, såkalt realregistrerbart løsøre, kan pantsettes, jf. panteloven § 3-3(1).¹¹ Et realregister er et register over rettsstiftelser og er ordnet etter formuesgodene rettighetene gjelder, jf. pl.§ 1-1(4). Etter bestemmelsen defineres luftfartøyregisteret som et slikt realregister. Registeret, som bærer det fulle navn Norges Luftfartøyregister (heretter NLR), fører et register over norske luftfartøyer, og etter luftl.§ 3-22 kan rettsstiftelser i fartøy registreres, hvilket medfører at luftfartøy regnes som realregistrerbart løsøre, jf. luftl.§ 3-1(1). Etersom luftfartøy anses som slikt løsøre, er følgen at luftfartøy kan pantsettes.

Også tilbehør til realregistrerbart løsøre kan pantsettes etter pl.§ 3-3(1).

1.2.2 Hva omfattes av panteretten?

Et viktig faktum ved luftfartøy er at flere av hovedkomponentene ikke er en fast del av luftfartøyet.¹² Dette er komponenter som motorer, propeller, utstyr og instrumenter.¹³ Disse utgjør en betydelig del av fartøyets verdi, men i de fleste tilfeller kan de likevel ikke sies å tilhøre noe bestemt fly i tradisjonell forstand.¹⁴ Spørsmålet er derfor om disse skal anses for å være del av selve fartøyet eller om det er tilbehør.

Skillet mellom selve luftfartøyet og tilbehør er viktig når det kommer til spørsmålet om hva som skal omfattes av panteretten. Dette har videre betydning for hva som skal omfattes av et eventuelt tvangssalg, da hovedregelen er at et tvangssalg skal omfatte hovedgjenstanden og tilhørende ting og rettigheter som omfattes av panteretten,¹⁵ jf. tvangsfullbyrdelsesloven § 11-18(1).¹⁶ En situasjon som kan oppstå er at det ved en eventuell realisering viser seg at den som har førsteprioritet bare har pant i hovedgjenstanden mens den som realiserer sin rett også har pant i tilbehøret. Oppgaven blir da å finne ut hva som følger av panteretten.

¹¹ Lov om pant av 08. februar 1980 nr. 2 (pl.)

¹² Falkanger (2015) s.13

¹³ luft.§ 3-39(2)

¹⁴ NOU 1991:18 s.18-19

¹⁵ Falkanger (2015) s.65

¹⁶ Se lov om tvangsfullbyrdelse (tvangsfullbyrdelsesloven) av 26. juni 1992 nr. 86

Verken panteloven eller luftfartsloven inneholder noen bestemmelse av hva som omfattes av en pantsettelse¹⁷ og heller ingen definisjon på hva som utgjør tilbehør til et fartøy. Derfor anser jeg det som hensiktsmessig å se nærmere på denne problemstillingen, om hva som omfattes av en generell panterett, i avhandlingen.

1.2.3 utfordringer knyttet til luftfartøy som bevegelig løsøre

Ettersom luftfarten er en internasjonal bransje der formuesgodene hver dag flyttes over landegrensar, medfører dette at fartøyene ikke er knyttet til et bestemt geografisk område på samme måte som f.eks. en eiendom. Som et utslag av statenes suverenitet vil reguleringen av pantsikkerhet og lignende sikkerhetsretter variere fra land til land, da hver stat har utviklet sine egne tingsrettslige regler.¹⁸ Reglene om hvilke formuesgoder det er tillatt å etablere sikkerhetsrett i, måten panterett stiftes på og vilkårene for å oppnå rettsvern vil derfor være ulike.¹⁹

Forskjellene i nasjonal regulering utløser en rekke rettslige problemstillinger. Når det gjelder luftfartøy vil det mest interessante spørsmål i denne oppgaven være i hvilken grad en sikkerhetsrett stiftet etter et annet lands rett vil stå seg her til lands og hvorvidt en norsk panterett vil stå seg i utlandet. Problemet er at en sikkerhetsrett kan være lovlig stiftet etter reglene i landet der luftfartøyet var på stiftelsestidspunktet men likevel stride mot reglene i landet der fartøyet er på realisasjonstidspunktet.

Hvilken materiell rett som skal anvendes ved realisasjon av panteretter avgjøres ved anvendelse av domstollandets lovvalgsregler.²⁰ Lovvalgsreglene definerer anvendelsesområdet for de materielle reglene i domstolens rettssystem.²¹ Om et saksforhold faller utenfor anvendelsesområdet for disse materielle reglene, vil lovvalgsreglene inneholde regler om hvilket fremmed lands materielle regler som da skal anvendes, altså være bakgrunnsretten.²² Med andre ord: lovvalgsreglene i domstolstaten utpeker bakgrunnsretten. Hovedregelen om lovvalg ved tredjemannskonflikter er i de aller fleste stater at de bruker tingens beliggenhet som tilknytningsfaktor.²³ Som utgangspunkt vil man legge til grunn retten i landet hvor gjenstanden befant seg da tredjemannskonflikten kom opp.²⁴

¹⁷ Unntak er luft. § 3-43(3) som bestemmer hvilke deler som utgjør et luftfartøy, men denne bestemmelsen gjelder utenlandske luftfartøyer, jf. § 3-42(1)

¹⁸ Prop. 153 LS (2009-10) s. 7

¹⁹ Prop. 153 LS (2009-10) s. 7

²⁰ Prop. 153 LS (2009-10) s. 7

²¹ Cordero-Moss (2013) s. 20

²² Cordero-Moss (2013) s. 20

²³ Prop. 153 LS (2009-10) s. 7

²⁴ Prop. 153 LS (2009-10) s. 7

For at en pantøver skal ha rettsvern, vil dette si at pantet må være gyldig stiftet etter retten i landet der det pantsatte formuesgodet befinner seg til enhver tid.²⁵ Som vi så på i første avsnitt vil luftfartens internasjonale karakter vanskeliggjøre en slik registrering av pantet.

På bakgrunn av disse utfordringene ble det utarbeidet noen internasjonale regler. I den anledning har luftfartsloven et eget delkapittel om anerkjennelse av rettigheter i utenlandske fartøyer i henhold til konvensjon av 19.juni 1948 om internasjonal anerkjennelse av rettigheter i luftfartøyer (heretter Genève-konvensjonen).²⁶ Bestemmelsene gjelder for fartøyer som er innført i nasjonalregistre til stater som har ratifisert eller tiltrådt konvensjonen, jf. luftl.§ 3-42(1). Dette må leses med bakgrunn i at et luftfartøys hjemland anses for å være det land hvor det er innført i det nasjonale registeret, jf. luftl.§ 3-42(3). Sikkerhetsretter i luftfartøy vil etter dette bli anerkjent i en annen konvensjonsstat dersom de er lovlig stiftet etter reglene i det landet hvor registeret føres, altså fartøyets nasjonalstat, jf. luftl.§ 3-43. Et luftfartøy innført i NLR vil dermed være underlagt de norske bestemmelsene ettersom fartøyet er norsk. En panterett i et norsk registrert fartøy vil av den grunn bli anerkjent dersom sikkerhetsretten er registrert i samsvar med de norske bestemmelsene. Tilsvarende vil et nederlandsk fly som er innført i dets register, og sikkerhetsretter i dette, være underlagt nederlandske regler. Spørsmålet om anerkjennelse av sikkerhetsretter avgjøres derfor på bakgrunnen av retten i det land der registeret føres.²⁷

Også CTC, som vi skal se nærmere på i punkt 1.3, omhandler anerkjennelse av sikkerhetsretter. Den store forskjellen mellom disse konvensjonene er at Genève-konvensjonen gjelder anerkjennelse av nasjonale sikkerhetsretter, mens CTC introduserer en ny type sikkerhetsretter - de såkalte internasjonale sikkerhetsrettene, som skal anerkjennes universelt. Konvensjonene har også forskjellig regulering av blant annet betydningen av god tro om eldre rettserverv og betydningen av nasjonale prosessregler.²⁸ Dersom en sikkerhetsrett faller inn under CTC eller dens Protokoll, vil konvensjonens bestemmelser gå foran rettigheter omtalt i luftfartslovens kapittel III, jf. luftl.§ 3-53. Etter Protokollen art. XXIII går CTC også foran Genève-konvensjonen. Konvensjonen anvendes der debitor befinner seg i en medlemsstat på det tidspunktet avtalen om sikkerhetsstillelse inngås, jf. CTC art. 3 nr. 1. Disse reglene vil jeg komme nærmere tilbake til i avhandlingen. I en konvensjonsstats relasjon til stater som ikke

²⁵ Cordero-Moss (2013) s.279

²⁶ Se luftloven kapittel III del E.

²⁷ Dette spørsmålet må holdes atskilt fra spørsmålet om forholdet mellom flere rettsstiftelser, som kan bygge på ulike regler.

²⁸ Prop.153 LS (2009-10) s.30

er tilknyttet CTC, men som er tilknyttet Genève-konvensjonen, får Genève-konvensjonen fortsatt full anvendelse.²⁹

1.3 Norsk tiltredelse av Cape Town-konvensjonen i lys av flyselskapers behov for finansiering

Verdien på mange av luftfartøyene er så høy at finansieringen av luftfartøyene er meget interessant fra et juridisk perspektiv. For eksempel koster en Boeing 737 MAX8 omtrent 110 millioner USD, mens en 747-8 koster nærmere 378,5 millioner USD.³⁰ Når summene er så høye er det klart at kreditorene ønsker å vite hva som omfattes av sikkerhetsretten og at den har rettsvern. Jo større usikkerhet en pantøver har i forhold til sitt krav, jo dyrere vil finansieringen av fartøyene bli ettersom risikoen blir høyere. Uten en konvensjon som samordner reglene om panterett og andre sikkerhetsretter på internasjonalt nivå, og da spesielt rettsvern, vil dette skape usikkerhet for verdensomfattende banker og kredittinstitusjoner som finansierer investeringer i mobilt løsøre.³¹

Hovedformålet til CTC er å sikre at visse sikkerhetsretter får vern etter noenlunde likelydende regler i alle konvensjonsstatene, slik at de får universell anerkjennelse og beskyttelse.³² Dette gjøres ved å harmonisere og internasjonalisere regelverket for sikkerhetsstillelse og tvangsfullbyrdelse av mobilt løsøre. Et ensartet regelverk vil sikre forutberegnelighet ved sikkerhetsstillelse og realisasjon av aktiva ved mislighold av lån. Dette vil igjen gjøre det enklere for banker og andre finansinstitusjoner å bistå med finansiering av luftfart. Tilsvarende forenkler harmoniseringen eiernes mulighet til å ta besittelse av utleid fly ved leasingavtaler. En forenklet og ensartet sikkerhetsstillelse og tvangsfullbyrdelse medfører derfor i sum billigere finansiering for flyselskapene.³³

Et middel i den anledning var at konvensjonen etablerte et internasjonalt register over internasjonale sikkerhetsretter i slikt løsøre. Kreditorer som har fått en internasjonal sikkerhetsrett i et formuesgode som er dekket av konvensjonen med tilhørende protokoll, kan ved å registrere rettigheten i et internasjonalt register oppnå internasjonalt rettsvern.³⁴ Som et resultat av dette kan det etableres internasjonalt rettsvern i mobilt løsøre på en sikrere og mer kostnadseffektiv måte enn ved tidligere registrering i nasjonale registre.

²⁹ Prop.153 LS (2009-10) s.30

³⁰ Boeing

³¹ Prop.153 LS (2009-10) s.7

³² CTC i fortalen fjerde avsnitt

³³ Lowzow (2015A)

³⁴ Prop.153 LS (2009-10) s.5

For å sikre at norske flyselskaper kunne være konkurransedyktige på det internasjonale markedet og at de skulle kunne oppnå like gode finansieringsvilkår for lån tiltrådte Norge Cape Town-konvensjonen.³⁵ Ved lov om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre ble konvensjonen gjort til del av norsk lov, jf. § 1. Loven trådte i kraft 1. april 2011 og omfatter per i dag kun protokollen om luftfartøy. Gjennom konvensjonen er det nå mulig å etablere internasjonalt rettsvern for sikkerhetsretter i luftfartøy.³⁶

1.4 Rettskildebruk og metode

Avhandlingens sentrale kilder vil være luftfartsloven kap.III,³⁷ dens forarbeider og forskrifter,³⁸ tvangsfullbyrdelsesloven,³⁹ panteloven,⁴⁰ og Cape Town-konvensjonen.⁴¹ I medhold av § 3-53 i luftfartsloven er CTC med tilhørende Protokoll gitt forrang fremfor kapittel 3 i loven. Dersom konvensjonen skulle stride med luftfartsloven vil derfor bestemmelsene i konvensjonen gå foran. I tråd med avhandlingens formål vil konvensjonen ha en sentral betydning i avhandlingen.

Av juridisk litteratur behandles luftfartøyregisteret og de generelle regler for registrering i de vanlige fremstillinger av dynamisk tingsrett. Det vil bli henvist noe til denne litteraturen under disse temaene. I januar 2015 kom Thor Falkanger ut med en fremstilling som omhandler tvangsrealisasjon av luftfartøy og rettigheter i luftfartøy etter norsk rett i Norge. Denne er derfor meget relevant for oppgavens tema og vil følgelig bli brukt en god del i avhandlingen. Tilfanget av kilder som direkte berører pant i norske luftfartøy, foruten de overnevnte kilder, er begrenset. Det er skrevet noen artikler som omhandler oppgavens tema. Disse vil være med på å illustrere situasjonen og påpeke problemstillinger som oppstår i praksis. I skrivende stund foreligger det ikke rettspraksis som berører avhandlingens tema.

I tillegg har jeg hatt et ønske om å knytte det juridiske sammen med det rent praktiske, og har i den anledning dratt til et flyselskap for å se hvordan de rent praktisk arbeider med fly og tilbehør for å sette på spissen hvordan situasjonen for panthaver er. Dette er relevant for kapittel 3 i oppgaven.

³⁵ Prop.153 LS (2009-10) s.35

³⁶ Prop.153 LS (2009-10) s.7

³⁷ Se Lov om luftfart av 11.06.1993 nr. 101 (luftl.)

³⁸ NOU 1991:18, forskrift 393/2004, forskrift 1332/2004

³⁹ Se Lov om tvangsfullbyrdelse av 26. juni 1992 nr. 86 (tvfbl.)

⁴⁰ Se Lov om pant av 08. februar 1980 nr. 2 (pl.)

⁴¹ Se Cape Town-konvensjonen om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre av 16. november 2001

1.5 Videre fremstilling

For å kunne ta stilling til dagens situasjon ved pant i tilbehør og deler av luftfartøy vil det være relevant å se på de nærmere regler for rettighetsregistrering. I kapittel 2 vil jeg derfor redegjøre for pant i luftfartøy registrert i det norske luftfartøyregister. Det vil i den anledning være nødvendig å bli kjent med NLR og det internasjonale registeret: hva som kan registreres der, hvordan og virkningen av en slik registrering.

Som et naturlig ledd i denne prosessen vil jeg se på de materielle reglene for hva som omfattes av en generell sikkerhetsrett i et luftfartøy, og for hva som skal anses som dets tilbehør og reservedeler. Dette vil være temaet for kapittel 3. Fokuset vil i denne sammenhengen særlig ligge på fremdriftsmotorene. Jeg vil i dette henseende vurdere hvordan CTC forholder seg til norsk rett og påpeke eventuelle forskjeller og gi min vurdering av hvilken måte som er best. Jeg vil også se på potensielle konsekvenser av at en sikkerhetsrett i luftfartøy kan pantsettes både i det ene og det andre register.

I kapittel 4 vil jeg redegjøre leasing av luftfartøy, før jeg kommer med noen avsluttende ord i kapittel 5.

2 SIKKERHETSRETT I LUFTFARTØY REGISTRERT I DET NORSKE LUFTFARTØYREGISTER

2.1 Innledning

Tema for dette kapittel er sikkerhetsrett i luftfartøy registrert i NLR. Jeg vil i dette henseende innledningsvis se på luftfartøyregisteret som et rettslig fenomen, for så å gå inn på hvilke fartøy som kan registreres i NLR og hvilke virkninger en slik registrering har. Deretter vil jeg si noen ord om det internasjonale registeret opprettet i medhold av CTC. Etter dette vil jeg ta for meg rettighetsregistrering: hvilke rettsstiftelser som kan registreres, vilkår, registreringen og virkningene av slik registrering.

2.2 Norges Luftfartøyregister (NLR)

Norges Luftfartøyregister er, som navnet tilsier, et register over luftfartøy. Som vi gikk inn på i avhandlingens punkt 1.2.1 er NLR ikke bare et realregister, men også et eierregister, jf. luftl.§§ 3-5 og 3-22(1). Dette betyr at det fremgår av registeret både hvem som er eier og hvilke rettigheter som er registrert under det enkelte formuesgodet. Registeret forenkler dermed omsetteligheten av slike formuesgoder, da det gjør det enkelt for interesserte å skaffe seg

oversikt over hvilke rettigheter som er registrert i vedkommende gjenstand. Samtidig ivaretar registeret offentlige hensyn, ettersom et register over norske fartøy forenkler det offentliges kontroll med luftfarten.

Hjemmelen for luftfartøyregisteret finner vi i luftl.§ 3-1. Registeret føres av Luftfartstilsynet,⁴² og er i dag elektronisk.⁴³ Informasjonen som fremkommer av registeret er i høy grad tillagt rettslig troverdighet, hvilket betyr at den som innretter seg i tillitt til hva registeret opplyser, ikke skal lide tap dersom han er i god tro ved dagbokføringstidspunktet.⁴⁴ Nærmere regulering av registeret finner vi i kapittel 3 i luftfartsloven og i forskrift 393/2004.

2.3 Registrering av luftfartøy i NLR

Spørsmålet er så hvilke luftfartøy som skal registreres i NLR, og hvilke virkninger en slik registrering har.

2.3.1 Nasjonalitetsvilkår

Hovedregelen etter luftl.§ 3-2(1) er at luftfartøyet må ha norsk eier for å kunne registreres i NLR – dette kan være en statsborger, et selskap eller det offentlige (nr.1 til nr.7). Etter EØS-avtalen art. 31 skal EU-borgere og selskaper likestilles med norske. Andre fartøy kan dispenseres fra nasjonalitetskravet når forholdene tilsier det, jf. luftl.§ 3-2(2).⁴⁵ «Man har særlig hatt for øye tilfelle hvor eieren er bosatt i Norge eller – når det gjelder selskaper o.l. – har sete i Norge, og hvor luftfartøyet regelmessig brukes innenfor norsk område eller i hvert fall med utgangspunkt her i landet».⁴⁶ I en slik situasjon fremstiller det seg som naturlig og rimelig at fartøyet kan bli innført i norsk register og dermed få norsk nasjonalitet.⁴⁷

2.3.2 Nasjonalitetsvilkår ved leie og leasing

Et relevant spørsmål i sammenheng med nasjonalitetsvilkåret er hvordan situasjonen er ved leie og leasing av luftfartøy. Faller dette under tilfeller som det kan gis dispensasjon for?

⁴² jf. kgl.res. 10. desember 1999 nr.1267 § 3

⁴³ Jf. luftl.§ 3-1(3) jf. forskrift 393/2004 § 4(3).

⁴⁴ Falkanger (2013) s.610. Mer om dette under punkt 2.6

⁴⁵ Disposisjonskompetansen er gitt til Luftfartstilsynet, jf. forskrift 23/2003 I annet ledd, jf. luftl.§ 15-3(1).

⁴⁶ NOU 1991:18 s.21, jf. Innst.. III s.158 sp.1

⁴⁷ NOU 1991:18 s.21, jf. Innst.. III s.158 sp.1

Bakgrunnen for disposisjonsadgangen er den økende bruken av internasjonal finansiering for erverv av luftfartøyer.⁴⁸ Ved vedtagelsen av bestemmelsen var eieren av det store flertall av kommersielle luftfartøyer i Norge utenlandsk, gjerne ikke-norske finansinstitusjoner.⁴⁹ Ettersom et luftfartøy er underlagt lovgivningen i det land hvor det er registrert i nasjonalregisteret, jf. luftl.§ 3-43(3), taler sterke hensyn for at brukerens tilknytning til landet bør være det sentrale.⁵⁰ På den måten omgås ikke lovgivning som er nærmest å regulere luftfartøyet, for eksempel stillingen til sikkerhetsretter i fartøyet.⁵¹

Av den grunn kom utvalget til at dispensasjonsbestemmelsen etter omstendighetene bl.a. kan brukes dersom fly som tilhører utenlandsk eier, leies eller leases av norsk selskap.⁵² Som eksempler på slike kontraktstyper nevner forarbeidene «lease purchase og sale lease-back» kontrakter.⁵³ Forarbeidene nevner ikke hva de legger i disse uttrykkene, men ordlyden tilsier at en «lease purchase» kontrakt er en tradisjonell leasingavtale der leier er tilsagt en forkjøpsrett ved leasingens ende.⁵⁴

Etter ordlyden står vi står ovenfor en «sale lease-back» avtale dersom en eier selger luftfartøyet for så å lease den tilbake fra kjøperen.⁵⁵ Flyselskaper selger f.eks. luftfartøyene og motorene til utleiere, banker eller andre finansinstitusjoner, som så leier ut luftfartøyene tilbake til selskapene. I dette tilfelle vil flyselskapet miste eiendomsretten, men beholde bruksretten. Denne form for leasing kombineres ofte med refinansiering.⁵⁶ Når et luftfartøy som har vært registrert i Norge, skal disponeres av den tidligere norske eier i leasingperioden, taler sterke hensyn for at fartøyet kan bli stående i NLR i dette tidsrom.⁵⁷

Den nærmere dispensasjonsadgangen er regulert i registreringsforskriften.⁵⁸ Paragraf 8 stiller et krav om «tilhørighet til Norge». Luftfartøyer som skal opereres av et norsk lisensiert sel-

⁴⁸ Ot.prp.nr.84 (1992-93) s.27

⁴⁹ NOU 1991:18 s.21

⁵⁰ Ot.prp.nr.84 (1992-93) s.27

⁵¹ Andre relevante bestemmelser vil f.eks. gjelde luftdyktighet og bemanning, men også strafferettslige bestemmelser. Se f.eks. straffeloven av 2015 § 4(2) bokstav c.

⁵² NOU 1991:18 s.22

⁵³ NOU 1991:18 s.22

⁵⁴ Dette samsvarer med definisjoner på nettet og i juridiske ordbøker

⁵⁵ Kofoed-Hansen (1983) s.52 og Falkanger (2015) s.80

⁵⁶ NOU 1991:18 s.22

⁵⁷ NOU 1991:18 s.22

⁵⁸ Se forskrift 393/2004

skap i henhold til innleieavtale godkjent av Luftfartstilsynet,⁵⁹ regnes for å ha en slik tilhørighet - og dette er svært praktisk.

Luftfartøy som leases av et norsk luftfartsselskap skal derfor som hovedregel registreres i NLR.⁶⁰

2.3.3 Innføring i NLR og virkningene av registreringen

Eier må sende inn registreringssøknaden sammen med dokumentasjon på sin posisjon som eier, jf. luftl.§ 3-4 og registreringsforskriften § 7. Dersom et norsk luftfartsselskap leier eller leaser et luftfartøy av en utenlandsk eier må *tilhørigheten* til Norge dokumenteres, jf. registreringsforskriften §8. I et slikt tilfelle vil leie-/leasingavtalen være bevis på en slik tilknytning.⁶¹

Dersom Luftfartstilsynet godkjenner søknaden, innføres fartøyet inn i NLR, jf. luftl.§ 3-5. Fra dette tidspunktet vil luftfartøyet ha norsk nasjonalitet og dermed være underlagt den norske lovgivningen, jf. luftl.§ 3-12(1).

Samtidig som fartøyet innføres i registeret får det tildelt et registreringsmerke,⁶² jf. luftl.§ 3-12(2). Nasjonalitets- og registreringsbevis er en forutsetning for at luftfartøy skal kunne brukes til luftfart, jf. luftl.§ 3-15. Registreringsmerket er luftfartøyets kjennetegn, og det er etter dette NLR er ordnet etter.⁶³ Registreringsmerket består av en kombinasjon av tre bokstaver som settes etter nasjonalitetsmerket – som for norske luftfartøy er LN. Et eksempel vil være Norwegian flyet LN-KHA. Søker man på dette flyet i NLR vil det komme opp at det dreier seg om flytypen «Boeing Commercial Airplane Group» av type 737-31S med serienummer 29100, eid av Norwegian Air Shuttle ASA.⁶⁴ Etter luftl.§ 3-16(1) skal fartøyet merkes med nasjonalitetsmerke og det tildelte registreringsmerket.⁶⁵ Den som forsyner fartøyet med uriktig merke eller uberettiget fjerner nasjonalitets- eller registreringsmerke kan straffes med bøter eller fengsel inntil 1 år etter luftl.§ 14-4.

⁵⁹ Når det gjelder reglene rundt lisens vil ikke disse gås inn på noe nærmere, men det henvises til forskrift om lufttransporttjenester i EØS nr.833/2011 som gjennomfører lufttransportforordning (EF) nr.1008/2008

⁶⁰ Se punkt 4

⁶¹ Med forbehold om leie-/leasingavtalens varighet. Dette kommer jeg tilbake til i kapittel 4 i avhandlingen

⁶² Tildeling av registreringsmerket skjer etter regler i registreringsforskriften § 14

⁶³ Se NLR, Luftfartstilsynet (2015)

⁶⁴ Luftfartstilsynet (2015)

⁶⁵ Nærmere regler for merking er gitt i forskrift 1332/2002



Bilde 2: Her ser man Norwegian-flyet LN-KHA, hvor man ser registreringsmerke til høyre for den bakre døren.

Registreringsmerket muliggjør at rettsstiftelser kan registreres i NLR. På den måten er det enkelt for enhver interessert i å finne opplysninger om registrerte fly. Når det gjelder hvilke rettsstiftelser som kan registreres i NLR, kommer jeg tilbake til dette under punkt 2.5 i avhandlingen.

En annen virkning av innføring i NLR er at fartøyet får drive med luftfart innenfor norsk område, da hovedregelen er at fartøy som skal brukes til luftfart skal ha norsk nasjonalitet, jf. luftl.§ 2-2(1) nr.1.⁶⁶

2.4 Det internasjonale registeret (IR)

Det internasjonale registeret er et register som etter CTC artikkel 1 bokstav p) defineres som den internasjonale registreringstjeneste som opprettes i forbindelse med konvensjonen eller Protokollen. Hjemmelen for IR finner vi i CTC art. 16. Registeret sørger for elektronisk registrering og beskyttelse av internasjonale sikkerhetsretter som er anerkjent av alle ratifiserende stater.⁶⁷ Dets fulle navn er «International Registry of Mobile Assets» (heretter IR).⁶⁸

⁶⁶ Viktige unntak følger av lov, forskrift, overenskomst med fremmed stat og særskilt tillatelse, jf. luftl.§2-2(1) nr.2, 3 og 4.

⁶⁷ Aviareto

IR er i likhet med NLR et realregister, men er ikke ment å være et register vedrørende eierforhold.⁶⁹ Opplysningene som går frem av IR tillegges negativ rettslig troverdighet, hvilket betyr at man ikke behøver å respektere rettsstiftelser som ikke fremgår av registeret.⁷⁰ Dette kommer jeg tilbake til i punkt 2.6.

Bestemmelsene om IR finner vi i CTC kapittel IV og V (art. 16 til 26), supplert av kapittel VI om tilsynsmyndigheten (International Civil Aviation Organization, (ICAO) og kapittel VII om registreringsmyndigheten (Aviareto, et joint venture selskap eid av verdens flyselskaper).⁷¹ Videre har Protokollen bestemmelser i dens tredje kapittel. Bestemmelsene jeg her har omtalt må ses i sammenheng med de mer detaljerte bestemmelsene i «Regulations and Procedures for the International Registry» (heretter Regulations),⁷² som er et regelverk utformet av ICAO med hjemmel i CTC artikkel 17. Registeret, som har vært virksomt siden 1. mars 2006, har sete i Dublin.⁷³

2.5 Rettighetsregistrering

2.5.1 Innledning

Vi har til nå sett på de to ulike registrene som ulike rettslige fenomener, og sagt noe om hvilke fly som kan registreres i NLR. Temaet nå er registrering av rettigheter i et norskregistrert fly. Spørsmålet er hvilke rettigheter som kan registreres, og hvilke krav som stilles til slik registrering i de ulike registrene.

I denne sammenheng skal det understrekes at rettighetsregistrering i IR ikke stenger for nasjonal registrering, og omvendt: nasjonal registrering hindrer ikke for registrering i IR. Jeg kommer tilbake til dette i punkt 2.7.

2.5.2 Registrerbare rettigheter i NLR

Hvilke rettigheter som kan registreres i NLR reguleres av luftl.§ 3-22. Dette vil være dokumenter som har til gjenstand «å stifte, forandre, overdra, behefte, anerkjenne eller oppheve en

⁶⁸ Prop.153 LS (2009-10) s.15

⁶⁹ Prop.153 LS (2009-10) s.10

⁷⁰ Falkanger (2013) s.610

⁷¹ Falkanger (2015) s.107

⁷² Den 6. utg. fra 2014 består av Regulations (18 sections) med Appendix Closing room, Procedures (21 sections) samt Appendix Fee schedule, og består av 78 sider.

⁷³ Prop.153 LS (2009-10) s.11. For mer informasjon se <https://www.internationalregistry.aero>

rett», sml. tinglysingsloven § 12 og sjøloven § 20.⁷⁴ Forutsetningen er at dokumentet har luftfartøyet som gjenstand. De mest praktiske eksempler på slike dokumenter vil være kjøpskontrakt, en panterrettavtale, en avtale om forkjøpsrett, en leiekontrakt og en leasingavtale.⁷⁵ Et konkret eksempel er en panteavtale som gir en finansieringsinstitusjon sikkerhet i luftfartøyet dersom eieren skulle forsømme sin betalingsavtale.

Også rettigheter vedrørende frakt- og charteravtaler kan etter forarbeidene registreres i luftfartsregisteret (i motsetning til hva sjøl.§ 20 tillater).⁷⁶ Forarbeidene nevner også disposisjonsrett som en så betydningsfull rettighet at den bør kunne registreres, og mener ordlyden «behefte» dekker tilfelle. Den situasjon utvalget hadde i tankene var disposisjonsretten flyselskapet SAS hadde over flyene som stod registrert under henholdsvis Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), Det Norske Luftselskap A/S (DNL) og Aktiebolaget Aerotransport (ABA).⁷⁷

Registrerte rettigheter kan dertil være gjenstand for videre rettsstiftelser.⁷⁸ Panteretten kan for eksempel overdras til en annen, og det kan tas utlegg i en leieavtale. Det følger av § 3-22 at også slike rettsstiftelser kan registreres i NLR.

Ettersom Norge har avgitt en erklæring om at Protokollens artikkel XIII skal gjelde, er det også mulig for debitor å registrere en ugjenkallelig fullmakt til å anmode om avregistrering og eksporttillatelse, en såkalt «Irrevocable De-registration and Export Request Authorisation» (heretter IDERA), jf. Protokollen art. XIII. Denne særlige heftelsen innebærer at kun den bemyndigede kan søke om eksporttillatelse og begjære fartøyet slettet fra NLR.⁷⁹

2.5.3 Registrerbare rettigheter i IR

Når det gjelder hvilke rettigheter som kan registreres i IR, reguleres dette av CTC art. 16 nr. 1 bokstav a-e.

2.5.3.1 Internasjonal sikkerhetsrett

Bokstav a angir at internasjonale sikkerhetsretter kan registreres i IR. CTC definerer en internasjonal sikkerhetsrett som «interest held by a creditor to which Article 2 applies», jf. artikkel

⁷⁴ Se lov om tinglysing (tingl.) av 07.juni 1935 nr.2, og lov om sjøfarten (sjøl.) av 24.juni 1994 nr.39

⁷⁵ Falkanger (2015) s.20

⁷⁶ NOU 1991:18 avsnitt 3.1.3.2

⁷⁷ NOU 1991:18 avsnitt 3.1.3.2

⁷⁸ Falkanger (2015) s.21

⁷⁹ Luftfartstilsynet (2014)

1 bokstav o. Dette fører oss til konvensjonens artikkel 2 nr. 2 som videre bestemmer at i denne konvensjonen skal en internasjonal sikkerhetsrett være:

- 1) «an interest»,
- 2) etablert i samsvar med CTC art. 7,
- 3) i en identifiserbar formuesgjenstand nevnt i konvensjonens art. 2 nr. 3.

En gruppe formuesgjenstander i art. 2 nr. 3 er etter bokstav a luftfartøy, eller mer spesifikt: flyskrog, flymotorer og helikoptre.

«An interest» samsvarer med det vi kaller en sikkerhetsrett. Etter artikkel 2 nr. 2 må retten:

- a) tilstås av rettighetsstifter i samsvar med en «security agreement», eller
- b) innehas av den som er selger med forbehold i samsvar med en «title reservation agreement», eller
- c) innehas av utleier i samsvar med «a leasing agreement»

Hver og en av disse ulike avtalene som nevnes er gitt en vid definisjon i konvensjonens første artikkel. Etter bokstav ii er en «security agreement», altså en avtale om sikkerhetsstillelse, en avtale der:

«a chargor grants or agrees to grant to a chargee an interest (including an ownership interest) in or over an object to secure the performance of any existing or future obligation of the chargor or a third person».

Videre defineres en «title reservation agreement» i art. 1 bokstav ll, som «an agreement for the sale of an object on terms that ownership does not pass until fulfillment of the condition or conditions stated in the agreement». Med norske ord – en avtale om eiendomsforbehold.

En «leasing agreement» defineres som «an agreement by which one person (the lessor) grants a right to possession or control of an object (with or without an option to purchase) to another person (the lessee) in return for a rental or other payment», jf. art. 1 bokstav q. Den norske oversettelsen bruker ordet «leieavtale» og ikke «leasing», men de nærmere reglene om dette gjør at en ikke trenger å trekke et skille mellom disse. Ordene leie og leasing brukes derfor om hverandre.

Når det gjelder kravet til at sikkerhetsretten må være etablert i samsvar med CTC art. 7, vil dette være et stiftelsesvilkår jeg vil redegjøre for i forbindelse med slike vilkår (punkt 2.5.4).

Konvensjonens artikkel 16 nr. 1 bokstav a åpner dessuten ikke bare for at eksisterende internasjonale sikkerhetsretter kan registreres, men også fremtidige internasjonale sikkerhetsretter, jf. ordet *prospective*. Sikkerhetsretten er gitt en legaldefinisjon etter artikkel 1 bokstav y, og omfatter således en sikkerhetsrett som er ment å skulle stiftes eller knyttes til en formuesgjen-

stand som en internasjonal sikkerhetsrett når en bestemt begivenhet finner sted i fremtiden, men som i henhold til artikkel 2 enda ikke er blitt en internasjonal sikkerhetsrett. Bakgrunnen for at sikkerhetsretten ennå ikke er endelig, kan være at den underliggende finansieringsavtalen ikke er sluttforhandlet, eller at debitor ennå ikke har full rådighet over formuesgjenstanden.⁸⁰ I denne forbindelse er det viktig å understreke at det stilles krav til at formuesgjenstanden sikkerhetsretten knytter seg til, lar seg identifiseres i samsvar med Protokollens krav til identifisering i artikkel VII, jf. Protokollen artikkel V nr. 1 bokstav c, jf. artikkel III.

De internasjonale sikkerhetsrettene vil etter dette samsvare med følgende norske rettighetstyper: tradisjonelle panterrettigheter, eiendomsforbehold og leie (leasing).⁸¹ Dette har den følge at dersom for eksempel Norwegian ASA pantsetter - etter norske regler – sitt luftfartøy, vil vi stå overfor en internasjonal sikkerhetsrett som kan registreres i IR, men som samtidig også vil være en tradisjonell panterett som kan registreres i NLR, jf. nedenfor i punkt 2.7 om slik dobbeltregistrering.

2.5.3.2 Ikke-avtalemessige rettigheter eller sikkerhetsretter

Konvensjonen omhandler også de såkalte ikke-avtalemessige rettigheter eller sikkerhetsretter («non-consensual rights»). Etter art. 1 bokstav s er dette en rettighet eller sikkerhetsrett hjemlet i lovgivningen til en konvensjonsstat som har avgitt en erklæring i samsvar med artikkel 39 for å sikre oppfyllelse av en forpliktelse. Etter art. 39 har disse rettigheter prioritet uten noen form for registrering, jf. overskriften.

Bokstav a omhandler ikke-avtalemessige rettigheter som skal ha prioritet framfor en sikkerhetsrett i et luftfartøy tilsvarende den rett som tilkommer rettighetshaveren av en registrert internasjonal sikkerhetsrett, og som skal ha prioritet framfor en registrert internasjonal sikkerhetsrett. Dette er aktuelt for legalpant. Artikkel 39 nr. 1 bokstav b gjelder lovbestemt beslag, arrest eller tilbakeholdsrett til sikring av vederlag for offentlige tjenester.⁸²

For å skape et ryddig og oversiktlig system vedrørende utleggspant og legalpant, ønsket Norge at disse rettighetene skulle omfattes av prioritetsreglene i konvensjonen, og avga derfor en slik erklæring etter CTC art. 39 bokstav a og b.⁸³

⁸⁰ Prop.153 LS (2009-10) s.10

⁸¹ Prop.153 LS (2009-10) s.10

⁸² Prop.153 LS (2009-10) s.40

⁸³ Prop.153 LS (2009-10) s.40

«Pursuant to Article 39 of the Convention, Norway declares that
(A) all categories of non-consensual rights or interests which under Norwegian law have priority over an interest in an object equivalent to that of the holder of a registered international interest shall to that extent have priority over a registered international interest, whether in or outside insolvency proceedings; and
(B) nothing in the Convention shall affect the right of Norway or that of any entity thereof, any intergovernmental organization in which Norway is a member State, or other private provider of public services in Norway to arrest or detain an aircraft object under Norwegian law for payment of amounts owed to any such entity, organization, or provider directly relating to the services provided by it in respect of that object or another object.»

Dette innebærer at Norge har forbeholdt seg at slike rettigheter skal ha prioritet uten registrering. Følgen av dette er at en ikke-registrert norsk legalpant vil gå foran avtalepant registrert i IR.⁸⁴

2.5.3.3 Registrerbare ikke-avtalemessige rettigheter og sikkerhetsretter

CTC artikkel 16 nr. 1 bokstav a nevner også registrerbare ikke-avtalemessige rettigheter og sikkerhetsretter. Definert i artikkel 1 bokstav dd som en ikke-avtalemessig rettighet eller sikkerhetsrett som er registrerbar i henhold til en konvensjonsstats erklæring deponert i samsvar med artikkel 40. Artikkel 40 gir konvensjonsstater mulighet til å avgi en erklæring der den lister opp kategorier av ikke-avtalemessige rettigheter eller sikkerhetsretter som vedkommende nasjon ønsker skal kunne registreres i IR. Dersom en stat har avgitt en erklæring i medhold av art.40, vil rettigheter og sikkerhetsretter som nevnes i erklæringen kunne registreres, og følgelig behandles som om de var internasjonale sikkerhetsretter.⁸⁵

For norske forhold var dette aktuelt for utleggspant, som etter pl.§ 5-3(1) får rettsvern ved registrering i NLR. Men også for legalpant var dette av interesse ettersom den generelle regel for legalpant i løsøre etter norsk rett, er at legalpant får rettsvern uten særskilt rettsvernsakt, altså en situasjon som i utgangspunktet faller inn under artikkel 39 nr. 1 bokstav a. Men det følger av pl.§ 6-2 at annet kan være bestemt i den lovbestemmelsen som fastsetter panteretten. For de såkalte luftpanterettene følger det av luftl.§ 3-47 at krav på bergelønn mv. får prioritet foran alle andre rettigheter, men for å bevare prioriteten må luftpanteretten registreres innen tre måneder. På bakgrunn av dette ville det bli mest ryddig og oversiktlig om utleggspant og legalpanterettigheter ble omfattet av prioriteringsreglene i konvensjonen.⁸⁶ I samsvar med artikkel 40 avga derfor Norge en erklæring om at

⁸⁴ Falkanger (2015) s.105

⁸⁵ Prop.153 LS (2009-10) s.10-11

⁸⁶ Prop.153 LS (2009-10) s.40

- a. rights of a person obtaining a court order permitting attachment of an aircraft object in partial or full satisfaction of a legal judgment; and
- b. liens or other rights of a state entity relating to taxes or other unpaid charges,⁸⁷

skal anses som internasjonale sikkerhetsrettigheter ved registrering i IR. Dette innebærer at utlegg og legalpant som ikke fanges opp av CTC art. 39 om ikke-registrerbare rettigheter, kan registreres i IR og dermed få internasjonalt rettsvern. Men etter den norske erklæring til CTC art. 40, er det ikke ethvert utlegg eller legalpant som kan registreres i IR.⁸⁸ Etter bokstav a vil en utleggsforretning holdt av namsmannen ikke holde der grunnlaget er et særlig tvangsgrunnlag.⁸⁹ Om grunnlaget derimot er en fullbyrdsdom, må namsmannens beslutning være tilstrekkelig. Og er utlegg besluttet av tingretten, må det være nok –også der tingretten bygger på et særlig tvangsgrunnlag.⁹⁰ Likeledes er det kun legalpantrettigheter som det offentlige måtte ha som omfattes av bokstav b. Bergelønn faller utenfor anvendelsesområdet, mens krav som f.eks. Avinor AS måtte ha faller innenfor.⁹¹

2.5.3.4 Overdragelser og erverv

Etter artikkel 16 nr. 1 bokstav b kan «assignments» av internasjonale sikkerhetsretter – også fremtidige - registreres. «Assignments» oversettes med overdragelse i den norske oversettelsen, men uttrykket har en annen betydning enn det vi legger i det. Med «assignments» menes en avtale som, enten i form av sikkerhet eller på annen måte, gir mottakeren tilhørende rettigheter, med eller uten overføring av den motsvarende internasjonale sikkerhetsrett, jf. CTC art.1 bokstav b.

Tilhørende rettigheter («associated rights») er videre legaldefinert i artikkel 1 bokstav c som alle rettigheter til betaling eller annen ytelse fra en debitor i henhold til avtale, som er sikret gjennom formuesgjenstanden eller er knyttet til den. Typisk vil dette være den betalingsforpliktelse som springer ut av et låneforhold der forpliktelsen er sikret ved panterett i luftfartøyet. Rett til f.eks. renter og dekning av omkostninger vil i et slikt tilfelle omfattes av tilhørende rettigheter, jf. pl.§ 15.

I medhold av artikkel 16 nr. 1 bokstav c kan også erverv av internasjonal sikkerhetsrett ved lovbestemt eller avtalebestemt subrogasjon, registreres.⁹² Subrogasjon innebærer at den som

⁸⁷ Unidroit (2015)

⁸⁸ Falkanger (2015) s.109

⁸⁹ Særlig tvangsgrunnlag finner vi i tvfbl.§§ 7-2, 8-2, 9-2, 10-2, 11-2, 12-2 og 13-2

⁹⁰ Falkanger (2015) s.106

⁹¹ Falkanger (2015) s.106 og forskrift 534/2004

⁹² Se også CTC art. 38 nr.1

innfrir et pantsikret krav mot andre, har rett til å overta denne panteretten uten noen nærmere transport av kravet.⁹³ Således vil kausjonisten som innfrir kravet, overta panteretten som sikrer kreditors krav mot hoveddebitor.

2.5.3.5 Nasjonale sikkerhetsretter

Videre kan meldinger («notices») om nasjonale sikkerhetsretter registreres i registeret etter art.16 bokstav d. Etter artikkel 1 bokstav t, vil dette være en melding som er registrert eller skal registreres i det internasjonale registeret, om at det er stiftet en nasjonal sikkerhetsrett.

En nasjonal sikkerhetsrett er definert i CTC art.1 bokstav r som en sikkerhetsrett som kreditor har i en formuesgjenstand, stiftet ved «an internal transaction covered by a declaration under Article 50(1)». For at det skal være en slik intern transaksjon, må avtalepartenes virksomhet være knyttet til en konvensjonsstat, sikkerhetsobjektet (luftfartøyet) må være i vedkommende stat på avtaletiden, og retten må være registrert i konvensjonsstatens nasjonale register, jf. CTC art. 1 bokstav n og Protokollen art. IV nr.2. Det er også et vilkår at konvensjonsstaten har avgitt en erklæring i samsvar med artikkel 50 nr. 1, som åpner for å ta forbehold om at konvensjonens bestemmelser ikke skal gjelde for såkalte interne transaksjoner.⁹⁴ Norge har ikke avgitt en slik erklæring. Ved å la være å ta forbehold etter Art 50 (1) slipper man en diskusjon om avgrensningen mellom interne transaksjoner som i utgangspunktet faller utenfor konvensjonens bestemmelser, og etablering av 'ekte' internasjonale sikkerhetsrettigheter som uten videre vil omfattes av konvensjonens regler.⁹⁵ Ved at Norge ikke tok forbehold, er resultatet at konvensjonens regler gjelder fullt ut for avtaler inngått i Norge om pant i et luftfartøy.⁹⁶ Ordningen medfører at interne transaksjoner samtidig også vil omfattes av konvensjonens bestemmelser.⁹⁷ Forutsetningen er dog at rettsstiftelsen registreres på vanlig måte i IR slik at den får status som internasjonal sikkerhetsrett.

Det er meldinger om slike sikkerhetsretter som kan registreres etter artikkel 16 nr. 1 bokstav d. Etersom Norge ikke har etablert slike nasjonale rettigheter, får ikke denne bestemmelsen betydning for norskregistrerte fly. Den norske domstol må derimot ta hensyn til bestemmelsen vedrørende fly registrert i Kina, Mexico, Panama, Tyrkia og Ukraina.⁹⁸

⁹³ Bergsåker (2015) s.167, 171 og 172.

⁹⁴ Prop.153 LS (2009-10) s.41

⁹⁵ Prop.153 LS (2009-10) s.41

⁹⁶ Falkanger (2015) s.104

⁹⁷ *Reinertsen Konow*, sitert i Prop.153 LS (2009-10) s.41

⁹⁸ Per 01.november 2015, jf. Unidroit

2.5.3.6 Eksisterende rettighet eller sikkerhetsrett

CTC inneholder også bestemmelser om rettigheter og sikkerhetsretter som er etablert før konvensjonens ikrafttredelse, jf. artikkel 1 bokstav v. På grunn av regelen om at lover ikke kan gis tilbakevirkende kraft, er det i artikkel 60 bestemt at CTC ikke får anvendelse på rettigheter opprettet før konvensjonens ikrafttredelse. Artikkel 60 nr. 1 åpner likevel for at en konvensjonsstat kan erklære at den vil fravike prinsippet om at konvensjonen ikke skal gjelde for en eksisterende rettighet eller sikkerhetsrett, som beholder den prioritet den har etter gjeldende lovgivning fra før konvensjonen får virkning.⁹⁹ Norge har ikke avgitt en slik erklæring, og rettigheter som er stiftet før konvensjonen kom til anvendelse (1.april 2011) følger derfor prioritetsforholdet fastsatt i norsk lovgivning. Om et norsk fly skulle blitt tvangsrealisert i utlandet, vil rettsvernet derfor bero på bestemmelsene i Genève-konvensjonen, jf. dens artikkel 1 nr.1.

2.5.4 Vilkår for gyldig rettsstiftelse

For rettsstiftelser som skal registreres i NLR stilles det krav til at dokumentene som omhandler rettsstiftelsen, har et registret luftfartøy til gjenstand, jf. luftl.§ 3-22(1).¹⁰⁰ Foruten dette stiftelsesvilkåret, stilles det rimelige formelle krav til dokumentets språk (norsk, svensk, dansk eller engelsk), klarhet (hvem, hva, hva slags rettighet), utforming, bekreftelse av underskrift og gjenpart, jf. luftl.§ 3-18 og er mer utfyllt i kap.3 i registreringsforskriften.

Det er videre et vilkår for registrering av en frivillig rettsstiftelse, at den foretas av den som har registerhjemmel eller med samtykke av denne, jf. luftl.§ 3-24(1). Etter luftl.§ 3-23 vil den NLR utpeker som eier, eller berettiget til å råde som eier, vil ha registerhjemmel som eier. Pantsettelse av luftfartøy er følgelig betinget av samtykke fra den som er oppført som eier i NLR. Det stilles derimot ikke krav til samtykke for tvungne rettsstiftelser.

På tilsvarende måte som NLR gjelder for norskregistrerte luftfartøy, har CTC et virkeområde for nærmere bestemte objekter. Etter Protokollen art. II får konvensjonen anvendelse på «aircraft objects as provided by the terms of this Protocol». Aircraft object defineres i Protokollen art. I bokstav c som flyskrog, flymotorer og helikoptre. Dette samsvarer med CTC art. 2 nr. 3 bokstav a som nevner kategoriene av mobilt løse som en internasjonal sikkerhetsrett kan stiftes i.

⁹⁹ Prop.153 LS (2009-10) s.43

¹⁰⁰ Se punkt 2.3

For at konvensjonen skal komme til anvendelse, må debitor være «situated in a Contracting State» på det tidspunkt avtalen om stiftelse eller fastsettelse av den internasjonale sikkerhet inngås, jf. CTC art. 3 nr. 1.

Debitor er legaldefinert i art.1 bokstav j som

«en rettighetsstifter i henhold til en avtale om sikkerhetsstillelse, en kjøper med forbehold i henhold til en avtale om eiendomsforbehold, en leietaker i henhold til en leieavtale eller en person hvis rett til en formuesgjenstand er beheftet med en registrerbar ikke-avtalemessig rettighet eller sikkerhetsrett».

Når det gjelder kravet til «situated» er dette nærmere definert i artikkel 4 nr. 1 i konvensjonen som «under the law of which it is incorporated or formed» hvor debitor har sitt forretningssted, vedtektsbestemte sete eller sin hovedadministrasjon. Hvor kreditor befinner seg på avtaletidspunktet, er etter art. 3 nr. 2 likegyldig.

Konvensjonen regulerer ikke hvem som kan være part i en avtale som etablerer en internasjonal sikkerhetsrett. Det er ikke noe i veien for at en internasjonal sikkerhetsrett sikrer flere kreditors krav eller at sikkerheten gjelder for flere debitors forpliktelser.¹⁰¹

Når det gjelder vilkår for stiftelse av en internasjonal sikkerhetsrett, fremgår de formelle kravene av konvensjonens artikkel 7. Etter denne bestemmelsen må rettsgrunnlaget for sikkerhetsretten være skriftlig, relatere «to an object of which the chargor, conditional seller or lessor has power to dispose», og objektet må la seg identifisere i samsvar med protokollen.¹⁰² Kravene til identifisering av objektet er angitt i Protokollens artikkel VII: Beskrivelsen må således inkludere serienummer fra produsenten, produsentens navn samt modellbetegnelse. Dessuten må en avtale om sikkerhetsstillelse etter artikkel 7 være spesifisert slik at det er mulig å bestemme de sikrede forpliktelsene, men uten at det stilles krav om angivelse av et beløp eller maksimum.¹⁰³ Mer utførlige regler finner vi i Regulations Section 5.3. Disse vilkårene vil være avgjørende for rettsstiftelsens gyldighet den dagen det er tale om realisasjon, og altså ikke for selve registreringen.

Videre vilkår i forbindelse med registrering i IR finner vi i konvensjonen kapittel V, og i de forannevnte Regulations.¹⁰⁴ Etter art. 19 nr. 1 er en registrering gyldig kun dersom den foretas i samsvar med artikkel 20. Registrering kan etter art. 20 nr. 1 foretas av partene i en transak-

¹⁰¹ Prop.153 LS (2009-10) s.11

¹⁰² Falkanger (2015) s.104

¹⁰³ Prop.153 LS (2009-10) s.11

¹⁰⁴ Se punkt 1.4

sjon. En internasjonal sikkerhetsrett kan derfor registreres av en av partene - forutsatt at den andre part har samtykket. I likhet med de norske kravene til samtykke kreves derimot ikke samtykke fra en som begunstiges ved at en disposisjon reduserer en annen parts rettigheter, jf. art. 20 nr.1, 2 og 3. En ikke-avtalebasert rettighet eller sikkerhetsrett kan etter art. 20 nr.5 registreres av innehaveren. Således kan et utlegg med grunnlag i en dom registreres av utleggs-kreditor. Dersom rettigheten er oppnådd ved subrogasjon kan den registreres av den som er trådt inn i retten, jf. art. 20 nr. 4. Til slutt kan en melding om nasjonal sikkerhetsrett registre-res av innehaveren, jf. art. 20 nr. 6.

Den store forskjellen mellom konvensjonens art. 20 og den tilsvarende bestemmelsen i luftlo-ven § 3-24 som stiller krav til samtykke fra den med registerhjemmel, er at konvensjonens registreringsmyndighet ikke har plikt til å undersøke om samtykke er gyldig, jf. art. 18 nr. 2. Dette må sees i sammenheng med at CTC ikke er et register vedrørende eierforhold, mens NLR også innehar denne funksjonen. Spørsmålene om vilkårene i konvensjonens kap. V er oppfylt vil dermed kun være av betydning den dagen det er tale om realisasjon, og ikke ved selve registreringen.

2.5.5 Registreringen

Dokumenter som ønskes registrert i NLR gjennomgår en kontroll som foretas av registre-ringsmyndigheten. Dersom noe ved dokumentet skulle tilsi at dokumentet er ugyldig vil det bli nektet registrering etter luftl.§ 3-19(1). Slik nektelse vil være aktuelt der dokumentet ikke oppfyller de formelle kravene etter § 3-18, kravene til registerhjemmel etter § 3-24, strider mot disposisjonsretten ifølge NLR, eller dersom Luftfartstilsynet ellers finner at dokumentet åpenbart er ugyldig. Dokumenter som godkjennes dagbokføres og registreres i NLR, jf. § 3-17.¹⁰⁵ Samtidig påføres dokumentet registreringsattest (innkomstdatoen angis som registre-ringsdato), jf.§ 3-20. Det følger av § 3-26(1) at det er dokumentets innhold som anses for å være registrert. Av den grunn skal en gjenpart arkiveres, jf. § 3-18(3). Nærmere regler om dette finnes i registreringsforskriften § 21. Det som fremkommer av dagboken og NLR er derfor kun et utdrag av det registrerte, jf. § 3-17(1).

I motsetning til registrering i NLR, fungerer registrering av sikkerhetsretter i IR som en vars-ling («notice filing»). Slik «notice filing» er vanlig i bade amerikansk lovgiving og i interna-sjonale modellregler.

¹⁰⁵ Dersom dokumentet som ligger til godkjenning ikke godtas, skal rekvirenten underrettes etter § 3-19. Avgjørelsen kan påklages etter § 3-21(2).

Den elektroniske registreringen skjer i utgangspunktet uten menneskelig innblanding, og det foretas ingen kontroll av dokumentasjonen i forbindelse med selve registreringen.¹⁰⁶

Det er således ingen instans som kontrollerer om vilkårene for registrering av sikkerhetsretter i IR foreligger, eller som innestår for gyldigheten av en registrering, jf. CTC art. 18 nr. 2.¹⁰⁷ I prinsippet kan således hvem som helst sende inn en melding om en rettsstiftelse.¹⁰⁸ Dette er også begrunnelsen av hvorfor registeret ikke har positiv rettslig troverdighet (mer om dette i neste punkt). Ettersom registreringen «merely provide notice of the interest in aircraft assets, the facts underlying any such registration shall determine whether the interest falls within the scope of the Convention and the Protocol».¹⁰⁹ Dette innebærer at det tas stilling til rettsstiftelsens gyldighet først den dag realisering er aktuelt.

Registreringsmyndigheten er kun pliktig til å sørge for at registreringene føres inn i registerets database, og at de gjøres søkbare i kronologisk orden etter tidspunktet for mottak, jf. art. 18 nr. 4. På tilsvarende måte som registreringer i NLR, skal dokumentet merkes med mottaksdatoen, klokkeslettet og et løpenummer (art. 19 nr. 3 bokstav a). I likhet med det norske systemet er det dokumentets innhold som anses for å være registrert, jf. art. 24 bokstav b.

2.6 Registreringsvirkningene

Rettsstiftelser registrert i NLR og IR oppnår rettsvern, jf. pl. § 3-3(1) og CTC kapittel VIII. Rettsvern medfører at rettigheten oppnår rettsbeskyttelse overfor tredjepersoner som ønsker å gjøre gjeldende konkurrerende rettigheter i formuesgodet, og overfor en eventuell konkurs. I den forbindelse sikrer registrering ordnede prioritetsforhold.¹¹⁰ Når det kommer til hvilke rettsvirkninger registrering i IR har for tredjepersoner, reguleres dette av CTC kapittel VIII (art. 29 og 30).

Artikkel 29 omhandler prioritetsforholdet mellom konkurrerende sikkerhetsretter. Nr. 1 fastslår at en registrert sikkerhetsrett har prioritet framfor enhver uregistrert sikkerhetsrett og annen sikkerhetsrett som måtte bli registrert på et senere tidspunkt. Det er med andre ord uten betydning når rettsstiftelsene skjedd – det er førstemann til ”registreringsmølla”. Et pantedokument som registreres 1. desember vil f.eks. gå foran et ikke-registrert skjøte av 1. august.

¹⁰⁶ Prop. 153 LS (2009-10) s. 11

¹⁰⁷ Falkanger (2015) s. 110

¹⁰⁸ Sett bort fra at den andre parten elektronisk må godkjenne rettsstiftelsen innen 36 timer, jf. Aviareto

¹⁰⁹ Aviareto

¹¹⁰ Prop. 153 LS (2009-10) s. 10

CTC art. 29 nr. 2 bokstav a stadfester videre at regelen om førstemann-til-registreringsmølla også gjelder de r rettighetshaveren på dagbokføringstidspunktet kjente til en eldre rett. rett. Kunnskap om ikke-registrerte heftelser er altså helt uten betydning for rettsvernet i IR. Beskyttelsen beror på registreringen alene.¹¹¹

IR tillegges med dette negativ rettslig troverdighet, hvilket vil si at den som innretter seg i tillitt til registerets opplysninger, ikke behøver å respektere rettsstiftelser som ikke fremgår av den.¹¹² Er det f.eks. registrert at S har en panterett med første prioritet på kr. 100.000 i luftfartøyet, må dette respekteres av tredjemenn med den følge at S sin registrerte panterett vil vinne frem overfor innsigelser om andre heftelser og overdragelser som ikke er registrert i IR. Dette gjelder selv om B sin rett oppstod før S sin. Så lenge S sin rett ble innført i IR først, vil B sin rett komme i annen rekke ved innføring i registeret. Som en konsekvens av det internasjonale registerets negative rettslige troverdighet kan en panthaver foreta en opplåning med bibehold av prioritet, selv om han kjenner til en senere pantsettelse, likegyldig om den senere pantsettelse er registrert eller ei.¹¹³

Utgangspunktet er det motsatte for rettsstiftelser i Norge. Her er utgangspunktet at stiftelsestidspunktet er avgjørende for rettsvernet i den forstand at en avtaleerverver i ond tro må respektere eldre rettsverv. Om en avtaleerverver registrerer sin rett i ond tro, må han derfor respektere eldre ikke-registrerte rettsverv. Et ikke-registrert skjøte av 1.august vil av den grunn i utgangspunktet gå foran et pantedokument som registreres i NLR den 1.desember samme år. På tilsvarende vis vil den rettsstiftelsen som er eldst, gå foran dersom flere rettsstiftelser er registrert samme dag. Sistnevnte vil også være tilfellet for utlegg.

Utgangspunktet i norsk rett gjelder med mindre vi står overfor godtroerverv eller kreditor-ekstinksjon, jf. luftl.§§ 3-26(1) og 3-27. Med godtroerverv menes at ens ervervelse av rett går foran den egentlige rettighetshaver ettersom erververen var i god tro i forholdet til annenmann og dennes rådighetsrett.¹¹⁴ God tro er nemlig en forutsetning i norsk rett for at en avtaleerverver ved registrering av sin rettighet skal få den tiltenkte prioritet, jf. luftl.§ 3-27(1) nr. 1. Det er ved denne situasjonen hans stilling blir beskyttelsesverdig. Dette er begrunnet med at den som er blitt gjort oppmerksom på en tidligere eksisterende rett har ikke samme beskyttelsesbehov som den uvitne. Utgangspunktet for vurderingen av kolliderende rettsstiftelser i NLR blir derfor hva avtaleerververen av rettigheten visste eller burde ha forstått på dagbokføringstidspunktet. B var f.eks. i god tro, i den forstand at han ikke hadde kunnskap til den eldre ik-

¹¹¹ Om registreringsmyndighetens ansvar og økonomiske forsikringer se art. 28.

¹¹² Falkanger (2013) s.610

¹¹³ Goode (2013) s. 334

¹¹⁴ Lilleholt (1999) s.148

ke-registrerte retten (S hadde allerede en panterett i luftfartøyet), på det tidspunkt da han dagbokførte sin egen rettighet. Ettersom B var i god tro på registreringstidspunktet vil hans rettighet få prioritet foran S sin rett.

Kreditorekstinksjon betegner derimot situasjonen der en utleggstaker eller et konkursbo eks-tingverer en eldre rett i kraft av registreringen.¹¹⁵ Dette er mulig ettersom det ikke stilles et slikt god tro krav for tvungne rettsstiftelser, jf. ordlyden erverv som «bygger på avtale».¹¹⁶ Således kan utleggshaver B vite at det finnes en annen ikke-registrert rettighet, men hvor Bs rett allikevel vil gå foran fordi han registrerer sitt krav. Regelen er begrunnet med faren for kreditorsvik.

Når vi står overfor godtroerverv og kreditorekstinksjon vil således den registrerte rettsstiftelse gå foran uregistrerte rettsstiftelser – på tilsvarende måte som i IR, jf. luftl.§ 3-26(1). Prioriteten blir da bestemt ut fra registreringstidspunktet. Dersom flere rettigheter er registrert, vil rekkefølgen mellom disse bestemmes ut fra dagbokinnføringsdatoen, jf. luftl.§ 3-26(2). I det internasjonale registeret er derimot klokkeslettet avgjørende for rekkefølgen. Om flere dokumenter er innført samme dag i NLR, vil disse være likestilt, med unntak av utlegg- og arrestforretninger – som går foran andre rettsstiftelser av samme dag. Men som sagt – dersom en avtaleerverver har kunnskap om en tidligere ikke-registrert rett, vil stiftelsestidspunktet være avgjørende i disse tilfeller.

I punkt 2.2 ble det nevnt at NLR er tillagt rettslig troverdighet, men som det fremgår av denne drøftelsen, er NLR imidlertid ikke tillagt full rettslig troverdighet.

«Reglene er et kompromiss; Jo større troverdighet, desto større krav må stilles til dokumentenes utforming og til registerførerens undersøkelsesplikt – og dermed vil også omkostningene øke. En del av kompromisset i gjeldende rett er at staten i en viss utstrekning har et erstatningsansvar der det er huller i troverdigheten».¹¹⁷

I likhet med IR har NLR negativ troverdighet, men ikke i like stor utstrekning. I begge registrene behøver ikke B som utleggstaker eller konkursbo å respektere rettsstiftelser som ikke var dagbokført i NLR da hans erverv ble registrert, selv om disse ble stiftet før han erverv (registerets negative troverdighet). B som avtaleerverver må etter NLR derimot respektere eldre ikke-tinglyste erverv som han kjente eller burde ha kjent til da hans eget erverv ble dagbokført. Dertil oppstiller luftl.§ 3-27 flere unntak fra prioritetsreglene, som blant annet at registre-

¹¹⁵ Lilleholt (1999) s.18

¹¹⁶ Lilleholt (1999) s.168

¹¹⁷ Falkanger (2013) s.610

ring er uten betydning for lovbestemte rettigheter (annet ledd),¹¹⁸ en selgers panterett skal gå foran rettsstiftelser utledet fra kjøperen (tredje ledd),¹¹⁹ og at heftelser overført fra et utenlandsk register etter § 3-38 vil ha prioritet foran alle andre rettsstiftelser.¹²⁰

I motsetning til IR har derimot NLR positiv troverdighet til fordel for avtaleerhververe, noe som betyr at hjemmelsmannen som hovedregel ikke kan gjøre gjeldende innsigelser overfor B som i god tro dagbokførte en panterett han ved avtale ervervet fra A - forutsatt at A hadde registerhjemmel. B skal stilles som om det registrerte er riktig, men det stilles altså et krav til god tro hos erverver. Det er her kontroll med rettsstiftelsene som ønskes å registreres i NLR er relevant.¹²¹ Denne kontrollen kan registreringsmyndigheten kun utføre ettersom NLR inneholder oversikt over hvem som er eier av det enkelte fartøy, i tillegg til å være et rettighetsregister. Ettersom IR kun er et rettighetsregister kan det følgelig ikke tillegges positiv troverdighet.

Artikkel 30 regulerer rettsvirkningene ved insolvens. Etter bestemmelsen vil en internasjonal sikkerhetsrett ha rettsvern overfor «insolvency proceedings» dersom registrering ble foretatt før en slik insolvensbehandling ble innledet, jf. nr.1. Tilsvarende gjelder ved registrering i NLR. Rettigheter i et fartøy må respekteres av boet dersom de er dagbokført senest dagen før konkursåpning, jf. luftl.§ 3-31. Igjen er klokkeslettet avgjørende for registreringen i IR, mens registrering i NLR må ha skjedd senest en dag i forveien.

Konvensjonen gir «insolvency proceedings» en vid definisjon i artikkel 1 bokstav l:

«bankruptcy, liquidation or other collective judicial or administrative proceedings, including interim proceedings, in which the assets and affairs of the debtor are subject to control or supervision by a court for the purposes of reorganisation or liquidation».

Den norske konkurs- og gjeldsforhandling etter konkursloven faller innenfor definisjonen. Om insolvensforhandling innbefattes vil bero på skjæringstidspunktet etter reglene i deknl.§ 1-2, jf. CTC art.1 bokstav d.

Videre fremgår det av art. 30 nr. 3 at rettsvern i kraft av registreringen ikke hindrer for bruk av «any rules of law applicable in insolvency proceedings», som f.eks. omstøtelsesregler ved svik eller kreditorbegunstigelse. Omstøtelsesreglene i dekningslovens kapittel 5 får derfor anvendelse også på rettsstiftelser registrert i IR.

¹¹⁸ F.eks. luftl.§ 12-8 om bergelønn og pl.§ 6-4 om boomkostninger Det er derimot viktig å bemerke seg at legalpanteretten på bergelønn bortfaller dersom den innen tre måneder ikke har blitt registrert i registeret.

¹¹⁹ Der fartøyet kjøpes på kreditt hvor selgeren betinger seg utestående ved pant i fartøyet

¹²⁰ Deres innbyrdes prioritet bestemmes av den opprinnelige registreringen i det utenlandske register.

¹²¹ Se punkt 2.5.5

Vedrørende andre rettigheter enn internasjonale sikkerhetsretter nevner forarbeidene:

«En registrerbar ikke-avtalemessig rettighet eller sikkerhetsrett... som er registrert i det internasjonale registeret, likestilles med en internasjonal sikkerhetsrett i insolvens-situasjoner. Dersom det etter anvendelig nasjonal rett gis rettsvern for en uregistrert internasjonal sikkerhetsrett, er det ingen bestemmelser i konvensjonen som avskjærer en slik løsning».¹²²

Registreringen av en internasjonal sikkerhetsrett «remains effective until discharged or until expiry of the period specified in the registration», jf. CTC art. 21. For registreringer i NLR er reglene om foreldelse av rettsvern angitt i luftl.§ 3-34. Her er hovedregelen at virkningen av registreringen faller bort 5 år etter den bestemte tiden eller det angitte tidspunkt (første ledd). Et registrert utleggspant mister derimot virkningen 5 år etter dagbokføring, jf. annet ledd. Dersom ikke første eller annet ledd kommer til anvendelse, faller virkningen bort 10 år etter dagbokføringen, jf. tredje ledd.

Registreringsvirkningen er følgelig at rettsstiftelsene gis rettsvern. Den største og viktigste forskjellen vedrørende rettsvernsvirkningene mellom registrering i IR og NLR, er at konvensjonen ikke krever god tro hos en avtaleerverver for at rettsstiftelsen skal få den tiltenkte prioritet.

2.7 Forholdet mellom registrering i IR og NLR

Registrering av rettigheter i det ene registeret stenger ikke for registrering i det andre registeret.¹²³ Når det gjelder hvilke norske rettighetstyper som kan registreres i IR, vil dette på bakgrunn av det vi har sett på i punkt 2.5.2 være tradisjonelle panterettigheter, eiendomsforbehold (salgspant) og leie (leasing), erverv og overdragelse av disse, utlegg med grunnlag i fullbyrdelsesdom og legalpant for Avinors krav. Dette reiser spørsmål om forholdet mellom registrering av rettigheter i NLR og IR – spesielt hvilket prioritetsforhold som skal gjelde. Vi kan stå overfor fire ulike situasjoner i denne sammenheng:

- 1) alle registreringer er i NLR,
- 2) alle registreringer er i IR,
- 3) noen rettigheter er registrert i NLR, andre i IR,
- 4) rettigheten er registrert i begge registrene – både NLR og IR

¹²² Prop.153 LS (2009-10) s.18

¹²³ Se punkt 2.5.1

2.7.1 Alle registreringer er i NLR

Dersom alle rettsstiftelser er registrert i NLR, vil prioriteten bero på de norske reglene, altså bestemmelsene i luftl.§§ 3-26 og 3-27. Om luftfartøyet skulle blitt tvangsrealisert i utlandet, vil eventuelt godkjenning skje etter Genève-konvensjonen.

2.7.2 Alle registreringer er i IR

Det er ingenting som utelukker at et luftfartøy kan være registrert i NLR, mens alle rettsstiftelsene er registrert i IR. I dette tilfelle beror prioriteten mellom rettsstiftelsene på bestemmelsene i CTC art. 29 nr.1, jf. nr.2.

2.7.3 Noen rettigheter er registrert i NLR, andre er registrert i IR

Vi kan stå ovenfor en situasjon der f.eks. panterett nr. 1 er registrert i NLR mens panterett nr. 2 er registrert i IR. I et slikt tilfelle vil panterett nr. 2 gå foran på grunn av forrangsbestemmelsen i luftl.§ 3-53 sammenholdt med CTC art. 29. Dette gjelder uten hensyn til om den første panteretten måtte være eldre og registrert først, og uten betydning til om erverver av den andre panteretten var klar over den eldre panterett nr. 1. I de tilfellene der CTC stiller krav til samtykke fra bedre prioriterte, vil f.eks. en kreditor med en rettighet registrert i IR, ikke trenge samtykke fra panthaver med registrert panterett i NLR. Motsatt vil en panthaver med første prioritet i NLR måtte ha samtykke fra rettighetshaverne etter IR, da deres rettsstiftelser går foran.

2.7.4 Rettigheten er registrert i begge registrene – både NLR og IR

Det er ingenting som stenger for at en rettighet registreres internasjonalt, nasjonalt eller begge deler.¹²⁴ Det følger av det som vi har gått gjennom under punkt 2.6, at der det er forskjell i rettsvirkninger, vil de som registrerer rettigheten sin i IR ha forrang. A kan f.eks. registrere sin panterett i NLR noen dager før Bs panterett blir registrert i både NLR og IR. I kraft av registreringen i IR, blir As prioritet ek스팅vert – altså Bs panterett får prioritet foran As panterett.

«I og med at norske regler om rettsvern og prioritet avviker fra konvensjonens bestemmelser på enkelte punkter, kan det være nødvendig å registrere både nasjonalt og internasjonalt for at kreditor skal oppnå best mulig beskyttelse».¹²⁵

2.7.5 Prioriteten for ulike rettsstiftelser

Ut fra drøftelsen i punkt 2.6 og 2.7 vil prioritetsforholdet mellom de ulike rettighetene se slik ut:

¹²⁴ Prop.153 LS (2009-10) s.33

¹²⁵ Prop.153 LS (2009-10) s.33

Ikke-registrert norsk legalpant, som boomkostninger etter pl.§ 6-4, bergelønn etter luftl.§ 12-8 (dersom panteretten har eksistert under 3 måneder) og landingsplassens utgifter etter luftl.§ 7-24(4),¹²⁶ vil gå foran rettsstiftelser registrert i både NLR og IR, jf. luftl.§ 3-27(2) og CTC art. 39 jf. Norges erklæring. Utgifter i forbindelse med landingsplass og krav på bergelønn, som er eldre enn 3 måneder vil ikke kunne registreres i IR - og får dermed ikke prioritet i IR. De kan derimot registreres i NLR, og får prioritet foran andre registrerte rettigheter i NLR.

Ellers blir prioritetsforholdet for andre rettsstiftelser, både avtalebaserte og utleggspant med grunnlag i en dom, bestemt ut fra tidspunktet de ble registrert i IR. Det stilles ikke krav til god tro. Det samme gjelder for tvungne rettsstiftelser (utlegg og konkurs) i NLR. Når det gjelder avtalebaserte rettsstiftelser i NLR vil derimot prioriteten forutsette at erververen var i god tro. I NLR kan i tillegg utlegg med grunnlag i særlig tvangsgrunnlag registreres.

Helt til sist åpner IR for registrering av avtale om prioritet for sikkerhetsrettene registrert etter bokstav a-d, jf. artikkel 16 nr. 1 bokstav e. På tilsvarende måte kan prioritetsendringer i NLR avtales etter luftl.§ 3-28.

3 PANTERETTENS OMFANG

3.1 Introduksjon

Som tidligere nevnt i avhandlingen, er mange av hovedkomponentene til et luftfartøy ikke en fast del av fartøyet. Luftfartsloven inneholder ingen bestemmelse om hva som skal omfattes av en pantsettelse, og har heller ingen utførlig definisjon av «luftfart», «luftfartøy» eller hva som utgjør tilbehør til et luftfartøy. Uttrykket «luftfartøy» etterlater derfor tvil om hvilke bestanddeler som hører til fartøyet, og hva som skal utgjøre tilbehør. Selve luftfartøyet (skroget) er greit, men hva med motorene, propeller, deler av et luftfartøy, utstyr og instrumenter som ikke er en fast bestanddel av luftfartøyet? Regnes disse for å være del av fartøyet eller tilbehør til det?

Luftfartsloven fra 1993 bygger på den tidligere luftfartsloven av 1960, som heller ikke definerer de sentrale begrepene da det ble ansett for å være uhensiktsmessig og unødvendig.

¹²⁶ For landingsplassens utgifter gjelder også krav om registrering innen tre måneder, jf. annet punktum som henviser til § 12-3, men som antas å gjelde § 12-8, jf. tidl. § 12-3.

«Spørsmålet om hva som skal regnes for luftfartøy i lovens forstand, vil derfor bero på en tolking av de enkelte bestemmelser hvor uttrykket forekommer, og det kan tenkes at en ikke vil legge til grunn samme luftfartøybegrep i alle relasjoner».¹²⁷

I denne oppgaven er det relevante å se nærmere på og undersøke hva «luftfartøy» omfatter i en pantesammenheng. Dette vil være tema for punkt 3.2. I punkt 3.3 omhandles motorer som et selvstendig pantobjekt, mens punkt 3.4 tar for seg når panteretten må gå tapt pga reglene om adskillelse. Videre skal vi i punkt 3.5 se på salgspant, reservedeler i 3.6, før en oppsummering i punkt 3.7. Til slutt vil punkt 3.8 fokusere på realisasjonsspørsmålene som oppstår.

3.2 «Luftfartøy»

3.2.1 «Luftfartøy» i NLR

Ettersom luftfartsloven ikke inneholder retningslinjer for hva som skal omfattes av en eventuell panterett, er det viktig å spesifisere hva som skal innbefattes i panteavtalen. Er ikke dette gjort faller man tilbake på generelle betraktninger om hva som anses for å normalt omfattes ved pant av et luftfartøy. En slik avtale vil hjelpe partene et stykke på veien, «men i forhold til kreditorer og konkursbo vil man ikke kunne oppnå den ønskede sikkerhet».¹²⁸ De generelle betraktningene blir derfor enda mer relevante i vår sammenheng.

Det naturlige vil være å se hva som følger med ved kjøp av skip da dette også er et realregistrerbart løsøre av ofte stor verdi, som også krysser landegrensene. I sjølovens (sjøl.) § 45 er det bestemt at pant i skip skal omfatte «skipets enkelte deler, samt tilbehør som befinner seg om bord eller midlertidig er fjernet» og at «proviant, brensel eller andre gjenstander bestemt til forbruk» ikke regnes som tilbehør. Forskjellen fra pant i luftfartøy er at pant i skip har et preseptorisk tilbehørsbegrep, jf. ordet «skal... omfatte». Dermed kan ikke bestemmelsen brukes analogisk på luftfartens område.

Ved tvil om hva som skal regnes for tilbehør til fast eiendom bestemmer avhendingsloven §3-4(1) annet punktum at det må vektlegges om det gjelder noe som er «uhøveleg å flytte, som er nødvendig til bruk på egedomen, eller som best kan nyttast der». Dersom denne lov ga veiledning i vårt tilfelle, ville dette tilsa at alle elektroniske komponenter som er med på å gjøre luftfartøyet til en flymaskin, i hvert fall bør utgjøre selve fartøyet.

¹²⁷ Ot.prp. nr. 52 (1959-60) s.6

¹²⁸ NOU 1991:18 s.20

I luftl.§ 3-23(2) er det bestemt at den som har registerhjemmel til luftfartøyet, samtidig har hjemmel til «motorer, propeller, utstyr, instrumenter og annet som hører til fartøyet» med mindre registeret utpeker en annen som eier av disse. Bestemmelsen hviler på prinsippet om at luftfartøyet og det som hører til det, danner en «teknisk og økonomisk driftsmessig enhet» som en bør kunne anta er undergitt samme rettsforhold.¹²⁹ Dette peker i retning mot at lovgivers mening er at pant i luftfartøyet i alminnelighet også skal omfatte dets tilbehør da disse sammen utgjør enheten luftfartøyet. En slik ordning vil også være med på å forenkle situasjonen og gjøre det lettere å skaffe seg oversikt. Reservasjonen mot at annet kan være særskilt avtalt, viser at det er en viss mulighet til særskilte rettsstiftelser i denne type tilbehør, f.eks. ved salgspant eller eiendomsforbehold.¹³⁰ Se også luft.§ 3-26(3) som forutsetter at slike særskilte rettsstiftelser er mulig.

Det norske uttrykket «luftfartøy» vil i en pantesammenheng derfor i utgangspunktet dekke flyskroget, motorer, propeller, utstyr, instrumenter og annet som hører til fartøyet.

3.2.2 «Luffartøy» i CTC

Etter Protokollen art. II får konvensjonen anvendelse på «aircraft objects as provided by the terms of this Protocol». I artikkel 1 bokstav c i Protokollen defineres «aircraft object» som flyskrog, flymotorer og helikoptre. Dette samsvarer med CTC art.2 nr.3 bokstav a som nevner kategoriene av mobilt løseøre som en internasjonal sikkerhetsrett kan stiftes i.

Hver og en av disse kategoriene er utførlig definert i henholdsvis bokstav e, b og l. Her gjengis den norske oversettelsen:

«Flyskrog»: flyskrog (men ikke de som benyttes av forsvaret, tollvesenet eller politiet) som, når de rette flymotorer er installert, er typesertifisert av den kompetente luftfartsmyndighet for transport av:

- i. minst åtte (8) personer inkludert besetning, eller
- ii. gods over 2750 kg, og videre alt tilbehør og alle deler og utstyrskomponenter (bortsett fra flymotorer) som er påmontert, integrert eller festet, samt alle data, håndbøker og registre i denne forbindelse, jf. bokstav e.

«Flymotorer»: jetdrevne, turbindrevne eller stempeldrevne flymotorer (men ikke de som benyttes av forsvaret, tollvesenet eller politiet), som:

- i. i jetdrevne flymotorer har en reaksjons kraft på minst 1750 pund eller tilsvarende, og
- ii. i turbindrevne eller stempeldrevne fly motorer har en nominell effekt på propellakselen på minst 550 hk eller tilsvarende, og videre alt tilbehør og alle moduler, deler og utstyrskomponenter som er montert på, integrert i eller festet til motorene, samt alle data, håndbøker og registre i denne forbindelse, jf. bokstav b

¹²⁹ NOU 1991:18 s.17-18

¹³⁰ Konow (2006) s.216

«Helikopter»: en maskin som er tyngre enn luft (men ikke de som benyttes av forsvaret, tollvesenet eller politiet) som under flyging hovedsakelig holdes oppe av en oppdrift skapt av en eller flere motordrevne rotorere installert på overveiende vertikale aksler, og som er typesertifisert av den kompetente luftfartsmyndighet til transport av:

- i. minst fem (5) personer inkludert besetning, eller
- ii. gods over 450 kg, og videre alt tilbehør og alle deler og utstyrskomponenter (herunder rotorere) som er påmontert, integrert eller festet, samt alle data, håndbøker og registre i denne forbindelse, jf. bokstav l.

Konvensjonens anvendelsesområde blir på grunn av opplistingen av kriterier snevrere enn en hva som er tilfellet etter NLR som gjelder alle luftfartøy. Begrunnelsen for dette er at CTC oppstod som følge av et behov for et regelverk som ville gi trygghet og forutsigbarhet for dem som finansierte fartøy av betydelig verdi som brukes på tvers av landegrensene.¹³¹ Det er først og fremst disse som har behov for registrering av en sikkerhetsrett som blir anerkjent internasjonalt. Fartøy som typisk er ment for å brukes av enkeltpersoner innenlands i hobysammenheng, vil derfor ikke omfattes av konvensjonens anvendelsesområde. CTC tillegger derfor den finansierende kreditors interesser stor vekt, jf. fortalen. Reglene beskytter kreditor i betydelig større utstrekning enn det som følger av tradisjonelle norske regler.¹³² Kreditor er også gitt betydelig frihet til selv å gripe inn ved mislighold, til f.eks. selv å ta hånd om pantsatte verdier og realisere dem i Norge eller i utlandet.¹³³

Ut fra konvensjonens definisjon av flyskrog, ser vi at uttrykket samsvarer i stor grad med det som legges i det norske uttrykket «luftfartøy». Den viktigste forskjellen er at motorer ikke dekkes av uttrykket «flyskrog». Således er flyskrog og motorer separate pantobjekter etter konvensjonen, mens de i norsk rett utgjør ett pantobjekt. Ellers ligger det en forskjell i at deler som omfattes av en sikkerhetsstillelse i flyskroget, må være «påmontert, integrert eller festet».

3.3 Motorer som eget pantobjekt

Noe av det mest særegne i luftfarten er at fremdriftsmotorene ikke er en fast bestanddel av flyet.¹³⁴ Motorene må regelmessig tas av for ettersyn, reparasjon og overhaling. Hvor ofte dette gjøres avgjøres ut ifra flytypen. «The CFM56 engine can remain on the aircraft for up to 5000 flight cycles while the CF6-80C2 engine remains on the aircraft for an average of some 2000 flight cycles».¹³⁵ Spesielt i forhold til de større selskapene utløser dette særlige spørsmål ettersom selskap som har flere fly av samme type/serie, bruker motorene til disse fartøyer

¹³¹ Se CTCs fortale og Falkanger (2015) s.98

¹³² Falkanger (2015) s.99

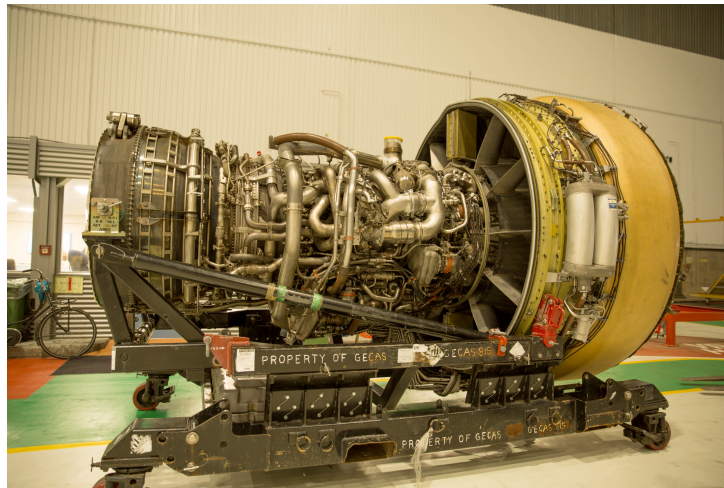
¹³³ CTC Kap.III. For informasjon om misligholdsregler se Falkanger (2015) s.116-122.

¹³⁴ Falkanger (2015) s.13

¹³⁵ Jacobsen (2015)

«om hverandre» i et såkalt *rotasjonssystem*. I et rotasjonssystem kan man ikke utpeke bestemte deler til å høre til et spesifikt fartøy i tradisjonell forstand.¹³⁶ Situasjonen beskrives slik i forarbeidene:

«Når f.eks. et fly kommer inn og en eller flere av dets motorer skal vedlikeholdes, repareres eller overhales, blir motoren tatt ut av flyet og sendt til verkstedet. Når den er ferdig der, vil den normalt bli montert i et annet fly av vedkommende type/serie hvor det da passer å bruke den, eller motoren blir satt på lager som reserve for kortere eller lengre tid».¹³⁷



Her ser vi et eksempel på at en av motorene er tatt av et fly for overhaling, mens en annen motor ble påmontert.

Disse problemene er av vesentlig betydning da motorene er meget kostbare deler av et luftfartøy. Hvor kostbare motorene er, er som regel ukjent for ikke-spesielt interesserte å vite, og derfor nevner jeg som eksempel at en CFM56 koster rundt 11 millioner USD,¹³⁸ mens en CF6-80C2 koster 10 millioner USD.¹³⁹ Av den grunn ble det sagt i forarbeidene til luftfartsloven, at motorene:

«kan i stor utstrekning sies ”å leve sitt eget liv”. De er i mange relasjoner lite knyttet til noe bestemt fartøy... I betraktning av at motorer og visse andre komponenter kan spesifiseres ved serienummer e.l., kunne gode grunner synes å tale for at man fikk et eget realregister for motorer».¹⁴⁰

Et stykke på vei har lovgiver prøvd å håndtere de særlige problemene som oppstår på grunn av rotasjonsordningen gjennom reglene om reservedeler (punkt 3.6), men man mente at Genève-konvensjonen stengte for at man kunne innføre en tilfredsstillende ordning som ville løse problemet. Per dags dato er derfor ikke motorer egne registreringsobjekter etter luftfarts-

¹³⁶ NOU 1991:18 s.18

¹³⁷ NOU 1991:18 s.18

¹³⁸ Deagel, *CFM56-7*

¹³⁹ Deagel, *CF6-80C2*

¹⁴⁰ NOU 1991:18 s.18

loven og er således ikke selvstendige rettighetsobjekter i Norge. Dette har den følge at det ikke kan registreres pant i motorer i NLR. Dette er likevel ikke til hinder for at det er mulig å avtale pant i motorene, men rettsvernet vil i det tilfelle følge de alminnelige regler for pant i løsøre. For at panthaver skal ha rettsvern må han derfor følge reglene om håndpant etter pl.§ 3-2. Dette er svært lite praktisk, og blir derfor neppe brukt av noen.

Cape Town-konvensjonen etablerer derimot en ordning som åpner for at det kan etableres en egen sikkerhetsrett i en flymotor. Flymotoren er et eget selvstendig pantsettelsesobjekt i den forstand at flymotoren er gjort til et eget sikkerhetsobjekt (tilsvarende realregistrerbart formuesgode) som det er mulig å etablere en internasjonal sikkerhetsrett i. «Rettsstiftelser i selve flymotoren er ikke påvirket av om den er innmontert i et flyskrog, eller om motoren er tatt ut av flyskroget».¹⁴¹ Rettigheten kan således både stiftes og registreres separat for flymotoren. Adskillelse fra selve fartøyet er således uten betydning for panteretten.

Situasjonen stiller seg annerledes for helikoptre. Straks motoren er montert i helikopteret, regnes den som en del av helikopteret,¹⁴² jf. definisjonen i punkt 3.2.6. Rettsstiftelser i helikopteret vil således også omfatte helikopterets motor.¹⁴³ I utgangspunktet er en egen internasjonal panterett i en slik motor derfor utelukket. Før flymotoren installeres i helikopteret, vil det derimot kunne eksistere en egen internasjonal sikkerhetsrettighet i motoren.¹⁴⁴ Det samme gjelder der motoren er tatt ut av helikopteret.¹⁴⁵

Det forhold at kan stiftes en egen panterett i flymotorer, medfører at panterett i IR kan omfatte like mange deler av fartøyet som etter NLR. Forskjellen består i at IR krever at det foretas to rettsstiftelser, én i flyskroget (der tilbehør er inkludert) og én i flymotorene, i motsetning til én heldekkende rettsstiftelse etter NLR. Fordelen med at registreringen i IR skjer etter to ledd er at panthavers sikkerhet i motorene stiller seg mye sikrere enn hva etter systemet i NLR, der panthaver vil miste retten til motorer som ikke tas av midlertidig, jf. luftl.§ 3-23(3).

¹⁴¹ Konow (2010) s.24

¹⁴² Konow (2010) s.23

¹⁴³ Konow (2010) s.24

¹⁴⁴ Konow (2010) s.23

¹⁴⁵ Konow (2010) s.23



Bilde 3

3.4 Tilbehør - Midlertidig atskillelse

I luftl.§ 3-23(3) blir det bestemt at en rettighet, herunder panterett, som omfatter et luftfartøy med motorer og annet nevnt i bestemmelsens annet ledd, ikke bortfaller dersom noen deler midlertidig blir skilt fra luftfartøyet. Spørsmålet jeg stiller nå er hva som skal til for at pantet ikke lenger vil omfatte et av tilbehørene. Det forutsettes at pantet ikke omfatter reservedeler for denne drøftelsen, slik at drøftelsen kan konsentrere seg om de opprinnelige delene fartøyet består av.

3.4.1 Rettsregler om atskillelse

Bestemmelsen i luftl.§ 3-23(3) bygger på Genève-konvensjonen,¹⁴⁶ hvor det fremgår at:

«For the purposes of this Convention the term "aircraft" shall include the airframe, engines, propellers, radio apparatus, and all other articles intended for use in the aircraft whether installed therein or temporarily separated therefrom», jf. art. XVI

Ettersom vi er part i konvensjonen vil denne bestemmelsen også gjelde her i landet, jf. luftl.§ 3-43(3).¹⁴⁷ En forskjell fra denne bestemmelsen og de i § 3-23(2) og (3), er at det er tatt forbehold i § 3-23(2) for den situasjonen at registeret skulle utpeke «en annen som berettiget til disse». Dette fordi det etter luftfartsloven er adgang til særskilt rettsstiftelse i luftfartøyet

¹⁴⁶ Foss (2012)

¹⁴⁷ Bestemmelsen gjelder anerkjennelse av rettigheter i utenlandske fartøyer

tilbehør.¹⁴⁸ Dersom Peder Ås er gitt en særskilt panterett i tilbehøret, vil dermed Lars Holms panterett i luftfartøyet ikke inkludere tilbehøret. Som eksempel viser forarbeidene til tilfelle ved leasing der en annen enn flyets eier kan være berettiget til f.eks. motorene.¹⁴⁹

En antitetisk tolking av § 3-23(3) og 3-43(3) medfører at en varig adskillelse vil kunne medføre at rettigheten faller bort. Adskillelsen er dermed avgjørende for om panteretten omfatter de atskilte delene, eller om panteretten til disse bortfaller. Etersom mange av komponentene er avhengig av regelmessig og grundig vedlikehold av hensyn til sikkerheten, vil et slikt bortfall i mange situasjoner medføre urimelig resultater for panthaver.¹⁵⁰ Om adskillelsen ikke skulle være midlertidig, forutsetter derimot bestemmelsene at panteretten i denne delen bortfaller.¹⁵¹ I et slikt tilfelle vil det fraskilte følge de alminnelige regler for løsøre.

I den forbindelse påpeker forarbeidene på at de omhandlede bestemmelsene passer godt i situasjoner hvor det dreier seg om «luftfartøy som har sine egne motorer m.v.» som ikke benyttes i andre luftfartøyer tilhørende samme eier.¹⁵² Registerhjemmelen til luftfartøyet vil i utgangspunktet da også omfatte tilbehøret, og den som har panterett i luftfartøyet beholder sin rett i enkeltdelene selv om de blir midlertidig atskilt fra fartøyet.¹⁵³

Den situasjonen «er imidlertid ikke den typiske for flyselskaper av noen størrelse»,¹⁵⁴ der komponentene typisk ikke bare tas ut midlertidig, men inngår i et rotasjonssystem.¹⁵⁵ Situasjonen beskrevet vedrørende motorer gjelder tilsvarende for annet tilbehør. Luftfartøy tilhørende de større flyselskapene kan derfor ikke sies å ha sin eller sine bestemte deler, som for eksempel motorer. I tillegg kan gå lang tid mellom hver gang en bestemt del benyttes i samme fartøy. Tilhørigheten til det luftfartøy som delene opprinnelig tilhørte blir således vanskelig å opprettholde.

Rotasjonsordningene passer derfor dårlig med forutsetningen som ligger til grunn for luftfartslovens og Genève-konvensjonens bestemmelser - at det til hvert luftfartøy hører en eller flere bestemte motorer. Verken konvensjonen eller loven har regler som regulerer disse tilfellene. Hvordan en rotasjonsordning stiller seg til bestemmelsene i luftl.§§ 3-23(3) og 3-43(3) og

¹⁴⁸ NOU 1991:18 s.27

¹⁴⁹ NOU 1991:18 s.27

¹⁵⁰ NOU 1991:18 s.19

¹⁵¹ Innstilling III s201 s.2, jf. NOU 1991:18 s.18

¹⁵² NOU 1991:18 s.18

¹⁵³ Foss (2012)

¹⁵⁴ NOU 1991:18 s.18

¹⁵⁵ Se punkt 3.3

Genève-konvensjonen art.XVI er følgelig usikkert. Etter utvalgets syn kan man tvilsomt si at det dreier seg om en midlertidig adskillelse i relasjon til § 3-23(3) når delene inngår i et rotasjonssystem.¹⁵⁶ Dette synspunktet er jeg enig i.

Legges det til grunn at atskillelsen ikke er midlertidig, blir konsekvensen at den som har pant i luftfartøy med tilbehør, vil miste retten for så vidt gjelder de fraskilte delene.¹⁵⁷ Følgen av dette blir at panthavere til de større selskapene som har en rotasjonsordning, vil miste retten til disse adskilte delene, noe som kan være uheldig. Jo større usikkerhet det er for at panthaver får dekket hele sitt krav, desto dyrere blir finansieringen av fartøyene. På en annen side må det antas at panteretten vil omfatte nye deler i luftfartøyet som ikke er midlertidige, «enten som følge av uttrykkelig bestemmelse i panteavtalen, eller evt. i kraft av en fortolkning av avtalen».¹⁵⁸ Dersom f.eks. instrumentpanelet må byttes ut, vil panthaver miste retten til det som tas ut, men han vil faktisk bli bedre stilt idet hans panterett vil omfatte det nye instrumentpanelet som blir del av fartøyet. Og om de atskilte delene blir satt inn i et annet luftfartøy som panthaver har pant i, vil antagelig panteretten også være i behold.¹⁵⁹

3.4.2 Adskillelse i praksis

Det interessante er å vite hvordan denne rotasjonsordningen fungerer i praksis. Hva skjer med deler som midlertidig tas av fartøyet for reparasjon eller overhaling som blir plukket fra hverandre? Er disse enkeltbestandene omfattet av panteretten eller gjelder panteretten kun det sammensatte objektet? Og der delene til et luftfartøy ikke er midlertidig atskilt - holdes delene separat på en plass anmerket det spesifikke luftfartøy eller utgjør disse delene en del av et generelt lager?

Når det gjelder deler som er midlertidig skilt fra fartøyet, viser det seg i praksis at hele prosessen der enkeltdele skal repareres eller overhales, er overaskende ryddig. Hver enkelt bestanddel, ned i de minste detaljer, er tydelig merket med serienummer, eier, status osv. Delene holdes også samlet slik at det skal være enkelt å finne frem til enkeltdelene som tilhører den bestemte delen som repareres/overhales. Dette skal gjøres uavhengig av hvilket land overhalingen/reparasjonen foregår, da man følger internasjonale regler som sørger for harmonisering, som igjen sikrer de store verdiene det er snakk om.¹⁶⁰

¹⁵⁶ NOU 1991:18 s.18

¹⁵⁷ Noe utvalget mener er uheldig, men at Genève-konvensjonen hindrer en lovendring som kunne bringt klarhet på dette punkt, jf. Foss (2012)

¹⁵⁸ NOU 1991:18 s.19

¹⁵⁹ NOU 1991:18 s.18

¹⁶⁰ Jacobsen



Bilde 4: Bildet til venstre viser hvordan mange av delene til en motor holdes lagret mens motoren repareres. Bildet i midten viser informasjonen som følger en bestanddel – her tippen av vingen avbildet til høyre.

Dersom luftfartøyet Lars Holm har en panterrett i skal overhales, og motorene tas av i den forbindelse, må panteretten kunne sies å være i behold. Dette må antas å gjelde selv om motoren skulle vært skrudd fra hverandre, ettersom enkeltdelene er tydelig merket og holdes atskilt fra eventuelle andre deler som måtte befinne seg der motoren blir overhalet.

Vedrørende deler som ikke blir midlertidig skilt, holdes disse på et generelt lager (de ligger i *pool*).¹⁶¹ Hvilket fartøy disse delene hører til ser man av den grunn ikke utfra delenes beliggenhet på lageret. Dette taler for at panterrett i luftfartøy ikke omfatter delene som befinner seg på dette lageret, noe også muligheten for pant i reserdeler underbygger. På en annen side er hver enkelt bestanddel tydelig merket med informasjon som gjør det mulig å finne ut hvilket fly det opprinnelig tilhører, hvem som eier delen, om det er en reservedel, hvem som har pant i det osv. Dette taler for at panteretten likevel ikke burde bortfalle.

La oss f.eks. si at Lars Holm har panterrett i luftfartøyet med tilbehør (registrert i NLR) slik det fremstår når flyselskapet X kjøper flyet. Ett år senere må motorene gjennom en overhaling som medfører at de må tas av flyet i minst en uke. Flyselskapet X har ikke mulighet til å la flyet stå på bakken i så lang tid, og setter derfor inn noen andre motorer Peder Ås har en særskilt panterrett i, som er registrert i IR. Disse motorene er helt nye, og selskapet bruker derfor

¹⁶¹ Lowzow (2015A)

disse i flyet i perioden fremover, da det er veldig kostbart med av-og-på montering av motorene, og det derfor ikke er noe poeng fra selskapets side å bytte tilbake til de opprinnelige motorene. Flyets originale motorer blir derfor satt på lageret til selskapet. To år senere går flyselskapet konkurs, og spørsmålet blir da hva Holms panterett omfatter.

I utgangspunktet vil Holms panterett omfatte nye deler i luftfartøyet som ikke er midlertidige. Utgangspunktet modifiseres derimot dersom noe annet er særskilt avtalt. I dette tilfelle har Ås panterett i motorene som blir tilføyd fartøyet. Disse omfattes således ikke av Holms panterett. I tillegg vil Ås sin rettsstiftelse gå foran da den er registrert i IR, mens Holms rett kun har rettsvern etter NLR, jf. luftl.§ 3-53 sammenholdt med CTC art.29. Når det kommer til motorene som befinner seg på lageret er spørsmålet mer komplisert.

Etter luftl.§ 3-23(3) er ikke motorene midlertidig adskilt og faller dermed utenfor panterettens omfang. Denne følgen mener jeg stiller panthaveren i en urimelig stilling. I vår situasjon var det flyselskapet som ikke ønsket å skifte tilbake til de opprinnelige motorene etter at overhalingen ble foretatt, av økonomiske hensyn. Det er også til fordel fra en samfunnsøkonomisk side at de nye motorene får forbli i flyet. Ulempen med at dette skal gå ut over panthavers rett i de originale motorene bør derfor begrenses i den grad det er mulig å identifisere motorene på et senere tidspunkt. Er det uttrykkelig skrevet i Holms pantavtale at motor med serienummer 123456 hører til fartøyet han har panterett i, vil en slik identifisering lett kunne gjøres. Dette vil også være av fordel for flyselskaper som ikke må tenke over hvem som har rettigheter i de enkelte delene, men at de har mulighet til å bruke disse om hverandre, hvor og når nødvendig.

3.4.3 Flåtepant og fellespant

En fordel hadde vært å kunne pantsette hele flåten under ett, såkalt flåtepant. Det er derimot ikke åpnet for flåtepant for luftfartøy slik det for eksempel er i pl.§ 3-8 for pantsetting av motorvognpark slik den til enhver tid er (tingsinnbegrep). Eier av luftfartøy må enten pantsette flyene han eier hver for seg eller flere sammen som sikkerhet for samme krav (fellespant, jf. pl.§ 1-12), men også da må hvert enkelt fly individualiseres med registreringsnummeret. Forskjellen fra vanlig pant er at panthaver ved fellespant har rett til å forholde seg til det eller de objekter han ønsker for dekning av sitt krav. Panthaver kan følgelig velge om han ønsker at et, fire eller alle fly skal selges – valget er hans. Ellers vil det være en fordel for panthaver om han har fellespant i alle av selskapets fartøy som bruker de samme delene, slik at panteretten hans lettere kan sies å være i behold da delene kun vil passe til panthavers fly.

3.5 Tilbehør - særlig om salgspant

Pantelovens § 3-18(3) åpner for salgspant i ”deler av eller i tilbehør til” gjenstander som kan registreres i et realregister. Salgspantet har rettsvern uten tinglysning mot eldre heftelser (førs-

te ledd), mens ovenfor senere frivillige rettsstiftelser er det et krav om tinglysning etter annet ledd. Salgspant kan dermed registreres i tilbehør og reservedeler til et luftfartøy, og registreres i NLR,¹⁶² jf. luftl.§ 3-22. Dersom gjenstanden som er beheftet med salgspant blir sammenføyet, bearbeidet eller påkoste vil derimot salgspantet bortfalle, jf. pl.§§ 3-19 og 3-20.

På grunn av at luftfartøystilbehør er av høy økonomisk verdi, og er ment å bli sammenføyet med selve fartøyet, er følgelig salgspant ikke vanlig på luftfartens område.¹⁶³

3.6 Pant i reservedeler

Hvorvidt panterett i luftfartøy også omfatter reservedeler, vil varierer fra land til land.¹⁶⁴ Etter Genève-konvensjonen art. X(1) skal slik panterett anerkjennes dersom konvensjonsstatens nasjonale rett tillater slik pantsettelse, og pantsettelsen har skjedd i samsvar med kravene som stilles til lagring og spesifisering, jf. luftl.§ 3-46.

Etter luftl.§ 3-39 kan pantsetting av et norskregistrert luftfartøy også omfatte reservedeler. Betegnelsen reservedeler dekker «deler av et luftfartøy, motorer, propeller, utstyr, instrumenter» og andre elementer som lagres for å kunne skiftes ut med deler eller tilbehør av fartøyet, jf. annet ledd. I et slikt tilfelle vil en panterett i luftfartøyet og reservedeler, omfatte reserve-motorene som ikke er montert i flyet på det aktuelle tidspunktet. Forutsetningen er at delene holdes lagret på bestemte steder i landet, og at arten og det omtrentlige antall fremgår av pantebrevet. Lageret skal også inneholde et informasjonsskriv med opplysninger om panteretten og hvem som er panthaver samt hans adresse, jf. første ledd. Det som er sagt om den norske bestemmelsen gjelder også for art. X i Genève-konvensjonen.

Etter ordlyden er det ikke noe krav om at reservedelene må være særskilt knyttet til det pantsatte luftfartøyet, selv om reservedelene pantsettes sammen med ett eller flere bestemte fly. Loven krever kun at reservedelene «tilhører eieren av luftfartøyet», og at arten og det omtrentlige antall fremgår av pantebrevet.¹⁶⁵ Selv om reservedelene ikke må være knyttet det spesifikke fartøyet, er det likevel slik at panteretten kun vil gjelde «de reservedeler som det kan være aktuelt å benytte i det pantsatte fly»,¹⁶⁶ da loven krever at delene må kunne «erstatte deler av fartøyet eller tilbehør som blir utskiftet», jf.§ 3-39(2). Reservedeler egnet for andre

¹⁶² Panthaveren har derimot rettsvern uten tinglysning overfor eldre heftelser, jf. luftl.§ 3-18(3).

¹⁶³ Et eventuelt tvangssalg vil ikke omfatte deler eller tilbehør til luftfartøy beheftet med rettsvernet salgspant. Salgspanthaveren realiserer sitt pant etter reglene i kapittel 8 eller 9 i tvangsfullbyrdelsesloven, jf. tvfbl.§ 8-1(1) annet punktum.

¹⁶⁴ Konow (2006) s.216

¹⁶⁵ Falkanger (2015) s.67

¹⁶⁶ Falkanger (2015) s.68

fly faller dermed utenfor dette pantet. Med dette menes at f.eks. hjul som ikke er ment for fartøy A, ikke omfattes av Holms panterett i fartøy A og reservedeler.

Reservedelene inngår dermed i et tingsinnbegrep, som betyr at pantet omfatter de gjenstandene som pantsetteren til enhver tid har (sml. pl.§ 3-4 om pant i driftstilbehør). I en slik situasjon er pantsetter berettiget til å avhende og skifte ut gjenstander som faller inn under pantet,¹⁶⁷ forutsatt at det gjøres som del av den vanlige forretningsdriften. Nye reservedeler vil automatisk fanges opp av pantet, men delene som omfattes av pantet må også kunne brukes på de andre fartøyene eieren har som er av samme type – selv om panthaver ikke har pant i disse fartøy. Dersom reservedelen benyttes i et luftfartøy panthaveren ikke har pant i vil panteretten i denne gjenstanden bortfalle, da den ikke lenger utgjør en reservedel. Den vil i dette tilfelle være del av selve luftfartøyet, og vil således bli konsumert av en eventuell panterett i dette fartøyet (da panterett i luftfartøy i utgangspunktet omfatter nye deler som ikke er midlertidige).

La oss nå si at Holms panterett i fartøy A som eies av Ås, omfatter reservedeler. Nye reservedeler som Ås anskaffer vil følgelig automatisk gå inn under Holms panterett. Ås vil i kraft av sin eierposisjon derimot være berettiget til å bruke disse reservedelene på ethvert fartøy han eier, med den konsekvens at panteretten i reservedeler som blir innlemmet i fartøy som Holm ikke har panterett i, da vil bortfalle. Reservemotoren ment for samme type fartøy, men hvor Ås hadde fartøyet B i tankene, vil derfor også gå inn under pantet så lenge det fremkommer av pantedokumentet, og så lenge den som har pant i fly B ikke har pant i reservedeler. Dersom begge panthavere har pant i reservedeler vil det være vanskeligere å skille mellom hvilke reservedeler som skal omfattes av den enes panterett, og hvilke som skal omfattes av den andres. I disse tilfellene vil spesifiseringen i pantstiftelsesdokumentet være av stor betydning.

Også reservedeler som befinner seg på et lager i utlandet kan omfattes, forutsatt at lageret befinner seg i et land er tilsluttet Genève-konvensjonen, jf. luftl.§ 3-39(1) 2. punktum.

For de mindre privateide flyene som har en fast hangar til luftfartøyet, vil dette med reservedeler lagret på bestemte steder kunne være relevant. Spørsmålet er derimot om dette er rent praktisk når det kommer til de større kommersielle luftfartøyselskapene som Norwegian, SAS, og KLM. I praksis holder disse selskapene seg til flere fly av samme modell, som gir dem mulighet til å ha et ett eller flere felleslager/verksted med tilbehør som kan brukes på det aktuelle flyet som har behov for dette. Flere av delene brukes også som nevnt i et rotasjonsystem. Dersom panthaver har fellespant for alle fly av samme type som selskapet bruker, vil

¹⁶⁷ Frem til det øyeblikk panthaver går til verks for å inndrive pantekravet

en slik panterett gi panthaver en god sikkerhet. Om samme type fly har ulike panthavere, som hver og en har panterett i reservedeler, vil dette kunne by på utfordringer. I praksis er det likevel slik at «Det er standard formulering i pantobligasjoner om at reservedeler omfattes».¹⁶⁸



Bilde 5: Store flyselskaper bruker de samme hangarene til alle deres fly, hvilket medfører felleslager/verksted. I luftl.§ 3-39(4) finnes spesielle regler ved utleggspant for å forhindre fordelingsproblemer ved en eventuell senere realisasjon. Reservedeler kan være særskilt utleggsobjekt, men det må understrekes at det ikke er hjemmel for avtale om pant *kun* i reservedeler som tingsinnbegrep. Eieren av luftfartøyet kan kreve at tilhørende reservedeler skal tas med i utlegget som tilbehør. Dessuten kan en med panterett i luftfartøyet med reservedeler motsette seg at det blir tatt særskilt utlegg i reservedelene.

3.7 Luftfartøystilbehør - oppsummering

Fastleggingen av hva som skal anses for tilbehør vil kunne variere betydelig. Ettersom tilbehør er særpreget av tilknytningen de har til hovedgjenstanden, vil tilknytningen lettere kunne sies å være til stede der panthaver har pant i et selskaps eneste luftfartøy, enn om han skulle ha pant i ett luftfartøy av et selskaps flåte der gjenstander sirkulerer mellom flyene selskapet har i sin flåte.¹⁶⁹

Utgangspunktet etter norsk rett er at panthavers rett omfatter luftfartøyet med dets tilbehør - altså motorer, propeller, utstyr, instrumenter og annet som hører til fartøyet. Panteretten vil da

¹⁶⁸ Lowzow ()

¹⁶⁹ Falkanger (2015) s.67

være i behold også der disse delene midlertidig skilles fra fartøyet. Er adskillelsen varig bortfaller panteretten, men den vil derimot konsumeres av den som har pant i reservedeler. Det samme må antas å gjelde for deler som benyttes i en rotasjonsordning, selv om dette kan føre til uheldige resultater. Dersom panthaver ønsker å sikre sin rett i motorene må han sørge for å registrere sin rett i IR.

Det som her er sagt om avtalepant gjelder også for hva et utlegg i fartøyet omfatter.

3.8 Tvangssalg og tilbehør

3.8.1 Salgets omfang og fordeling av kjøpesummen

Tvangssalg av et luftfartøy omfatter det saksøkeren har panterett i, jf. tvfbl.§ 11-18(1). På bakgrunn av det vi så på i punkt 3.2 vil følgende situasjoner være mulige:

- a) panteretten angir ikke hva som skal omfattes
- b) panteretten omfatter luftfartøyet med ”tilbehør”
- c) panteretten omfatter luftfartøyet med ”reservedeler”
- d) panteretten omfatter motorene

I en situasjon der pantet ikke er nærmere spesifisert, må en gå ut ifra at vanlig tilbehør vil falle inn under panteretten, jf. punkt 3.2. Situasjon a og b kan dermed omtales under ett. For det tilfelle at det kun er én panterett i luftfartøyet vil ikke særspørsmål oppstå.¹⁷⁰ Ved pant i luftfartøyet inklusiv reservedeler er det derimot viktig å være oppmerksom på at et tvangssalg kun vil gjelde reservedeler lagret i Norge, jf. tvfbl.§ 11-18(3).¹⁷¹

Mer kompliserte spørsmål vil være aktuelt der panterettene har ulikt omfang, slik at for eksempel panthaver A kun har pant i luftfartøyet, mens panthaver B har pant i fartøyet med reservedeler. Hvordan et slikt tvangssalg skal forestå er forsøkt løst i bestemmelsens tredje og fjerde ledd.

Tredje ledd omhandler den situasjon at de foranstående panthaverne ikke har pant i reservedeler, mens saksøkeren har det. I dette tilfelle er hovedregelen at salget av luftfartøyet skal omfatte reservedelene her til lands, og at summen fordeles under ett på panthaverne, jf. siste punktum. De foranstående panthaverne vil dermed være bedre sikret enn deres avtalte panterett tilsier. Dette kan medføre at dekningsmuligheten blir redusert for saksøkeren og for even-

¹⁷⁰ Falkanger (2015) s.70

¹⁷¹ Ot.prp.nr.65 (1990-91) s.221

tuelle etterstående panthavere som også har pant i reservedelene. Av den grunn gir tredje ledd annet punktum en mulighet til å begjøre luftfartøyet solgt uten reservedelene. Bestemmelsen oppstiller to vilkår. De foranstående panthaverne må ikke ha pant i reservedelene, og et samlet salg må kunne redusere dekningsmuligheten for saksøker eller etterstående panthavere. En senere realisering av reservedelene vil eventuelt skje etter kapittel 8 i tvangsfullbyrdeloven, jf. tvfbl. § 8-1(2).¹⁷²

Et luftfartøy kan f.eks. tvangsrealiseres for 60. Lars Holms panterett av førsteprioritet er på 80, mens Peder Ås sin panterett – som også omfatter reservedelene, lyder på 40. Dersom fartøyet sammen med reservedelene kan selges for 90, vil Holms krav bli fullt ut dekket ettersom han blir tilført verdier fra reservedelene.¹⁷³ Dette ville redusert dekningsmuligheten til Ås. Etter tvfbl. § 11-18(4) har Ås mulighet til å avverge dette ved å begjære luftfartøyet solgt uten reservedelene.

Fjerde ledd tar sikte på det forhold der et samlet salg mest sannsynlig vil bringe den etterstående panthaveren mer dekning enn om fartøyet og reservedelene ble solgt hver for seg. Bestemmelsen gir derfor en panthaver hjemmel til å kreve at et tvangssalg også skal omfatte reservedelene. Vilkåret er at den som begjærer samlet salg må ha panterett i fartøyet med prioritet etter saksøkerens krav, og at panteretten i reservedelene ikke omfattes av bedre prioriterte panthaveres panterett. I dette tilfelle vil den totale salgssummen fordeles under ett.¹⁷⁴

Luftl. § 3-52 har en egen bestemmelse om fordelingen av salgssummen ved salg av reservedeler til utenlandske fartøyer. Denne vil jeg dog ikke behandle i denne oppgaven.

Når det gjelder panterett i motor, vil registrering i IR medføre at delene anses å falle inn under realregistrerbare formuesgoder, med den følge at et tvangssalg skal skje etter tvfbl. kap. 11.¹⁷⁵ En registrert internasjonal sikkerhetsrett etter tvfbl. § 11-2(1) bokstav e er definert som et allminnelig tvangsgrunnlag. Forutsetningen for realisasjon er, som for luftfartøy (tvfbl. § 11-10), at motoren befinner seg i Norge. Om panteretten omfatter flere motorer vil kun de som befinner seg i Norge realiseres.

¹⁷² Falkanger (2008) s.473

¹⁷³ Falkanger (2015) s.70

¹⁷⁴ Falkanger (2008) s.742-743

¹⁷⁵ Falkanger (2015) s.73

3.8.2 Samspillet mellom CTC og norsk rett ved tvangssalg

Gjennom avhandlingen er det flere ganger blitt påpekt at CTC er gjort til del av norsk rett, og ikke bare det – den er gitt forrang. Dette gjelder også ved tvangsrealisasjon. Etter tvfbl.§ 11-1(3) kan kreditor velge om han ønsker at deknningen skal foregå etter tvangsfullbyrdelsesloven, eller etter CTC og Protokollen. Temaet nå blir å se litt på dette samspillet som utspiller seg. For den videre drøftelsen forutsettes det at kreditor har en internasjonal sikkerhetsrett i luftfartøyet (skroget og motoren) som svarer til en tradisjonell norsk panterett,¹⁷⁶ og at han begjærer tvangssalg etter tvangsfullbyrdelseslovens regler.

Vilkåret for at et tvangssalg skal kunne gjennomføres, er som nevnt, at salget dekker alle heftelser som er av bedre prioritet enn den saksøker har. Som nevnt i punkt 2.6, skal det som er registrert i IR gå foran alle heftelser som ikke er registrert der. Dette har den konsekvens at kreditor i vårt tilfelle vil kunne få solgt fartøyet uten å tenkte på hvilke heftelser som er registrert i NLR, og han må heller ikke ta hensyn til ikke-registrerte heftelser. Disse vil i så fall bli satt til side.¹⁷⁷

Fordelingen av salgssummen fordeles etter prioritetsprinsippet, jf. tvfbl.§ 11-36(2). Først dekkes rettsgebyret og godtgjørelse til medhjelperen, deretter kostnader i forbindelse med salget som kjøper ikke selv skal bære, før så rettigheter registrert i IR dekkes etter deres prioritet. Dersom noe gjenstår, vil dette fordeles etter de tradisjonelle norske prioritetsregler.¹⁷⁸

Blir eieren av luftfartøyet tatt under konkursbehandling, følger det av CTC art.30 nr. 1 at en frivillig rettsstiftelse vil stå seg dersom den er registrert før konkursåpningen, mens luftl.§3-31 krever at rettsstiftelsen senest registreres dagen før. Følgelig vil en frivillig rettsstiftelse som er registrert i IR på samme dag som konkursåpningen, stå seg dersom denne er registrert ett eller flere sekunder før konkursåpningen. For tvungne rettsstiftelser krever deknl.§ 5-8 at registreringen i NLR må ha skjedd minst tre måneder før fristdagen (deknl.§ 1-2). Ettersom CTC ikke er til hinder for bruk av anvendelige omstøtelsesregler, vil også denne bestemmelsen kunne anvendes på tvungne rettsstiftelser registrert i IR, jf. art.30 nr. 3.

Panteloven § 3-15 fastsetter at salgspant ikke kan stiftes i luftfartøy,¹⁷⁹ og etter § 3-22 likestilles en avtale om eiendomsforbehold med salgspant. CTC anerkjenner derimot disse som sikkerhetsretter, og fordi CTC gjelder som lov, må denne form for sikkerhetsstillelse anerkjen-

¹⁷⁶ Falkanger (2015) s.122-123

¹⁷⁷ Falkanger (2015) s.127

¹⁷⁸ Falkanger (2015) s.127

¹⁷⁹ Dette er dog ikke til hinder for salgspant i tilbehør til luftfartøy, jf. annet punktum.

nes, jf. lov 58/2010 § 1. Pantsetting kan dermed ikke skje etter reglene i pl.§ 3-24 flg. Selgerens krav kan eventuelt sikres med vanlig pant og panteretten kan registreres på vanlig måte.

4 Særspørsmål vedrørende leasede luftfartøy

4.1 Introduksjon

Et stort antall av luftfartøyene registrert i NLR, er leid inn («leased») fra utlandet.¹⁸⁰ På de større luftfartøyene vil motorene også gjerne være leaset separat.¹⁸¹ Realiteten er at de fleste kommersielle luftfartøy, norske – så vel som utenlandske eies av:¹⁸²

«leasingcompanies, which have become the major fleet owners. Companies like GECAS [GE Capital Aviation Services] (which owns more than 1800 aircraft operated by 245 airlines), ILFC (900 aircraft) and Aercaap (360 aircraft) are responsible for placing huge orders with Boeing and Airbus aircraft, which are then leased to operators around the globe».¹⁸³

Disse leieavtalene deles inn i to hovedtyper: «wet lease» og «dry lease».

I førstnevnte situasjon blir et luftfartøy innleid fra et annet flyselskap *med* besetning og blir operert av utleier, jf. forskrift 833/2011 § 4 nr.7. I et slikt tilfelle beholder utleier det tekniske og operative ansvaret. Utleier vil derfor måtte besørge for bl.a. forsikring og vedlikehold. Flygningen utføres derimot i leiers navn, og det er dette flyselskapet som også selger billettene.¹⁸⁴ Wet lease er aktuelt der flyselskapet av en eller annen grunn ikke selv kan utføre flygningen, og må således leie inn et annet flyselskap til å foreta flygningen for seg. Spesielt der leietakers egne fly skal undergå større vedlikehold eller når høysesongen medbringer et behov for en større flåte.¹⁸⁵ Normalt inngås slike leieavtaler for en kortere tidsperiode (fra to dager og opp til seks måneder).

Motsetningen er dry lease. Dry lease er en langvarig leieavtale som normalt inngås mellom et finansieringsselskap og et flyselskap. Kontra å kjøpe luftfartøyet og eie det selv, inngår flyselskapet en avtale der det får tilgang til flyet i det avtalte tidsrommet.¹⁸⁶ Flyet vil i dette hen-

¹⁸⁰ Falkanger (2015) s.79

¹⁸¹ Lowzow (2015B)

¹⁸² Falkanger (2015) s.80

¹⁸³ Diederiks-Verschoor (2012) s.378

¹⁸⁴ Aalstad (2015)

¹⁸⁵ Falkanger (2015) s.79

¹⁸⁶ Aalstad (2015)

seende inngå i flyselskapets flåte,¹⁸⁷ og vil av den grunn normalt bli malt i samsvar med resten av flåten til innleier. Fartøyet fremstår derfor utad som om det var selskapets eget fly. Luftfartøyet blir i dette tilfellet innleid uten besetning,¹⁸⁸ og leietaker vil overta både det tekniske og operative ansvaret i leieperioden - som om flyselskapet selv eide flyet, jf. forskrift 833/2011 § 4 nr. 2. Innleier vil her måtte besørge for alle driftskostnader slik som utgifter til forsikring, vedlikehold og drift. Dry lease avtaler inngås som regel for en tidsperiode på over to år.

Dry lease blir i stor grad benyttet på grunn av de økonomiske fordelene dette medfører. Flyselskapet får redusert gjeld, økt likviditet,¹⁸⁹ og kan i tillegg oppnå skattefradrag ettersom flyselskapet har utgifter knyttet til leie av fartøyet.

I forbindelse med dry lease benytter man gjerne et special purpose company (SPC). Dette er et selskap med det formål å stå som eier av et spesifikt luftfartøy. Selskapet blir som regel organisert og kontrollert av den finansinstitusjonen som står bak finansieringen av fartøyet. Deretter inngås en leieavtale mellom SPC og det flyselskapet som skal disponere fartøyet. Eierens rettigheter etter leieavtalen blir her overført til lånegiver i sikringsøyemed.¹⁹⁰ Et viktig element i lånearrangementet er at det registreres en IDERA (punkt 2.5.3). En IDERA muliggjør at SPC eller leasingselskapet kan få kontroll over fartøyet dersom flyselskapet skulle havne i økonomiske vanskeligheter.¹⁹¹

I Norge er hovedregelen at fly som skal brukes av norske flyselskaper skal være registrert i NLR, jf. luftl.§ 3-15(1), og at luftfartøy innleid for en tidsperiode over 6 måneder skal registreres i Norge, jf. forskrift 833/2011 § 8. Forutsetningen er at operatøren er norsk, er et «norsk lisensiert selskap» og at den har rådighet over luftfartøyet i henhold til leieavtale som er godkjent av Luftfartstilsynet.

En dry lease-avtale forutsetter derfor at luftfartøyet registreres i NLR. Dry lease-avtalen vil da være en rettighet/heftelse som kan tinglyses på det norskregistrerte flyet.¹⁹² Registerhjemmel som eier vil finansierings-institusjonen ha, mens flyselskapet vil være rettighetshaver.¹⁹³

Falkanger skriver i forbindelse med hvilke rettigheter som kan registreres i NLR at «En wet lease-avtale kan derimot ikke registreres; nasjonalitetskravene stenger for det».¹⁹⁴ Begrunnel-

¹⁸⁷ Aalstad (2015)

¹⁸⁸ Falkanger (2015) s.79

¹⁸⁹ Kofoed-Hansen (1983) s.53

¹⁹⁰ Falkanger (2015) s.79

¹⁹¹ Falkanger (2015) s.80

¹⁹² Aalstad (2015)

¹⁹³ Tinglysning av slike avtaler har blitt betydelig mindre relevant de siste årene - særlig grunnet CTC.

sen for dette er vel at flyet som innleies ved wet lease normalt ikke er registrert i NLR og at leieperioden normalt er for kort til å gå inn under forskriften, og at det følgelig ikke kan anmerkes noen rettigheter i Norge i tilknytning til flyet.

Jeg vil derimot ikke si det så bastant som Falkanger gjør. Selv om det ikke har skjedd før, er det teoretisk mulig at et norskregistrert luftfartøy blir innleid for en periode på f.eks. to måneder til et annet norsk flyselskap. I en slik situasjon vil det innleide flyet være registrert i NLR, og det vil følgelig være mulig å anmerke rettigheter i tilknytning til fartøyet. En annen sak er at det vil koste penger, være tungvint og ikke minst at det er vanskelig å se hva nytten av en slik registrering skulle være.¹⁹⁵ Rettighetshaveren vil i denne situasjonen ikke føle noe oppfordring til å gjennomføre tinglysning for å sikre seg rettsvern, da leien gjelder for en kortere tidsperiode og det ikke vil være så problematisk å finne en alternativ utleier.

I henhold til avhandlingens tema foranlediger ordningen med leasingavtaler spørsmål vedrørende leieavtalens status der luftfartøyet tvangsselges, hvorvidt leieavtalens bestemmelser kan tvangsgjennomføres, og realisasjon der leieavtalen er sikkerhetsobjekt.¹⁹⁶ Dette er følgelig temaet for den videre drøftelsen.

4.2 Leieavtalens status ved tvangssalg av luftfartøyet

Leieavtalen registreres i registrene som en heftelse på fartøyet, og får dermed prioritet etter registreringstidspunktet. Ved et frivillig salg følger heftelsene med, jf. tvfbl.§ 11-21(2). Tvangssalg kan ikke gjennomføres dersom leieretten har prioritet foran saksøkerens krav, med mindre kjøperen overtar forpliktelsene etter leieavtalen, jf. tvfbl.§ 11-20(1). Har leieavtalen derimot dårligere prioritet, kan den bli satt til side, jf. tvfbl.§ 11-21(2) 2.pkt.

4.3 Tvangsfullbyrdelse av leieavtale

Leasingselskapet kan etter forholdene ha krav på utlevering av fartøyet. Dette vil være tilfellet der leietiden er over, leiekontrakten er oppsagt, eller dersom andre forhold fører til heving av leieforholdet.¹⁹⁷ Tvangsfullbyrdelse av en leieavtale, er mer komplisert enn tvangssalg på grunnlag av en panterrett.¹⁹⁸ Krav som er grunnet på slike forpliktelser kan begjæres tvangsfullbyrdet etter kapittel 13, jf. tvfbl.§ 13-1. Tvangsgrunnlaget kan, som ellers, enten være al-

¹⁹⁴ Falkanger (2015) s.20

¹⁹⁵ Aalstad (2015)

¹⁹⁶ Falkanger (2015) s.81

¹⁹⁷ Falkanger (2015) s.83

¹⁹⁸ Falkanger (2015) s.81

minnelig eller særlig. De alminnelige tvangsgrunnlagene fremgår av tvfbl. § 4-1(2). Det kan således gis en fullbyrdelsesdom på utlevering. I vår sammenheng er derimot de særlige tvangsgrunnlagene som er mulige i disse situasjonene av spesiell interesse.

De særlige tvangsgrunnlag for fullbyrdelse av krav på annet enn penger er angitt i § 13-2. I bestemmelsens annet ledd fremgår det hvilke to tilfeller som kan være grunnlag for utlevering av løsøre som kan påberopes av luftfartøyets eier.¹⁹⁹ Om leieavtalen inneholder en vedtagelse av at utlevering kan kreves når leien ikke blir betalt, vil dette være et slikt grunnlag, jf. bokstav a. Det kreves at eier først har varslet etter § 4-18, jf. annet punktum. Er det i leieavtalen bestemt at utlevering kan kreves etter utløpet av lånetiden, vil dette være en annen mulighet, jf. bokstav b. For de tilfellene som faller utenfor disse nevnte tilfeller vil det kreves et alminnelig tvangsgrunnlag, typisk dom for tilbakelevering.²⁰⁰

Normalt vil namsmannen ta det som skal leveres fra saksøkte og utlevere det til saksøkeren, jf. § 13-8(1). Luftfartøyer kan imidlertid ikke håndteres av hvem som helst, og namsmannen vil derfor støte på praktiske utfordringer i et slikt tilfelle. En tvangsutlevering i et slikt tilfelle vil derfor være betinget av at namsmannen formelt legger beslag på fartøyet for så å umiddelbart gi leasingselskapet, som er klar med kompetent og sertifisert mannskap, rådigheten.²⁰¹

For andre handleplikter enn utlevering, vil tvangsmulkt fremstå som den mest praktiske tvangsfullbyrdelsen, jf. § 13-14(1). Dette vil f.eks. kunne være tilfelle der utleier skal oppgradere luftfartøyet i henhold til kontrakt.²⁰² Er det ikke mulig å foreta slike handleplikter vil ikke mulkt kunne besluttes, jf. § 13-14(3) jf. § 13-8(4).

4.4 Leieavtalen som sikkerhetsobjekt

Jeg nevnte i punkt 2.5.2 at leieavtalen kan være gjenstand for videre rettsstiftelser. Således kan leietageren etter omstendighetene overdra sine rettigheter eller pantsette dem, og kreditorene hans vil kunne legge beslag på den rett han har etter leieavtalen.²⁰³

Når leieavtalen er registrert, vil det kunne registreres panterett i denne, som så kan være grunnlag for tvangsfullbyrdelse etter lovens kapittel 11, jf. tvfbl. § 11-1(1). Vet et tvangssalg vil salgobjektet være vedkommende leierett, som kjøper vil overta fri for pengeheftelser, og

¹⁹⁹ Falkanger (2015) s.82

²⁰⁰ Falkanger (2015) s.84

²⁰¹ Falkanger (2015) s.82 og 83

²⁰² Falkanger (2015) s.83

²⁰³ Falkanger (2015) s.21 og 84

normalt også for ikke-pengemessig heftelser, jf. tvfbl. § 11-20.²⁰⁴ Dersom tvangssalg begjæres av en kreditor med bedre prioritert panterett i fartøyet enn den registrerte leieretten, vil leieavtalen bli satt til side etter tvfbl. § 11-21.

5 Avslutning

Det er opp til den enkelte rettighetshaver å vurdere om registrering skal gjøres i kun i IR, kun i NLR eller i begge registrene.²⁰⁵ Pant i NLR vil omfatte motorene tilhørende fartøyet, men der motorene inngår i en rotasjonsordning vil det være usikkert om pant i fartøyet også omfatter sikkerhet i motorene. Registrering i IR vil derimot ikke omfatte flyets motorer. Disse vil dog kunne registreres særskilt i IR.

Avhandlingen har derimot vist det er svært risikabelt for en långiver som har pant i luftfartøyet, å bare registrere denne rettigheten i NLR. En rettsstiftelse som senere blir registrert i IR vil få prioritet foran rettsstiftelsen i NLR, også der den senere rettighetsserverver er klar over rettsstiftelsen i NLR. Rettsstiftelser i IR går nemlig foran alle rettsstiftelser registrert i NLR og dessuten foran alle andre ikke-registrerte rettigheter - det stilles ingen krav til god tro. Bankene og institusjonene som finansierer luftfartøyer ønsker å forholde seg til rimelig klare regler for å sikre sine krav, noe som tilsier at rettighetene registreres i IR. Dette i hvertfall der registrering i IR er mulig. I forhold til CTCs bestemmelser vil det være slik at i enkelte tilfeller vil en sikkerhetsrettighet bare kunne etableres og registreres i henhold til nasjonal rett, slik som for sikkerhetsrettigheter knyttet til mindre fly og helikoptre.²⁰⁶

Utleggstagerens situasjon er mer usikker. Her er ikke svaret det samme som for frivillig rettsstiftelser, at man må sørge for registrering i IR, ettersom det følger av Norges erklæring knyttet til CTC art. 30 at det er en begrenset registreringsadgang for utlegg i IR.²⁰⁷ Skattekrav vil falle innenfor erklæringen, men det vil i alminnelighet ikke være tilfelle med leverandørers krav, som vanligvis vil være basert på et namsmannsvedtak i henhold til et særlig tvangsgrunnlag. Disse vil således bare kunne registreres i NLR av namsmannen, med den konsekvens at ved tvangssalg av luftfartøyet vil senere rettsstiftelser med registrering i IR gå foran utleggstakerens tiltenkte prioritet.

²⁰⁴ Falkanger (2015) s.85

²⁰⁵ Lowzow (2015A)

²⁰⁶ Konow (2010) s.28

²⁰⁷ Falkanger (2015) s.132

Konklusjonen av dette er at registrering i IR blir stadig viktigere, og at «NLRs betydning som rettsvernsregister er blitt vesentlig redusert etter at Cape Town-loven trådte i kraft i 2010».²⁰⁸

²⁰⁸ Falkanger (2015) s.131

6 Litteraturliste

Lov- og forarbeidsregister:

- 1935 Lov av 07. juni 1935 nr. 2 om tinglysning (tinglysningsloven) (tingl.)
1980 Lov av 08. februar 1980 nr. 2 om pant (panteloven) (pl.)
1992 Lov av 27. november 1992 nr. 109 om gjennomføring i norsk rett av hoveddelen i avtale om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde (EØS) m.v. (EØS-loven)
1993 Lov av 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) (luftl.)
1994 Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) (sjøl.)
1999 Forskrift 10. desember 1999 nr. 1267 om instruks for Luftfartstilsynet
2004 Forskrift 05. februar 2004 nr. 393 om registrering av luftfartøy
2002 Forskrift 23. november 2002 nr. 1332 om nasjonalitets- og registreringsmerking av luftfartøy
2010 Lov av 12. november 2010 nr. 58 om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre
2011 Forskrift 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjenester i EØS
2012 Lov av 20 januar nr. 7 om avhending av fast eiendom (avhendingslova) (avhl.)
2014 Forskrift 21. november 2014 nr. 1423 om avgifter på lufthavnene til Avinor AS

- NOU 1982:17 *Ny tinglysningslov*
NOU 1991:18 *Revisjon av luftfartsloven*
NOU 1993:4 *Lov om husleieavtaler*
Ot.prp.nr.52 (1959-1960) *Merknader til departementets lovutkast*
Ot.prp.nr.65 (1990-91) *Om lov om tvangsfullbyrding og midlertidig sikring (tvangsfullbyrdingsloven)*
Ot.prp.nr.84 (1992-1993) *Om lov om endring i lov 16. desember 1960 nr.1 om luftfart*
Prop.153 LS (2009-2010) *Lov om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre og vedtak om samtykke til tiltredelse av Cape Town-konvensjonen og protokollen om luftfartøysløsøre*

Traktater

- Cape Town-konvensjonen Cape-Town-konvensjonen om internasjonale sikkerhetsrettigheter i mobilt løsøre (CTC) samt Protokollen om luftfartøysløsøre av 16. november 2001
Chicago-konvensjonen Chicago-konvensjonen av 7. desember 1944 om sivil luftfart
Genève-konvensjonen Genève-konvensjonen om internasjonal annerkjennelse av rettigheter i luftfartøy av 19. juni 1948

Litteratur, artikler og informasjon fra internett

Aalstad, Hege (juridisk seniorrådgiver i Luftfartstilsynet), e-mail, 21.09.2015.

Aviareto, *Welcome to the International Registry*, <https://www.internationalregistry.aero/ir-web/> [Sist sjekket: 06.11.15]

Bergsåker, Trygve, *Pengekravsrett*, 3.utg., 2015, s.157, 167-172.

Boeing, *About Boeing Commercial Airplanes*, <http://www.boeing.com/company/about-bca/> [Sist sjekket: 21.10.15]

Brækhus, Sjur. *Løsørepant* (2005-07) <https://snl.no/løsørepant> [Sist sjekket: 22.09.15]

Brækhus, Sjur. *Omsetning og kreditt 2: Pant og annen realsikkerhet*, 2.utg., 1994, s.101-103.

Cordero-Moss, Giuditta, *Internasjonal Privatrett på formuerettens område*, 2013.

Deagel, *CFM56-7*, http://www.deagel.com/Turbofan-Engines/CFM56-7_a001738006.aspx [Sist sjekket: 27.10.15]

Deagel, *CF6-80C2*, http://www.deagel.com/Turbofan-Engines/CF6-80C2_a001739002.aspx [Sist sjekket: 27.10.15]

Diederiks-Verschoor, I.H.Ph., *An Introduction to Air Law*, 9.utg., 2012, s.378.

Falkanger, Thor. *Opplåning og lojalitetsplikt – Kommentarer til Rt-1994-775 om pant i adkomstdokumenter til leierett til bolig, Lov og Rett* (1995) s.100-112 (Sisert fra Lovdata).

Falkanger, Thor og Aage Thor Falkanger, *Tingsrett*, 7.utg., 2013.

Falkanger, Thor, Hans Flock og Thorleif Waaler, *Tvangsfullbyrdelsesloven*, 4.utg., 2008.

Falkanger, Thor, *Tvangsrealisasjon i Norge av luftfartøy og rettigheter i luftfartøy*, MarLus nr.451, 2015.

Foss, Morten (2012) Merknad til luftfartsloven §3-23 i Rettsdata, 26.november 2012 [Sist sjekket: 16.11.15].

Gisle, Jon, *Jusleksikon*. 3.utg., 2007.

Goode, Roy, *Official Commentary. Convention on international interests in mobile equipment and protocol thereto on matters specific to aircraft equipment*, 3.utg., 2013.

International Civil Aviation Organization (ICAO), *Regulations and Procedures for the International Registry*, 6.utg., 2014, <https://www.internationalregistry.aero/ir-web/downloadDocument?locale=en&pageSubTitle=-%20Documentation%20English> [Sist sjekket: 25.11.15].

Jacobsen, Andre (Aircraft Powereplant ingeniør for KLM, Nederland), Facebooksamtale, 15.09.2015.

Jusinfo, *Krav mot tidligere salgsledd*, <http://jusinfo.no/index.php?site=default/721/1491/1562/1563> [Sist sjekket: 10.11.15].

Kofoed-Hansen, Jørn-Ulrik, *Leasingkontrakter*, 2.utg., 1983 s.52-53.

Konow, Berte-Elen Reinertsen, *Løsøre pant over landegrenser*, 2006, s.215-227.

Konow, Berte-Elen Reinertsen, *The UNIDROIT 2001 Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment. Protocol 1 to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment: Utredning for Justisdepartementet*, 2010.

Lease2Purchase.com, *What is a Lease 2 Purchase contract?* <http://www.lease2purchase.com/what-is-a-lease-purchase-contract.php> [Sist sjekket: 18.09.15].

Lilleholt, Kåre, *Godtruerverv og kreditorvern*, 3.utg., 1999.

Lowzow, Halfdan, e-post (2015B), 17. og 18.november 2015.

Lowzow, Halfdan, *Norsk tiltredelse av Cape Town-konvensjonen* (2015A), 19.01.2015, <http://www.ghg.no/#!Norsk-tiltredelse-av-Cape-Townkonvensjonen/cdsr/FDC633D7-3B96-4A53-95BE-D9D460E0C2AD> [Sist sjekket: 28.10.15].

Luftfartstilsynet, *Norsk tiltredelse av Cape Town-konvensjonen*, 2014, <http://www.luftfartstilsynet.no/aktuelt/article684.ece> [Sist sjekket: 06.11.15]

Luftfartstilsynet, *Utdrag av Norges Luftfartøyregister pr. 01.juli 2015* (2015), [http://www.luftfartstilsynet.no/incoming/Oversikt over registrerte fartøyer pr. 1. juli 2015 /BINARY/Oversikt%20over%20registrerte%20fartøyer%20pr.%201.%20juli%202015](http://www.luftfartstilsynet.no/incoming/Oversikt%20over%20registrerte%20fartoyer%20pr.%201.%20juli%202015/BINARY/Oversikt%20over%20registrerte%20fartoyer%20pr.%201.%20juli%202015) [Sist sjekket: 18.09.15].

Store Norske Leksikon, *Luftfartøy* (2013) [https://snl.no/luftfartøy](https://snl.no/luftfartoy) [Sist sjekket: 14.09.15].
Unidroit, *Declarations deposited under the Cape Town Convention on international interests in mobile equipment regarding article 40* (2015), <http://www.unidroit.org/meetings/141-instruments/security-interests/cape-town-convention-mobile-equipment-2001/depositary/declarations-by-article/440-article-40-declarations-deposited-under-the-cape-town-convention-on-international-interests-in-mobile-equipment> [Sist sjekket: 09.11.15].

Unidroit, *Declarations deposited under the Cape Town Convention on international interests in mobile equipment regarding article 50* (2015), <http://www.unidroit.org/141-instruments/security-interests/cape-town-convention-mobile-equipment-2001/depositary/declarations-by-article/442-article-50-declarations-deposited-under-the-cape-town-convention-on-international-interests-in-mobile-equipment> [Sist sjekket: 10.11.15].

Bilder:

Bilde 1: Alpha Coders, *Boeing 747*, <http://wall.alphacoders.com/big.php?i=286536> [Sist sjekket: 15.09.15]

Bilde 2: Fehr, Lukas. *LN-KHA Norwegian Air Shuttle Boeing 737-31S(WL)_533607* (2014), <https://www.planespotters.net/photo/533607/ln-kha-norwegian-air-shuttle-boeing-737-31swl> [Sist sjekket: 13.10.15]

Bilde 3: Tatt av meg

Bilde 4: Tatt av meg

Bilde 5: Nygård, Hans Olav, *Norwegian-fly I hangar 01-08-2013*, <http://www.mynewsdesk.com/no/norwegian/images/norwegian-fly-i-hangar-215540>, [Sist sjekket: 19.10.15]