

Internationella säkerheter i flygplan m.m.

– Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet

*Betänkande av Kapstadsutredningen –
internationella säkerheter i luftfartyg m.m.*

Stockholm 2014



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2014:79

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst.
Beställningsadress: Fritzes kundtjänst, 106 47 Stockholm
Ordertelefon: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Webbplats: fritzes.se

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Svara på remiss – hur och varför.

Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02)

En kort handledning för dem som ska svara på remiss. Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på regeringen.se/remiss.

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet.

Omslag: Elanders Sverige AB.

Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2014.

ISBN 978-91-38-24198-1

ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Justitiedepartementet

Regeringen beslutade den 21 november 2013 att ge en särskild utredare i uppdrag att ta ställning till om Sverige bör tillträda 2001 års konvention om internationella säkerheter i mobilt lösöre (*Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment*, i fortsättningen Kapstadskonventionen eller konventionen) och det tillhörande protokollet om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt (i fortsättningen luftfartsprotokollet eller protokollet). I uppdraget ingick också att föreslå vilka förklaringar till Kapstadskonventionen respektive luftfartsprotokollet som Sverige bör avge vid ett tillträde samt att ange på vilket sätt bestämmelserna i konventionen och protokollet bör införlivas med svensk rätt. Den särskilde utredaren hade även i uppdrag att föreslå vad som ska hända med det svenska inskrivningsregistret för rättigheter i luftfartyg vid ett tillträde, samt att ta ställning till om Sverige ska utse särskilda kontaktpunkter som sköter kontakten med det internationella registret. I uppdraget ingick slutligen att lämna de författningsförslag som ett svenskt tillträde till instrumenten kräver eller som i övrigt bedöms lämpliga för att konventionens och protokollets bestämmelser ska kunna tillämpas fullt ut.

Till särskild utredare förordnades lagmannen Ralf G Larsson.

Som experter i utredningen förordnades från och med den 19 december 2013 senior legal counsel Anna Almén (Svenska Flygbranschen), tf. sektionschef Ingrid Almén (Transportstyrelsen), advokaterna Maria Chambers och Mats Emthén (Sveriges Advokatsamfund), key account manager Elisabet Holtz (Svenska Bankföreningen), chefsjurist Petra Jansson (Exportkreditnämnden), professor Göran Millqvist (Stockholms universitet), rättssakkunnige Johan Nordin (Justitiedepartementet) och ämnesrådet Lars Österberg

(Näringsdepartementet). Handläggare Christer Larsson (Transportstyrelsen) förordnades som expert i utredningen från och med den 27 januari 2014.

Hovrättsassessorn Sara Skouras anställdes som sekreterare i utredningen från och med den 1 december 2013.

Utredningen, som antagit namnet Kapstadsutredningen – internationella säkerheter i luftfartyg m.m. (Ju 2013:16), överlämnar härmed betänkandet *Internationella säkerheter i flygplan m.m. – Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet* (SOU 2014:79). Utredningens uppdrag är härmed slutfört.

Malmö i november 2014.

Ralf G Larsson

/Sara Skouras

Innehåll

Förkortningar	15
Sammanfattning	17
Summary	27
1 Författningsförslag	37
1.1 Förslag till lag (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre.....	37
1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg.....	39
1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg	40
1.4 Förslag till lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979).....	41
1.5 Förslag till lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774).....	42
1.6 Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672).....	43
1.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion.....	44
1.8 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)	45
1.9 Förslag till förordning om ändring i förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.....	47

Del I Inledning och bakgrund

2	Utredningens uppdrag	51
2.1	Uppdraget	51
2.2	Utredningens arbete.....	52
2.3	Betänkandets disposition	53
2.4	Översättning	54
3	Finansiering av luftfartyg	55
3.1	Inledning	55
3.2	Statligt stödda exportkrediter.....	57
3.2.1	Definition och syfte	57
3.2.2	OECD och exportkrediter	58
3.2.3	Aircraft Sector Understanding (ASU)	59
3.3	Banklån och EETC:er	63
3.4	Leasing.....	65
3.4.1	Användningen av leasing inom flygbranschen	65
3.4.2	Finansiell leasing.....	66
3.4.3	Operationell leasing	67
3.4.4	Sale and lease back.....	68
3.4.5	Reglering av leasing av luftfartyg	68
4	Registrering och inskrivning av rätt till luftfartyg	71
4.1	Inledning.....	71
4.2	Luftfartygsregistret	72
4.2.1	Bakgrund.....	72
4.2.2	Regler om registrering	73
4.2.3	Luftfartygsregistret och den svenska beredskapen	74
4.3	Inskrivningsregistret	75
4.3.1	Bakgrund.....	75
4.3.2	Genèvekonventionen	76
4.3.3	Stärkt skydd för förvärv och nyttjanderätt.....	79
4.3.4	Inskrivning i inskrivningsregistret	80

4.3.5	Statens ansvar för vissa rättsförluster, m.m.	86
-------	--	----

Del II Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet

5	Bakgrund och uppbyggnad	89
5.1	Bakgrund	89
5.1.1	Behovet av gemensam materiell reglering.....	89
5.1.2	Konventionen och luftfartsprotokollet växer fram.....	90
5.2	Syfte och uppbyggnad	92
5.3	Att läsa och tolka texterna.....	94
5.3.1	Två texter – ett instrument	94
5.3.2	Den officiella kommentaren	95
5.3.3	Tolkningsfrågor	96
5.4	Systemet med förklaringar	96
6	Kapstadskonventionens materiella bestämmelser.....	99
6.1	Disposition.....	99
6.2	Inledning.....	100
6.3	Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser (kapitel I och II)	105
6.3.1	Inledning	105
6.3.2	Vad är en internationell säkerhet? (artikel 2 och 7).....	106
6.3.3	När ska konventionens bestämmelser tillämpas? (artikel 3, 4 och 41).....	110
6.4	Åtgärder vid avtalsbrott (kapitel III)	111
6.4.1	Sammanfattning.....	111
6.4.2	Vad är ett avtalsbrott? (artikel 11)	112
6.4.3	Vilka åtgärder får borgenären vidta? (artikel 8–10 och 12).....	113
6.4.4	Interimistiska åtgärder (artikel 13).....	118
6.5	Den internationella säkerhetens verkan gentemot tredje man (kapitel VIII).....	120

6.5.1	Prioritetsordningen mellan olika säkerheter (artikel 29)	120
6.5.2	Hur behandlas en internationell säkerhet vid gäldenärens insolvens? (artikel 30)	123
6.6	Överlåtelse av tillhörande rättigheter, m.m. (kapitel IX) ...	125
6.6.1	Inledning.....	125
6.6.2	Överlåtelser av tillhörande rättigheter (artikel 32) ..	125
6.6.3	Effekterna av en överlåtelse (artikel 31)	128
6.6.4	Gäldenärens förpliktelser gentemot förvärvaren (artikel 33)	129
6.6.5	Åtgärder vid avtalsbrott (artikel 34)	130
6.6.6	Prioritet mellan konkurrerande överlåtelser (artikel 35 och 36)	130
6.6.7	Övriga frågor knutna till överlåtelse av tillhörande rättigheter (artikel 37 och 38)	131
6.7	Frågor om jurisdiktion (kapitel XII)	132
6.8	Förhållande till andra konventioner (kapitel XIII)	134
6.9	Slutbestämmelser (kapitel XIV)	134
6.9.1	Sammanfattning.....	134
6.9.2	Övergångsbestämmelser	135
7	Luftfartsprotokollets materiella bestämmelser.....	137
7.1	Disposition.....	137
7.2	Inledning.....	138
7.3	Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser (kapitel I)	139
7.3.1	Inledning och terminologi.....	139
7.3.2	Egendom som omfattas av protokollet.....	140
7.3.3	Tillämpningsområde (artikel III och IV)	141
7.3.4	Formkrav för försäljningsavtal och frågor om representation (artikel V och VI).....	144
7.3.5	Lagval (artikel VIII)	144
7.4	Åtgärder vid avtalsbrott, m.m. (kapitel II)	145
7.4.1	Inledning.....	145
7.4.2	Avregistrering och export.....	146

7.4.3	Ändring av bestämmelserna om interimistiska åtgärder (artikel X)	149
7.4.4	Åtgärder vid insolvens (artikel XI)	150
7.4.5	Bistånd vid insolvens (artikel XII)	155
7.4.6	Ändring av bestämmelserna om prioritet (artikel XIV)	155
7.4.7	Gäldenärens rättigheter och skyldigheter (artikel XV och XVI)	157
7.5	Jurisdiktion (kapitel IV)	157
7.6	Förhållande till andra konventioner (kapitel V)	158
7.6.1	Genèvekonventionen (artikel XXIII)	158
7.6.2	Kvarstadskonventionen (artikel XXIV)	159
7.6.3	Leasingkonventionen (artikel XXV)	160
7.7	Slutbestämmelser (kapitel VI)	160
8	Förklaringar till konventionen och protokollet	163
8.1	Disposition	163
8.2	Inledning	164
8.2.1	Bestämmelser och information om avgivande av förklaringar	165
8.2.2	Olika typer av förklaringar	166
8.3	EU:s tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet	167
8.3.1	Säkerhetsdirektivet	167
8.3.2	EU:s tillträde och frågan om kompetens	168
8.3.3	Förklaringar som EU har avgett	170
8.3.4	EU:s medlemsstaters möjlighet att avge förklaringar	172
8.4	OECD:s Kapstadslista	175
8.4.1	Kapstadsrabatten	175
8.4.2	Vad krävs för att sättas upp på Kapstadslistan?	176
8.4.3	De kvalificerande förklaringarna	178
8.4.4	Utgångspunkten är att Sverige vid ett tillträde ska avge de kvalificerande förklaringarna	180
8.4.5	Artikel XI (Alternativ A eller B)	181

8.4.6	Artikel XIII	183
8.4.7	Artikel VIII.....	184
8.4.8	Artikel 54(2).....	185
8.4.9	Artikel X.....	186
8.4.10	De kvalificerande <i>opt out</i> förklaringarna.....	188
8.5	Övriga förklaringar till konventionen.....	191
8.5.1	Artikel 39.....	191
8.5.2	Artikel 40.....	194
8.5.3	Artikel 50.....	195
8.5.4	Artikel 52.....	196
8.5.5	Artikel 53.....	196
8.5.6	Artikel 60.....	197
8.6	Övriga förklaringar till protokollet	198
8.6.1	Artikel XII.....	198
8.6.2	Artikel XIX.....	199
8.6.3	Artikel XXIX.....	199
8.6.4	Artikel XXX(5).....	200
9	Det internationella registret	201
9.1	Inledning.....	201
9.2	Det internationella registrets organisation	201
9.2.1	Sammanfattning.....	201
9.2.2	Tillsynsmyndighetens uppgifter.....	203
9.2.3	Tillsynsmyndighetens privilegier och immunitet....	204
9.3	Hur fungerar registret?	204
9.3.1	Syftet	204
9.3.2	Vad kan registreras i det internationella registret?...	206
9.3.3	Hur fungerar registret i praktiken?.....	207
9.3.4	Kontaktpunkter.....	210
9.3.5	Registratorns ansvar.....	211
9.4	Fortsatt utveckling av det internationella registret	212

Del III Ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet

10	Bör Sverige tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet?	215
10.1	Inledning.....	215
10.2	Erfarenheter och analyser från andra länder	216
10.2.1	Norge.....	216
10.2.2	Australien.....	218
10.2.3	Storbritannien	219
10.3	Ekonomiska argument för ett tillträde	220
10.3.1	Inledning	220
10.3.2	Tillgång till en bredare finansieringsmarknad.....	222
10.3.3	Rabatt på exportkrediter	224
10.3.4	Möjligheten att registrera säkerheter i flygmotorer	224
10.4	Övriga argument för ett tillträde	226
10.4.1	Inledning	226
10.4.2	Svensk kontroll över luftfartyg.....	226
10.4.3	Tydligare reglering av säkerheter.....	227
10.4.4	Sveriges roll i det internationella samarbetet	228
10.5	Finns det något som talar emot ett tillträde?	229
10.6	Sverige bör tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet	230
10.7	Sammanställning över förklaringar som Sverige bör avge respektive avstå från att avge.....	232
10.7.1	Inledning	232
10.7.2	Förklaringar till Kapstadskonventionen.....	232
10.7.3	Förklaringar till luftfartsprotokollet	233
11	Vad ska ske med inskrivningsregistret vid ett svenskt tillträde?.....	235
11.1	Inledning.....	235

11.2	Behovet av det svenska inskrivningsregistret efter ett tillträde	236
11.3	Förhållandet mellan inskrivningsregistret och det internationella registret	238
11.4	Vikten av information	239
11.5	Utredningens förslag.....	240

Del IV Lagtekniska frågor, m.m.

12 Införlivande av Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet med svensk rätt 245

12.1	Metod för Kapstadskonventionens och luftfartsprotokollets införlivande med svensk rätt.....	245
12.1.1	De olika metoderna för införlivande.....	245
12.1.2	Vilken metod är att föredra i det aktuella fallet?.....	247
12.2	Författningsändringar med anledning av Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet.....	248
12.2.1	Inledning.....	248
12.2.2	Ändring i utsökningsbalken	249
12.2.3	Ändring i förmånsrättslagen.....	250
12.2.4	Ändringar i konkurslagen och lagen om företagsrekonstruktion	250
12.2.5	Ändringar i lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg.....	250
12.2.6	Ändring i luftfartslagen och förordningen om luftfartygsregistret m.m.....	251
12.2.7	Ändringar i lagen om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg	252

13 Konsekvenser av utredningens förslag 253

13.1	Bakgrund och syfte med förslaget.....	253
13.2	Alternativa lösningar	254
13.3	Berörda parter.....	255

13.4	Statsfinansiella konsekvenser	256
13.4.1	Kostnader	256
13.4.2	Minskade intäkter i form av avgifter till Transportstyrelsen.....	257
13.4.3	Minskade intäkter i form av stämpelskatt.....	258
13.5	Ekonomiska konsekvenser för företagen	260
13.6	Övriga konsekvenser	262
13.6.1	Administrativa konsekvenser för Transportstyrelsen.....	262
13.6.2	Minskad utflaggning av luftfartyg	262
13.6.3	Övriga samhällsekonomiska konsekvenser.....	263
13.7	Överrensstämmelse med EU-rätten	263
13.8	Ikraftträdande	264
14	Författningskommentar	265
14.1	Förslaget till lag om internationella säkerheter i mobilt lösöre	265
14.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg.....	266
14.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.....	267
14.4	Förslaget till lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979).....	267
14.5	Förslaget till lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774).....	268
14.6	Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672).....	269
14.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion.....	269
14.8	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)	270
14.9	Förslaget till förordning om ändring i förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.....	271

Bilagor

1	Kommittédirektiv 2013:103	273
2	Convention on international interests in mobile equipment	281
3	Protocol to the convention on international interests in mobile equipment on matters specific to aircraft equipment	359

Förkortningar

ASU 2011	2011 Sector Understanding on Export Credits for Civil Aircraft
AWG	Aviation Working Group
Chicagokonventionen	Convention on International Civil Aviation, Chicago den 7 december 1944
ECG	Working Party on Export Credits and Credit Guarantees
EETC	Enhanced Equipment Trust Certificate
Genèvekonventionen	Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, Genève den 19 juni 1948
ICAO	International Civil Aviation Organization
IDERA	Irrevocable De-registration and Export Request Authorisation
Inskrivningslagen	Lag (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg
Kapstadskonventionen eller konventionen	Convention on International Interests in Mobile Equipment, Kapstaden den 16 november 2001

Konventionslagen	Lag (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftartyg
Kvarstadskonventionen	Convention for the unification of certain rules relating to the precautionary attachment of aircraft, Rom den 29 maj 1933
Luftfartsprotokollet eller protokollet	Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment, Kapstaden den 16 november 2001
OECD	The Organisation for Economic Co-Operation and Development

Sammanfattning

Utredningens förslag

Utredningens huvudsakliga uppdrag har varit att ta ställning till om Sverige bör tillträda 2001 års *Convention on International Interests in Mobile Equipment*, som undertecknades i Kapstaden, Sydafrika, (av utredningen översatt till konventionen om internationella säkerheter i mobilt lösöre eller Kapstadskonventionen) samt det tillhörande luftfartsprotokollet. Efter en analys av de båda internationella överenskommelserna föreslår utredningen i betänkandet att Sverige snarast bör vidta åtgärder för att tillträda konventionen och protokollet. Det främsta skälet till utredningens förslag är de ekonomiska fördelar vid finansiering av nya luftfartyg och flygmotorer som finns att vinna för svenska lufttrafikföretag. Mot bakgrund av den konkurrensutsatta marknad som de svenska lufttrafikföretagen verkar på samt det faktum att den svenska flygplansflottan kommer att behöva förnyas de närmaste åren, är finansieringsvillkoren av mycket stor betydelse.

SAS, som innehar en särställning bland de svenska lufttrafikföretagen och som delvis ägs av svenska staten, väntar leveranser av nya flygplan från år 2016 och framåt. De slutliga finansieringsvillkoren bestäms först vid tiden för leverans. Om Sverige tillträder Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet före de planerade leveranserna, skulle det enligt SAS kunna möjliggöra besparingar för bolaget på mellan 350 och 700 miljoner kr över en tioårsperiod beroende på vilka finansieringslösningar som används. Liknande besparingar kan naturligtvis göras av andra svenska lufttrafikföretag. Flygbolaget Malmö Aviation AB väntar också leveranser av nya flygplan de närmaste åren och har uppskattat att ett svenskt tillträde skulle kunna medföra besparingar på mellan 50 och 100 miljoner kr över en tioårsperiod.

De ekonomiska fördelar som finns att vinna med ett tillträde till konventionen och protokollet kräver att den enskilda staten har avgett vissa av OECD utvalda förklaringar – så kallade *kväifierande* förklaringar – till överenskommelserna. Utredningen föreslår att Sverige i samband med tillträdet avger dessa förklaringar och väljer de alternativ som maximerar tillämpningsområdet för konventionen och protokollet och som krävs för att Sverige ska kunna sättas upp på OECD:s *Cape Town list*.

Utredningen föreslår vidare att konventionen och protokollet ges status som svensk lag genom införandet av en lag (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre samt att vissa författningsändringar görs i bland annat luftfartslagen, lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg, konkurslagen och utsökningsbalken. Förslaget innebär också att det svenska inskrivningsregistret för rättigheter i luftfartyg, vilket förs av Transportstyrelsen, behålls i sin nuvarande form och verkar jämsides med det internationella registret som regleras i konventionen.

Finansiering av luftfartyg – möjligheter och utmaningar

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet reglerar hur säkerheter i vissa typer av lösöre ska hanteras vid så kallad *asset based financing*. Luftfartyg, såsom flygplan och helikoptrar, utgör en särskild typ av lösöre; de representerar mycket höga ekonomiska värden och de rör sig ofta över landgränser. Dessutom utgör de den viktigaste tillgången i en extremt konkurrensutsatt bransch, som har drabbats hårt av den senaste finanskrisen med konkurser och minskad lönsamhet som följd. För att kunna konkurrera på den internationella marknaden krävs att lufttrafikföretagen löpande uppdaterar sin luftfartygsflotta med modernare modeller av lättare material med lägre bränsleförbrukning. Den svenska flygplansflottan är idag till stor del föråldrad och de svenska flygbolagen står under de kommande åren inför stora investeringar då nya flygplan måste införskaffas.

Finansiering av luftfartyg sker i huvudsak genom leasing samt lån hos banker och andra kreditinstitut. Vid vissa typer av lån och krediter kan förmånliga villkor erhållas genom statligt stödda garantier, så kallade exportkrediter. Obligationssäkrad finansiering, så kallade *Enhanced Equipment Trust Certificates* (EETC) är en finansierings-

modell som ökar vid inköp av luftfartyg, men som än så länge till största delen har varit förbehållen amerikanska lufttrafikföretag.

Gemensamt för flertalet typer av finansiering av luftfartyg, är att finansiären får en säkerhet i detta. På grund av sina höga ekonomiska värden och långa livslängd lämpar sig luftfartyg mycket bra för sådan egendomsbaserad finansiering. Men det faktum att luftfartyg rör sig över landgränser försvårar för finansiärer med säkerheter i luftfartygen, eftersom sådana säkerheter regleras olika i skilda rättssystem. Främst är det fråga om vilka åtgärder en säkerhetshavare, såsom en leasegivare, kan vidta om den som har ställt säkerheten eller leasetagaren inte uppfyller sina åtaganden. En annan viktig fråga är vilket skydd säkerhetshavaren har vid ett insolvensförfarande gentemot den som ställt säkerheten. Frågor om borgenärens rätt i förhållande till andra borgenärer regleras genom sakrättsliga regler som skiljer sig åt mellan olika länder.

Det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg

Luftfartyg behandlas inom svensk rätt som lösöre. Men vid pantsättning av luftfartyg gäller speciella regler som bygger på in-teckning av fordran i luftfartyget. In-teckningen registreras i inskrivningsregistret för luftfartyg som förs av Transportstyrelsen.

Vid uttag av en in-teckning utgår, förutom en avgift, även stämpelskatt på en procent av det in-tecknade beloppet. Den förhållandevis höga stämpelskatten har kritiserats av bland annat Transportstyrelsen som i första hand förespråkar ett slopande av skatten och i andra hand förordar en sänkning. Stämpelskatten kan också vara en av anledningarna till att inskrivningsregistret inte används i så stor utsträckning av svenska lufttrafikföretag. Enligt Transportstyrelsen bidrar den också till ökad utflaggning, dvs. att svenska lufttrafikföretag väljer att registrera sina luftfartyg i andra länder för att på så sätt erhålla förmånligare villkor.

Utöver in-teckningar kan det i inskrivningsregistret för luftfartyg skrivas in förvärv och nyttjanderätter som genom registreringen erhåller sakrättsligt skydd. Äganderättsförbehåll kan inte skrivas in, men en anteckning om det kan göras.

En brist med det svenska inskrivningsregistret är enligt lufttrafikföretagen att det inte går att göra inskrivningar i registret avseende flygmotorer eller att ta ut in-teckningar i dessa separat.

Behov av gemensamma regler för säkerheter i luftfartyg

Frågan hur olika nationella rättigheter och säkerheter i luftfartyg ska behandlas internationellt är inte ny. År 1948 kom man en bit på vägen genom antagandet av konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (i fortsättningen Genèvekonventionen)¹ som Sverige ratificerade år 1955. I korthet innebär Genèvekonventionen att de stater som tillträder måste erkänna ett antal rättigheter och säkerheter som kan finnas i luftfartyg, förutsatt att dessa har tillkommit i enlighet med lagen i den stat där rättigheten eller säkerheten har registrerats. Genèvekonventionen är en lagvals-konvention och innehåller inga materiella regler. För att den ska tillämpas krävs att såväl landet där luftfartyget är registrerat som landet där rättigheten eller säkerheten ska verkställas har tillträtt konventionen.

Inom det internationella institutet för privaträttens uniformering (Unidroit) har det sedan slutet av 1980-talet pågått ett arbete med att ta fram gemensamma materiella regler för säkerheter i vissa typer av mobilt lösöre som ska förenkla vid internationell finansiering och minska riskerna. Detta arbete resulterade år 2001 i Kapstadskonventionen som tillsammans med luftfartsprotokollet trädde i kraft den 1 mars 2006.

Kapstadskonventionen, luftfartsprotokollet och det internationella registret

I oktober 2014 hade 62 stater tillträtt Kapstadskonventionen och 56 stater luftfartsprotokollet. Antalet stater växer hela tiden och inom de närmsta åren väntas bland annat Danmark, Storbritannien och Australien tillträda.

¹ Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, Genève den 19 juni 1948, SÖ 1955:36.

Kapstadskonventionen liksom luftfartsprotokollet är så kallade blandade avtal, vilket innebär att de reglerar vissa rättsområden där EU:s medlemsstater har överfört sin kompetens till EU, såsom frågor om tillämplig lag och erkännande av domstols beslut. År 2009 tillträdde EU konventionen och protokollet och angav då i en förklaring inom vilka områden som unionen har kompetens. EU:s tillträde binder inte medlemsstaterna till överenskommelserna, men var en förutsättning för att dessa skulle kunna tillträda.

Kapstadskonventionen är unik på så sätt att den skapar ett helt nytt system uppbyggt på inrättandet av så kallade internationella säkerheter, vilka ska erkännas i samtliga fördragsslutande stater. Tre olika typer av avtal kan enligt konventionen ge upphov till en internationell säkerhet:

1. leasingavtal, där leasegivaren som ägare har säkerhet i egendomen när den leasas ut
2. köp med äganderättsförbehåll, där säljaren har säkerhet i egendomen före full betalning, eller innan något annat villkor har uppfyllts
3. panträttsupplåtelser eller säkerhetsöverlåtelser, där en säkerhetsställare ger en säkerhetshavare säkerhet i viss egendom för att säkerställa uppfyllandet av befintliga eller kommande förpliktelser.

De internationella säkerheterna kan – men måste inte – registreras i ett internationellt register där deras inbördes prioritetsordning kan fastställas. Det internationella registret för egendom som omfattas av luftfartsprotokollet finns i Dublin och registreringar och sökningar i registret kan göras dygnet runt alla dagar om året.

Utöver frågor om prioritet mellan olika internationella säkerheter reglerar konventionen vad som ska ske om gäldenären (dvs. en lease-tagare, köpare vid ett köp med äganderättsförbehåll respektive säkerhetsställare) inte uppfyller sina förpliktelser eller om det inleds insolvensförfarande mot gäldenären. De åtgärder som borgenären (dvs. en leasegivare, säljare med äganderättsförbehåll respektive säkerhetshavare) erbjuds enligt konventionen är avsedda att vara kraftfulla och effektiva och ska i största möjliga utsträckning kunna vidtas utan inblandning av nationell domstol eller myndighet.

Det regelverk som konventionen ställer upp är tillämpligt för tre typer av mobilt lösöre: luftfartsobjekt (flygplan, helikoptrar och

flygmotorer), rullande järnvägsmateriel och rymdegendom. För varje typ av egendom finns ett tillhörande protokoll. Konventionen är dessutom uppbyggd så att det lämnas öppet för eventuellt nya protokoll avseende andra typer av lösöre. Av de tre protokollen är det än så länge endast luftfartsprotokollet som har trätt ikraft. Konventionen och luftfartsprotokollet är avsedda för större finansiella transaktioner och endast luftfartyg och flygmotorer av en viss storlek/kapacitet omfattas därför av de båda överenskommelserna.

För att Kapstadskonventionens bestämmelser ska bli tillämpliga krävs att gäldenären i säkerhetsavtalet har sin huvudsakliga verksamhet i ett land som har tillträtt konventionen. För tillämpningen saknar det betydelse var borgenären befinner sig. För att svenska lufttrafikföretag ska kunna utnyttja fördelarna med konventionen och protokollet krävs således att Sverige tillträder de båda överenskommelserna.

Systemet med förklaringar

En anledning till Kapstadskonventionens och luftfartsprotokollets framgång är systemet med förklaringar (*declarations*). Marknaden för finansiering av luftfartyg är global och Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är anpassade för att kunna tillämpas i olika rättssystem. Avsikten är att så många länder som möjligt ska tillträda, oavsett hur deras nationella rättssystem ser ut. För att åstadkomma detta är de båda överenskommelserna uppbyggda av ett system med förklaringar som påverkar bestämmelsernas tillämplighet.

Vissa förklaringar är så kallade *opt in* förklaringar, vilket innebär att genom att avge en förklaring blir en viss bestämmelse tillämplig. Det är här ofta fråga om bestämmelser som utökar skyddet för borgenärer samt gör ett förfarande vid gäldenärens insolvens eller avtalsbrott snabbare och mer effektivt. Andra bestämmelser i konventionen och luftfartsprotokollet är så grundläggande att det krävs en förklaring av ett land för att de inte ska tillämpas, så kallade *opt out* förklaringar.

Kapstadskonventionen är inte en konvention som en stat bara kan välja att tillträda eller ej. Vid ett tillträde måste staten ta ställning till vilka förklaringar som ska avges och i vissa fall, hur förklaringen ska formuleras. Detsamma gäller luftfartsprotokollet.

EU:s medlemsstater är med hänsyn till EU-rätten förhindrade att avge förklaringar som rör bestämmelser på områden där EU har exklusiv kompetens. Utredningen har i sitt förslag till förklaringar beaktat detta och endast föreslagit förklaringar som är förenliga med EU-rätten.

Anslutningsdokument och förklaringar ska lämnas till Unidroit, som i egenskap av depositarie för en förteckning över vilka förklaringar respektive land har avgett. Förteckningen uppdateras löpande och finns tillgänglig på Unidroits hemsida där det också går att se vilka stater som har tillträtt.²

Kvalificerande förklaringar och Cape Town List

Vilka förklaringar en stat väljer att avge får betydelse för vilka ekonomiska fördelar som ett tillträde till konventionen och protokollet kan ge. Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet har skapats för att minska riskerna vid finansiering av luftfartsobjekt och för att ge förutsägbarhet om vad som kommer att hända vid en insolvenssituation. Vid en sådan är det viktigt för borgenären att snabbt kunna tillgodogöra sig sin säkerhet utan hinder av nationell lagstiftning. Förebilden för de insolvensrättsliga reglerna i luftfartsprotokollet har varit de amerikanska obeståndsreglerna, vilka internationella finansiärer är väl bekanta med, och som tillhandahåller effektiva sätt för borgenären, att ta tillvara sin säkerhet om en insolvenssituation skulle uppstå.

Insolvensrätten skiljer sig åt mellan olika länder. De materiella insolvensbestämmelserna i protokollet är därför sådana att den fördragsslutande staten genom att avge vissa förklaringar, kan välja om bestämmelserna ska tillämpas eller ej. Dessa förklaringar, där borgenären ges långtgående möjligheter att trygga sin säkerhet i förhållande till övriga borgenärer, benämns av OECD kvalificerande förklaringar. En stat som har tillträtt konventionen och protokollet och avgett samtliga kvalificerande förklaringar kan sättas upp på OECD:s *Cape Town List*. När en stat placeras på denna lista har lufttrafikföretagen i den staten möjlighet att få rabatterad finansiering med statligt stödda exportkrediter (så kallad *Cape Town Discount*).

² <http://www.unidroit.org>

Konsekvenser av ett tillträde

Om Sverige tillträder Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet kommer svenska lufttrafikföretag och finansärer att kunna ta del av materiella regler som idag gäller som lag i nästan 70 länder. Detta förutsätter att luftfartygen och flygmotorerna är av den storlek och kapacitet att de omfattas av luftfartsprotokollet. Det blir då också möjligt att registrera säkerheter i flygmotorer separat och ingen stämpelskatt behöver erläggas när ett luftfartyg ställs som säkerhet. För mindre luftfartyg och flygmotorer, som är för små att omfattas av luftfartsprotokollet, kommer det svenska inskrivningsregistret fortfarande att vara det enda alternativet, och företag som önskar ta ut inteckningar i sådan egendom, kommer även fortsättningsvis att vara skyldiga att erlägga stämpelskatt.

Ett tillträde i kombination med avgivandet av ”rätt” förklaringar kommer med största sannolikhet att medföra en rad andra ekonomiska fördelar för svenska lufttrafikföretag. Genom de förklaringar som utredningen har föreslagit att Sverige ska avge, kommer dessutom skyddet för vissa andra typer av rättigheter och säkerheter som uppkommer genom svensk lag, att bestå; exempelvis rätten för en reparatör att kvarhålla gods till dess betalning har erlagts (retentionsrätten).

Systemet med registreringar i det internationella registret är valfritt och ett svenskt tillträde kommer därför inte att medföra några skyldigheter för svenska företag. Tvärtom kommer det i varje enskilt fall att stå en säkerhetshavare fritt att avgöra om en registrering i det internationella registret ska göras eller inte. Ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet påverkar inte heller det svenska befintliga inskrivningsregistret som kan fortsätta att verka oberoende av det internationella registret.

Det kommer inte att kosta svenska staten något att tillträda de båda överenskommelserna, eftersom systemet redan är uppbyggt; det internationella registret är självfinansierat genom de avgifter som brukarna betalar. Men det går inte att bortse från att staten kommer att gå miste om intäkter i form av stämpelskatt som idag erläggs vid uttag av inteckningar i luftfartyg. Denna förlust uppvägs dock enligt utredningens mening vida av de ekonomiska vinster och andra fördelar som svenska företag kan göra.

Ett svenskt tillträde innebär också att risken minskar för att svenska lufttrafikföretag väljer att flytta delar av sin verksamhet respektive sina luftfartyg till länder som har tillträtt, för att på så vis uppnå vissa ekonomiska fördelar. Idag upplever svenska lufttrafikföretag en konkurrensnackdel i förhållande till t.ex. norska flygföretag, eftersom Norge har tillträtt konventionen och protokollet. Att Sverige tillträder Kapstadskonventionen är också en förutsättning för att vi ska kunna tillträda övriga protokoll till konventionen och delta i det internationella samarbetet inom detta område.

Ikraftträdande

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet kommer att träda i kraft den första dagen i den månad som följer sedan tre månader förflutit från deponeringen av Sveriges ratifikationsdokument hos Unidroit. Först när Sverige blivit bundet av konventionen och protokollet kan den föreslagna lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre träda i kraft. Lagen bör därför gälla från den dag som regeringen bestämmer. Inget nytt svenskt system behöver inrättas eller ändras till följd av ett svenskt tillträde och några övergångsbestämmelser har inte ansetts nödvändiga.

Summary

The Inquiry's proposals

The main remit of the Inquiry was to take a position on whether Sweden should accede to the 2001 Convention on International Interests in Mobile Equipment, which was signed in Cape Town, South Africa (the Cape Town Convention), and the associated Protocol on matters specific to aircraft equipment (the Aircraft Equipment Protocol). Following an analysis of the two international agreements, the Inquiry proposes in its report that Sweden should take measures as soon as possible to accede to the Convention and the Protocol. The main reason for the Inquiry's proposal is the financial benefits that Swedish airlines stand to gain in the financing of new aircraft and aircraft engines. In light of the competitive market in which Swedish airlines operate and the fact that the Swedish aircraft fleet will need to be renewed over the coming years, financing terms are very important.

SAS, with its special position among Swedish airlines as partly owned by the Swedish State, is awaiting delivery of new aircraft from 2016 and onwards. The final financing terms will be determined at the time of delivery. If Sweden accedes to the Cape Town Convention and the Aircraft Equipment Protocol before the planned deliveries, SAS estimates that this would enable the company to make savings of between SEK 350 million and SEK 700 million over a ten year period, partly depending on the financing solutions used. Other Swedish airlines will, of course, also be able to make similar savings. The airline Malmö Aviation AB is also awaiting deliveries of new aircraft in the coming years and has estimated that Sweden's accession could bring savings of between SEK 50 million and SEK 100 million over a ten year period.

The financial benefits to be gained from acceding to the Convention and the Protocol require the individual State to have made certain declarations specified by the OECD, known as *qualifying* declarations. The Inquiry proposes that Sweden make these declarations in connection with its accession and choose the alternatives that maximise the scope of application of the Convention and the Protocol. This is a requirement in order for Sweden to be included on the OECD's Cape Town List.

The Inquiry also proposes that the Convention and the Protocol be given the status of Swedish law through the introduction of an act on international interests in mobile equipment (2015:XXX), and that certain legislative amendments be made to the Aviation Act, the Act on the Registration of Rights in Aircraft, the Bankruptcy Act and the Debt Enforcement Code. This proposal also means that the Swedish Register of Rights in Civil Aircraft, which is maintained by the Swedish Transport Agency, would be kept in its current form and would operate in parallel to the International Registry regulated in the Convention.

Financing of aircraft – opportunities and challenges

The Cape Town Convention and the Aircraft Equipment Protocol regulate how interests in certain types of mobile assets are to be dealt with in terms of asset-based financing. Aircraft, such as aeroplanes and helicopters, constitute a type of mobile asset which represent extremely high financial value and move across national borders. Moreover, they represent the most important asset in an extremely competitive industry that has been hit hard by the latest financial crisis, resulting in bankruptcies and reduced profitability. To be able to compete in the international market, airlines need to constantly update their aircraft fleets with more modern models, which are made from lighter materials and consume less fuel. The Swedish aircraft fleet is currently for the most part relatively old and Swedish airlines are facing major investments in the coming years as new aircraft must be acquired.

The financing of aircraft is mainly arranged through leasing and loans from banks and other credit institutions. With certain types of loans and credits, favourable terms can be obtained through

state-supported guarantees, known as export credits. Secured bond financing, or Enhanced Equipment Trust Certificates (EETCs), is a financing model that is on the rise for aircraft but still, in practice mainly reserved for US airlines.

Common to the majority of types of financing of aircraft is that the financier acquires an interest in the aircraft. Because of its high financial value and long life, an aircraft is highly suited to this kind of asset-based financing. But the fact that aircraft move across national borders makes things difficult for financiers with interests in aircraft, as these interests are not regulated in the same way in different legal systems. This is primarily an issue of what measures the creditor, such as a lessor, can take if the debtor fails in fulfilling its obligations. Another important matter is what protection the creditor has in the event of insolvency proceedings against the debtor. Issues concerning the creditor's rights in relation to other creditors are regulated through provisions of property law that differ between countries.

The Swedish Register of Rights in Civil Aircraft

In Swedish law, aircraft are treated as mobile assets. However, when aircraft are pledged as security, certain rules based on mortgaging of claims on aircraft apply. The mortgage is registered in the Swedish Register of Rights in Civil Aircraft, which is maintained by the Swedish Transport Agency.

When a mortgage is registered, a fee is due, as is stamp duty of one per cent of the amount of the mortgage. The relatively high stamp duty has been criticised by parties such as the Swedish Transport Agency, which advocates the abolition of the duty or, failing that, a reduction. The stamp duty may also be one of the reasons why the register is not used to any great extent by Swedish airlines. According to the Swedish Transport Agency, it contributes to increased 'flagging out', i.e. Swedish airlines choosing to register their aircraft in other countries so as to obtain more favourable terms.

In addition to mortgages, the aircraft register may also include acquisitions and rights of use that by virtue of their registration enjoy protection under property law. A title reservation cannot be registered, but a note of it can be made.

According to the airlines, one shortcoming of the Swedish register is that it is not possible to register aircraft engines or register mortgages on such assets separately.

Need for common rules for interests in aircraft

It is not the first time the question as to how different national rights and interests in aircraft should be dealt with internationally is raised. Some progress was made in 1948 through the adoption of the Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft (henceforth called the ‘Geneva Convention’)¹, which Sweden ratified in 1955. In brief, the Geneva Convention states that the contracting States must recognise a number of rights and interests that may exist in aircraft, provided that these have come about in accordance with the law in the State in which the right or interest has been registered. The Geneva Convention is a choice of law convention and does not contain any material rules. For it to be applied, it is necessary for both the country in which the aircraft is registered and the country in which the right or interest is to be enforced to have acceded to the Convention.

Within the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT) efforts have been made since the end of the 1980s to draw up common material rules for interests in certain types of mobile assets that will simplify international financing and reduce the risks involved. This work resulted in 2001 in the Cape Town Convention, which entered into force on 1 March 2006, together with the Aircraft Equipment Protocol.

The Cape Town Convention, the Aircraft Equipment Protocol and the International Registry

In October 2014, 62 States had acceded to the Cape Town Convention and 56 States had acceded to the Aircraft Equipment Protocol. The number of States which have acceded is constantly growing and

¹ Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, Geneva, 19 June 1948, Swedish Treaty Series 1955:36.

Denmark, the United Kingdom and Australia are expected to accede within the coming years.

Both the Cape Town Convention and the Aircraft Equipment Protocol are what is known as mixed agreements, which means that they regulate certain legal areas in which the EU Member States have transferred their competence to the EU, such as applicable law issues and the recognition of judgements. In 2009 the EU acceded to the Convention and the Protocol and issued a declaration stating the areas in which the EU has competence. The EU's accession does not bind EU Member States to the agreements, but it was a prerequisite for Member States to be able to accede.

The Cape Town Convention is unique in that it creates a completely new system based on the establishment of 'international interests' that must be recognised in all contracting States. Under the Convention, three different types of agreement can give rise to an international interest:

1. leasing agreements, in which the lessor grants a right of possession or control of an object to the lessee;
2. title reservation agreements, in which ownership does not pass to the buyer until fulfilment of the condition or conditions stated in the agreement; and
3. security agreements, by which a chargor grants or agrees to grant to a chargee an interest in or over an object to secure the performance of any existing or future obligation of the chargor or a third person.

International interests can be – but do not have to be – registered in the International Registry in which their internal order of priority can be established. The International Registry of Mobile Assets is placed in Dublin and registrations and searches in the registry can be made round the clock every day of the year.

In addition to questions of priority among various international interests, the Convention regulates what should happen if the debtor (i.e. a chargor under a security agreement, a conditional buyer under a title reservation agreement or a lessee under a leasing agreement) does not fulfil their obligations or if insolvency proceedings are initiated against the debtor. The measures offered to the creditor (i.e. a chargee under a security agreement, a conditional seller under

a title reservation agreement or a lessor under a leasing agreement) by the Convention are intended to be powerful and effective and must, as far as possible, be taken without the involvement of a national court or authority.

The regulatory framework set up by the Convention is applicable for three types of mobile assets: aircraft objects (aeroplanes, helicopters and aircraft engines), railway rolling stock and space assets. For each type of property there is an associated protocol. The Convention is also designed in a way that leaves scope for new protocols on other types of assets. Of the three protocols, only the Aircraft Equipment Protocol has entered into force to date. The Convention and the Aircraft Equipment Protocol are intended for major financial transactions and therefore only aircraft and aircraft engines of a certain size/capacity are covered by the two agreements.

For the provisions of the Cape Town Convention to become applicable, it is necessary for the debtor in the agreement that stipulates the international interest to have its main operations in a country that has acceded to the Convention. Where the creditor is located is not important for the application of the Convention. In order for Swedish airlines to enjoy the benefits of the Convention and Protocol, it is therefore necessary for Sweden to accede to the two agreements.

The system of declarations

One reason for the success of the Cape Town Convention and the Aircraft Equipment Protocol is the system of declarations. The market for aircraft financing is global and the Cape Town Convention and the Aircraft Equipment Protocol are designed to be applicable in different legal systems. The intention is for as many countries as possible to accede, regardless of what their national legal system is like. To achieve this, the two agreements are based on a system of declarations that affect the applicability of the provisions.

Certain declarations are 'opt-in' declarations, which means that by giving a declaration, a certain provision becomes applicable. This often applies to provisions that increase the protection of creditors and make the proceedings in the event of the debtor's insolvency or a breach of agreement quicker and more efficient. Other pro-

visions in the Convention and the Aircraft Equipment Protocol are so fundamental that they require a declaration from a country for them not to apply ('opt-out' declarations).

The Cape Town Convention is not a convention that a State can simply choose whether to accede to or not. Upon accession, the State must decide which declarations to make, and in certain cases, also choose an alternative in the provision. The same applies to the Aircraft Equipment Protocol.

EU law prohibits Member States to make declarations concerning provisions in areas in which the EU has competence. The Inquiry has taken this into consideration in its proposal on declarations and has only proposed declarations that are compatible with EU law.

The accession document and the declarations are to be submitted to UNIDROIT, which in its capacity as depositary keeps a list of which declarations each country has made. The list is updated continuously and is available at the UNIDROIT website, where there is also a list of the States that have acceded.²

Qualifying declarations and the Cape Town List

Which declarations a State chooses to make determines which financial benefits can be obtained from acceding to the Convention and the Protocol. The Cape Town Convention and the Aircraft Equipment Protocol were created to reduce the risks involved in financing aircraft objects and to ensure predictability in respect of what would happen in the event of insolvency and default. In the event of insolvency, it is important for the creditor to be able to quickly safeguard its interest without impediment by national legislation. The model for the insolvency rules in the Aircraft Equipment Protocol are the US insolvency rules in the Bankruptcy Code, which international financiers are very familiar with and which provide an effective way for the creditor to safeguard its interest in the event of insolvency.

Insolvency law differs from country to country. Therefore, the material insolvency provisions contained in the Protocol are such that the contracting State, by making certain declarations, can choose

² <http://www.unidroit.org>

whether the provisions are to be applied or not. These declarations – whereby the creditor is given far-reaching opportunities to safeguard its interest in relation to other creditors – have been called ‘qualifying declarations’ by the OECD. A State that has acceded to the Convention and the Protocol and made all qualifying declarations can be included on the OECD’s Cape Town List. When a State is included on this list, airlines in that State have the opportunity to receive discounted financing through state-supported export credits (the Cape Town Discount).

Consequences of accession

If Sweden accedes to the Cape Town Convention and the Aircraft Equipment Protocol, Swedish airlines and financiers will be able to make use of the material rules that are currently applicable by law in almost 70 countries. This presupposes that the aircraft and aircraft engines are of the size and capacity necessary to be covered by the Aircraft Equipment Protocol. It would then also be possible to register interests in aircraft engines separately and there would be no need to pay stamp duty when an aircraft is provided as security. For smaller aircraft and aircraft engines that are too small to be covered by the Aircraft Equipment Protocol, the Swedish Register of Rights in Civil Aircraft will remain the only alternative and companies wishing to take out mortgages on such property will still be required to pay stamp duty.

Accession to the Convention, in combination with making the ‘right’ declarations, will most likely result in a number of other financial benefits for Swedish airlines. If Sweden makes the declarations the Inquiry proposes it make, the protection afforded to other types of rights and interests that arise through Swedish law will remain; for example, liens in favour of repairers for repairs to objects in their possession.

The system of registration in the International Registry is optional and Sweden’s accession would therefore not result in any obligations for Swedish companies. On the contrary, in each individual case the holder of the interest will be free to decide whether or not registration will be made with the International Registry. Sweden’s accession to the Cape Town Convention and the Aircraft

Equipment Protocol will not affect the existing Swedish Register of Rights in Civil Aircraft, which can continue to operate independently of the International Registry.

It will not cost the Swedish State anything to accede to the two agreements as the system is already in place and the International Registry is self-financed through fees paid by the users. However, there is reason to assume that central government would lose revenue in the form of stamp duty that is currently paid when mortgages are taken out on aircraft. But in the Inquiry's view, this loss is far outweighed by the financial gains and other benefits that would be available to Swedish companies.

Sweden's accession would also reduce the risk of Swedish airlines choosing to move parts of their operations or their aircraft to countries that have acceded so as to achieve certain financial benefits. Swedish airlines are currently experiencing a competitive disadvantage in relation to Norwegian airlines, for example, as Norway has acceded to the Convention and the Protocol. Sweden's accession to the Cape Town Convention is also a prerequisite for our accession to other protocols to the Convention and our participation in international cooperation in this area.

Entry into force

The Cape Town Convention and the Aircraft Equipment Protocol will enter into force on the first day of the month following the expiration of three months after Sweden has deposited the instrument of accession with UNIDROIT. Only when Sweden is bound by the Convention and the Protocol can the proposed act on international interests in mobile equipment (2015:XXX) enter into force. The act should therefore begin to apply on a date determined by the Government. No new Swedish system needs to be established or amended as a result of Sweden's accession and no transitional provisions are deemed necessary.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre

Härigenom föreslås följande.

1 § Konventionen om internationella säkerheter i mobilt lösöre av den 16 november 2001 (Kapstadskonventionen) ska i originaltexternas lydelse gälla som lag här i landet. Originaltexterna ska ha samma glitighet.

Konventionens engelska originaltext finns tillsammans med en svensk översättning som *bilaga 1* till denna lag.

2 § Protokollet till Kapstadskonventionen om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt (luftfartsprotokollet), ska i originaltexternas lydelse gälla som lag här i landet. Originaltexterna ska ha samma glitighet.

Protokollets engelska originaltext finns tillsammans med en svensk översättning som *bilaga 2* till denna lag.

Tillämpning av artikel XI i luftfartsprotokollet

3 § Vid en insolvenssituation, så som den definieras i artikel 1, luftfartsprotokollet, över vilken svenska domstolar har primär jurisdiktion, ska, oavsett om Sverige har avgett en förklaring härom eller ej, artikel XI alternativ A i luftfartsprotokollet vara tillämplig om inte parterna har avtalat annat.

För tillämpningen av artikel XI alternativ A, ska med ”väntetid” avses en period som inte överstiger 60 kalenderdagar.

Bilagor

[...]¹

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Bilagorna, dvs. Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet i deras engelska lydelse jämte förslag på svensk översättning, är utelämnade här. De finns i stället intagna som bilaga 2 respektive 3 till betänkandet.

1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg, ska införas en ny paragraf, 5 §, av följande lydelse.

5 §

Om denna lag är tillämplig på luftfartyg som omfattas av lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, ska den lagen ha företräde.

1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg (1955:227) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om inskrivning av förvärv av och nyttjanderätt till luftfartyg samt om in-teckning i luftfartyg.

Lagen tillämpas på luftfartyg som är införda i det svenska luftfartygsregistret. Bestämmelserna om inskrivning av förvärv och nyttjanderätt är tillämpliga även på andelar i sådana luftfartyg.

Bestämmelser om erkännande av inskrivning som gjorts i annat land m.m. finns i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Lag (2004:82).

För säkerheter och rättigheter som omfattas av lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, ska bestämmelserna i den lagen ha företräde.

1.4 Förslag till lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979)

Härigenom föreskrivs att 4 § förmånsrättslagen (1970:979) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Förmånsrätt följer med

1. sjöpanträtt och luftpanträtt,
2. handpanträtt och rätt att kvarhålla lös egendom till säkerhet för fordran (retentionsrätt), panträtt på grund av registrering eller underrättelse enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument samt panträtt på grund av registrering enligt lagen (2011:1200) om elcertifikat,

3. panträtt på grund av in-teckning i skepp eller skeppsbygge eller i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg,

3. panträtt på grund av in-teckning i skepp eller skeppsbygge eller i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg, *varmed även avses panträtter som omfattas av lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre,*

4. registrering av båtbyggnadsförskott enligt lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott. Lag (2011:1203).

1.5 Förslag till lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 8 § utsökningsbalken (1981:744) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Tillämpning av bestämmelser som rör fartyg, luftfartyg eller fast egendom

1 kap. 8 §

Vad som sägs i denna balk om registrerat skepp, registrerat luftfartyg eller in-tecknade reservdelar till luftfartyg gäller, om ej annat följer av vad som är särskilt föreskrivet, även egendom som utom riket är införd i register motsvarande fartygsregistrets skeppsdelen eller luftfartygsregistret eller, beträffande reservdelar, egendom som är in-tecknad utom riket.

Bestämmelserna i 4 kap. 7 § andra stycket och 30 § andra stycket är dock ej tillämpliga på egendom som avses i första stycket. Lag (2001:377).

I lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, finns särskilda bestämmelser om verkställighet av vissa pant-rätter och andra säkerheter i luftfartyg och flygmotorer.

1.6 Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 1 § konkurslagen (1987:672) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

1 §

Sedan ett beslut om konkurs har meddelats, får gäldenären inte råda över egendom som hör till konkursboet. Han får inte heller åta sig sådana förbindelser som kan göras gällande i konkursen.

Om det i konkursboet finns egendom som är belastad med en säkerhet eller rättighet som omfattas av lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, och lagen i övrigt är tillämplig, ska bestämmelserna i den lagen ha företräde.

1.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion ska införas en ny paragraf, 2 kap. 13 a §, med följande lydelse.

2 kap.

*Konventionen om internationella
säkerheter i mobilt lösöre*

13 a §

Om det i en företagsrekonstruktion finns egendom som är belastad med en säkerhet eller rättighet som omfattas av lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, och lagen i övrigt är tillämplig, ska bestämmelserna i den lagen ha företräde.

1.8 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 1 och 6 §§ luftfartslagen (2010:500) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

1 §

Transportstyrelsen för register över luftfartyg (luftfartygsregistret).

Särskilda bestämmelser om inskrivning av rätt till luftfartyg finns i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och om vissa internationella förhållanden i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

Särskilda bestämmelser om registrering av vissa typer av säkerheter och rättigheter i luftfartyg och flygmotorer finns i lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre.

6 §

Ett luftfartyg ska avregistreras om

1. ägaren skriftligen begär det,
2. kraven i 2 § inte är uppfyllda,
3. det har förolyckats eller förstörts,
4. det efter en flygning inte har hörts av på tre månader, *eller*
5. det på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara luftfartyg eller, utan att ändring skett, inte längre anses utgöra ett luftfartyg.

4. det efter en flygning inte har hörts av på tre månader,
5. det på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara luftfartyg eller, utan att ändring skett, inte längre anses utgöra ett luftfartyg, *eller*

6. det skriftligen begärs av den på vilken en oåterkallelig fullmakt om avregistrering och export i

enlighet med reglerna i lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, har ställts ut, och denna fullmakt har registrerats hos Transportstyrelsen.

Ägaren är skyldig att inom en månad skriftligen anmäla om något har hänt som enligt första stycket 2–4 medför att ett luftfartyg ska avregistreras.

1.9 Förslag till förordning om ändring i förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.

Härigenom föreskrivs att 5 § i förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §

Luftfartygsregistret skall för varje registrerat luftfartyg innehålla uppgifter om följande.

1. Beträffande luftfartyget
 - a) nationalitets- och registreringsbeteckning,
 - b) tillverkare, tillverkningsort, tillverkningsår, tillverkningsnummer och typbeteckning,
 - c) klass,
 - d) omfattningen av gällande luftvärdighetsbevis och miljövårdighetsbevis,
 - e) om luftfartyget har avregistrerats, anledningen till att så har skett,
 - f) om luftfartyget tidigare har varit registrerat i en annan stat, denna registrering.
2. Ägarens namn, nationalitet och adress samt arten av hans förvärv.
3. Dagen för
 - a) registrering,
 - b) anteckning om att luftfartyget har bytt ägare,
 - c) avregistrering,
 - d) anteckning enligt 7, 8 eller 9 §.
4. Förekomsten av in-teckningar.

5. Förekomsten av oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export enligt lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre.

Del I

Inledning och bakgrund

2 Utredningens uppdrag

2.1 Uppdraget

Den 16 november 2001 i Kapstaden, Sydafrika, undertecknades *Convention on International Interests in Mobile Equipment*, av utredningen översatt till konventionen om internationella säkerheter i mobilt lösöre (i fortsättningen Kapstadskonventionen eller konventionen), och det tillhörande protokollet om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt (luftfartsprotokollet eller protokollet). Därefter har ett stort antal stater och även EU, i egenskap av regional organisation för ekonomisk integration, tillträtt de båda internationella överenskommelserna.

Regeringen beslutade den 21 november 2013 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera bestämmelserna i Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet samt efter en jämförelse med gällande svensk rätt och tillämplig EU-rätt, föreslå om Sverige bör tillträda de båda överenskommelserna eller inte. I uppdraget ingår att undersöka vilka konsekvenser ett svenskt tillträde till konventionen och protokollet skulle få samt vad som skulle bli effekten om Sverige väljer att inte tillträda.

Oavsett utredningens förslag i fråga om tillträde, ska utredningen även ta ställning till ett antal frågor som följer om Sverige väljer att tillträda konventionen och protokollet.

I såväl konventionen som protokollet ges möjlighet för den fördragsslutande staten att begränsa respektive utöka tillämpligheten av vissa bestämmelser, genom att avge förklaringar till enskilda artiklar. Utredningen har haft i uppdrag att analysera innebörden av samtliga möjliga förklaringar och utifrån denna analys föreslå vilka förklaringar Sverige bör avge vid ett tillträde. I detta sammanhang ska utredningen särskilt lägga vikt vid analysen av de så kallade kvalificerande förklaringarna och vilka konsekvenser avgivandet av sådana skulle

få. Utredningen ska vidare föreslå på vilket sätt konventionen och protokollet bör införlivas med svensk rätt. En annan fråga för utredningen att ta ställning till är vad som ska ske med det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg vid ett tillträde till konventionen och protokollet. För det fall utredningen föreslår att registret ska finnas kvar, helt eller delvis, ska utredningen föreslå hur det svenska inskrivningsregistret ska förhålla sig till det internationella registret. Om utredningen föreslår att det svenska inskrivningsregistret bör tas bort i något avseende, ska utredningen ta ställning till vad som ska ske med befintliga registreringar.

Vid ett tillträde har Sverige möjlighet att utse ett eller flera organ till kontaktpunkter med uppdrag att översända de uppgifter som krävs för registrering i det internationella registret. Utredningen ska ta ställning till om Sverige vid ett tillträde bör utse sådana kontaktpunkter och föreslå vilken eller vilka organisationer som bör få uppdraget. Slutligen ska utredningen lämna förslag på nya författningar samt författningsändringar som krävs för ett svenskt tillträde till konventionen och protokollet eller som i övrigt bedöms som lämpliga.

Kapstadskonventionen innehåller allmänna bestämmelser om internationella säkerheter i mobilt lösöre. Utöver luftfartsprotokollet finns det ytterligare två protokoll knutna till konventionen avseende säkerheter i tillgångar avsedda för rymden respektive i rullande järnvägsmateriel. Frågan om anslutning till de övriga två protokollen har inte ingått i utredningens uppdrag.

2.2 Utredningens arbete

Utredningens arbete inleddes i december 2013 och därefter har utredningen hållit regelbundna möten med experter och sakkunniga. Vid behov har mindre sammanträden hållits med vissa experter som haft sakkunskap inom ett specifikt område. Utredaren och sekreteraren har tillsammans med två av experterna, advokaten Maria Chambers och professorn Göran Millqvist haft ett möte med professor Sir Roy Goode, en av nyckelpersonerna vid framtagandet av Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, tillika författare till den officiella kommentaren av de båda överenskommelserna.

Enligt direktiven ska utredningen i den mån det bedöms lämpligt undersöka hur stater som tillträtt konventionen och proto-

kollet har gått till väga. Utredningen har med anledning härav haft kontakt med norska "Luftfartstilsynet" och fått information om hur det norska tillträdet till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet har påverkat myndighetens arbete och användarna av det norska luftfartygsregistret.

I Storbritannien har regeringen beslutat att landet ska tillträda konventionen och protokollet. Frågan om vilka förklaringar som ska avges och hur överenskommelserna ska införlivas med brittisk rätt har under år 2014 varit föremål för utredning. I syfte att få information om det brittiska arbetet med ett tillträde och utbyta analyser av konventionen och protokollet, har utredaren och sekreteraren sammanträffat med representanter för det brittiska departementet för "Business, Innovation and Skills" samt med chefen för det brittiska luftfartygsregistret vid "Civil Aviation Authority".

Även i Danmark pågår ett arbete med att tillträda konventionen och protokollet och utredningen har därför varit i kontakt med den danska Trafikstyrelsen.

Under utredningens gång har utredaren och sekreteraren dessutom haft löpande kontakt med generalsekreteraren för den internationella intresseorganisationen "Aviation Working Group" (AWG), Jeffrey Wool, som har erfarenhet av att bistå stater som överväger att tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet.

I enlighet med direktiven har utredningen inhämtat synpunkter från Näringslivets Regelnämnd (NNR). Nämnden har inte haft några synpunkter på de förslag som utredningen lämnar i betänkandet.

2.3 Betänkandets disposition

Betänkandet är indelat i fyra delar. Den första delen – Inledning och bakgrund – omfattar, utöver kapitlet om utredningens uppdrag (kapitel 2), ett bakgrundsavsnitt om finansiering av luftfartyg (kapitel 3) och ett kapitel om det svenska systemet med registrering och inskrivning av rätt till luftfartyg (kapitel 4).

Del två av betänkandet – Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet – inleds med en redogörelse för bakgrunden och uppbyggnaden av konventionen och protokollet (kapitel 5), vilken följs av en genomgång och analys av de olika materiella bestämmelserna i överenskommelserna (kapitel 6 och 7). Därefter följer ett kapitel

om de olika förklaringarna till konventionen och protokollet samt utredningens förslag på vilka förklaringar som Sverige bör avge vid ett tillträde (kapitel 8). Den andra delen avslutas med ett kapitel om det internationella registret (kapitel 9).

I den tredje delen av betänkandet – Ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet – presenteras utredningens förslag i huvudfrågan, nämligen om Sverige bör tillträda konventionen och protokollet eller inte (kapitel 10). Därefter följer ett kapitel om vad som bör ske med det svenska inskrivningsregistret vid ett tillträde (kapitel 11).

Den fjärde och sista delen av betänkandet innehåller bland annat olika lagtekniska frågor, såsom val av metod för införlivande med svensk rätt och redovisning för vilka författningsändringar som är påkallade vid ett svenskt tillträde (kapitel 12). Konsekvenserna av utredningens förslag redovisas också här (kapitel 13). Sist i betänkandet återfinns författningskommentaren (kapitel 14).

2.4 Översättning

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet finns i officiella versioner på de sex FN-språken, varav utredningen i sitt arbete har utgått från den engelska versionen. Den svenska översättningen som återfinns i bilaga 2 och 3 till betänkandet bygger på den översättning som gjordes i samband med EU:s tillträde till konventionen och protokollet år 2009. Översättningen har därefter kompletterats och justerats i enlighet med utredningens uppfattning.

Terminologin i de båda överenskommelserna är av utpräglad teknisk natur och flera allmängiltiga begrepp, såsom *agreement* (avtal) ges en speciell innebörd i konventionen och protokollet. I betänkandet används utredningens svenska översättningar av de olika termerna och begreppen; i vissa fall följt av den engelska termen i parentes. För att vara säker på att få den korrekta lydelsen hänvisas till texterna på något av originalspråken.

3 Finansiering av luftfartyg

3.1 Inledning

Kapstadskonventionen tillhandahåller materiella bestämmelser gällande finansiering i egendom, så kallad *asset based financing*. Olika typer av egendom regleras i de tillhörande protokollen, och i luftfartsprotokollet anges vad som ska gälla när säkerheten finns i luftfartsobjekt (luftfartygsskrov, flygmotorer och helikoptrar). Det huvudsakliga syftet med Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är att tillhandahålla klara och enhetliga regler vid finansiering av luftfartsobjekt för att på så sätt öka förutsägbarheten för finansierarna, något som i sin tur gynnar operatörerna som kan få bättre finansieringsvillkor. För att förstå konventionens och protokollets bestämmelser måste först något sägas om hur luftfartyg vanligtvis finansieras.

Inledningsvis kan konstateras att luftfartyg som flygplan och helikoptrar representerar avsevärda ekonomiska värden; ett vanligt passagerarflygplan kostar mellan 200 och 1 500 miljoner kr beroende på storlek. Denna typ av egendom lämpar sig dessutom väl för olika former av finansiering. Det finns en väl fungerande internationell marknad och det ekonomiska värdet av luftfartygen förblir relativt oförändrat över tiden. Den tekniska livslängden för ett luftfartyg är betydligt längre än den ekonomiska. Kontinuerliga underhåll gör att luftfartygen kan användas länge och säljas vidare; hela eller i delar. Men utvecklingen mot lättare och mer bränslesnåla luftfartyg gör att luftfartygen av ekonomiska skäl byts ut, även om de fortfarande är flygdugliga.

För att utföra passagerartransporter på kommersiell basis krävs i Sverige dels ett driftstillstånd, dels en operativ licens. I september 2014 fanns det i Sverige elva flygbolag med så kallad ”stor operativ licens”, dvs. som har luftfartyg vars högsta tillåtna startmassa är

10 ton eller mer och/eller har 20 säten eller fler. Flygbolag med stor operativ licens dominerar den svenska inrikes- samt utrikesmarknaden. Bland dessa har flygbolaget SAS (Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden) en särställning på den svenska flygmarknaden med ca 44 procent av inrikesmarknaden och nästan 21 procent av utrikesmarknaden.¹ SAS är ett skandinaviskt konsortium som bildades på 1950-talet av tre nationella bolag: SAS Sverige AB, SAS Norge AS och SAS Danmark A/S. De tre nationella bolagen ägs av det noterade bolaget SAS AB (publ.), som i sin tur ägs till hälften av de skandinaviska staterna och till hälften av privata aktörer. Av de skandinaviska staterna är Sverige den största delägaren med 21,4 procent av aktierna. Själva flygverksamheten bedrivs av SAS som äger flygplanen och ingår de avtal som berör flygtrafiken. De olika operativa licenserna finns emellertid hos de nationella bolagen, och den svenska operativa licensen finns följaktligen hos SAS Sverige AB.

Enligt uppgifter från bransch- och arbetsgivarförbundet Svenska FlygBranschen behöver den svenska flygplansflottan förnyas under de kommande åren. De svenska flygbolagen står därför inför en period med betydande investeringar. Förnyelse av en flygplansflotta kan ske på ett antal olika sätt och flygbolagen letar ständigt efter innovativa finansieringsmodeller för att få ner sina finansieringskostnader.

De flesta lufttrafikföretag har som ambition att äga en viss del av luftfartygen i sin flotta. Hur stor denna del är, beror på företagsstrategiska överväganden och givetvis också på bolagets ekonomi. Flygplanen köps direkt från tillverkarna, som huvudsakligen finns i Canada (Bombardier), Brasilien (Embraer), Frankrike (Airbus), Ryssland (United Aircraft Corporation) och USA (Boeing). Kina är en relativt ny aktör på marknaden med den statligt ägda flygplanstillverkaren Comac. De största helikoptertillverkarna finns i USA (Bell Helicopter, Sikorsky Aircraft) och Frankrike (Airbus Helicopters).

Få lufttrafikföretag har möjlighet att finansiera inköp av luftfartyg enbart med hjälp av bolagets egna medel. Även om det finns tillräckligt med medel i bolagets kassa, är det många gånger mer

¹ Uppgiften kommer från Transportstyrelsens rapport *Utvecklingen på sjö- och luftfartsmarknaden*, Dnr TSG 2013-1655, publicerad i februari 2014, s. 14.

fördelaktigt att avsätta dessa för andra ändamål inom verksamheten och välja en annan finansieringsmodell för inköp av luftfartyg.

De huvudsakliga sätten att finansiera inköp är genom lån hos banker och andra kreditinstitut eller genom finansiell eller operationell leasing (se mer om de olika formerna av leasing nedan). Därutöver finns en rad andra finansieringsmodeller, bland annat rent skatte-drivna leasingupplägg (så kallade *tax leases*), leverantörskrediter (så kallad *manufacturer support*) och obligationssäkrad finansiering genom *Enhanced Equipment Trust Certificates*, också kallade EETC:er. Finansiering genom EETC:er är vanligt förekommande hos amerikanska flygbolag. För svenska lufttrafikföretag är denna form av finansiering i praktiken inte tillgänglig, något som kan komma att ändras om Sverige tillträder Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet.

Finansiering med EETC:er liksom leasing och lån med statligt stödda exportkrediter kommer att behandlas särskilt i det här kapitlet, eftersom förutsättningarna för dessa finansieringsmodeller påverkas direkt av Kapstadskonventionens och luftfartsprotokollets bestämmelser. Leasingavtal är en av de avtalstyper som kan grunda en så kallad internationell säkerhet enligt konventionen, och lån med statligt stödda exportkrediter kan erhållas med bättre villkor om ett land har tillträtt konventionen och luftfartsprotokollet.

3.2 Statligt stödda exportkrediter

3.2.1 Definition och syfte

Statligt stödda exportkrediter (i fortsättningen exportkrediter) är ett sätt för regeringar att främja nationell tillverkning och export. Genom nationella exportkreditinstitut, som kan vara antingen statliga organ eller privata försäkringsbolag med statliga uppdrag, erbjuder regeringarna stöd för finansiering åt utländska köpare. Detta statliga stöd kan ta formen antingen av direkt långgivning, alternativt refinansiering av krediter från privata institutioner, eller av statliga garantier i form av exportkreditgarantier och exportkreditförsäkringar, så kallad *pure cover*.

I Sverige finns två nationella exportkreditinstitut: Exportkreditnämnden (EKN) och AB Svensk Exportkredit (SEK). EKN är en myndighet med uppdrag att främja svensk export och svenska före-

tags internationalisering och internationella konkurrenskraft. SEK är ett av staten helägt bolag.

Systemet med exportkrediter inom den civila luftfartygsindustrin tillkom ursprungligen för att skapa fler arbetstillfällen hos flygplans-tillverkarna Boeing och Airbus.² Förutom att exportkredit är ett sätt att stödja den inhemska tillverkningen, är det också en viktig form av finansiering för mindre lufttrafikföretag och lufttrafikföretag i så kallade högriskländer, vanligen utvecklingsländer. Krediter till dessa bolag innebär naturligt en större risk för finansören. Om finansiering alls finns tillgänglig för dessa ekonomiskt svagare bolag, blir den ofta så dyr att den i praktiken inte går att utnyttja. Genom att staten går in som garant och stödjer krediterna erbjuds även dessa bolag en möjlighet att finansiera sina inköp av luftfartyg. Systemet med exportkrediter kan därför bidra till att stärka bolag i utvecklingsländer och ge dem en möjlighet att konkurrera med ekonomiskt starkare bolag.

Eftersom lån med exportkrediter är ett sätt att minska riskerna för finansörerna har denna typ av finansiering varit särskilt viktig under konjunkturedgångar då de privata finansörerna vanligen är mindre riskbenägna.

3.2.2 OECD och exportkrediter

OECD (The Organisation for Economic Co-operation and Development) arbetar bland annat med att främja en politik för ökad världshandel på en multilateral och icke-diskriminerande grund i enlighet med internationella åtaganden. Som ett led i detta arbete finns det inom OECD:s direktorat för handel och jordbruk sedan år 1963 en speciell grupp som arbetar med exportkrediter (ECG). Samtliga medlemsländer i OECD (dvs. även Sverige), med undantag från Chile och Island, är medlemmar i ECG. Även den Europeiska kommissionen deltar i de möten som ECG håller. ECG utgör ett forum för utbyte av information om medlemsstaternas system för exportkrediter och olika internationella transaktioner. Företrädare för medlemsstaterna diskuterar och koordinerar inom ECG olika nationella regler om exportkrediter, såsom åtgärder mot bestickning

² Se artikeln *Export credit guarantees* av Martin Morris, Special reports, publicerad den 5 januari 2011 på <http://www.worldfinance.com>

och för hållbar finansiering samt ansvar för miljöpåverkan. De olika medlemsstaternas exportkreditsystem, inklusive vilka typer av stöd och produkter som erbjuds, analyseras och bedöms löpande av ECG som också följer upp medlemsstaternas ekonomiska resultat.

För att förhindra snedvridning av konkurrensen och för att få till stånd handel på lika villkor, har medlemsländerna slutit en överenskommelse om villkor och regler för exportkrediter: ”the Arrangement on Officially Supported Export Credits” (i fortsättningen The Arrangement). The Arrangement tillhandahåller ett regelverk för statligt stöd till export med begränsningar för hur förmånliga villkor medlemsstaterna får erbjuda utländska köpare. Syftet är att fastställa internationella spelregler för exportkrediter, där konkurrensen baseras på pris och kvalitet av det exporterade godset och inte på de finansiella villkor som erbjuds. På så sätt ska en rättvis handel upprätthållas. Den senaste överenskommelsen är från juli 2014.³

3.2.3 Aircraft Sector Understanding (ASU)

Inom vissa sektorer är de tekniska och finansiella villkoren så specifika att det krävs separata överenskommelser för användningen av exportkrediter. För detta ändamål har det inom OECD tagits fram fem olika ”Sector Understandings” med särskilda bestämmelser för exportkrediter för respektive sektor. Civila luftfartyg är en sådan sektor, med en egen överenskommelse benämnd ”Sector Understanding on Export Credits for Civil Aircraft” (ASU). Överenskommelsen, liksom The Arrangement i sin helhet, är ett så kallat *gentlemen’s agreement* och utgör annex III till The Arrangement.

ASU 2011 – bakgrund och målsättning

Den senaste överenskommelsen inom sektorn för civila luftfartyg trädde i kraft i september 2011: ”2011 Sector Understanding on Export Credits for Civil Aircraft”⁴ (ASU 2011), och ersatte då en

³ The July 2014 Arrangement on Officially Supported Export Credits [TAD/PG(2014)6]. Dokumentet finns tillgängligt på OECD:s websida <http://www.oecd.org>. Denna version är tillämplig från den 15 juli 2014.

⁴ Sector Understanding on Export Credits for Civil Aircraft, OECD:s direktorat för handel och jordbruk, dokument TAD/ASU(2011)1, september 2011.

tidigare överenskommelse från 2007. Därefter har vissa modifieringar gjorts och den senaste versionen är från oktober 2013. ASU 2011 är avsedd att vara ett levande dokument och kan justeras över tiden. En första översyn av överenskommelsen är planerad att äga rum år 2015.

ASU 2011 ska tillämpas på alla former av statligt stöd med en återbetalningstid om minst två år. Den maximala lånetiden uppgår till 12 år för alla nya luftfartyg men kan i undantagsfall förlängas till 15 år.⁵ Nuvarande parter till överenskommelsen är Australien, Brasilien, Kanada, EU, Japan, Korea, Nya Zeeland, Norge, Schweiz och USA. Representanter för de kinesiska och ryska regeringarna närvarade vid förhandlingarna om den nya överenskommelsen och deltog i debatten. Båda länderna har dock valt att tills vidare förbli observatörer.

Bakgrunden till den nya överenskommelsen är den kritik från lufttrafikföretag i tillverkarländer, såsom USA och delar av Europa, som enligt den så kallade *home country rule* många gånger inte kan använda sig av de förmånliga finansieringsvillkoren som exportkrediten erbjuder. *Home country rule* är en oskriven informell överenskommelse mellan det amerikanska exportkreditinstitutet US EX-Im Bank och dess motsvarighet i Storbritannien, Frankrike, Tyskland och Spanien, som innebär att lufttrafikföretag med säte i något av de fem länderna är förhindrade att använda sig av exportkredit vid inköp av luftfartyg från något av de andra länderna. Den ökade konkurrensen från lufttrafikföretag med säte utanför Europa och USA har medfört kritik från *home country rule*-länderna, som hävdar att konkurrensen snedvrids då flygbolag såsom Emirates och RyanAir kan använda sig av de förmånliga lånevillkor som erbjuds genom exportkrediten.

Problematiken med *home country rule* har inte lösts genom ASU 2011. I stället har OECD, där medlemsländerna bakom *home country rule* intar en dominerande position avseende flygplansöverenskommelser, försökt att på olika sätt göra användningen av exportkrediter mindre attraktivt för ekonomiskt starka lufttrafikföretag.

Syftet med den nya överenskommelsen har varit att villkoren för finansiering med exportkrediter bättre ska avspegla villkoren på finansmarknaden. Den nya överenskommelsen har inneburit flera

⁵ ASU 2011, artikel 12.

förändringar för användningen av exportkredit i förhållande till 2007 års ASU. Bland de större förändringarna kan nämnas följande.⁶

- Samma bestämmelser och villkor oavsett luftfartygsmodell. I ASU 2007 tillhörde stora luftfartyg och regional jets olika grupper, där *regional jets* hade bättre villkor, vilket medförde diskussioner om vilken grupp nya luftfartygsmodeller skulle anses tillhöra.
- Högre minimipremier till exportkreditinstituten vid finansiering genom exportkrediter (dubbelt eller mer än dubbelt så höga kostnader beroende på riskklassificering).

Riskklassificering

Enligt 2011 års ASU ska de nationella exportkreditinstituten klassificera köparen/låntagaren i en av åtta riskkategorier från AAA till C.⁷ Riskklassificeringarna registreras hos OECD och är bindande för alla deltagande exportkreditinstitut. De revideras årligen men kan ändras under året om ett lufttrafikföretags finanser drastiskt förändras. Riskklassificeringen får bland annat betydelse för vilken premie bolaget ska erlagga vid användningen av exportkrediter.

Genom ASU 2011 ökar minimikostnaden vid användning av exportkrediter för samtliga köpare/låntagare, oavsett om det är ett lufttrafikföretag eller en leasegivare. Kostnadsökningen är emellertid större för finansiellt starka köpare/låntagare med lägre kreditrisk. Även för så kallade högriskföretag har kostnaderna dock gått upp, men proportionellt sett inte lika mycket som för lägre rankade bolag.

Riskklassificeringen får också betydelse för hur stor del av luftfartygen som får belånas med hjälp av exportkredit. Lufttrafikföretag i den lägsta riskgruppen (med klassificeringar från AAA till BBB-) får maximalt belåna 80 procent av luftfartygen medan övriga får belåna upp till 85 procent.⁸

⁶ Se artikeln *In search of a level playing field: the 2011 Aircraft Sector Understanding* av Jane M Cavanaugh, publicerad den 27 april 2011 på <http://www.internationallawoffice.com>

⁷ ASU 2011, appendix II, tabell 1 "Risk mitigants".

⁸ ASU 2011, artikel 10.

Finansiella regler och villkor under ASU 2011

I ASU 2011 fastställs ett golv för hur förmånliga villkoren för exportkrediter får vara. Vid direkta lån ska en viss minimiränta utgå efter vissa bestämda referensräntenivåer för bundna och rörliga lån i olika valutor och på olika löptider. För lån som löper med rörlig ränta ska dessutom en på särskilt sätt reglerad räntemarginal, så kallad *margin benchmark*, erläggas av köparen/låntagaren. För köp av ny-tillverkade luftfartyg är den maximala återbetalningstiden 12 år. I undantagsfall och mot en tilläggsavgift kan återbetalningstiden förlängas till 15 år. Avbetalningar ska som huvudregel ske kvartalsvis.

I ASU 2011 fastställs de lägsta tillåtna försäkringspremierna för användningen av exportkredit av nyttillverkade och begagnade luftfartyg respektive reservmotorer, vissa reservdelar, underhållskontrakt m.m. Premierna benämns "Minimum Premium Rates" (MPR) och beräknas enligt en komplex modell med utgångspunkt i lufttrafikföretagets riskklassificering. Premierna bestäms årligen i februari utifrån ekonomiska förväntningar och justeras därefter kvartalsvis genom uppdatering av den så kallade "Market Reflecting Surcharge" som utgör en av komponenterna i beräkningen av premien.

Liksom den tidigare versionen tillåter ASU 2011 en rabatt på premien om Kapstadskonventionen är tillämplig på en transaktion. Mer om den så kallade Kapstadsrabatten och Kapstadslistan följer i kapitel 8.

De minimipremienivåer för olika riskkategorier som lagts fast i ASU 2011 baseras alla på förutsättningen att aktuella krediter ges med säkerhet i underliggande finansierade objekt. Dessutom ska det finnas ett annat skydd för långgivare såsom så kallad *cross-default*. Den innebär att om en bank säger upp sin kredit till låntagaren kan alla krediter förfalla, dvs. även från andra kreditgivare. Även säkerhetsarrangemang som täcker in alla luftfartyg och anslutande utrustning som innehas av en och samma köpare/låntagare kan krävas. Vid leasingupplägg tillkommer särskilda skyddsmekanismer för långgivarna.

Konsekvenser av ASU 2011

Höjningen av minimipremier och systemet med riskklassificering i den nya överenskommelsen har gjort det mindre attraktivt för stora lufttrafikföretag att använda sig av exportkredit, vilket också har varit avsikten. De ekonomiskt starka bolagen hänvisas i stället i större utsträckning till privata låneinstitut, vilka haft svårt att konkurrera med de förmånliga villkor som de nationella exportkreditinstituten kunnat erbjuda. Enligt siffror från Boeing Capital Corporation har användningen av exportkrediter för all finansiering av luftfartyg minskat från 31 procent år 2010 till 23 procent år 2013.⁹ Prognosen är att användningen av exportkrediter kommer fortsätta att minska.

Ekonomiskt svagare lufttrafikföretag med högre riskklassificering har däremot ofta inga andra finansieringsalternativ än att använda sig av exportkrediter. Fler högriskbolag som köpare/låntagare innebär också ökade risker för de nationella exportkreditinstituten. För att minska dessa risker föreskriver ASU 2011 tillämpning av olika, delvis alternativa, riskminimerande åtgärder, *risk mitigants*, vid exportkrediter till högriskbolag. Exempel på sådana åtgärder är reducerade lånebelopp, kortare låneperioder, kontantdepositioner för att täcka framtida låneförfall eller framtida leasingavgifter samt särskilt avsatta reserver för löpande underhåll, *maintenance reserves*.

Som en konsekvens av att finansiering genom exportkrediter har blivit dyrare, har andra finansieringsmodeller blivit mer populära.

3.3 Banklån och EETC:er

Flygbolag och andra lufttrafikföretag kan välja att finansiera sina inköp genom banklån, vilket då kräver någon form av säkerhet. Säkerheten kan vara en garanti från t.ex. ett moderbolag eller en inteckning i ett luftfartyg eller ett företagshypotek.

Vid sidan av traditionella banklån och lån med statligt stödda exportkrediter, har finansiering med hjälp av så kallade EETC:er (*Enhanced Equipment Trust Certificates*) blivit allt vanligare inom flygbranschen. Förenklat kan sägas att EETC:er är en finansieringsform där lufttrafikföretaget finansierar sig via obligationer knutna

⁹ Se artikeln *Airlines tap capital markets for financing*, av Andrew Parker, publicerad den 10 december 2013 på <http://www.ft.com>.

till bolagets luftfartyg. EETC-transaktionerna sker med en så kallad *trust* som äger luftfartygen och leasar dem till lufttrafikföretaget. *Trustens* köp av luftfartygen finansieras med obligationer som kan delas i olika riskklasser och därmed få olika kreditvärderingar. Det faktum att säkerheten (luftfartygen) inte är direkt knuten till lufttrafikföretaget minskar finansiärernas risker och innebär att de lättare kan tillgodogöra sig säkerheten om lufttrafikföretaget skulle hamna på obestånd. Kreditvärderingen för obligationerna blir därför många gånger betydligt bättre än för själva lufttrafikföretaget. Som en följd av detta blir lånekostnaden vid finansiering med EETC:er lägre för lufttrafikföretaget.

Finansiering med EETC:er har använts i USA sedan mitten av 1990-talet och har visat sig fungera väl när amerikanska flygbolag har blivit föremål för insolvensförfarande.¹⁰ Den amerikanska insolvensrätten och då framförallt ”the U.S. Bankruptcy Code” kap. 11 § 1110 (”Aircraft Equipment and vessels”), ger finansiärer möjlighet att vid ett insolvensförfarande mot flygbolaget snabbt återta sin säkerhet, dvs. flygplanet, och få ut det på marknaden igen.

I Sverige finns inte systemet med självständiga *truster*, något som närmast skulle kunna liknas vid stiftelser. Tillvägagångssättet med att bilda bolag som enbart har till uppgift att äga en viss tillgång för att därefter pantsätta delarna i bolaget är dock vanligt förekommande, t.ex. vid transaktioner med fastigheter. Även i luftfartsbranschen förekommer det att bolag bildas enbart i syfte att äga luftfartyg, varefter aktierna i bolaget pantsätts.¹¹

Finansiering med EETC:er är idag i princip inte tillgänglig för icke amerikanska lufttrafikföretag och har endast gjorts utanför USA vid ett fåtal tillfällen. Vid utfärdandet av EETC:er får obligationerna sin kreditvärdering utifrån om och i vilken utsträckning säkerheterna kommer borgenärerna tillgodo i en insolvenssituation. Den nationella insolvensrätten blir då av avgörande betydelse för finansiärerna. Enligt uppgift från Svenska FlygBranschen är internationella finansiärer, och då främst amerikanska, ovilliga att göra den här typen av transaktioner i länder med annan insolvensrätt än

¹⁰ Se Standard & Poor’s ratings services, *Credit FAQ: Standard & Poor’s Approach To Enhanced Equipment Trust Certificates Issued By Non-US Airlines*, 27 februari 2014, s. 2.

¹¹ Se artikel *Så finansierar man flygplan idag* av Kalle Anrell, publicerad den 11 maj 2009 på <http://www.affarsvarlden.se>.

den amerikanska, eftersom skyddet för *trusten* vid lufttrafikföretagets insolvens då kan ifrågasättas. Bestämmelserna i Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet om vad som ska ske vid insolvensförfarande mot ett lufttrafikföretag, har sin förebild i den amerikanska rätten. Enligt kreditvärderingsinstitutet Standard & Poor kan konventionen under vissa förutsättningar ge ett juridiskt skydd som väl motsvarar det amerikanska och tillåter ett snabbt och effektivt återtagande av säkerheten om lufttrafikföretaget går i konkurs eller om det inleds en företagsrekonstruktion.¹² En ökning av antalet fördragsslutande stater skulle därför enligt Standard & Poor's bedömning ytterligare öka användningen av EETC:er vid finansiering av luftfartyg.

3.4 Leasing

3.4.1 Användningen av leasing inom flygbranschen

Leasing, som kan översättas med *hyra* alternativt *hyrköp*, är mycket vanligt förekommande inom luftfartsbranschen för att finansiera inköp av luftfartyg och förnya företagens flotta. Det finns två huvudkategorier av leasing: operationell leasing och finansiell leasing. I båda fallen ägs luftfartyget av leasegivaren medan nyttjanderätten genom ett leasingavtal upplåts till leasetagaren. Många gånger kan det vara svårt att avgöra om ett leasingavtal är operationellt eller finansiellt, men denna fråga får främst betydelse för bolagets redovisning.

Andelen leasade flygplan hos de svenska flygbolagen har ökat de senaste årtiondena. Per utgången av april 2014 var knappt 70 procent av SAS trafik föremål för operationell leasing¹³ (se mer om begreppet operationell leasing nedan). Även internationellt är leasing en finansieringsform som ökar. De stora leasegivarna finns i Japan, USA, mellanöstern och Irland; varje leasegivare kan äga flera hundra och upp till 2 000 luftfartyg.¹⁴ Att leasing är populärt inom flygbranschen har många förklaringar. Först och främst är det fråga om

¹² *Credit FAQ: Standard & Poor's Approach To Enhanced Equipment Trust Certificates Issued By Non-US Airlines*, s. 2.

¹³ Uppgift från SAS.

¹⁴ Se rapporten *Aviation finances*, av PWC, januari 2013, s. 32.s

en konjunkturkänslig bransch med hård konkurrens, där förutsättningarna kan ändras snabbt. Leveranstiderna för nya flygplan är ofta flera år. Genom leasing kan flygbolagen hyra flygplan i väntan på att nya ska levereras. Leasing binder inte bolagets egna medel på samma sätt som ett inköp gör, och lufttrafikföretag kan genom leasingavtal hyra luftfartyg för kortare perioder. Andrahandsuthyrning, så kallad *sub leasing*, där leasetagaren i andra hand leasar luftfartyget vidare till en annan leasetagare, är vanligt förekommande vid utfasning av en viss luftfartygsmodell eller vid tillfälliga överskott i flygplansflottan.

3.4.2 Finansiell leasing

I sin renodlade form liknar finansiell leasing ett avbetalningsköp. Vanligtvis är tre parter involverade: leasetagaren (lufttrafikföretaget), leasegivaren (ett leasingbolag eller annat finansiellt institut) och leverantören (ofta densamma som tillverkaren). Leasetagaren väljer vilken typ av luftfartyg som företaget vill leasa och ingår därefter ett avtal med leasegivaren om leasing av detta luftfartyg. Leasegivaren köper luftfartyget av leverantören och levererar det till leasetagaren. Många gånger är leasingavtalet kopplat till en optionsrätt, vilken ger leasetagaren rätt att under leasingperioden eller efter dess utgång förvärva äganderätten till leasingobjektet. En sådan optionsrätt kan framgå av leasingavtalet eller av ett separat optionsavtal.

Gränsen mellan köp och finansiell leasing med optionsrätt är inte helt lätt att dra. 1988 års leasingutredning föreslog i sitt slutbetänkande¹⁵ att en ny lag om finansiell leasing skulle införas. Förslaget gick ut på att ett leasingavtal – och inte ett köpeavtal – ska anses föreligga även om leasetagaren har rätt eller skyldighet att förvärva objektet till ett förutbestämt pris. Men förutsättningen var att leasegivarens intresse av hur objektets marknadsvärde skulle utvecklas i förhållande till detta pris var beaktansvärt när avtalet ingicks. Om detta leasegivarens intresse inte var beaktansvärt skulle köprättsliga regler tillämpas.¹⁶

Vid finansiell leasing står leasetagaren normalt själv för service, underhåll, försäkringar etc. under leasingperioden. Kontraktstiden

¹⁵ *Finansiell leasing av lös egendom*, SOU 1994:120.

¹⁶ SOU 1994:120, s. 23.

vid finansiell leasing överensstämmer vanligtvis med objektets ekonomiska livslängd och avtalet är normalt inte uppsägningsbart. Det som särskiljer finansiell leasing från andra typer av nyttjanderättsavtal är främst, att leasegivaren som finansiär gör det möjligt för leasetagaren att i princip utan krav på insatskapital eller särskild säkerhet anskaffa och nyttja egendomen mot en ersättning. Denna ersättning ska täcka hela eller större delen av anskaffningskostnaden för egendomen.¹⁷ Vid finansiell leasing är räntan i regel rörlig, vilket betyder att leasingavgiften ändras vid ändrat ränteläge.

3.4.3 Operationell leasing

Operationell leasing är den dominerande leasingformen inom flygbranschen och kan liknas vid ett vanligt hyresavtal. Vid operationell leasing ska avgiften, som är en form av hyra, redovisas som en kostnad i leasetagarens bolag. Någon tillgång eller skuld ska inte tas upp. Leasegivaren bär den ekonomiska risken för luftfartyget och vid leasingperiodens slut lämnas luftfartyget tillbaka till ägaren. Den avgift som leasetagaren betalar återspeglar finansiella kostnader, såsom ränta och avskrivningar samt kostnader för exempelvis service av den leasade utrustningen. De flesta leasingavtalen löper på tre till fem år.

Denna form av leasing där endast luftfartyget leasas kallas för *dry lease*. Luftfartyget opereras privat eller under ett drifttillstånd som leasetagaren har. Leasetagaren har vidare det fulla ansvaret för luftfartyget med hänvisning till bland annat luftvärdighetsstatus. Vid finansiell leasing förekommer endast *dry lease*.

I leasingavtalet kan även ingå besättning och piloter. Avtalet kallas då för *wet lease*. *Wet lease out* innebär uthyrning av luftfartyg med besättning, medan det vid *wet lease in* är fråga om en inhyrning av luftfartyg med besättning. En fördel med *wet lease* är att det är en flexibel modell där leasingperioderna kan vara mycket korta, t.ex. några månader. På så sätt kan lufttrafikföretaget möta en tillfälligt större efterfrågan på flygresor, såsom under sommarmånaderna, eller prova en ny flyglinje. Vid *wet lease* opereras luftfartyget inom

¹⁷ SOU 1994:120, s. 60.

ramen för leasegivarens drifttillstånd och står flygsäkerhetsmässigt under tillsyn av detta flygföretags flygsäkerhetsmyndighet.

3.4.4 Sale and lease back

Vid *sale and lease back* säljer lufttrafikföretaget ett av sina luftfartyg – nytt eller ett äldre – till en investerare för att sedan omedelbart hyra tillbaka det. Förfarandet är vanligt vid såväl nyanskaffning som refinansiering av luftfartyg. Luftfartyget disponeras hela tiden av lufttrafikföretaget och lämnar aldrig företagets besittning. *Sale and lease back* kan vara attraktivt för ett lufttrafikföretag av olika anledningar. Det frigör ekonomiska medel för företaget och begränsar även restvärdesrisken för ett luftfartyg. Vid utfasning av en viss modell är det också vanligt med *sale and lease back*. Lufttrafikföretagen säljer då ut luftfartygen under en längre tid och hyr sedan tillbaka dem så länge de har behov av dem. Om de istället hade sålt alla luftfartygen på samma gång skulle det stora utbudet kunna leda till lägre marknadspris. Både finansiell och operationell leasing kan användas vid *sale and lease back*.

3.4.5 Reglering av leasing av luftfartyg

Av såväl flygsäkerhetsskäl som luftfartspolitiska skäl finns ett behov av att nationellt och internationellt reglera in- och uthyrning av luftfartyg.

Inom EU-rätten finns regler om leasing i ett antal förordningar¹⁸ och all leasing kräver tillstånd av berörda tillståndsmyndigheter.¹⁹ Som villkor för beviljande av en operativ licens gäller att lufttrafikföretaget förfogar över ett eller flera luftfartyg, antingen som ägare eller genom avtal om *dry lease*. Det finns även EU-bestämmelser som reglerar vem som har det operativa ansvaret respektive luftvärdighetsansvaret när ett luftfartyg opereras under ett annat lands drifttillstånd än registreringslandets. EU-kommis-

¹⁸ Bl.a. Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen och Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart.

¹⁹ Förordning (EG) nr 1008/2008, artikel 13.

sionen har antagit en förordning med en lista bland annat över flygföretag som belagts med verksamhetsförbud/begränsningar inom EU, den så kallade ”svarta listan”. Förordningen revideras med jämna mellanrum. Ingen form av inhyrning får ske från en operatör som finns på denna lista.

Det europeiska organet ECAC (The European Civil Aviation Conference) har också utfärdat rekommendation om leasing. Där ställs bland annat krav på tillstånd för all leasingverksamhet och på att konsumenten informeras om vilket lufttrafikföretag som utför själva flygningen vid ett *wet lease* arrangemang.

Som en följd av utvecklingen på leasingområdet har den internationella civila luftfartsorganisationen, ICAO (International Civil Aviation Organization), som är ett fackorgan under FN, tagit fram riktlinjer och principer som stöd för medlemsstaterna. Bland annat har det blivit möjligt att avtala om att överföra tillsynsansvaret för luftfartyget vid *dry lease* från registreringslandets myndighet till operatörslandets myndighet.

Frågor om leasing hos Transportstyrelsen

In- och uthyrning av luftfartyg regleras i 7 kap. 12 § luftfartslagen (2010:500). Om det behövs med hänsyn till flygsäkerheten eller annars till luftfarten inom svenskt område, får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriva att det krävs tillstånd att hyra in eller hyra ut ett luftfartyg. I 7 kap. 9 § luftfartsförordningen (2010:770) har regeringen gett Transportstyrelsen bemyndigande att föreskriva om leasing och att pröva frågor om tillstånd för in- eller uthyrning av luftfartyg. Vid inhyrning av ett utländskt luftfartyg med eller utan besättning, dvs. både *wet lease* och *dry lease*, krävs ett godkännande från Transportstyrelsen. Ägare till det luftfartyg som ska hyras ut måste göra en ansökan om detta hos luftfartsmyndigheten i det land där luftfartyget är registrerat. Tillstånd från Transportstyrelsen krävs också vid uthyrning av ett svenskt luftfartyg utan besättning (*dry lease out*) men inte vid uthyrning med besättning (*wet lease out*).

4 Registrering och inskrivning av rätt till luftfartyg

4.1 Inledning

I Sverige finns två olika register för luftfartyg: det offentlighetsrättsliga luftfartygsregistret och det civilrättsliga inskrivningsregistret för luftfartyg. När Transportstyrelsen startade sin verksamhet den 1 januari 2009 tog den över ansvaret för luftfartygsregistret och förordnades av regeringen till inskrivningsmyndighet för inskrivningsregistret.¹ Registrering i luftfartygsregistret samt registreringsåtgärd i inskrivningsregistret sker mot en avgift som fastställs av Transportstyrelsen.²

Frågan om möjligheterna att sammanföra de båda registren för luftfartyg har varit föremål för olika statliga utredningar. Utredningen angående inskrivning av rätt till luftfartyg m.m. föreslog i sitt betänkande³ att luftfartygsregistret borde byggas ut med en privaträttslig inskrivningsdel som var koncentrerad till en och samma myndighet på det sätt som har valts för sjörättens del. Utredningen resulterade inte i någon ny lagstiftning men förslaget om ett gemensamt register fördes på nytt fram av Lufträttsutredningen. Utredningen anförde i sitt delbetänkande⁴ att ordningen med två olika register – som vid den tidpunkten dessutom inte fördes av samma myndighet – var att betrakta som irrationell; en åsikt som delades av regeringen.⁵ Regeringen ansåg att det fanns flera goda skäl som

¹ Se 2 kap. 1 § första stycket Luftfartslagen (2010:500) och 2 § Förordning (2005:142) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

² Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom luftfartsområdet, Transportstyrelsens författningssamling.

³ *Rätt till luftfartyg m.m.* (SOU 1976:70).

⁴ *Rättigheter i luftfartyg* (SOU 1997:122).

⁵ Se prop. 2003/04:27.

talade för att registrering av luftfartyg och inskrivning av rätt till luftfartyg fördes i ett gemensamt register. Ett starkt skäl som talade emot var Kapstadskonventionen och frågan om ett eventuellt svenskt tillträde. Regeringen förde fram att om Sverige tillträder Kapstadskonventionen kan detta innebära att ett internationellt registersystem ersätter ett svenskt register för inskrivning och att ett inskrivningsregister för luftfartyg i vart fall kommer att bli en tillfällig lösning såvitt avser de luftfartyg som omfattas av konventionen. Mot denna bakgrund var det enligt regeringens uppfattning inte motiverat att skapa ett gemensamt register för luftfartyg.⁶

4.2 Luftfartygsregistret

4.2.1 Bakgrund

Mot slutet av andra världskriget bjöd USA in ett antal stater, däribland Sverige, att delta i ett möte i Chicago med målet att dra upp riktlinjer för den framtida civila luftfarten. Mötet resulterade i Chicagokonventionen om internationell civil luftfart⁷ vars syfte var att främja samarbetet mellan staterna inom luftfartsfrågor. På så sätt skulle man uppnå en säker och välordnad utveckling av den internationella civila luftfarten. Genom Chicagokonventionen skapades också ICAO (International Civil Aviation Organization), ett fackorgan under FN, med 191 medlemsstater. ICAO utfärdar rekommendationer och standarder hänförliga till alla delar av den civila luftfarten. Medlemsstaterna är folkrättsligt förpliktade att i största möjliga utsträckning ta in i sina nationella regelverk – och leva upp till – de normer som utarbetats inom ICAO och som bildar de olika bilagorna (annexen) till Chicagokonventionen.

Chicagokonventionen slöts år 1944 och Sverige ratificerade konventionen år 1946. Sveriges anslutning till Chicagokonventionen aktualiserade en revision av luftfartsförordningen från 1922, vilket resulterade i en ny luftfartslag (1957:297). I denna föreskrevs att Luftfartsstyrelsen skulle föra ett register över luftfartygen (luftfartygsregistret). Sedan den 1 januari 2009 är det Transportstyrelsen som för detta register.

⁶ Prop. 2003/04:27, s. 67.

⁷ Convention on International Civil Aviation, Chicago den 7 december 1944, SÖ 1946:2.

4.2.2 Regler om registrering

Regler om registrering av luftfartyg i Sverige finns i 2 kap. luftfartslagen. Reglerna bygger på artiklarna 17 till 21 i Chicagokonventionen. Närmare bestämmelser om registrering i luftfartygsregistret samt om anteckningar i bihanget till detta finns i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. (i fortsättningen registerförordningen). Information om de uppgifter som finns i luftfartygsregistret kan erhållas genom kontakt med luftfartygsregistret eller genom sökning i registret via Transportstyrelsens webbplats.

Enligt 1 kap. 6 § luftfartslagen ska ett luftfartyg som används vid luftfart inom svenskt område vara registrerat i Sverige eller i ett annat land som är antingen medlem i internationella civila luftfartsorganisationen ICAO eller som Sverige träffat avtal med om rätt till luftfart inom svenskt området. Det finns ingen svensk definition på vad som är ett luftfartyg. I Chicagokonventionen definieras *Aircraft* som ”*any machine that can derive support in the atmosphere from the reactions of the air other than the reactions of the air against the earth’s surface*”.⁸

Ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret har svensk nationalitet (2 kap. 10 § luftfartslagen). Chicagokonventionens förbud mot dubbelregistrering (artikel 18) har sin motsvarighet i 2 kap. 3 § luftfartslagen: ett luftfartyg som är registrerat i ett annat land får inte också registreras i Sverige.

För att ett luftfartyg ska få registreras i Sverige krävs som regel att luftfartyget helt ägs av svenska staten, svensk kommun eller svenskt landsting, medborgare i ett land inom EU eller dödsboet efter en sådan person, bolag, förening, samfällighet eller stiftelse som har svensk nationalitet eller har sitt säte i ett EU-land eller europeiska ekonomiska intressegrupperingar som har sitt säte i Sverige (2 kap. 2 § luftfartslagen). Ett luftfartyg kan även få registreras i Sverige om det brukas av någon som nu angetts och denne har ett drifttillstånd som är utfärdat i Sverige. I ett enskilt fall kan Transportstyrelsen besluta att ett luftfartyg får registreras i Sverige även om nu angivna förutsättningar inte föreligger. Ansökan om registrering görs skriftligen av ägaren. Denne är sedan skyldig att till Transportstyrelsen anmäla förändring av registrerade uppgifter.

⁸ Chicagokonventionen, Annex 7, artikel 1.

I registerförordningen anges vilka uppgifter som ska finnas för varje registrerat luftfartyg. Tillverkare, tillverkningsår och tillverkningsnummer, luftfartygstyp, eventuell tidigare registreringsstat, ägarens namn, nationalitet och adress samt arten av hans eller hennes förvärv är exempel på några av de uppgifter som ska vara registrerade (5 §). Av registret ska också framgå om det finns någon form av belastning, såsom en anteckning, i luftfartyget. Om luftfartyget nyttjas av någon annan än ägaren och nyttjanderätten är för en obestämd tid eller för en bestämd tid om minst en månad, ska ägaren eller brukaren anmäla detta för anteckning i luftfartygsregistret (7 §, jfr 2 kap. 8 § luftfartslagen). Har nyttjanderätten redan skrivits in i inskrivningsregistret, är det inte nödvändigt med en anteckning om detta i luftfartygsregistret.

Av luftfartygsregistret framgår inte vilken motor som sitter i luftfartyget eller som fanns där när fartyget registrerades. Det är därför inte möjligt att med hjälp av luftfartygsregistret spåra en motor eller ta reda på om originalmotorn har bytts ut.

Till luftfartygsregistret finns ett bihang där anteckningar om interimistiska registreringar förs in. En sådan interimistisk registrering kan bli aktuell när ett luftfartyg köpts utomlands och ägaren önskar flyga hem det till Sverige, men luftfartyget ännu inte blivit svenskregistrerat. Den 1 oktober 2010 togs kravet på luftvärdighet för registrering bort, och det interimistiska registret har därför inte lika stor betydelse längre; det är möjligt att registrera ett luftfartyg på vanligt sätt även om det inte har intyg på luftvärdighet. Ett luftfartyg som har antecknats i bihanget till luftfartygsregistret har svensk nationalitet så länge anteckningen gäller (2 kap. 11 § luftfartslagen).

4.2.3 Luftfartygsregistret och den svenska beredskapen

Som tidigare konstaterats har ett luftfartyg som är infört i luftfartygsregistret svensk nationalitet. Idag finns drygt 3 000 luftfartyg i det svenska luftfartygsregistret.⁹ Luftfartygets nationalitet får bland annat betydelse för den svenska beredskapen.

Enligt 8 § tredje stycket förordning (2006:942) om krisberedskap och höjd beredskap ska Myndigheten för samhällsskydd och bered-

⁹ Se Transportstyrelsen rapport *Utvecklingen på sjö- och luftfartsmarkanden*, Dnr TSG 2013-1655, februari 2014, s. 13.

skap, i samverkan med de myndigheter som ingår i samverkansområdena, utveckla formerna för arbetet i dessa. Transportstyrelsen är en av myndigheterna med ansvar inom samverkansområdet transporter. Även i förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen regleras detta och det föreskrivs där att Transportstyrelsen har myndighetsansvar för flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart (6 § första stycket). Transportstyrelsen är också uttagningsmyndighet för luftfartyg och kan i en krissituation efter hörande med Försvarsmakten ta ut lämpliga luftfartyg.¹⁰ Det är uppgifterna i det svenska luftfartygsregistret som ligger till grund för uttagning och för bland annat planeringen av lufttransporter vid en kris- och krigssituation. Endast luftfartyg registrerade i det svenska luftfartygsregistret kan således tas ut och användas vid en kris- eller krigssituation. Samma begränsning gäller för Försvarsmaktens möjligheter att förfoga över luftfartyg. Detta innebär att luftfartyg som är registrerade i ett annat land än Sverige ingår i det landets beredskap. Luftfartyg som är registrerade i Danmark och Norge ingår i Natos beredskapsplanering.

4.3 Inskrivningsregistret

4.3.1 Bakgrund

I Sverige är pantavtal den huvudsakliga formen för ställande av säkerhet. Kortfattat kan sägas att ett pantavtal innebär att en pantsättare ställer egendom till förfogande för en panthavare som säkerhet för sin egen eller annans skuld. Syftet är alltså att ge panthavaren ett skydd om gäldenären inte skulle uppfylla sina förpliktelser. I stället för ett enkelt krav på skuldbeloppet har panthavaren rätt att ta panten i anspråk om pantsättaren inte betalar sin skuld. Pantsättaren har dock hela tiden kvar äganderätten till egendomen. Det finns i Sverige ingen lag om pantavtal, men vissa former av pant är föremål för särskild reglering. Så är fallet när bland annat fastigheter och luftfartyg ska sättas i pant. En fordran i luftfartyget in-tecknas och pantsätts sedan.

¹⁰ Se Förordning (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov.

Inteckningar i luftfartyg registreras i det så kallade inskrivningsregistret för luftfartyg. Detta datoriserades år 2005 i samband med en omfattande reform av lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg (i fortsättningen inskrivningslagen). Inledningsvis var Luftfartsstyrelsen inskrivningsmyndighet, men den 1 januari 2009 tog Transportstyrelsen över uppdraget.

Före datoriseringen av inskrivningsregistret skrevs inteckningar i luftfartyg in manuellt i en inskrivningsbok som fördes av en inskrivningsdomare i Stockholms domsaga. När en inteckning hade meddelats, hade borgenären panträtt i luftfartyget. Äganderätt till luftfartyg kunde också antecknas i inskrivningsboken, men en sådan anteckning gav inte upphov till någon rättsverkan. Luftfartyg räknas som lösöre och enligt allmänna lösöresrättsliga principer får en köpare skydd mot säljarens borgenärer först när godset har överlämnats – traderats – till köparen, den så kallade traditionsprincipen eller registrerats enligt lagen (1845:50 s. 1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva.¹¹ Enbart ett köpeavtal och en anteckning om förvärv i inskrivningsregistret är således inte tillräckligt för att köparen ska vara skyddad mot säljarens borgenärer, utan det krävs att luftfartyget har övergått i köparens besittning eller registerats hos Kronofogdemyndigheten. Frågan om det sakrättsliga skyddet får praktisk betydelse vid utmätning och konkurs; om egendomen fortfarande är i säljarens besittning och denne blir försatt i konkurs eller föremål för utmätning ingår egendom i hans eller hennes konkursbo alternativt anses tillhöra honom eller henne.

4.3.2 Genèvekonventionen

För att den internationella civila luftfartstrafiken skulle kunna expandera krävdes att rättigheter och säkerheter i luftfartyg kunde erkännas internationellt. Frågan behandlades av ICAO:s juridiska kommitté under dess första möte år 1947. Den 19 juni 1948 antog ICAO konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg i Genève (i fortsättningen Genèvekonventionen).¹²

¹¹ Frågan om köparens rätt till varor i förhållande till säljarens borgenärer inom svensk rätt är föremål för utredning av Lösöreköpskommittén (Ju 2013:05). Kommitténs betänkande ska redovisas i mars 2015.

¹² Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, Genève den 19 juni 1948, SÖ 1955:36.

Sverige ratificerade Genèvekonventionen år 1955 och grundsats-erna i konventionen införlivades i svensk rätt genom lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (i fortsättningen konventionslagen).

Till skillnad från inskrivningslagen behandlar konventionslagen inskrivningar av rättigheter som skett i *utlandsregistrerade* luftfartyg. I huvudsak är det fråga om så kallade kollisionsnormer vilka reglerar vilket lands rättsordning som ska tillämpas i olika situationer. Syftet med Genèvekonventionen är på många sätt detsamma som med Kapstadskonventionen: att rättigheter till luftfartyg ska vara skyddade i så många länder som möjligt. Till skillnad från Kapstadskonventionen innehåller Genèvekonventionen inte materiella regler om säkerheter, utan i stället bestämmelser om i vilken mån de fördragsslutande staterna måste *erkänna* rättigheter till luftfartyg som registrerats i andra länder. Det ska tilläggas att det vid förhandlingarna av Genèvekonventionen gjordes försök att skapa materiella enhetliga regler om rättigheter i luftfartyg, något som dock misslyckades.¹³

Uttrycket *luftfartyg* omfattar enligt Genèvekonventionen flygkroppen, motorer, propellrar, radioutrustning och alla övriga föremål som är avsedda att användas på och i luftfartyget. Det har ingen betydelse om de är inmonterade i luftfartyget eller om de tillfälligt är skilda därifrån.

Genèvekonventionen reglerar inte hur olika rättigheter uppstår utan detta överlämnas till den nationella rätten. De rättigheter som ska erkännas är enligt artikel 1 i Genèvekonventionen:

- äganderätt till luftfartyg (hit räknas även säljarens äganderättsförbehåll vid avbetalningsköp),
- optionsrätt,
- nyttjanderätt till luftfartyg på minst sex månader och
- hypotek eller annan liknande rättighet i luftfartyg tillkommen till säkerhet för en fordran.

¹³ Se prop. 1955:13 s. 87.

Om en utländskt registrerad rättighet också avser reservdelar ska rättigheten erkännas även såvitt avser reservdelarna om de tydligt pekas ut på förvaringsplatsen (4 § konventionslagen).

För erkännande i ett annat land krävs att rättigheten har tillkommit enligt lagen i den stat där luftfartyget var registrerat när rätten tillkom och att den har skrivits in i en inskrivningsbok eller motsvarande i den stat där luftfartyget är registrerat. Genèvekonventionen uppställer inga krav på hur ett register ska se ut. Däremot anges att alla inskrivningar avseende ett visst luftfartyg ska göras i samma register eller inskrivningsbok (artikel II(1)). Verkan av inskrivningen av en rättighet i förhållande till tredje man – de sakrättsliga frågorna – ska bestämmas enligt lagen i den fördragsslutande stat där rättigheten är inskriven (artikel II(2), jfr 3 § konventionslagen). En fördragsslutande stat kan vägra inskrivning av en rättighet som inte med laga verkan kan stiftas enligt där gällande lag (artikel II(3)).

För att skydda rättighetsinnehavarna föreskriver Genèvekonventionen att ett luftfartyg som huvudregel inte får föras över till ett annat lands luftfartygsregister om inte alla rättighetsinnehavarna har gett sitt samtycke (artikel IX, jfr 7 § konventionslagen). Om luftfartyget förs över till det svenska luftfartygsregistret, har en rättighetsinnehavare rätt att få sin rättighet inskriven i inskrivningsregistret om den är av sådan beskaffenhet att den enligt inskrivningslagen kan skrivas in (7 § andra stycket inskrivningslagen). Rättighetsinnehavaren har då tre månader på sig att söka inskrivning i det svenska inskrivningsregistret för att rättigheten ska gälla med samma förmånsrätt som den hade i det land där luftfartyget senast var registrerat. Frågan om rättighetens lagliga giltighet prövas enligt lagen i det land där fartyget var registrerat vid tiden för rättighetens tillkomst.

De rättigheter som erkänns ska ha bästa rätt i luftfartyget efter de så kallade luftpanträtterna. De erkänns enligt Genèvekonventionen och avser panträtt för fordran på bärgarlön och för extraordinära kostnader vid bevarandet av luftfartyget (artikel IV(1)).

I Genèvekonventionen finns även bestämmelser om exekutiv försäljning av luftfartyg och om möjligheten att förändra ett luftfartygs nationalitet även om fartyget besvärats av inskrivna rättigheter.

4.3.3 Stärkt skydd för förvärv och nyttjanderätt

Sveriges tillträde till Genèvekonventionen aktualiserade frågan om ett stärkt skydd för nyttjanderättshavare vid nyttjanderättsavtal avseende luftfartyg. Ett sådant är, som ovan angetts, att betrakta som lösöre och i svensk rätt är huvudregeln att ett nyttjanderättsavtal avseende lösöre endast är bindande för avtalets parter själva. Nyttjanderättshavaren är därför inte skyddad mot upplåtarens borgenärer, och den i svensk rätt hävdvunna principen om att ”köp bryter legostämman” innebär att en ny ägare inte behöver respektera tidigare upplåten nyttjanderätt, såvida inte rättigheten förbehålls i samband med förvärvet.

Möjligheterna att skriva in ägande- och nyttjanderätter avseende luftfartyg var föremål för diskussion vid tillkomsten av inskrivningslagen. Det konstaterades dock att införandet av en sådan modell skulle förutsätta att man tog ställning till en serie delvis invecklade och omstridda problem, vilka borde lösas i ett större sammanhang än lufträttens.¹⁴

Utredningen angående inskrivning av rätt till luftfartyg m.m. föreslog att förvärv skulle kunna skrivas in med sakrättslig verkan och tog också upp frågan om möjligheten att genom inskrivning skydda nyttjanderättshavarens rätt gentemot tredje man. Utredningen kom dock till slutsatsen att en lagreglering beträffande nyttjanderätten knappast skulle tillgodose något beaktansvärt praktiskt behov.¹⁵

Med den ökade förekomsten av nya finansieringsformer som t.ex. leasing, uppkom snart ett behov av att reformera den svenska luftsakrätten. Lufträttsutredningen hade till uppdrag bland annat att behandla frågan om sakrättslig verkan av registrering av luftfartyg. I sitt betänkande¹⁶ föreslog utredningen omfattande förändringar i inskrivningslagen i syfte att skapa förutsättningar för en modern och ändamålsenlig finansiering av flygplan och andra luftfartyg. Utredningen konstaterade att en förutsättning för att nya finansieringsmodeller såsom leasing skulle kunna användas, var att de upplåtelser eller överlåtelser som ingick i finansieringslösningen kunde få sakrättsligt skydd.

¹⁴ Se prop. 1955:13 s. 91.

¹⁵ Se SOU 1976:20 s. 93.

¹⁶ SOU 1997:122.

Sakrättsliga frågor för luftfartyg ska som tidigare angetts avgöras enligt registreringslandets lag. Den sakrättsliga regleringen kan därför bli avgörande för i vilken stat ett luftfartyg registreras. Det faktum att det inte gick att erhålla sakrättsligt skydd för förvärv och nyttjanderätter i Sverige medförde enligt Lufträttsutredningen att lufttrafikföretag valde att registrera sina luftfartyg utomlands, något som fick negativa konsekvenser bland annat för den svenska beredskapsplaneringen.

Mot bakgrund av vad som nu angetts föreslog Lufträttsutredningen att det skulle bli möjligt att genom inskrivning av förvärv av luftfartyg, såväl fullbordade som ofullbordade, erhålla sakrättsligt skydd utan att någon övergång av besittningen hade skett. Inskrivning skulle således ersätta tradition som sakrättsligt moment. Utredningen föreslog också att det skulle bli möjligt att med sakrättslig verkan skriva in nyttjanderätter och optionsrätter. Systemet med fordringsinteckningar skulle behållas.

Regeringen godtog utredningens förslag i allt väsentligt, men stödde inte förslaget om inskrivning av äganderättsförbehåll. Som skäl angavs att det var tillräckligt att en anteckning gjordes i registret för att förbehållet skulle vara skyddat i förhållande till förvärvaren eller förvärvarens successorer.¹⁷ Regeringen konstaterade att avtalsprincipen gäller för sakrättsligt skydd för sådana rättigheter som äganderättsförbehåll och det fanns enligt regeringen inte anledning att göra avsteg från denna princip. Regeringen stödde inte heller utredningens förslag om inskrivning av optionsrätter. Som skäl angav regeringen att optionsrätter oftast är så nära förbundna med nyttjanderättsavtalet, att de uppnår tillräckligt sakrättsligt skydd i och med att nyttjanderätten skrivs in.¹⁸

Ändringarna i inskrivningslagen trädde i kraft den 1 april 2005.¹⁹

4.3.4 Inskrivning i inskrivningsregistret

Inskrivningsregistret innehåller uppgifter om rättigheter i luftfartyg. Bestämmelser om inskrivningsregistret finns i förordningen (2005:142) om inskrivning av rätt till luftfartyg. I inskrivnings-

¹⁷ Se prop. 2003/04:27 s. 57.

¹⁸ Se prop. 2003/04:27 s. 66.

¹⁹ SFS 2004:82.

registret kan förvärv och nyttjanderätter skrivas in och dessutom kan fordringar i luftfartyg intecknas. Det går även att göra vissa olika anteckningar i registret. Förvärvet av luftfartyget måste vara registrerat i inskrivningsregistret innan ytterligare registrering kan ske, såsom av nyttjanderätt och uttag av inteckning. Hos inskrivningsregistret ansöker man också om dödning av inteckning.

För registrering i inskrivningsregistret krävs först och främst att luftfartyget är registrerat i det svenska luftfartygsregistret. Information om de uppgifter som finns i inskrivningsregistret lämnas på begäran av Transportstyrelsen i form av ett registrerutdrag. Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning har inskrivningsdag fram till kl. 12.00 varje måndag till fredag som inte är helgdag. Ärenden som kommer in efter kl. 12.00 handläggs närmast följande inskrivningsdag. Transportstyrelsen granskar de handlingar som kommer in för att se om ärendet behöver kompletteras. Om en komplettering är nödvändig kontaktas den sökande. När ärendet är komplett, sker inskrivning i inskrivningsregistret. Om det saknas förutsättningar att skriva in en rättighet, upprättas ett avslagsbeslut som skickas till den sökande. Ett sådant beslut kan överklagas till Stockholms tingsrätt.²⁰

Inskrivning av en rättighet i luftfartyg kan ske genom att en helt ny inskrivning söks eller genom att en rättighet som skrivits in i en annan stat enligt reglerna i konventionslagen förs över till det svenska inskrivningsregistret. Syftet med registrering i inskrivningsregistret är att förbättra enskildas möjligheter till rättsligt skydd gentemot anspråk från tredje man för vissa rättigheter i luftfartyg. Att ansöka om inskrivning är frivilligt och det finns inte heller någon skyldighet att anmäla förändringar av uppgifter i inskrivningsregistret.

Inskrivning ger sakrättsligt skydd för rättigheter som förvärv, nyttjanderätt och inteckningar. De inskrivna rättigheterna följer med luftfartyget och det är därför viktigt att den som ska köpa eller finansiera ett luftfartyg försäkras sig om vem som är ägare och om det finns några rättigheter som belastar luftfartyget. Den som ingår ett avtal om ett luftfartyg ska anses känna till sådana uppgifter som finns i registret och är bunden av dem. Om ett luftfartyg avregistreras ur luftfartygsregistret ska de inskrivningar som finns i inskrivningsregistret tas bort. Avregistrering ur luftfartygsregistret får bara

²⁰ Se 49 § inskrivningslagen.

ske om de till vars förmån införingarna gäller medger detta (2 kap. 7 § luftfartslagen).

Per den 16 oktober 2014 fanns det i inskrivningsregistret 803 luftfartyg som var belastade med en rättighet; till största delen var det fråga om inteckningar.

Inskrivning av förvärv

Förvärv av ett luftfartyg gäller även om överlåtaren inte hade rätt att överlåta luftfartyget, om överlåtarens rätt till luftfartyget var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller om förvärvaren ansökt om inskrivning och inte känt till eller bort känna till bristen i överlåtarens rätt att förfoga över luftfartyget när ansökan gjordes och inskrivning därefter beviljas (2 d § inskrivningslagen). I 2 c § inskrivningslagen föreskrivs att en införing i inskrivningsregistret för luftfartyg ska anses känd för var och en vars rätt till luftfartyget är beroende av god tro om en omständighet som införingen avser.

Den som förvärvar ett luftfartyg med äganderättsförbehåll eller är beroende av något annat villkor som inskränker rätten att överlåta, upplåta eller inteckna luftfartyget, får ansöka om att en anteckning om förbehållet eller villkoret ska göras i registret (2 a §). Ansökan får också göras av den till vars förmån förbehållet eller villkoret gäller.

Inskrivning av nyttjanderätt

Den som förvärvat nyttjanderätt till ett luftfartyg genom upplåtelse av den inskrivne ägaren får ansöka om inskrivning av nyttjanderätten. En sådan ger sakrättsligt skydd för rätten som innehavare av ett luftfartyg. Det är inte möjligt att skriva in andrahandsupplåtelser (så kallad *sub leasing*) i inskrivningsregistret.

Inteckningar

Efter medgivande av den som är inskriven som ägare, får ett luftfartyg genom inskrivning i inskrivningsregistret intecknas till säkerhet för fordran på visst belopp (3 § första stycket inskrivningslagen). Inskrivningslagen ger inte möjlighet att inteckna en motor separat.

En in-teckning får till säkerhet för en och samma fordran meddelas i flera luftfartyg, men inte på sådant sätt att något av dem kommer att besvärås av en in-teckning som inte gäller med samma förmånsrätt i de övriga. Ett luftfartyg som är in-tecknat för samma fordran som ett annat luftfartyg får inte in-tecknas särskilt (andra stycket).

In-teckning i luftfartyg får, om den in-skrivne ägaren medger det, beviljas att gälla även i lager av reservdelar eller i andel i ett sådant lager som tillhör ägaren till luftfartyget. Dock krävs att reservdelarna till art och ungefärligt antal förtecknats i fordringshandlingen eller i en bilaga till denna och förvaras på angivna platser här i landet eller i annan stat som tillträtt Genèvekonventionen (4 § första stycket in-skrivningslagen). Till reservdelar räknas föremål som är avsedda att monteras på eller i ett luftfartyg i stället för delar eller föremål som demonterats, såsom delar av flygkroppen samt motorer, propellrar, radioutrustning och instrument eller delar därav (andra stycket).

Pantförskrivning i luftfartyg och reservdelar sker genom överlämnande av ett in-tecknat skuldebrev. I detta fall sker i själva verket en pantförskrivning av själva skuldebrevet, som i sig har full verkan såsom pantförskrivning av lös egendom. Men därtill kommer att borgenären såsom innehavare av det in-tecknade skuldebrevet också får panträtt i det in-tecknade objektet.²¹ Ett skriftligt fordringsbevis i form av ett skuldebrev krävs därför för att kunna göra en in-teckning.

När realisation av panträtten blir aktuell kan borgenären välja mellan att sälja det in-tecknade skuldebrevet eller att i en exekutionstitel få sin fordran fastställd till betalning ur den in-tecknade egendomen.²² En sådan exekutionstitel har utmättningsverkan enligt utsökningsbalken 4 kap. 27 §. Försäljning av registrerat luftfartyg och in-tecknade reservdelar regleras i utsökningsbalken kapitel 11.

I in-skrivningsregistret kan göras en anteckning om vem som innehar en in-teckning. Anteckningen ger i sig inget sakrättsligt skydd för innehavet, utan det är den som har skuldebrevet i sin hand som kan göra sin rätt gällande. Detta innebär att en ogiltighetsgrund som

²¹ Se Gösta Walin, Göran Millqvist och Annina H. Persson, *Panträtt*, 3 uppl., 2012, Norstedts Juridik AB, s. 375.

²² 2 § andra stycket Lagen (1990:746) om betalningsföreläggande och handräckning.

drabbar fordringsbeviset också drabbar panträtten. En in-teckning kan dödas efter beslut av Transportstyrelsen enligt 22 § inskrivningslagen om in-teckningshandlingen, dvs. skuldebrevet kan visas upp. Ett skuldebrev som har förkommit kan dödas efter beslut av Transportstyrelsen enligt 4 § andra stycket lagen (2011:900) om dödande av förkommen handling. Även om inte det in-tecknade skuldebrevet kan visas upp, kan in-teckningen bli föremål för dödande om vissa förutsättningar är uppfyllda (se 20 § lagen om dödande av förkommen handling). Dödande av in-teckning sker oftast i samband med att ett luftfartyg ska avregistreras. Det är ovanligt med dödande av in-teckning i luftfartyg som ska vara kvar i Sverige; om försäljning av ett luftfartyg sker inom Sverige lämnas in-teckningen över till den nye köparen, som då slipper ta ut en ny in-teckning och därmed även slipper betala avgift och stämpelskatt.

Om in-teckningen inte utgör säkerhet för en fordran och inte är ogiltig ger den upphov till så kallade ägarhypotek och kan på nytt ges ut med oförändrad in-teckningsrätt (27 § inskrivningslagen). Ägarhypoteket, liksom ett överhypotek i de fall luftfartsbolaget har betalat av del av skulden, tillfaller ägaren.²³ Förmånsrätt följer med in-teckningen enligt 4 § tredje stycket förmånsrättslagen (1970:979).

Stämpelskatt vid in-teckning

Det svenska inskrivningsregistret har inte kommit att användas i den utsträckning som man trodde när det reformerades år 2005. Enligt Transportstyrelsen är endast en tredjedel av de svenskregistrerade luftfartygen upptagna i inskrivningsregistret. Troligen kan det bero på den förhållandevis höga stämpelskatten för in-teckningar i luftfartyg, som uppgår till en procent av det in-tecknade beloppet (vilket kan jämföras med stämpelskatten för svenskregistrerade skepp om 0,4 procent).

²³ Se Walin, Millqvist och Persson, *Panträtt*, 3 uppl., 2012, s. 232.

Tabell 4.1 Inbetalad stämpelskatt för inteckningar i luftfartyg

År	Inbetalad stämpelskatt
2009	1 095 450 kr
2010	782 182 kr
2011	449 312 kr
2012	2 274 820 kr ²⁴
2013	2 017 550 kr ²⁵
2014 (per 13/10)	5 350 494 kr ²⁶

I stället för att inteckna sina luftfartyg i Sverige väljer lufttrafikföretagen många gånger andra metoder för att belåna luftfartygen. En metod är att skapa ett helägt dotterbolag med enda uppgift att köpa in och äga luftfartyg. Därefter pantsätts andelarna eller aktierna i bolaget i stället för att själva luftfartyget intecknas. Detta blir en billigare och mer flexibel lösning, som dock ofta kräver ytterligare åtgärder för att säkerheten ska vara tillräckligt hög för det fall insolvensproblem skulle uppstå.

Vid överföringar till det svenska inskrivningsregistret av inteckningar som gjorts i ett land som är anslutet till Genèvekonventionen, utgår ingen stämpelskatt. Praktiskt kan det gå till som så att ett bolag registerar ett luftfartyg i ett land som har låg eller ingen stämpelskatt och i samband därmed tar ut en inteckning i luftfartyget. Därefter avregistreras luftfartyget från det utländska registret och bolaget ansöker om registrering i det svenska luftfartygsregistret. När luftfartyget väl har registerats i Sverige skickar ägaren in bevis om den utländska inteckningen till Transportstyrelsen och begär att denna ska överflyttas till det svenska inskrivningsregistret. Transportstyrelsen för då in inteckningen i det registret utan att någon stämpelskatt behöver betalas.

För att förhindra att lufttrafikföretag väljer att registrera sina luftfartyg i andra länder än Sverige i syfte att erhålla bättre ekonomiska villkor, förespråkar Transportstyrelsen att stämpelskatten helt avskaffas, alternativt sänks till i första hand samma nivå som

²⁴ Drygt hälften av den inbetalade stämpelskatten (1 200 000 kr) härrör från en inteckning som togs i ett av TUIfly Nordic AB:s flygplan.

²⁵ Av den summan stod West Air Sweden AB för ca 1 500 000 kr i och med att de flyttade en stor del av sin flotta tillbaka till Sverige.

²⁶ Av detta belopp härrör 5 072 290 kr från två stycken inteckningsärenden.

gäller för stora luftfartyg registrerade i Danmark, dvs. 0,1 procent.²⁷

4.3.5 Statens ansvar för vissa rättsförluster, m.m.

2005 års ändringar av inskrivningslagen innebar att det blev möjligt att i inskrivningsregistret för luftfartyg med sakrättslig verkan skriva in såväl förvärv av luftfartyg som nyttjanderätt till luftfartyg. En rättshandling som företas av tredje man i god tro, i överensstämmelse med en inskrivning i registret, kan således bli giltig även om det inte finns materiell grund för dess giltighet. En felaktig uppgift i registret kan därmed orsaka att enskilda förlorar anspråk i ett luftfartyg och därmed vållas skada. Även ett beslut om rättelse av en uppgift i registret eller ett tekniskt fel kan medföra att en enskild lider skada.

Med bestämmelser i jordabalken och sjölagen som förebild infördes år 2005 också bestämmelser om det allmännas skadeståndsansvar i inskrivningslagen (51–55 §§). Om någon lider en ekonomisk skada på grund av att ett förvärv ansetts vara gällande, trots att överlåtaren inte hade rätt att överlåta luftfartyget men överlåtarens rätt till luftfartyget var inskriven, har denne rätt till ersättning av staten för sin förlust (51 § första stycket). Även förluster till följd av tekniska fel i inskrivningsregistret, hos Transportstyrelsen eller någon annan myndighet som är ansluten till registret kan ge rätt till ersättning av staten (andra stycket).

Kammarkollegiet handlägger anspråk på ersättning med stöd av 51 och 52 §§ inskrivningslagen²⁸ och ska också företräda staten i ärenden om ersättning.²⁹ Om den som är part i ett mål om rätt till luftfartyg vill kräva ersättning av staten om han eller hon förlorar målet, ska parten antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningskrav eller skriftligen underätta Kammarkollegiet om rättegången. Bestämmelserna om statens skadeståndsansvar i inskrivningslagen är endast hänförliga till inskrivningsregistret för luftfartyg och inte tillämpliga om skadan uppkommit till följd av t.ex. felaktigheter i luftfartygsregistret.

²⁷ Se *Transportstyrelsens strategi för svensk luftfart*, Dnr TSG 2012-1165, mars 2013, s. 19.

²⁸ Se 4 § 1 p Förordning (1995:1301) om handläggning av skadeståndsanspråk mot staten.

²⁹ Se 2 § första stycket 2 p. Förordning (2007:824) med instruktion för Kammarkollegiet.

Del II

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet

5 Bakgrund och uppbyggnad

5.1 Bakgrund

5.1.1 Behovet av gemensam materiell reglering

Värdet av en säkerhet i viss egendom är beroende av hur den prioriteras i förhållande till andra säkerheter i egendomen samt av vilka åtgärder som säkerhetsinnehavaren kan vidta om gäldenären inte uppfyller sina förpliktelser eller blir föremål för ett insolvensförfarande. Genèvekonventionen innebär att de fördragsslutande staterna måste erkänna vissa angivna rättigheter i luftfartyg som skrivits in i ett annat lands register. Däremot tillhandahåller Genèvekonventionen inga materiella regler, utan säkerhetshavaren måste fortfarande förlita sig på de olika nationella rättssystemen för att tillvarata sina rättigheter. Trots att det var nästan 70 år sedan Genèvekonventionen antogs, finns det fortfarande ett antal stater med stor betydelse inom luftfartygsfinansieringen som inte har tillträtt. Däribland kan nämnas Storbritannien, Japan, Hong Kong och Australien.

Sak- och panträttsliga regler skiljer sig åt mellan olika rättssystem. I vissa länder är skyddet för säkerheter starkt och i andra mer restriktivt, något som skapar problem vid internationella transaktioner, särskilt när det är fråga om egendom som förflyttas över landgränser. Innan en bank eller ett kreditinstitut kan besluta om finansiering krävs därför omfattande utredningar om vilka materiella regler som skyddar säkerheten i just det landets rättssystem. Sådana utredningar är både tids- och resurskrävande samt skapar osäkerhet för finansiärerna. Det är speciellt två frågor som måste besvaras: om säkerheten kan göras gällande i förhållande till en konkurrerande avtalad säkerhet i egendomen samt om säkerheten kan göras gällande

i gäldenärens konkurs om borgenären befinner sig i ett annat land än gäldenärens konkursbo eller där egendomen finns.¹

För bolag med säte i länder med mindre utvecklade rättssystem blir finansierarnas risker ännu större, vilket medför att finansieringen för dessa bolag blir dyrare och svårare att tillgå än för bolag i mer utvecklade länder. Svårigheten att överblicka och erhålla information om vilka belastningar som finns i egendomen och om den egna säkerhetens prioritet är också en faktor som skapar osäkerhet.

5.1.2 Konventionen och luftfartsprotokollet växer fram

För att minska riskerna vid finansiering av vissa typer av lösöre och öka förutsägbarheten för frågor om sakrätt och panträtt påbörjades i slutet av 1980-talet ett arbete inom Unidroit med att utarbeta en konvention rörande internationella säkerheter i mobilt lösöre (*mobile equipment*). Arbetet bedrevs i samarbete med ICAO, där Sverige var representerat genom Luftfartsverket, och the International Air Transport Association (IATA). Målsättningen med arbetet var att ta fram och enas kring materiella regler för säkerheter som skulle tillämpas av alla fördragsslutande stater. Genom att också skapa ett internationellt register där dessa internationella säkerheter, oavsett nationalitet, kunde registreras skulle finansierarna få information om eventuella belastningar i egendomen.

År 1992 tillsatte Unidroit en arbetsgrupp som skulle undersöka möjligheterna att skapa gemensamma bestämmelser för säkerheter i internationella transaktioner i lösöre och då speciellt luftfartyg, rullande järnvägsmateriel och rymdegendom. På initiativ av Unidroit bildade Airbus och Boeing år 1994 Aviation Working Group (AWG) som skulle bistå Unidroit i arbetet med att ta fram en konvention om finansiering och leasing av lösöre. Ytterligare luftfartygstillverkare och även kreditinstitut och leasgivare anslöt sig till AWG som spelade en viktig roll vid framtagandet av konventionen och luftfartsprotokollet. AWG, som är baserat i London, arbetar idag med en rad olika frågor knutna till internationell luftfartsfinansiering och leasing, och bland deras medlemmar finns världens främsta

¹ Se den norska utredningen om Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet av professor dr. juris Berte-Elen Reinertsen Konow, 19 februari 2010, s. 5.

tillverkare inom luftfartyg och flygmotorer samt några av de största kreditinstituten och bankerna.

Efter drygt tio års arbete och en rad diplomatiska förhandlingar kunde konventionen och internationella säkerheter i mobilt lösöre undertecknas i Kapstaden den 16 november 2001. Konventionen undertecknades av 20 länder och trädde i kraft den 1 mars 2006. Därefter har ett stort antal stater tillträtt och så även EU som tillträdde år 2009. I oktober 2014 hade 62 stater tillträtt konventionen.²

Av artikel 2(3) i konventionen framgår att den täcker tre huvudkategorier av lösöre:

- luftfartygsskrov, flygmotorer och helikoptrar,
- rullande järnvägsmateriel och
- rymdobjekt

De tre kategorierna regleras i tre olika protokoll som ska läsas tillsammans med konventionen. Luftfartsprotokollet undertecknades i Kapstaden samtidigt med konventionen och är det äldsta av de tre protokollen.

I februari 2007 undertecknades protokollet för rullande järnvägsmateriel, "Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock". Ett protokoll träder i kraft först när åtta stater har ratificerat det (se artikel XXVIII i luftfartsprotokollet). Protokollet för rullande järnvägsmateriel har i november 2014 ännu inte trätt i kraft eftersom inte tillräckligt många länder har anslutit sig. EU undertecknade detta protokoll år 2009 och frågan om EU:s ratifiering ligger nu hos Europaparlamentet.

Det tredje protokollet till konventionen avser rymdobjekt och undertecknades i Berlin i mars 2012: "Protocol to the Convention on International Interest in Mobile Equipment on Matters Specific to Space Assets". Inte heller detta protokoll har trätt i kraft.

Enligt artikel 51 i konventionen finns det möjlighet att utöka konventionens tillämplighet genom ett eller flera protokoll. Sådana protokoll ska omfatta objekt i någon annan kategori av identifierbart lösöre av stort värde, jämte anknytande rättigheter, än de kategorier som anges i artikel 2(3) i konventionen. För närvarande finns

² Se status för konventionen på Unidroits webbplats <http://www.unidroit.org>.

förslag på att påbörja arbetet med att ta fram ett fjärde protokoll till konventionen som ska avse vissa typer av lösöre inom jordbruk, byggnadsarbete och gruvsdrift.³

5.2 Syfte och uppbyggnad

Det bakomliggande problem som man har försökt lösa genom konventionen och protokollen är inte att avgöra vilken/vilka lagar som ska tillämpas, utan att det finns så många olika juridiska system som reglerar frågor relaterade till finansiering genom egendomsbaserade säkerheter. Detta skapar osäkerhet hos potentiella finansierare beträffande vad säkerheten egentligen är värd. Det huvudsakliga syftet med Kapstadskonventionen och protokollen har därför varit att harmonisera reglerna inom finansiering, leasing och försäljning av sådana typer av lösöre av högt värde som ofta rör sig över landgränserna. Genom att skapa enhetliga regler för bildandet av internationella säkerheter, för deras skydd, inbördes prioritet och tillvaratagande, ökar förutsägbarheten samtidigt som risken för förluster vid transaktioner minskar. Tanken är att detta ska ge ekonomiska fördelar för samtliga parter.

Tillkomsten av Kapstadskonventionen är ett stort internationellt framsteg i arbetet med att harmonisera regler inom sakrättens och panträttens område. Konventionen innehåller bland annat regler om vilka rättsliga åtgärder en finansierare får vidta när en gäldenär inte betalar. Dessa inkluderar att ta i besittning eller ta kontroll över luftfartyget/flygmotorn, sälja eller upplåta egendomen samt rätten till inkomster eller vinster som härrör från användning av egendomen. Det är också möjligt för en finansierare att få ett luftfartyg avregistrerat och exporterat till en annan jurisdiktion.

Även om fokus ligger på borgenärens intressen betonas det i konventionen att eventuella sanktioner som vidtas av borgenären ska företas på ett affärsmässigt sätt och till skydd för gäldenären.

Konventionen och de tillhörande protokollen är konstruerade för att uppfylla fem huvudsakliga mål:⁴

³ Se Resolution No. 5 of the diplomatic Conference in Luxembourg, relating to Article 2(3) and Article 51 of the Convention on International Interests in Mobile Equipment.

1. Att underlätta förvärv och finansiering av vissa typer av värdefullt lösöre genom att skapa en internationell säkerhet som ska erkännas i samtliga fördragsslutande stater.
2. Att ge borgenären medel att tillvarata sina rättigheter vid gäldenärens avtalsbrott och vid gäldenärens insolvens samt att, i de fall det finns bevis på avtalsbrott, göra det möjligt för borgenären att vidta interimistiska åtgärder i väntan på ett slutligt beslut.
3. Att etablera ett internationellt register där internationella säkerheter kan registreras och ge information till tredje man om befintliga säkerheter i egendomen. Därmed kan borgenärens intresse tillvaratas mot senare registrerade säkerheter eller oregistrerade sådana.
4. Att genom de olika protokollen försäkra att varje sektors specifika intressen tillvaratas.
5. Att göra potentiella borgenärer mer benägna att ge kredit, öka kreditvärdigheten beträffande luftfartsobjekt och därmed minska lånekostnaderna. Detta gäller särskilt i utvecklingsländer; bland finansiärer uppfattas skyddet för säkerheter inte tillräckligt stort.

Vid utformningen av bestämmelserna i konventionen och protokollet har målsättningen vidare varit att instrumenten ska vara praktiska och återspegla de viktigaste principerna inom säkerhetsbaserad finansiering och leasingtransaktioner. Detta framgår av inledningen till konventionen, som även betonar vikten av partsautonomi, dvs. att parterna i ett avtal fortfarande har möjlighet att disponera över olika frågor. Av inledningen till konventionen framgår också att bestämmelserna ska vara tydliga för att tillämpningen ska vara förutsägbar för parterna, dvs. det ska finnas en enhetlig tillämpning och tolkning av bestämmelserna.⁵ Parterna ska kunna förutse bestämmelsernas tillämpning och det ska inte finnas utrymme för olika tolkningar. För tillkomsten av konventionen och protokollet har det vidare varit av avgörande betydelse att de fördragsslutande staterna

⁴ Roy Goode, *Convention on International Interests In Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment: Official Commentary*, tredje upplagan, Unidroit, 2013, s. 15.

⁵ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 243.

kan utöka respektive begränsa tillämpligheten av bestämmelserna. Detta sker genom systemet med avgivande av olika förklaringar.

Det är viktigt att hålla i minnet att ambitionen aldrig har varit att konventionen med sina protokoll ska lösa samtliga frågor och oklarheter som kan uppstå i samband med finansiering av de aktuella typerna av lösöre. Det finns ett flertal frågeställningar som enligt konventionstexten ska lämnas till den nationella rätten. Vilket lands regler som då ska tillämpas måste fortfarande avgöras genom reglerna i den internationella privaträtten.⁶

5.3 Att läsa och tolka texterna

5.3.1 Två texter – ett instrument

Konventionens bestämmelser kan inte tillämpas självständigt, utan är beroende av att det finns ett tillhörande protokoll avseende en viss typ av lösöre. Konventionen träder inte heller i kraft förrän det finns minst ett protokoll avseende en av de egendomstyper som anges i artikel 2(3) i konventionen (artikel 49). En stat kan inte välja att tillträda ett protokoll utan att även tillträda konventionen. Däremot är det möjligt att först tillträda konventionen för att senare tillträda något av de befintliga protokollen, en möjlighet som dock endast utnyttjats av ett fåtal stater.

Konventionens bestämmelser är allmängiltiga för olika typer av egendom och kompletteras av de sektorspecifika bestämmelserna i de olika protokollen. Denna lösning med två olika texter som kompletterar varandra har flera fördelar.⁷ En är att upprepningar av konventionstexten undviks och att de centrala bestämmelserna i konventionen inte tyngs av olika tekniska begrepp specifika för de olika sektorerna. Genom en gemensam konvention uppnår man också en enhetlig tolkning av huvudbestämmelserna, och konventionens tillämpningsområde kan utökas genom att ytterligare protokoll läggs till. En annan fördel är att de olika sektorerna inte har behövt vänta in varandra, utan protokollen har kunnat antas allteftersom de har färdigställts.

⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 15.

⁷ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 20 f.

Enligt artikel 6(1) i konventionen ska denna och det aktuella protokollet läsas tillsammans och tolkas som ett gemensamt instrument. Vid oklarheter eller motsägelser är det protokollets lydelse som ska gälla (artikel 6(2)). För att lättare erhålla en överblick av hur konventionens och luftfartsprotokollets bestämmelser samspelar, har ICAO och Unidroit gemensamt tagit fram en text: "the Consolidated Text of the Convention and Aircraft Protocol". Texten är avsedd att vara ett hjälpmedel vid tillämpningen av konventionens och protokollets bestämmelser och är inte juridiskt bindande.

5.3.2 Den officiella kommentaren

Bestämmelserna i konventionen och protokollet är mycket omfattande och juridiskt tekniska. Vid undertecknandet av konventionen och luftfartsprotokollet fastställdes att en officiell kommentar till de båda texterna skulle tas fram i syfte att göra de båda dokumenten mer lättillgängliga för personer som i sitt arbete ska tillämpa konventionens och protokollets bestämmelser.⁸

Uppdraget att ta fram den officiella kommentaren till konventionen och luftfartsprotokollet gavs till professor Sir Roy Goode, som bland annat var ordförande i Unidroits arbetsgrupp vid framtagandet av konventionen och som sedan dess på olika sätt varit delaktig i att ta fram den slutgiltiga konventionstexten. Den första officiella kommentaren publicerades år 2002 och sedan dess har ytterligare två upplagor getts ut, varav den senaste är från år 2013.

Kommentaren är inte juridiskt bindande men utgör den huvudsakliga källan till hur konventionens och protokollets bestämmelser ska tillämpas och tolkas och är avsedd att användas av bland annat regeringar och nationella domstolar. Arbetet med att ta fram en kommentar är förenligt med en av principerna vid framtagandet av de båda instrumenten, nämligen att bestämmelserna ska vara förutsägbara.

⁸ Se Resolution No. 5 adopted at the Cape Town diplomatic Conference and annexed to the Final Act.

5.3.3 Tolkningsfrågor

Bestämmelser om tolkning av konventionen finns i artikel 5. Där föreskrivs bland annat att vid tolkning av konventionen ska hänsyn tas till dess syften såsom dessa kommer till uttryck i ingressen av konventionen, dess internationella karaktär och nödvändigheten av att främja enhetlighet och förutsägbarhet vid tillämpningen. Bestämmelserna ska ges en självständig och allmängiltig tolkning oberoende av hur den enskilda konventionsstaten tolkat den till nationell lag, så kallad autonom tolkning.

5.4 Systemet med förklaringar

En förutsättning för att olika stater med skilda rättssystem skulle kunna enas kring de materiella bestämmelserna i Kapstadskonventionen och protokollet, var att de till viss del kunde förfoga över bestämmelsernas tillämplighet. Det är inte möjligt att göra några reservationer till konventionen och protokollet. I stället har de båda texterna byggts upp av ett system med förklaringar (*declarations*) som de fördragsslutande staterna kan avge respektive avstå från att avge. Vissa förklaringar måste avges i samband med tillträdet till instrumenten medan andra kan avges senare. Förklaringar kan också återkallas av den fördragsslutande staten. Alla förklaringar och återkallanden av förklaringar enligt konventionen och protokollet ska anmälas skriftligen till depositarien, dvs. Unidroit (artikel XXXII(2) i protokollet och artikel 56(2) i konventionen).

Valet av förklaringar påverkar de fördragsslutande staternas rättigheter respektive skyldigheter. Bestämmelser där de fördragsslutande staterna kan avge förklaringar avser bland annat territoriella områden, interimistiska åtgärder, frågor om lagval samt avregistrering och tillstånd till export. Det finns två olika typer av bestämmelser som påverkas av förklaringar: Vid *opt in* klausuler krävs en förklaring för att bestämmelsen ska bli tillämplig, medan det vid *opt out* klausuler krävs en förklaring för att bestämmelsen inte ska vara tillämplig. En analys av de olika förklaringarna görs nedan i kapitel 8.

Vissa förklaringar är speciellt utformade för att minimera de finansiella riskerna vid en transaktion och därigenom skapa ekonomiska fördelar. Dessa förklaringar avser framförallt borgenärens rättigheter vid gäldenärens insolvens och avtalsbrott. Dessa för-

klaringar har i OECD:s ASU identifierats som kvalificerande förklaringar (*qualifying declarations*). Betydelsen av att en fördragsslutande stat har avgett de kvalificerande förklaringarna behandlas närmare i kapitel 8 om den så kallade Kapstadslistan.

6 Kapstadskonventionens materiella bestämmelser

6.1 Disposition

I detta kapitel analyseras bestämmelserna i kapitel I–III, VIII och IX samt XII–XIV i Kapstadskonventionen. I den mån det är relevant redogörs också för bestämmelsernas relation till befintlig svensk rätt. Kapitlet har döpts till ”Konventionens materiella bestämmelser”, eftersom det behandlar de centrala kapitlen i konventionen om dess tillämplighet och vad som ska gälla vid olika situationer såsom gäldenärens insolvens och avtalsbrott. De grundläggande reglerna om prioritet mellan olika internationella säkerheter återfinns också här.

Bestämmelser avseende det internationella registret samt tillsynsmyndighetens och registratorns ansvar, privilegier och immunitet återfinns i kapitel IV–VII i konventionen och behandlas separat i kapitel 9. De olika förklaringar som de fördragsslutande staterna kan avge för att utöka respektive begränsa tillämpligheten av konventionens och protokollets bestämmelser, analyseras i ett sammanhang i kapitel 8. Kapitel XI om konventionens tillämpning på försäljning innehåller bara en bestämmelse och för denna redogörs närmare i kapitel 7 om luftfartsprotokollet.

Analysen i detta och följande två kapitel utgår från den officiella kommentaren till konventionen och protokollet av Professor Sir Roy Goode, tredje upplagan. Syftet är att genom en redogörelse av de olika bestämmelserna ge en överblick av konventionens och protokollets uppbyggnad och vilka konsekvenser de olika bestämmelserna kan få. Avsikten är inte att tillhandahålla en svensk översättning av kommentaren och för en fullständig analys av bestämmelserna hänvisas till den officiella kommentaren.

Kapitlet är uppbyggt efter hur konventionen är disponerad, och för bäst förståelse av de ofta mycket komplexa bestämmelserna rekommenderas att de olika avsnitten läses tillsammans med konventionstexten. Som tidigare angetts finns det inte någon officiell svensk översättning av konventionen. De översättningar som anges i de följande kapitlen är de som utredningen anser bäst överensstämmer med de engelska termerna.

6.2 Inledning

Konventionen består av 62 artiklar uppdelade i fjorton kapitel.

- Kapitel I – Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser (*Sphere of application and general provisions*)
- Kapitel II – Den internationella säkerhetens beskaffenhet (*Constitution of an international interest*)
- Kapitel III – Åtgärder vid avtalsbrott (*Default remedies*)
- Kapitel IV – Det internationella registreringssystemet (*The international registration system*)
- Kapitel V – Övriga frågor avseende registrering (*Other matters relating to registration*)
- Kapitel VI – Tillsynsmyndighetens och registratorns privilegier och immunitet (*Privileges and immunities of the Supervisory Authority and the Registrar*)
- Kapitel VII – Registratorns ansvar (*Liability of the Registrar*)
- Kapitel VIII – Den internationella säkerhetens verkan gentemot tredje man (*Effects of an international interest as against third parties*)
- Kapitel IX – Överlåtelse av tillhörande rättigheter och internationella säkerheter; subrogationsrättigheter (*Assignments of associated rights and international interest; rights of subrogation*)
- Kapitel X – Rättigheter eller säkerheter som omfattas av förklaringar från de fördragsslutande staterna (*Rights or interests subject to declarations by Contracting States*)

- Kapitel XI – Konventionens tillämpning på försäljning (*Application of the Convention to sales*)
- Kapitel XII – Jurisdiktion (*Jurisdiction*)
- Kapitel XIII – Förhållande till andra konventioner (*Relationship with other Conventions*)
- Kapitel XIV – Slutbestämmelser (*Final provisions*)

De internationella säkerheterna (*international interests*) är kärnan i konventionen och protokollet och definieras i artikel 2 och 7 i konventionen. Utöver internationella säkerheter skyddas ytterligare sex kategorier av rättigheter och säkerheter av konventionen.¹

Framtida internationella säkerheter (*Prospective international interests*)

En framtida internationell säkerhet är en internationell säkerhet som kommer att upplåtas i ett visst objekt först sedan en viss åtgärd vidtagits eller en viss händelse inträffat. Det kan t.ex. handla om att avtalet ännu inte är slutförhandlat. En framtida internationell säkerhet kan registreras i det internationella registret enligt artikel 16(1)(a), men registreringen får effekt först när säkerheten blir en internationell säkerhet. Den behöver då inte registreras på nytt, utan i frågor om prioritering anses säkerheten tillkommen då den framtida internationella säkerheten registrerades (se artikel 19(4)).

Nationella säkerheter (*National interests*)

Här avses säkerheter som har uppkommit genom så kallade interna transaktioner (*internal transactions*) och som omfattas av en förklaring enligt artikel 50(1) om att konventionen inte ska tillämpas på dem. Interna transaktioner definieras som transaktioner som i och för sig skulle kunna grunda en internationell säkerhet, men där cen-

¹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 30 ff. samt Roy Goode, *The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment: a Driving Force for International Asset-Based Financing*, Publicerad i *Uniform Law Review* nr. 2002-1, av Oxford University Press för Unidroit, s. 6 f.

trum för parternas huvudsakliga intressen samt objektet finns i samma fördragsslutande stat när avtalet ingås (artikel 1(n)).² Det krävs också att den säkerhet som uppkommer genom transaktionen har skrivits in i ett nationellt register i den staten.

De nationella säkerheterna kan inte registreras som internationella säkerheter i det internationella registret, men där går det att registrera att det *finns* en nationell säkerhet (se artikel 16(1)(d)). Genom denna registrering i det internationella registret säkras den nationella säkerhetens prioritet på samma sätt som om den hade varit en registrerad internationell säkerhet.

Legala rättigheter och säkerheter som har stiftats under nationell lag (*Non-consensual rights or interests arising under national law*)

I de flesta stater finns vissa säkerheter och rättigheter som stiftas under nationell lag och där borgenären har förmånsrätt vid utmätning av gäldenärens tillgångar eller vid dennes konkurs. Dessa benämns i konventionen *non-consensual rights or interest* (legala säkerheter och rättigheter). Konventionen berör två typer av legala rättigheter och säkerheter som har stiftats under nationell lag, nämligen

- sådana som får prioritet utan att de registreras i det internationella registret (*non-consensual rights or interests arising under national law and given priority without registration*) och
- sådana som kräver registrering i det internationella registret för att erhålla prioritet (*registrable non-consensual rights or interests arising under national law*).

Båda typerna av legala rättigheter och säkerheter kräver förklaringar från den fördragsslutande staten för att erhålla prioritet.

Enligt artikel 39(1)(a) kan en fördragsslutande stat avge en förklaring om att vissa kategorier av legala säkerheter och rättigheter ska prioriteras före registrerade internationella säkerheter trots att de inte är registrerade i det internationella registret. Det ska vara fråga om legala säkerheter och rättigheter vilka enligt den nationella

² Vid bedömningen av var objektet "finns" finns särskilda bestämmelser i luftfartsprotokollet artikel IV(2).

rätten har prioritet framför säkerheter som kan jämföras med internationella säkerheter.

Artikel 39(1)(b) ger den fördragsslutande staten möjlighet att förklara att inget i konventionen ska påverka möjligheten under nationell lag att beslagta eller hålla kvar ett luftfartyg för betalning av en skuld hänförlig till en tjänst som tillhandahållits beträffande luftfartyget eller annat objekt. En svensk bestämmelse som skulle kunna komma ifråga här är rätten att hålla kvar luftfartyg om avgifter för användningen av flygplatsen eller tjänster för luftfarten inte är betalda (11 kap. 2 § luftfartslagen).

De legala rättigheter och säkerheter som omfattas av en förklaring enligt artikel 40 kan registreras i det internationella registret. En sådan registrering är, till skillnad från rättigheter och säkerheter som omfattas av en förklaring enligt artikel 39, nödvändig för att den legala rättigheten eller säkerheten ska få prioritet. När registrering i det internationella registret har skett, ska rättigheten eller säkerheten behandlas som en internationell säkerhet. Skillnaden mellan rättigheter och säkerheter som omfattas av en förklaring till artikel 39 respektive 40, är således att de senare *måste* registreras för att få prioritet enligt konventionen.

Det är inte helt tydligt vilka legala rättigheter och säkerheter som kan omfattas av de respektive förklaringarna. I svensk rätt kan en borgenär i vissa fall direkt på grund av lag erhålla en säkerhet i form av legal panträtt eller retentionsrätt, som säkerhet för en viss fordran mot gäldenären. Sådana säkerheter skulle enligt utredningens uppfattning kunna omfattas av en förklaring till artikel 39(1)(a). Det är inom svensk rätt emellertid inte alldeles klart vilka former av panträtt som är att anse som legala. I förmånsrättslagen (1970:979) nämns endast sjöpanträtt och luftpanträtt som legala panträtter.³ Kvarstad på egendom enligt bestämmelserna i 15 kap. rättegångsbalken är en sådan säkerhet som kan omfattas av en förklaring till artikel 40.

Förklaringarna enligt artikel 39 och 40 utvecklas vidare i kapitel 8.

³ Göran Millqvist, *Sakrättens grunder*, sjätte uppl., Norstedts Juridik, 2011, s. 204 ff.

Tillhörande rättigheter (*Associated rights*)

Enligt definitionen i artikel 1(c) utgör *associated rights* vissa avtalsbaserade rättigheter till betalning eller till annan prestation som är säkerställda med objektet eller som är knutna till det. Dessa rättigheter kan vara säkerställda genom pantavtal (*security agreement*) eller knutna till ett avtal om köp med äganderättsförbehåll eller ett leasingavtal. Utredningen har valt att översätta termen *associated rights* med ”tillhörande rättigheter” för att tydligt markera att det är fråga om rättigheter till någon form av prestation som följer med säkerheten och som säkerhetshavaren erhåller gentemot säkerhetsställaren. Vid ett pantavtal är den tillhörande rättigheten således återbetalning av lånet, erläggande av ränta etc., och vid ett köp med äganderättsförbehåll avses rätten till betalning av köpeskillingen. Om det är ett leasingavtal som utgör säkerheten så är leasingavgiften, eller hyran, den huvudsakliga tillhörande rättigheten. Begreppet tillhörande rättighet inkluderar även rätt till andra former av prestation såsom försäkring, reparation av objektet och skadestånd. Tillhörande rättigheter kan också vara förbud att disponera det leasade objektet utan leasegivarens tillstånd.⁴

Anledningen till att de här rättigheterna i konventionen benämns som ”tillhörande” (*associated*) när det många gånger är fråga om själva huvudförpliktelsen för säkerhetsställaren, är att Kapstadskonventionen är uppbyggd kring den internationella säkerheten och registreringen av denna och inte kring den prestation som säkerheten är till för att försäkra.

Bestämmelser hänförliga till överlåtelse av tillhörande rättigheter behandlas i kapitel IX i konventionen (*Assignments of associated rights and international interests; rights of subrogation*) och utvecklas nedan i avsnitt 6.6.

Befintliga rättigheter och säkerheter (*Pre-existing rights and interests*)

Huvudregeln i artikel 60 är att konventionen inte är tillämplig på redan befintliga rättigheter eller säkerheter. Dessa kan därför inte registreras i det internationella registret men behåller den prioritet

⁴ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 250 f.

de har enligt tillämplig nationell lag. En fördragsslutande stat kan avge en förklaring enligt artikel 60(3) om att konventionen och protokollet från och med ett visst datum ska äga tillämpning på redan befintliga rättigheter och säkerheter. Mer om detta följer nedan i avsnitt 6.9.2.

6.3 Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser (kapitel I och II)

6.3.1 Inledning

I kapitel I och II anges vilka typer av avtal som kan grunda en internationell säkerhet och när konventionens bestämmelser är tillämpliga. I artikel 1 definieras 40 olika termer som används i konventionen. Flera av termerna är mer allmängiltiga såsom *agreement* och *writing* och kan ha olika innebörd i skilda rättssystem. Vid tillämpningen av konventionens bestämmelser ska termerna alltid ges den innebörd som framgår av artikel 1 om inte annat framgår av den enskilda materiella bestämmelsen.

I ett flertal av konventionens bestämmelser talas om *right and/or interest* (översatt med rättighet och/eller säkerhet). De båda termerna definieras inte i konventionen och det framgår inte närmare vad de betyder och på vilket sätt de skiljer sig åt. I den officiella kommentaren anges att en säkerhet (*interest*) normalt anger en rätt i ett objekt, medan en rättighet (*right*) är en personlig rätt till ägande eller kontroll eller på annat sätt är knuten till ett objekt i vilken rättighetsinnehavaren inte har någon säkerhet. Detta skulle t.ex. vara fallet vid rätt att hålla kvar ett luftfartyg för att vissa avgifter inte är erlagda.⁵

Innebörden av artikel 5 och 6 om tolkning av konventionen samt förhållandet mellan konventionen och dess protokoll har redogjorts närmare för i föregående kapitel och kommer inte att behandlas ytterligare här.

⁵ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 30.

6.3.2 Vad är en internationell säkerhet? (artikel 2 och 7)

Endast vissa typer av avtal kan grunda en internationell säkerhet. För att det ska vara fråga om en sådan krävs vidare att säkerheten är knuten till en viss typ av egendom och att avtalet uppfyller vissa formkrav. Observera att registrering i det internationella registret inte är ett krav för att en säkerhet ska vara en internationell säkerhet. Registreringen har endast betydelse för frågor om prioritet mellan olika säkerheter och tillhörande rättigheter samt är avsedd att ge upplysningar till tredje man.

Typ av avtal (artikel 2(2))

Termen *Agreement* används i konventionen som ett samlingsnamn för de tre typer av avtal som kan grunda en internationell säkerhet (se artikel 1(a)) och återfinns i bestämmelser där det inte spelar någon roll vilken av de tre avtalstyperna det är fråga om. Begreppet *person* som används i artikel 2(2) betecknar såväl fysiska som juridiska personer och omfattar således individer, organisationer och olika typer av bolag.

Den första typen av avtal, *Security agreement*, motsvarar en pant-rättsupplåtelse eller en säkerhetsöverlåtelse, där en säkerhetsställare (*chargor*) ger en säkerhetshavare (*chargee*) säkerhet i viss egendom för att säkerställa att överlåtaren uppfyller befintliga eller kommande förpliktelser till förvärvaren eller tredje man.⁶ Säkerhetsöverlåtelse tjänar ungefär samma syfte som pantförskrivning. Det saknas särskilda bestämmelser i svensk lag avseende avtal om säkerhetsöverlåtelse. Enligt svensk rätt krävs emellertid för sakrättsligt skydd för förvärvaren att köpet registreras enligt den så kallade Lösöresköpslagen.⁷ I fortsättningen används begreppet pantavtal som ett samlingsnamn för denna typ av avtal.

Begreppen säkerhetshavare och säkerhetsställare är inte definierade i konventionen, men ska enligt den officiella kommentaren inte användas för snävt utan i stället som beteckning för överlåtaren respektive mottagaren av olika typer av säkerheter.⁸

⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 35.

⁷ Se Lag (1845:50 s. 1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva.

⁸ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 35.

Security interest är en säkerhet som uppkommer genom ett pantavtal. *Pledge* är en annan form av panträtt som utgör en *security interest*. Denna form av säkerhet är inte så vanlig vid finansiering av luftfartyg eftersom den förutsätter en besittning till panten.

En typ av säkerhet som är desto vanligare är *contractual lien* där egendomen inte kommit i borgenärens besittning som säkerhet för en fordran, utan för t.ex. reparation eller förvaring. Säkerheten kan jämföras med den svenska retentionsrätten, som innebär en rätt att innehålla annans lösa egendom till säkerhet för fordran mot denne. Retentionsrätt uppkommer inom svensk rätt normalt genom lag.⁹ För att retentionsrätten ska kunna utgöra en *security interest* enligt konventionen krävs emellertid att den har stiftats genom avtal och inte som en följd av lag. Avtalad retentionsrätt är möjligt enligt svensk rätt, men förekommer sällan.¹⁰ Legal retentionsrätt och andra säkerheter som stiftats genom lag och inte i avtal behandlas särskilt i artikel 39 och 40 och kan under vissa förutsättningar också registreras som en internationell säkerhet. Det krävs då att den fördragsslutande staten avgett en förklaring härom. Bestämmelserna i kapitel III kan däremot inte tillämpas på dessa typer av säkerheter.¹¹

A Title Reservation Agreement, dvs. ett avtal med äganderättsförbehåll (även kallat ägarförbehåll eller återtagandeförbehåll) samt leasingavtal (*leasing agreement*) är de andra två typerna av avtal som kan grunda en internationell säkerhet. Med leasingavtal avses alla avtal där en person (så som det definieras i konventionen) ger en annan person rätt till besittning eller kontroll över ett objekt i utbyte mot hyra eller annan form av ersättning. Konventionen gör ingen skillnad mellan finansiell och operationell leasing, och det saknar betydelse om leasingavtalet är förenat med en optionsrätt eller ej. Det är däremot inte fråga om ett leasingavtal i konventionens bemärkelse om leasegivaren behåller besittningen till objektet och dessutom tillhandahåller besittning, står för underhåll och försäkring samt därmed har kvar kontrollen över objektet. Sådana *wet lease* avtal omfattas inte av konventionens bestämmelser.¹²

⁹ Se t.ex. 11 kap. 3 § och 12 kap. handelsbalken, 75 § köplagen (1990:931) och 49 § konsumenttjänstlagen (1985:716).

¹⁰ Torgny Håstad, *Sakrätt avseende lös egendom*, 6:e uppl., Nordstedts Juridik, 1996, s. 27.

¹¹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 256.

¹² Roy Goode, *Official Commentary*, s. 36 och 257.

Internationella säkerheter kan också vara andrahandssäkerheter (*sub interests*), t.ex. när köparen i ett avtal med äganderättsförbehåll leasar ut egendomen eller när en leasetagare har gjort en *sub lease*, dvs. leasat ut egendomen i andra hand. En leasegivare i ett *sub lease* avtal kan således registrera sin säkerhet i det internationella registret om övriga förutsättningar är uppfyllda. Detta ska jämföras med det svenska inskrivningsregistret där endast förstahandsupplåtelser kan registreras (se kapitel 4, avsnitt 4.3.4).

När det väl är konstaterat att avtalet i fråga faller under någon av de tre kategorierna i artikel 2(2) måste man vända sig till tillämplig nationell rätt för att avgöra *vilken* av de tre avtalstyperna det är fråga om (artikel 2(4)). Det är inte möjligt att med hjälp av nationell rätt utvidga tillämpligheten av konventionen, utan det krävs att avtalet efter en autonom tolkning av artikel 2(2) faller under någon av de tre avtalstyperna.¹³ Vilken av de tre avtalstyperna det är fråga om, får främst betydelse vid gäldenärens avtalsbrott och tillämpningen av bestämmelserna i kapitel III. De flesta andra bestämmelser i konventionen ska tillämpas lika oavsett om det är ett pantavtal, en försäljning med äganderättsförbehåll eller ett leasingavtal som har grundat den internationella säkerheten.

Typ av egendom (artikel 2)

Avtalet ska avse ett objekt som definieras i något av de tre protokollen, nämligen ett luftfartygsskrov, en luftfartygsmotor, en helikopter, rullande järnvägsmateriel eller rymdegendom (artikel 2(3)). Det ska vidare vara fråga om ett individuellt objekt som kan urskiljas och identifieras (artikel 2(2)). Säkerheten kan således inte avse ett odefinierat flygplan av en viss typ.

Av artikel 2(5) följer att en internationell säkerhet i ett objekt också avser ersättning (*proceeds*) i form av pengar eller annan gottgörelse, som utgår till följd av att objektet helt eller delvis förlorats, förstörts, förverkats, beslagtogs eller exproprierats.

¹³ Roy Goode, *Official Commentary* s. 267.

Formkrav (artikel 7)

Avtalet som grundar den internationella säkerheten måste vara skriftligt och avse ett objekt som säkerhetsställaren, säljaren med äganderättsförbehåll eller leasegivaren haft möjlighet (*power*) att förfoga över. Termen *power* har avsiktligen valts för att inte bara de fall där parten haft "rätt" att förfoga över objektet ska omfattas, utan även de fall då ägaren enligt antingen nationell rätt eller konventionens bestämmelser blir bunden av ett avtal även om han eller hon inte har samtyckt till det. Som exempel kan nämnas det fall då en ställföreträdare agerat inom sin behörighet men utanför sin befogenhet och där ägaren av objektet enligt nationell rätt ändå blir bunden av avtalet.¹⁴ Ett annat exempel är att en leasegivare förbiser att registrera sin internationella säkerhet. Om leasetagaren, som har det leasade luftfartyget i sin besittning, säljer luftfartyget trots att han inte har rätt att göra det, får köparen en säkerhet som prioriteras högre än leasegivarens (artikel 29(4)).¹⁵

Vidare krävs att objektet ska kunna identifieras på det sätt som anges i protokollet (se artikel VII i luftfartsprotokollet). Om säkerheten är en panträtt måste det framgå vilka förpliktelser som säkerställts av gäldenären. Men det är inte nödvändigt att fastställa ett visst belopp eller det högsta belopp som säkerställts. Det är således möjligt att i pantavtalet ange att panträtten avser alla befintliga och alla kommande förpliktelser som gäldenären ska uppfylla gentemot borgenären.¹⁶ Att en sådan säkerhet inte är möjlig att ställa under nationell rätt eller att en maxsumma måste fastställas, saknar betydelse. Enligt svensk rätt är det möjligt att ställa pant som säkerhet också för framtida fodringar. Det är emellertid inte helt klart hur en sådan säkerhet ska behandlas vid utmätning av gäldenärens tillgångar och vid gäldenärens konkurs.¹⁷

¹⁴ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 276.

¹⁵ Roy Goode, *Official Commentary*, Illustration 6, s. 278.

¹⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, Illustration 5, s. 278.

¹⁷ Se bl.a. Göran Millqvist, *Sakrättens grunder*, s. 173.

6.3.3 När ska konventionens bestämmelser tillämpas? (artikel 3, 4 och 41)

För att konventionens bestämmelser ska bli tillämpliga på en internationell säkerhet som uppfyller kraven enligt artiklarna 2 och 7 krävs att gäldenären vid tiden för slutande av avtalet har sin uppehållsort (att han är *situated*) i en fördragsslutande stat.

Termerna borgenär (*creditor*) respektive gäldenär (*debtor*) används i konventionen i vid mening för att beteckna de båda parterna i ett avtal som grundar en säkerhet. Borgenären avser den part till vilken en annan part har en avtalsenlig skyldighet och kan vara en säkerhetshavare, leasegivare eller en säljare med äganderättsförbehåll. Termen borgenär används i konventionsbestämmelser där det inte spelar någon roll vilken av de tre avtalstyperna i artikel 2(2) som grundar säkerheten. Termen gäldenär betecknar den andra avtalsparten, dvs. säkerhetsställaren, leasetagaren eller köparen, som enligt avtalet ska betala eller uppfylla en annan form av prestation till borgenären.

Tidpunkten då avtalet ingicks är avgörande för konventionens tillämplighet. Om gäldenären efter avtalets ingående flyttar till en stat som inte har tillträtt konventionen, fortsätter konventionens bestämmelser att vara tillämpliga. Om å andra sidan en gäldenär med uppehållsort i en icke fördragsslutande stat efter avtalets ingående flyttar till en konventionsstat, så kommer inte konventionens bestämmelser att tillämpas. Var borgenären befinner sig saknar däremot betydelse för frågan om konventionens tillämplighet.

Om Sverige tillträder Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet skulle således bestämmelserna däri bli tillämpliga på avtal som ingås efter Sveriges tillträde om gäldenären har sin uppehållsort här. Konventionen och protokollet kan inte tillämpas retroaktivt på tidigare ingångna avtal, utan det krävs i så fall en novation, dvs. att avtalen ingås på nytt, för att bestämmelserna i konventionen och protokollet ska bli tillämpliga.

Gäldenärens uppehållsort är vidare än bolagets säte och omfattar den jurisdiktion där gäldenären är ”införlivad” (*incorporated*) eller har bildats (*is formed*), där gäldenären har sin registrerade adress eller sitt säte (*registered office, statutory seat*), sitt huvudkontor (*centre of administration*) eller sitt driftställe (*place of business*).

Definitionen av gäldenärens uppehållsort har utformats för att ge konventionen maximalt tillämpningsområde. Om ett bolag har verksamhet i flera stater och inte faller under punkterna a–c i artikel 4, är den stat i vilken den huvudsakliga verksamheten bedrivs avgörande.¹⁸

Om angivna krav är uppfyllda gäller konventionen i en fördragsslutande stat även om tillämpning av internationell privaträtt skulle medföra att en icke fördragsslutande stats lagar skulle tillämpas. Konventionen kan också komma att tillämpas i en stat som inte tillträtt konventionen, om lagvalsreglerna innebär att reglerna i en fördragsslutande stat ska tillämpas.

Artikel 41 anger att konventionen också är tillämplig på rena försäljningar eller framtida försäljningar i den mån detta föreskrivs i protokollet.

6.4 Åtgärder vid avtalsbrott (kapitel III)

6.4.1 Sammanfattning

I konventionens tredje kapitel finns bestämmelser om vilka åtgärder en borgenär får vidta vid gäldenärens avtalsbrott (*default*). Dessa åtgärder skiljer sig åt beroende på vilken typ av avtal som grundar säkerheten. Mot bakgrund av vad som sagts i föregående avsnitt om att det är nationell rätt som avgör vilken av de tre avtalstyperna i artikel 2(2) det är fråga om, kan olika sanktioner bli aktuella beroende på vilket lands lag som ska tillämpas. I USA, Kanada, Nya Zeeland och Australien klassificeras försäljning med äganderättsförbehåll och vissa typer av leasingavtal som pantavtal. I andra länder behandlas säljare med äganderättsförbehåll och leasegivare fullt ut som ägare och rättssystemet skiljer tydligt på dessa typer av avtal och pantavtal.¹⁹

Utöver de åtgärder som anges i kapitel III kan parterna avtala om ytterligare åtgärder som borgenären ska få vidta (se artikel 12). Även åtgärder som föreskrivs enligt tillämplig nationell lag får vidtas så länge de inte strider mot de tvingande bestämmelser som räknas upp i artikel 15.

¹⁸ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 270.

¹⁹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 267.

Av artikel 14 framgår att som huvudregel ska de åtgärder som föreskrivs i kapitlet vidtas i enlighet med de processuella regler som gäller enligt lagen på den plats där åtgärderna ska vidtas. Vad detta i praktiken innebär är svårt att förutsäga med tanke på det stora antal stater med skilda rättssystem som har tillträtt konventionen. Härvid får betydelse om en stat har avgett en förklaring enligt artikel 54(2) om att alla eller en viss åtgärd kräver beslut av nationell domstol. Enligt artikel 15 är bestämmelsen i artikel 14 tvingande.

Det ska särskilt noteras att för tillämpning av bestämmelserna i kapitel III krävs inte att den internationella säkerheten är registrerad i det internationella registret.

6.4.2 Vad är ett avtalsbrott? (artikel 11)

Som tidigare konstaterats bygger konventionen i hög grad på partsautonomi, dvs. att parterna själva förfogar över avtalet. Detta kommer bland annat till uttryck i fråga om vad som ska anses utgöra avtalsbrott. Huvudregeln enligt artikel 11 är att parterna själva kan avtala vilka omständigheter som ska utgöra avtalsbrott och huruvida de åtgärder som anges i artikel 8 till 10 samt i artikel 13 även ska vara tillämpliga i något annat fall. En sådan överenskommelse ska vara skriftlig och kan träffas när som helst.

Så länge parterna är överens torde det inte finnas några begränsningar i vad som kan utgöra ett avtalsbrott. Även händelser som ligger utanför parternas kontroll, såsom att kontrollen av lease-tagaren övergår till en annan part, kan, om parterna kommer överens om det, utgöra ett avtalsbrott enligt konventionens mening.²⁰

Om definitionen av avtalsbrott är oreglerad mellan parterna (vilket sällan torde vara fallet) ska avtalsbrott enligt artikel 11 anses föreligga när borgenären i *väsentlig* utsträckning har berövats vad han eller hon kan förvänta sig enligt avtalet. Bedömningen ska ske utifrån de förutsättningar som gällde vid tiden för avtalsslutet och inte av vad som därefter skett.²¹

²⁰ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 280.

²¹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 290.

6.4.3 Vilka åtgärder får borgenären vidta? (artikel 8–10 och 12)

I artiklarna 8 och 9 anges de åtgärder som en säkerhetshavare får vidta vid säkerhetsställarens avtalsbrott. I artikel 10 regleras gemensamt åtgärder tillgängliga för leasegivare och säljare med äganderättsförbehåll. Bestämmelserna i artikel 12 är tillämpliga för samtliga tre typer av borgenärer.

I luftfartsprotokollet artikel IX finns ytterligare två åtgärder som en borgenär kan vidta: avregistrering samt export och överföring av luftfartyget.

Säkerhetshavare (artikel 8 och 9)

Artikel 8

Säkerhetshavaren har i huvudsak tre slags åtgärder att vidta vid säkerhetsställarens avtalsbrott (artikel 8(1)):

- ta det pantsatta objektet i besittning eller ta kontroll över det,
- sälja eller leasa ut det pantsatta objektet eller
- tillgodogöra sig all form av inkomst eller avkastning som följer av förvaltningen eller nyttjandet av objektet.

Om säkerhetsställaren har leasat ut objektet eller sålt det med äganderättsförbehåll och säkerhetshavarens säkerhet är registrerad först, kan säkerhetshavaren även vidta åtgärderna i artikel 8(1) mot leasetagaren eller köparen som köpt med äganderättsförbehåll.²² Säkerhetshavaren kan då överta leasingavtalet och informera leasetagaren att denne ska erlägga leasingavgifterna till säkerhetshavaren i stället, alternativt säga upp leasingavtalet och ta objektet i besittning.

För att säkerhetshavaren ska kunna vidta en eller flera av åtgärderna krävs att säkerhetsställaren har lämnat sitt samtycke och att eventuella förklaringar som en fördragslutande stat avgett enligt artikel 54 beaktats. Säkerhetsställarens samtycke kan ha lämnats i pantavtalet eller därefter.

²² Roy Goode, *Official Commentary*, s. 281.

Om samtycke saknas kan säkerhetshavaren begära att en domstol ska tillåta eller besluta att någon av åtgärderna får eller ska vidtas (artikel 8(2)). En fördragsslutande stat kan också avge en förklaring enligt artikel 54(2) om att en viss åtgärd alltid ska kräva ett domstolsbeslut.

Till skydd för gäldenären anges i artikel 8(3) att alla föreskrivna åtgärder ska vidtas på ett affärsmässigt skäligt sätt. Om det pantsatta objektet omfattas av luftfartsprotokollet, ska inte den här bestämmelsen tillämpas, utan i stället artikel IX(3) i luftfartsprotokollet där det särskilt anges vad som ska anses som affärsmässigt skäligt. Säkerhetshavare som avser att sälja eller leasa ut objektet enligt artikel 8(1) ska i skälig tid skriftligen meddela detta till berörda personer. I luftfartsprotokollet anges att tio arbetsdagar är skälig tid (artikel IX(4) i protokollet).

Grundbestämmelsen i svensk rätt om realisation av pant finns i 10 kap. 2 § handelsbalken. En vanlig lös pant kan säljas antingen genom panthavarens egen försorg eller av Kronofogdemyndigheten efter utmätning eller vid konkurs på sätt som konkurslagen anger. Luftfartyg och reservdelar är dock undantagna så kallad privat pantrealisation (se 10 kap. 7 § handelsbalken) och realisation av panten kräver därför en exekutionstitel. Därefter kan utmätning ske i luftfartyget. Enligt svensk rätt kan också en pantsatt fordran drivas in eller säljas om säkerhetsställaren brister i sina skyldigheter. Detta gäller även skuldebrev som är in-tecknat i luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg.²³ Om realisation av panträtt i luftfartyg och reservdelar blir aktuell, kan panthavaren således välja mellan att sälja det in-tecknade skuldebrevet eller att med anskaffande av en exekutionstitel få sin fordran fastställd till betalning ur den in-tecknade egendomen.²⁴ I konventionen finns inget förbud mot privat realisation av pant i luftfartyg.

Liksom i de flesta rättssystem finns i svensk rätt ett förbud mot avtal om att pant eller annan säkerhet ska vara förverkad om säkerhetsställaren inte fullgör sina förpliktelser. Säkerhetshavaren får således inte realisera eller behålla panten, utan har en redovisnings-skyldighet till säkerhetsställaren/gäldenären. Inom svensk rätt kallas

²³ Gösta Walin, Göran Millqvist och Annina H. Persson, *Panträtt*, tredje uppl., Norstedts Juridik, 2012, s. 329.

²⁴ Gösta Walin, Göran Millqvist och Annina H. Persson, *Panträtt*, tredje uppl., Norstedts Juridik, 2012, s. 376.

detta förbud mot förfallopant och regleras i 37 § avtalslagen. I artikel 8(6) i konventionen föreskrivs att om de belopp som säkerhetshavaren erhåller till följd av att han eller hon har tagit panten i besittning och sålt eller leasat ut den, överstiger beloppet som säkerställts och de skäligen kostnader som någon av dessa åtgärder skäligen medför, ska överskottet fördelas bland övriga säkerhetshavare och eventuell återstod ska betalas till säkerhetsställaren. Denna bestämmelse torde motsvara det svenska förbudet mot förfallopant.

Artikel 8 punkterna (3) till (6) kan enligt artikel 15 inte avtalas bort av parterna.

Artikel 9

Om gäldenären, dvs. säkerhetsställaren, redan har brustit i sin betalningsskyldighet, kan han däremot enligt svensk rätt komma överens med borgenären om att denne får behålla den ställda panten. Denna möjlighet till gottgörelse återfinns i artikel 9(1). Enligt denna artikel kan säkerhetshavaren och samtliga berörda personer (vilka inkluderar gäldenären och varje annan person med någon form av rätt i objektet, se artikel 1(m)) sedan avtalsbrott inträffat avtala om att äganderätten till objektet, eller annan rätt som säkerhetsställaren har till objektet, helt eller delvis, ska övergå till säkerhetshavaren som gottgörelse för de säkerställda förpliktelseerna.

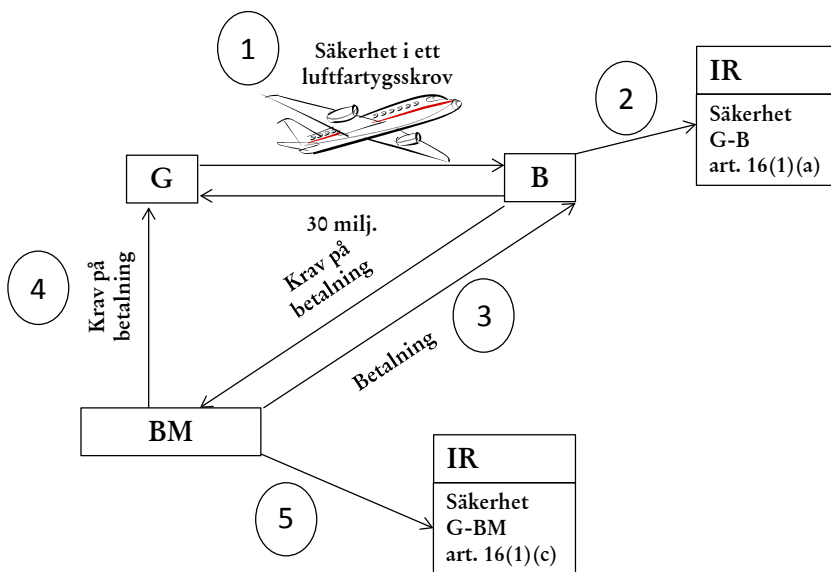
Säkerhetshavaren kan också välja att inför domstol framställa en begäran om att säkerhetsställarens rätt till objektet ska övergå till säkerhetshavaren som gottgörelse. En sådan framställan ska enligt artikel 9(3) endast bifallas om storleken av de säkerställda förpliktelseerna står i proportion till objektets värde. I annat fall ska den ogillas. Denna bestämmelse, som är till skydd för gäldenären, är tvingande och kan inte avtalas bort (se artikel 15). Om inte skulden täcks av säkerhetens värde har säkerhetshavaren en fordran gentemot säkerhetsställaren på resterande belopp.²⁵

Under vissa förutsättningar kan säkerhetsställaren få panten frisläppt även sedan avtalsbrott har skett (artikel 9(4)). Enligt artikel 15 är även denna bestämmelse tvingande.

²⁵ Roy Goode, *Official Commentary*, Illustration 10, s. 287.

Om någon annan av de berörda personer som anges i artikel 1(m) löser säkerhetsställarens skuld, övertar denne säkerhetshavarens rätt gentemot säkerhetsställaren. Som exempel kan nämnas när en borgensman har betalat skulden till borgenären och övertar borgenärens rätt gentemot gäldenären eller när ett försäkringsbolag träder in i den skadelidandes rätt till skadestånd efter utbetalning av försäkringsersättning.²⁶ Denna form av övertagande av en rätt gentemot gäldenären, subrogation, regleras i artikel 38 och illustreras i figur 6.1.

Figur 6.1 Subrogation²⁷



²⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 34.

²⁷ Figuren är en illustration av Illustration 11, Roy Goode, *Official Commentary*, s. 287.

1. Borgenären (B) lånar ut 30 miljoner kr till Gälldenären (G) som ställer en säkerhet i ett luftfartygsskrov. Som ytterligare säkerhet finns en Borgensman (BM).
2. B registrerar säkerheten i det internationella registret som en internationell säkerhet.
3. G missköter en avbetalning och i enlighet med vad som avtalats förfaller hela skulden till betalning. B kräver BM på betalning.
4. BM:s betalning till B innebär att han har ett krav på betalning gentemot G och övertar B:s säkerhet som då kan registreras i det internationella registret enligt artikel 16(1)(c).

Säljare med äganderättsförbehåll och leasegivare (artikel 10)

Till skillnad från en säkerhetshavare så har en säljare med äganderättsförbehåll respektive en leasegivare en ursprunglig äganderätt till objektet. De enda åtgärder som krävs vid gälldenärens avtalsbrott är därför uppsägning av avtalet och återtagande av besittningen till objektet. Borgenären kan välja mellan att vända sig till domstol med en framställan om att domstolen ska besluta om dessa åtgärder eller att vidta dem på egen hand. Till skillnad från vad som gäller enligt artikel 8 och 9 om en säkerhetshavares rätt till åtgärder, är gälldenärens, dvs. köparen respektive leasetagaren, samtycke inte nödvändigt. Men en fördragsslutande stat kan avge en förklaring enligt artikel 54(2) om att en domstols beslut alltid ska krävas för att en sådan åtgärd som anges i artikel 10 ska få vidtas.

Som tidigare angetts kommer inte bestämmelserna i artikel 10 att bli tillämpliga på ett avtal om köp med äganderättsförbehåll om jurisdiktionen är USA, Canada, Nya Zeeland eller Australien eftersom dessa länder betraktar denna typ av avtal (och även vissa former av leasingavtal) som pantavtal.²⁸

Om luftfartsprotokollet är tillämpligt påverkas möjligheten för en leasegivare eller säljare med äganderättsförbehåll att vidta åtgärder enligt artikel 10 om ett insolvensförfarande gentemot gälldenären inleds. Ett sådant kan nämligen innebära att gälldenärens tillgångar fryses och borgenären kan då inte utöva sin rätt enligt artikel 10 att

²⁸ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 289.

återta luftfartyget. Det blir då av avgörande betydelse om den stat där gäldenären uppehåller sig har avgett en förklaring om att tillämpa alternativ A i artikel XI i protokollet. Om en sådan förklaring har avgetts, kan inte nationell insolvensrätt hindra att egendomen tas ur boet.²⁹

6.4.4 Interimistiska åtgärder (artikel 13)

Om en gäldenär inte vidgår avtalsbrott eller på annat sätt motsätter sig borgenärens rätt att vidta de åtgärder som föreskrivs i konventionen, har borgenären möjlighet att framställa en interimistisk begäran i avvaktan på den slutliga prövningen av hans eller hennes krav. Bestämmelserna om interimistiska åtgärder i artikel 13 har central betydelse i konventionen och är av stor ekonomisk betydelse för borgenären. Ett slutligt avgörande i en nationell domstol kan ibland dröja flera år och under tiden kan säkerheten förlora i värde och borgenären har inte rätt att tillgodogöra sig några intäkter från den. Bestämmelserna i artikel 13 är till för alla tre typer av borgenärer, dvs. säkerhetshavare, säljare med äganderättsförbehåll och lease-givare.

För objekt som omfattas av luftfartsprotokollet kompletteras bestämmelserna i artikel 13 av artikel X i protokollet. En fördragsslutande stat kan välja bort artikel 13 eller begränsa dess tillämpning genom en förklaring enligt artikel 55.³⁰

Med förbehåll för eventuella förklaringar ska varje fördragsslutande stat sörja för att en borgenär som kan styrka att gäldenären inte har fullgjort sina skyldigheter, i avvaktan på slutlig prövning i sakfrågan och förutsatt att gäldenären vid något tillfälle lämnat sitt samtycke härtill, skyndsamt ska kunna få ett beslut från en domstol om en eller flera av följande åtgärder om de begärs av borgenären:

1. åtgärder i avsikt att bevara objektet och dess värde
2. rätt för borgenären att ta objektet i besittning eller ta kontroll över eller låta förvara objektet
3. kvarhållande av objektet

²⁹ Roy Goode, *Official Commentary*, Illustration 31, s. 346. För en detaljerad redogörelse av artikel XI och vilka konsekvenser en förklaring till denna artikel innebär, se kapitel 7 och 8.

³⁰ Innebörden av en förklaring enligt artikel 55 redogörs för i kapitel 8, avsnitt 8.4.10.

4. leasing eller, utom i de fall som avses i led (a) till (c) ovan, ta kontroll över förvaltningen av, jämte inkomsterna och avkastningen från objektet.

Bestämmelserna om interimistiska åtgärder innebär att de fördragslutande staterna åläggs en skyldighet att se till att borgenären skyndsamt kan få sin sak interimistiskt prövad av nationell domstol. Med reservation för eventuella förklaringar enligt artikel 55, har alla domstolar som har jurisdiktion enligt artikel 43 behörighet att pröva en interimistisk framställan. Denna rätt kvarstår även om den slutliga prövningen av sakfrågan ska ske i en annan stat (artikel 43(2)).

Innebörden av begreppet ”skyndsamt” (*speedy*) framgår inte av artikel 13. Om luftfartsprotokollets bestämmelser är tillämpliga ska definitionen av ”skyndsamt” anges i den förklaring som den fördragsslutande staten har avgett enligt artikel XXX(2) i protokollet (se artikel X(2) i protokollet).

Det beviskrav som en borgenär ska nå upp till för bifall av en interimistisk begäran är lägre än den för ett slutligt beslut. Exakt var det ligger framgår inte av konventionen eller av den officiella kommentaren. I kommentaren anges däremot att domstolen vid bedömningen av om bevisningen är tillräcklig ska beakta vikten av snabba åtgärder för att skydda borgenärens intressen.³¹

Till skydd för gäldenären och andra berörda personer får domstolen vid bifall till en interimistisk framställan besluta om vissa villkor som anses nödvändiga för att säkerställa att borgenären vidtar åtgärderna på ett affärsmässigt sätt och inte underlåter att fullgöra sina förpliktelser enligt konventionen eller protokollet (artikel 13(2)). Villkoren kan också ställas i syfte att skydda gäldenären och andra berörda personer för det fall borgenären helt eller delvis inte kan styrka sitt anspråk, när sakfrågan avgörs slutligt (artikel 13(2)(b)). Villkoren kan exempelvis bestå av ett åtagande att betala skadestånd till gäldenären eller annan rättighets- eller säkerhetsinnehavare eller ställandet av säkerhet i form av en bankgaranti.³² I kommentaren anges att domstolen också *får* kommunicera borgenärens framställan till de berörda personerna, däribland gäldenären.³³ Detta måste

³¹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 292.

³² Roy Goode, *Official Commentary*, s. 293.

³³ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 293.

tolkas som att det är möjligt för domstolen att meddela ett interimistiskt beslut om säkerhetsåtgärd, dvs. *utan* hörande av motparten, på så sätt som föreskrivs i 15 kap. 5 § tredje stycket rättegångsbalken.

Om bestämmelserna i artikel 13(1) är tillämpliga, blir bestämmelserna i artikel 13(2) tvingande, vilket framgår av artikel 15.

6.5 Den internationella säkerhetens verkan gentemot tredje man (kapitel VIII)

6.5.1 Prioritetsordningen mellan olika säkerheter (artikel 29)

Registrering i det internationella registret är centralt vid frågor om prioritering mellan olika säkerheter. Huvudregeln i konventionen är att en registerad säkerhet har prioritet framför varje därefter registrerad säkerhet samt framför oregistrerade säkerheter (artikel 29(1)). Bestämmelsen avser samtliga säkerheter som har registerats i det internationella registret avseende ett visst objekt, dvs. inte endast internationella säkerheter, utan även registreringsbara legala rättigheter och säkerheter (*registrable non-consensual rights or interests*) samt nationella säkerheter där ett meddelande om deras existens har registerats i det internationella registret (se artikel 16(1)(d), se ovan avsnitt 6.1).³⁴ För prioritet framför en oregistrerad säkerhet saknar det betydelse huruvida den oregistrerade säkerheten faktiskt *kunde* registreras i det internationella registret eller ej.

De enda oregistrerade säkerheter som undantas från prioritetsordningen är

- legala rättigheter och säkerheter som stiftats enligt nationell lag och omfattas av en förklaring enligt artikel 39(1) samt
- befintliga rättigheter och säkerheter som har uppkommit i enlighet med nationell lag (se artikel 60).

Enligt konventionen finns ingen möjlighet till registrering i det internationella registret av vanliga försäljningar. Sådan registrering tillåts dock av både luftfartsprotokollet och protokollet avseende rymd-

³⁴ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 332.

egendom (se artikel III i luftfartsprotokollet). Men registrering av ett köp skyddar inte förvärvaren från andra borgenärer med säkerheter i det förvärvade objektet. Om en förvärvare som registrerat sitt köp därefter leasar ut det, måste förvärvaren även registrera den säkerhet som leasingavtalet utgör för att skydda sig mot andra säkerhetsinnehavare. Det finns alltså ingen så kallad *cross over* effekt från en typ av registrering till en annan.³⁵

Huvudregeln om prioritetsordning gäller även om den som förvärvade och registrerade säkerheten visste om att det fanns en tidigare avtalad säkerhet men denna säkerhet inte var registrerad i det internationella registret (artikel 29(2)). Denna princip där registrerade säkerheter skyddas gentemot oregistrerade, motsvaras av bestämmelsen i 2 c § inskrivningslagen där det föreskrivs att en införing i inskrivningsregistret för luftfartyg ska anses känd för var och en vars rätt till luftfartyget är beroende av god tro om en omständighet som införingen avser. Därmed torde godtrosvärv av panträtter i luftfartyg vara uteslutna (jfr 8 § lagen (1986:796) om godtrosvärv av lösöre). Beträffande nyttjanderätt till ett luftfartyg föreskriver den svenska inskrivningslagen att en sådan rätt gäller mot en ny ägare till luftfartyget om inskrivning av rätten söktes före den dag då den nye ägaren ansöker om inskrivning av sitt förvärv (2 f § inskrivningslagen).

Registrering i det internationella registret är till för att skydda borgenären mot tredje man. Gälldenärens relation till borgenären påverkas inte av om en registrering har gjorts eller ej. En leasetagare har enligt leasingavtalet vissa skyldigheter gentemot leasegivaren och dessa skyldigheter påverkas inte av huruvida leasegivaren valt att registrera sin säkerhet som leasegivare eller inte. Leasetagaren kan alltså inte ”gå om” leasegivaren genom att i andra hand leasa ut objektet och registrera denna säkerhet.³⁶ En leasetagare och en köpare där det finns ett äganderättsförbehåll har dessutom ett intresse av att leasegivarens respektive säljarens säkerhet registreras, eftersom de då skyddas gentemot senare registrerade rättigheter (jfr artikel 29(4)).

En köpare av ett objekt förvärvar rätten till objektet belastad med de säkerheter som var registrerade när förvärvet ägde rum, och fri från varje icke registrerad säkerhet, även om köparen har känne-

³⁵ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 333.

³⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 334.

dom om sådan säkerhet (artikel 29(3)). Om objektet omfattas av luftfartsprotokollet ska även artikel XIV i luftfartsprotokollet beaktas, eftersom förvärv som avser luftfartsegendom kan registreras.

Innehavare av konkurrerande säkerheter eller rättigheter har möjlighet att avtala om en annan prioritetsordning än den som nu redogjorts för (artikel 29(5)). Ett avtal om att en säkerhet ska ha sämre prioritet än vad som föreskrivs i artikel 29, dvs. avtal om efterställning (*subordination*) måste dock registreras för att det ska vara bindande för förvärvaren av den efterställda säkerheten.

Prioritet som gäller enligt artikel 29 ska enligt punkten 6 även gälla för avkastning (*proceeds*) från objektet. Genom denna bestämmelse garanteras prioriteten för försäkringsutbetalningar om objektet förstörs.³⁷

Konventionens bestämmelser om den registrerade säkerhetens företräde enligt artikel 29 ska tillämpas även om en stat har avgett en förklaring enligt artikel 50 om att konventionen inte ska tillämpas på interna transaktioner. Detta innebär att säkerheter mellan inhemska aktörer som avser säkerhet i ett objekt vilket rör sig inom landet måste registreras i det internationella registret för att säkerställa säkerhetens prioritet gentemot senare registrerade säkerheter.

Artikel 29 reglerar inte prioriteten mellan oregistrerade säkerheter; detta överläts till nationell rätt. En sådan prioritetsordning kan då snabbt förändras om en part väljer att registrera sin säkerhet i det internationella registret.³⁸

Konventionens regler om prioritet kan få betydelse även för länder som inte har tillträtt den. Så är t.ex. fallet om en gäldenär i en fördragsslutande stat upplåter en säkerhet i ett luftfartyg enligt ett pantavtal som omfattas av konventionen och borgenären registrerar säkerheten i det internationella registret. Därefter flyttar gäldenären till en stat som inte har tillträtt konventionen och ingår där ett nytt avtal om säkerhet avseende samma egendom. Den första borgenären kan då i den fördragsslutande statens domstol kräva prioritet för sin säkerhet, trots att den andra säkerheten som finns i egendomen inte omfattas av konventionen och inte kan registreras i det internationella registret.³⁹

³⁷ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 337.

³⁸ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 338.

³⁹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 28.

Bestämmelsen i punkten 7 handlar om säkerheter i föremål som har installerats på ett sådant objekt som omfattas av konventionen och protokollet. Det kan t.ex. röra sig om datorer eller audio- och videosystem som har installerats i ett luftfartygsskrov eller reservdelar som har monterats in i motorn eller skrovet.⁴⁰ Huvudregeln är att säkerheter och rättigheter i föremålet inte ska påverkas av om det har installerats i objektet, så länge säkerheten eller rättigheten enligt tillämplig lag ska gälla även efter installationen (artikel 29(7)(a)). Inte heller ska konventionen hindra uppkomsten av säkerheter och rättighet i föremål som har varit installerade i ett objekt sedan det har tagits ur objektet (artikel 29(7)(b)), om detta är möjligt enligt tillämplig lag.

Artikel 29(7) gäller inte för flygmotorer, vilka behandlas som separata objekt enligt luftfartsprotokollet. Frågor om prioritet där en motor med en säkerhet monterats in i ett flygplan, regleras särskilt i artikel XIV(3) i luftfartsprotokollet.

6.5.2 Hur behandlas en internationell säkerhet vid gäldenärens insolvens? (artikel 30)

Termen *insolvency proceedings* kan översättas med insolvensförfarande och avser enligt konventionens definition konkurs, likvidation eller andra rättsliga eller administrativa förfaranden, innefattande även interimistiska förfaranden, varvid gäldenärens tillgångar och rörelse kontrolleras eller övervakas av en domstol för rekonstruktion eller likvidation (artikel 1(l)). Det är utredningens uppfattning att denna definition även inbegriper företagsrekonstruktioner enligt lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion.

Enligt artikel 30(1) är en internationell säkerhet *effective* vid insolvensförfaranden mot gäldenären, om säkerheten har registrerats i enlighet med konventionen innan insolvensförfarandena inleddes. Termen *effective* betyder enligt den officiella kommentaren att säkerheten erkänns som skyddad (*recognised as proprietary in nature*) och ska prioriteras före osäkrade fordringar.⁴¹ Härunder bör även falla förmånsrätt för panträtt enligt förmånsrättslagen. Det ska således enligt konventionen vara möjligt för en borgenär att hävda

⁴⁰ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 338.

⁴¹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 343.

sin separationsrätt eller förmånsrätt genom att disponera över egendomen framför konkursboet och konkursborgenärer med osäkrade fordringar. Denna separationsrätt eller förmånsrätt för en internationell säkerhet kan inte sättas åt sidan genom nationell lagstiftning. Om ett land exempelvis har som krav att en säkerhet av den här typen måste registreras i ett nationellt register för att erkännas i ett insolvensförfarande, får en sådan bestämmelse ingen verkan om konventionen är tillämplig och den internationella säkerheten, förutsatt att den är registrerad i det internationella registret innan insolvensförfarandena inleddes, är effektiv enligt artikel 30(1).⁴² Tidpunkten för när insolvensförfarandena anses inledda, måste avgöras av tillämplig nationell lag. Vilken det är framgår av internationella privaträttsliga regler.

Bestämmelsen i punkten 1 ska däremot inte begränsa möjligheterna enligt nationell rätt till separationsrätt i ett insolvensförfarande (artikel 30(2)). Om den fördragsslutande staten har avgett förklaringar enligt artiklarna 40 och 50(2) kan även andra typer av registrerade säkerheter än de internationella vara effektiva i gäldenärens konkurs.

Konventionens bestämmelser om insolvens påverkar inte nationella bestämmelser om återvinning i konkurs eller tillämpning och verkställighet av sådana processuella regler om bättre rätt till egendom som insolvensförvaltaren kontrollerar eller utövar tillsyn över (artikel 30(3)). Ett exempel på det sistnämnda torde vara förbudet mot utmätning sedan ett beslut om konkurs respektive inledande av företagsrekonstruktion meddelats (se 3 kap. 7 § konkurslagen [1987:672] respektive 2 kap. 17 § lagen om företagsrekonstruktion).

En nationell domstol är enligt konventionen inte heller förhindrad att tillämpa regler som begränsar eller förhindrar realisationen av en säkerhet, t.ex. för att gäldenärens verksamhet ska kunna fortsätta att bedrivas till nytta för samtliga borgenärer. Detta innebär att en leasegivare som har leasat ut ett luftfartyg och registrerat sin säkerhet i det internationella registret, kan bli förhindrad att återta sitt luftfartyg enligt reglerna i artikel 10 om insolvensförfaranden inleds mot leasetagaren och nationell rätt föreskriver att gäldenärens tillgångar ska "frysas". Avgörande för leasegivarens möjligheter att vidta åtgärder blir då om den fördragsslutande staten har avgett en

⁴² Roy Goode, *Official Commentary*, Illustration 30, s. 345.

förklaring om att tillämpa alternativ A under artikel XI i luftfartsprotokollet, se vidare kapitel 7 om luftfartsprotokollets bestämmelser och kapitel 8 om förklaringar.⁴³

6.6 Överlåtelse av tillhörande rättigheter, m.m. (kapitel IX)

6.6.1 Inledning

Inledningsvis måste något sägas om den terminologi som används i kapitel IX och vad den innebär. Kapitlet har fått rubriken *Assignment of associated rights and international interests; rights of subrogation*. Innebörden av *Associated rights* har utvecklats ovan i avsnitt 6.2. Termen, som översatts med ”tillhörande rättigheter”, avser enligt konventionen vissa avtalsbaserade rättigheter till betalning eller annan prestation som är säkerställda i objektet eller knutna till det (artikel 1(c)). Dessa rättigheter kan överlåtas med eller utan den internationella säkerheten. Vid en internationell säkerhet som grundas på ett pantavtal är den huvudsakliga tillhörande rättigheten rätten till avbetalning av ett lån samt ränta. Även andra rättigheter gentemot säkerhetshavaren som utgår från pantatalet och säkerställs i objektet utgör tillhörande rättigheter. Det kan vara fråga om vård och underhåll av objektet, ersättning vid avtalsbrott samt skyldigheter som säkerhetsställaren har enligt andra avtal där objektet är säkerhet och som genom en klausul har inkorporerats i pantavtalet.⁴⁴

För definition av termen *subrogation* (övertagande av en rätt gentemot gäldenären) hänvisas till avsnitt 6.4.3 (se figur 6.1).

6.6.2 Överlåtelser av tillhörande rättigheter (artikel 32)

Assignment (här översatt med överlåtelse) används i konventionen främst i samband med överlåtelse av tillhörande rättigheter. Med överlåtelse avses här samtliga former av avtal genom vilka tillhörande rättigheter flyttas över från en person till en annan (med person

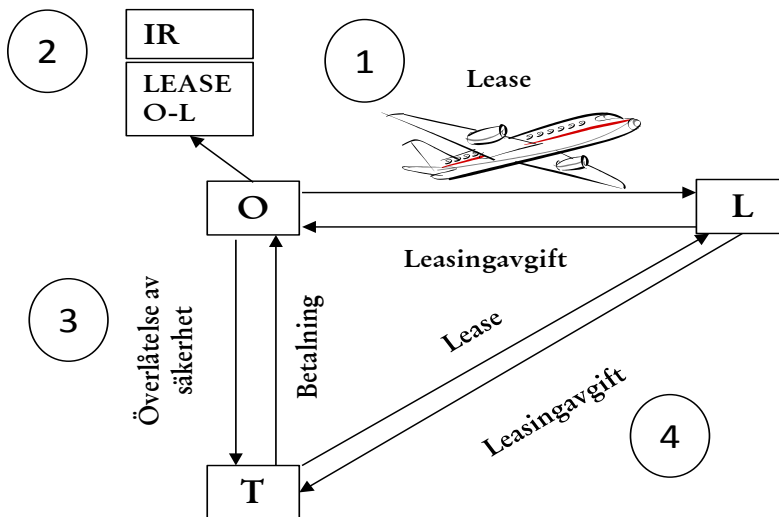
⁴³ Roy Goode, *Official Commentary*, Illustration 31, s. 346.

⁴⁴ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 348.

avses här såväl fysiska som juridiska personer). Det saknar betydelse för definitionen om också den internationella säkerheten överläts eller om den blir kvar hos överlåtaren av de tillhörande rättigheterna (artikel 1(b)). Överlåtelser som tillkommer genom lag omfattas inte av begreppet *assignment* och sådana överlåtelser faller följaktligen utanför konventionens tillämpningsområde.⁴⁵

Överlåtelser kan avse tillhörande rättigheter som övergår vid en försäljning, en säkerhetsöverlåtelse där besittningen inte övergår eller en överlåtelse av en panträtt.⁴⁶ Överlåtelse ska inte förväxlas med *novation* som innebär att det gamla avtalet som grundar de tillhörande rättigheter ersätts med ett nytt. Skillnaden mellan de båda avtalstyperna illustreras i figur 6.2.

Figur 6.2 Assignment⁴⁷



⁴⁵ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 361.

⁴⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 250.

⁴⁷ Figuren är en illustration av Illustration 1, Roy Goode, *Official Commentary*, s. 265.

1. Leasingbolaget O och flygbolaget L avtalar att O ska leasa ett flygplan till L och att L ska betala leasingavgift (hyra) under leasingperioden till O.
2. O registrerar leasingavtalet i internationella registret som en internationell säkerhet.
3. O överlåter sin säkerhet i egenskap av leasegivare till ett annat leasingbolag, T.
4. Överlåtelsen innebär att T övertar samtliga rättigheter under leasingavtalet som uppstår sedan överlåtelsen ägt rum. Det avtalas också att O och L inte fortsättningsvis ska ha några skyldigheter gentemot varandra på grund av leasingavtalet. O:s skyldigheter enligt leasingavtalet gentemot L ska dock kvarstå såvitt avser händelser som uppstått före överlåtelsen.

Om villkoren för överlåtelsen mellan O och T är som angetts ovan, dvs. att O fortfarande svarar gentemot L för händelser som äger rum före överlåtelsen, så är det fråga om en överlåtelse i konventionens mening, dvs. *assignment*. Om överlåtelsen i stället innebär att O inte längre har några skyldigheter eller rättigheter hänförliga till leasingavtalet, är det fråga om ett nytt avtal, *novation*. Genom ett sådant skapas en ny internationell säkerhet som kräver en ny registrering i det internationella registret.

För att en överlåtelse ska vara en överlåtelse i konventionens mening krävs att avtalet är skriftligt och att det är möjligt att identifiera de tillhörande rättigheterna (artikel 32(1)(a) och (b), jfr artikel 7 om formkraven för en internationell säkerhet). Om överlåtelsen utgör en säkerhet för en fordran, måste säkerhetsställarens skyldigheter framgå av överlåtelseavtalet i enlighet med vad som föreskrivs i protokollet (punkten (c)). Något belopp eller maxbelopp behöver dock inte anges (jfr artikel 7(d)). Om inte kraven i artikel 32(1) är uppfyllda överförs inte den internationella säkerheten och överlåtelsen faller utanför konventionens tillämpningsområde.⁴⁸

En överlåtelse av en internationell säkerhet som grundar sig på ett pantavtal, kräver att även några eller alla tillhörande rättigheter överläts (artikel 32(2)). Skälet för detta är att själva syftet med ett

⁴⁸ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 356.

pantavtal är att säkra betalning eller annan prestation. Om den internationella säkerheten har överförts men däremot ingen av de säkrade rättigheterna, fyller pantavtalet ingen funktion. Om det i stället är fråga om en säkerhet i form av ett leasingavtal eller försäljning med äganderättsförbehåll kan säkerhetsinnehavaren, i vart fall i teorin, sälja objektet för säkerheten utan att överlåta de tillhörande rättigheterna, dvs. rätten till betalning eller annan prestation under leasingavtalet respektive köpeavtalet.⁴⁹

Konventionens bestämmelser är inte tillämpliga på överlåtelse av tillhörande rättigheter om inte överlåtelsen samtidigt tillåter överlåtelse av aktuell internationell säkerhet (artikel 32(3)). En säljare med ett äganderättsförbehåll kan välja att överlåta rätten till framtida avbetalningar men behålla själva äganderätten till objektet som grundar säkerheten. En sådan överlåtelse omfattas då inte av konventionens bestämmelser.⁵⁰ Om flera överlåtelser av olika tillhörande rättigheter har ägt rum men endast en av överlåtelserna omfattar den internationella säkerheten, behöver förvärvaren av denna bara registrera den för att få prioritet. Övriga överlåtelser kommer att falla utanför konventionen, eftersom de inte samtidigt medför överlåtelse av aktuell internationell säkerhet.⁵¹

6.6.3 Effekterna av en överlåtelse (artikel 31)

Om inte parterna har avtalat annat, ska överlåtelse av tillhörande rättigheter som uppfyller de krav som anges i artikel 32, även innebära att den internationella säkerheten och överlåtarens samtliga säkerheter enligt konventionen övergår till förvärvaren (artikel 31(1)). Förvärvaren får då samma prioritet för sin säkerhet som överlåtarens hade. Prioriteten av säkerheten avgörs således *inte* av när överlåtelsen registrerades, utan av när den internationella säkerheten registrerades av överlåtarens (dvs. vid tidpunkten 2 i figuren 6.2 ovan). Denna princip, dvs. att säkerheten är accessorisk till rättigheterna som är säkrade och följer dessa, är vanlig i de flesta rättssystem, även det svenska,⁵² och framgår tydligt av artikel 35 om prioritet mellan

⁴⁹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 356.

⁵⁰ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 350.

⁵¹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 349.

⁵² Se t.ex. Getrud Lennander, *Kredit och säkerhet*, tionde uppl., Iustus förlag, 2011, s. 44 ang. borgensåtagande.

överlåtelse av tillhörande rättigheter (se nedan avsnitt 6.6.6). Principen har varit avgörande för hur reglerna om tillhörande rättigheter har formulerats, nämligen att bestämmelserna utgår från de tillhörande rättigheterna och inte, som annars är fallet i konventionen, från den internationella säkerheten. Denna avvikelse från att det är den internationella säkerheten som styr, har oundvikligen medfört att kapitel IX, och speciellt artikel 35 om prioritet mellan olika överlåtelser, blir tämligen svårförståeligt.

Enligt konventionen krävs inte att *alla* tillhörande rättigheter överläts. Överlåtaren och förvärvaren är fria att avtala om hur rättigheterna i förhållande till den internationella säkerheten ska fördelas mellan dem. Men om deras överenskommelse är till nackdel för gäldenären krävs dennes samtycke (artikel 31(2)).

Gäldenärens möjligheter till kvittningsinvändningar eller andra former av invändning gentemot förvärvaren av de tillhörande rättigheterna ska avgöras med hjälp av tillämplig nationell rätt (artikel 31(3) och (4)). Om de tillhörande rättigheterna har överlåtits som säkerhet för en förpliktelse (*by way of security*) och de förpliktelser som har säkerställts genom överlåtelsen har fullgjorts, ska de överlåtna tillhörande rättigheterna återgå till överlåtaren (punkten 5).

6.6.4 Gäldenärens förpliktelser gentemot förvärvaren (artikel 33)

Artikel 33 uppställer ett krav på denuntiation liknande det som finns i 3 kap. 31 § lagen (1936:81) om skuldebrev. För att gäldenären ska vara bunden av överlåtelsen krävs alltså att gäldenären underrättas om överlåtelsen av överlåtaren och att det i underrättelsen framgår vilka tillhörande rättigheter som har överlåtits (artikel 33(1)). Gäldenären kan efter denuntiation betala eller på annat sätt uppfylla sina förpliktelser med befriande verkan.

Av artikel XV i luftfartsprotokollet följer ytterligare ett villkor, nämligen att gäldenären ska lämna ett skriftligt samtycke. Ett sådant samtycke kan lämnas i förväg och behöver inte identifiera förvärvaren av de tillhörande rättigheterna.⁵³

⁵³ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 357.

Artikel 33 är inte tillämplig om inte också den internationella säkerheten överlåtits. I sådana fall ska nationell rätt tillämpas. Om 2001 års UN Convention on the Assignment of Receivables in International Trade införlivats i den nationella rätten, blir även dessa bestämmelser tillämpliga.⁵⁴

6.6.5 Åtgärder vid avtalsbrott (artikel 34)

Artikel 34 reglerar vad som ska ske vid överlåtarens avtalsbrott när överlåtelsen av tillhörande rättigheter och den internationella säkerheten utgör en säkerhet till en fordran som överlåtaren har till förvärvaren. Artikel föreskriver att artiklarna 8 och 9 samt 11 till 14 ska tillämpas i relationen mellan överlåtaren och förvärvaren. Bestämmelsen påverkar således inte gäldenärens rättigheter.

Bestämmelsen blir endast aktuell om överlåtelsen avser både de tillhörande rättigheterna och den internationella säkerheten. Liksom för artikel 33 blir den inte tillämplig på överlåtelser enbart av tillhörande rättigheter.

6.6.6 Prioritet mellan konkurrerande överlåtelser (artikel 35 och 36)

Om det finns flera konkurrerande överlåtelser av tillhörande rättigheter knutna till *samma* internationella säkerhet ska reglerna om prioritet i artikel 29 tillämpas (artikel 35(1)). Det krävs härvid att minst en av överlåtelserna även omfattar den aktuella internationella säkerheten och att överlåtelsen av den internationella säkerheten är registrerad i det internationella registret.⁵⁵ Den första punkten i artikel 35 är motsägelsefull och enligt den officiella kommentaren ska den första satsen om tillämpning utgå.⁵⁶ Första punkten ska i stället läsas som att när det i artikel 29 hänvisas till en registrerad eller oregistrerad säkerhet, ska avses en registrerad respektive oregistrerad överlåtelse av tillhörande rättighet (artikel 35(1)). Överlåtelser av tillhörande rättigheter i sig kan nämligen

⁵⁴ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 357. Sverige har inte tillträtt FN-konventionen.

⁵⁵ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 360 där det framgår att artikel 35 är otydlig och lätt kan misstolkas.

⁵⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 362.

inte registreras i det internationella registret (jfr artikel 16(1)). En överlåtelse som inte omfattar den internationella säkerheten faller, som tidigare angetts, dessutom utanför konventionens tillämpningsområde enligt artikel 32(3).

Om det bara finns en överlåtelse av tillhörande rättigheter som även inkluderar överlåtelse av den internationella säkerheten, innebär bestämmelserna i artikel 35(1) tillsammans med artikel 29 att denna får bästa prioritet. Företrädesordningen mellan övriga överlåtelser av tillhörande rättigheter i den internationella säkerheten får avgöras enligt tillämplig nationell lag. Om det däremot finns t.ex. tre olika överlåtelser av tillhörande rättigheter som alla inkluderar överlåtelse av en internationell säkerhet, ska den först registrerade överlåtelserna ha företräde framför senare registrerade eller oregistrerade överlåtelser.

Enligt artikel 36(1) och (2) ska bestämmelserna om prioritetsordning i artikel 35(1) endast tillämpas om vissa förutsättningar är uppfyllda. I annat fall ska prioriteten mellan konkurrerande överlåtelser av tillhörande rättigheter fastställas enligt tillämplig lag.

En förutsättning är att de tillhörande rättigheterna är fortsatt knutna till den internationella säkerheten.⁵⁷ Detta gäller även för andra förvärvare av tillhörande rättigheter; anknytningen till den internationella säkerheten måste bestå för att förvärvaren ska skyddas av konventionen.⁵⁸

6.6.7 Övriga frågor knutna till överlåtelse av tillhörande rättigheter (artikel 37 och 38)

Vid insolvensförfaranden gentemot gäldenären ska artikel 30 tillämpas även på överlåtelser av tillhörande rättigheter (artikel 37). Med internationell säkerhet i artikel 30 ska då avses överlåtelse av tillhörande rättigheter och aktuell internationell säkerhet (artikel 35(2)). Bestämmelsen i artikel 37 innebär att om insolvensförfaranden inleds gentemot överlåtaren, ska förvärvaren av den överlåtna internationella säkerheten och till de tillhörande rättigheterna ha separationsrätt (*be treated as effective*), förutsatt att de har registrerats innan insolvensförfarandet inleds.

⁵⁷ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 361.

⁵⁸ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 362.

det inleddes. Denna tidpunkt ska som tidigare angetts avgöras enligt tillämplig nationell lag.

I artikel 38 anges att konventionens bestämmelser inte ska påverka sådana förvärv av tillhörande rättigheter och den internationella säkerheten som enligt den tillämpliga nationella lagen uppstått till följd av legal eller avtalad subrogation. Det innebär att rättigheter som en part har enligt nationell rätt i egenskap av t.ex. borgensman inte ska påverkas av konventionens bestämmelser.

6.7 Frågor om jurisdiktion (kapitel XII)

I kapitel XII regleras vilken eller vilka domstolar som har behörighet att pröva olika framställningar som grundas på konventionens bestämmelser. Huvudregeln är att parterna själva disponerar över denna fråga och fritt kan avtala om vilken stats domstolar som ska ha behörighet (artikel 42). Det måste dock vara en stat som har tillträtt konventionen. Om inte annat har avtalats ska sådan behörighet vara exklusiv. Vad som har avtalats i frågan om jurisdiktion reglerar endast parternas förhållande sinsemellan och påverkar inte domstols behörighet vid prövning av en tvist mellan en avtalspart och en tredje man.⁵⁹

Det är inte nödvändigt att forumsklausulen hänvisar till konventionen. En allmän formulering om att alla frågor med anledning av avtalet ska prövas av ett visst lands domstolar är tillräcklig. Denna bestämmelse gäller även om nationell lag säger annat.⁶⁰ En förutsättning är dock att överenskommelsen om jurisdiktion är skriftlig och uppfyller de formkrav som ställs i den nationella rätten i den stat som parterna gett behörighet (artikel 42(2)). Denna formulering har valts för att överensstämja med artikel 23 i den så kallade Bryssel I-förordningen.⁶¹

Frågan om lagval berörs inte i konventionen, utan ska avgöras enligt internationella privaträttsliga regler i den stat som har jurisdiktion.⁶²

⁵⁹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 381.

⁶⁰ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 382.

⁶¹ Rådets Förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område.

⁶² Roy Goode, *Official Commentary*, s. 445.

Huvudregeln om att parterna kan avtala om jurisdiktion har två undantag. Det första gäller vid prövning av en framställan om åtgärder enligt artikel 13, dvs. interimistiska åtgärder. Vid en sådan framställan har även domstolarna i den fördragsslutande stat där objektet finns respektive på vars territorium gäldenären befinner sig (vid en framställan om att få leasa ut objektet) behörighet (artikel 43).

Det andra undantaget avser anspråk riktade mot registratorn. Enligt artikel 44 är endast de domstolar som är belägna där registratorn har sitt huvudkontor, behöriga att pröva skadeståndstalan eller besluta om åtgärder mot registratorn. Registratorn för luftfartsobjekt ligger på Irland och skadeståndstalan mot denna myndighet ska föras vid irländska domstolar.

Dessa domstolar har även rätt att förelägga registratorn att vidta åtgärder om en person inte följer ett beslut av en domstol med behörighet enligt konventionen, eller om det rör sig om en nationell säkerhet, en behörig domstols beslut enligt vilket personen åläggs att ändra eller upphäva registreringen (artikel 44(3)). Vad sådana åtgärder kan bestå i framgår inte av konventionen eller den officiella kommentaren.

Med förbehåll för vad som nu sagts får ingen domstol vidta åtgärder, meddela domar eller fatta beslut avseende registratorn (artikel 44(4)).

Konventionen anger inte vad som ska gälla om parterna *inte* har avtalat om jurisdiktion och det inte gäller prövning av en interimistisk framställan enligt artikel 13 eller för ett anspråk gentemot registreringsmyndigheten enligt artikel 44. Frågan om vilken domstol som har behörighet får då lösas med hjälp av internationella privaträttsliga regler.⁶³

När det gäller insolvensförfaranden föreskrivs särskilt i artikel 45 att bestämmelserna om jurisdiktion inte är tillämpliga.

⁶³ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 383.

6.8 Förhållande till andra konventioner (kapitel XIII)

I artikel 45 föreskrivs att konventionen ska ha företräde framför FN:s konvention från 2001 om överlåtelse av fordringar inom internationell handel.⁶⁴ Betydelsen av denna bestämmelse torde vara mycket begränsad, eftersom Kapstadskonventionen handlar om internationella säkerheter och inte omfattar överlåtelser som inte är knutna till den aktuella internationella säkerheten.

Förhållandet mellan Kapstadskonventionen och Unidroits konvention om internationell finansiell leasing⁶⁵ behandlas enligt artikel 46 i protokollet och redogörs också för i kapitel 7, avsnitt 7.6.3.

6.9 Slutbestämmelser (kapitel XIV)

6.9.1 Sammanfattning

Konventionens sista kapitel innehåller olika formella bestämmelser om tillträde till konventionen respektive uppsägning samt frågor om avgivandet av olika förklaringar. Här återfinns också de viktiga övergångsbestämmelserna, se följande avsnitt. De artiklar som reglerar olika förklaringar redogörs samlat för i kapitel 8.

För stater som tillträder konventionen sedan den har trätt i kraft, gäller enligt artikel 49(2) att konventionen träder i kraft den första dagen i den månad som följer efter det att tre månader förflutit sedan ratifikationsdokumenten deponerades hos depositarien. Rollen som depositarie tillkommer enligt artikel 62 Unidroit och där ska samtliga instrument knutna till ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning deponeras. Depositarien har även ansvar att delge de fördragsslutande staterna viss information, se punkten 2. Artikel 62 föreskriver också att depositarien är skyldig att förse tillsynsmyndigheten (*Supervisory Authority*) och registratorn med kopior av alla ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, underrätta dem om dagen för deponering av dessa, om alla förklaringar, återkallanden och ändringar av förklaringar

⁶⁴ United Nations Convention on the Assignment of Receivables in International Trade. Konventionen har ännu inte trätt i kraft eftersom inte tillräckligt många länder har tillträtt.

⁶⁵ The Unidroit Convention on International Financial Leasing, Ottawa den 28 maj 1988.

samt om alla anmälningar om uppsägning, med uppgift om datum för dessa anmälningar.

6.9.2 Övergångsbestämmelser

I artikel 60 regleras hur befintliga nationella rättigheter och säkerheter av olika slag ska hanteras när en stat tillträder konventionen. Huvudregeln enligt punkten 1 är att konventionen *inte* ska tillämpas på befintliga rättigheter och säkerheter, som behåller den prioritet de hade enligt nationell lag före *the effective date*, dvs. antingen då konventionen trädde i kraft eller då staten tillträdde den. Det kan vara fråga om en annan typ av rättighet eller säkerhet än de som omfattas av konventionen, men det måste vara fråga om en rättighet eller säkerhet i eller till objektet.⁶⁶ Prioriteten enligt svensk rätt avgörs av när rättigheten eller säkerheten har registrerats i inskrivningsregistret.

Artikel 60(1) innebär att en säkerhetsinnehavare behåller sin prioritet utan att behöva registrera den enligt konventionen, även om rättigheten eller säkerheten skulle kunna registreras och även om den enligt konventionen skulle ha sämre prioritet enligt en tidigare registrerad rättighet enligt artikel 29(1).

Endast de rättigheter eller säkerheter som tillkommit *före* registreringen av en internationell säkerhet erhåller prioritet enligt artikel 60(1). En innehavare av en internationell säkerhet som registrerats i det internationella registret ska således vara skyddad mot senare uppkomna rättigheter eller säkerheter även om dessa enligt definitionen utgör en befintlig rättighet eller säkerhet.⁶⁷

Syftet med artikel 60(1) är således att befintliga säkerheter ska behålla sin prioritet och att prioritetsordningen inte ska rubbas för att en stat tillträder konventionen. Vid överlåtelser av tillhörande rättigheter till befintliga rättigheter eller säkerhet, gäller att förvärvaren övertar det skydd och den prioritet som överlåtaren hade.⁶⁸ Överlåtelserna i sig ger inte upphov till någon befintlig rättighet eller säkerhet.

⁶⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 148.

⁶⁷ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 148.

⁶⁸ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 152.

En fördragsslutande stat kan i en förklaring enligt artikel 60(3) ange att konventionen och protokollet i frågor om prioritet ska tillämpas på befintliga rättigheter och säkerheter efter ett visst datum, tidigast tre år efter att förklaringen gjordes. En sådan förklaring innebär att innehavare av en befintlig rättighet eller säkerhet har minst tre år på sig att skydda prioriteten av sin rättighet eller säkerhet genom att registrera den i det internationella registret. Syftet med den här bestämmelsen är att förhindra en situation där säkerheter och rättigheter som tillkommit sedan en stat tillträtt konventionen för all framtid ska underordnas befintliga rättigheter och säkerheter. Samtidigt ska innehavarna få en rimlig tid på sig att registrera sina rättigheter och säkerheter. Registrering i det internationella registret blir då en förutsättning för att den befintliga rättigheten eller säkerheten ska behålla sin prioritet enligt nationell lag.⁶⁹ Till skillnad från vad som normalt gäller, är det således i dessa fall inte tidpunkten för registrering i det internationella registret som avgör säkerhetens prioritet.

Den fördragsslutande staten kan i sin förklaring ange i vilken utsträckning konventionen och protokollet ska tillämpas. T.ex. kan det i förklaringen anges att instrumenten endast ska tillämpas på avtal om köp med äganderättsförbehåll eller leasingavtal, men inte på pantavtal.⁷⁰

⁶⁹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 151.

⁷⁰ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 151.

7 Luftfartsprotokollets materiella bestämmelser

7.1 Disposition

Liksom föregående kapitel om Kapstadskonventionens materiella bestämmelser, kommer det här kapitlet att fokusera på de bestämmelser som gäller protokollets tillämplighet och vad som ska gälla vid olika situationer såsom gäldenärens insolvens och avtalsbrott.

Systemet med förklaringar som de fördragsslutande staterna kan avge eller avstå från att avge har ännu större betydelse i luftfartsprotokollet än i konventionen, och ett flertal av protokollets bestämmelser blir endast tillämpliga om en förklaring har avgetts. Konventionens och protokollets förklaringar kommer att analyseras gemensamt i kapitel 8, men eftersom protokollets bestämmelser i så stor utsträckning är beroende av att förklaringar har avgetts, kommer dessa i viss mån även att redogöras för här.

Vissa av förklaringarna som kan avges enligt protokollet är nödvändiga för att en stat ska kunna sättas upp på OECD:s så kallade Kapstadslista och därmed kvalificera för rabatter på exportkrediter. Främst är det fråga om förklaringar som reglerar förfaranden vid gäldenärens insolvens, men även frågor om lagval, avregistrering och export samt interimistiska åtgärder. Systemet med Kapstadslistan och de kvalificerande förklaringarna utvecklas i kapitel 8.

Kapitel III i luftfartsprotokollet avser frågor om registreringsystemet och liksom för konventionen kommer dessa att behandlas separat i kapitel 9.

7.2 Inledning

Luftfartsprotokollet består av sammanlagt 37 artiklar uppdelade i sex kapitel. Till skillnad från i konventionen, är protokollets artiklar numrerade med romerska siffror.

- Kapitel I – Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser (*Sphere of application and general provisions*)
- Kapitel II – Åtgärder vid avtalsbrott, prioritet och överlåtelser (*Default remedies, priorities and assignments*)
- Kapitel III – Bestämmelser om registrering av internationella säkerheter i luftfartsobjekt (*Registry provisions relating to international interests in aircraft objects*)
- Kapitel IV – Jurisdiktion (*Jurisdiction*)
- Kapitel V – Förhållande till andra fördrag (*Relationship with other conventions*)
- Kapitel VI – Slutbestämmelser (*Final provisions*)

Genom luftfartsprotokollet blir konventionens bestämmelser om internationella säkerheter specialanpassade för finansiering av luftfartsobjekt. Luftfartsprotokollet utvidgar också konventionens tillämpningsområde till att också avse försäljning av luftfartsmateriel. Till skillnad från det svenska systemet med inskrivningar av rätt till luftfartyg, är huvudregeln i luftfartsprotokollet att flygmotorer är separata objekt som kan vara föremål för olika typer av säkerheter.

Som angetts tidigare ska luftfartsprotokollets bestämmelser läsas tillsammans med bestämmelserna i Kapstadskonventionen. Kopplingen mellan de båda instrumenten framgår tydligt av artikel II i protokollet, där det anges att konventionen och protokollet ska benämnas ”Konventionen om internationella säkerheter i lösöre såsom denna är tillämplig på luftfartsobjekt” (*Convention on International Interests in Mobile Equipment as applied to aircraft objects*).

Termen *aircraft equipment* används i titeln på protokollet och i protokollets preambel, men inte i de separata bestämmelserna där det i stället talas om *aircraft objects* (i fortsättningen luftfartsobjekt). Termen *aircraft equipment* definieras inte i protokollet och det framgår inte heller vad som skiljer de båda termerna åt. Inget tyder dock

på att denna skillnad i terminologi har någon betydelse. Utredningen har därför valt att kalla protokollet ”protokollet till konventionen om internationella säkerheter i mobilt lösöre om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt”.

7.3 Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser (kapitel I)

7.3.1 Inledning och terminologi

I artikel I i luftfartsprotokollet definieras 16 olika termer som är mer eller mindre specifika för finansiering av luftfartsobjekt. I artikeln anges också att om inte annat framgår av sammanhanget, ska termer som definieras i Kapstadskonventionen ha samma betydelse i protokollet (artikel I(1)).

Termen luftfartyg (*aircraft*) ska ha den innebörd som den ges i Chicagokonventionen, dvs. luftfartygsskrov (*airframes*) med flygmotorer installerade eller helikoptrar (se artikel I(2)(a)). Luftfartygsskrovet omfattar alla komponenter som inte är motorer. Eventuella säkerheter i sådana komponenter när de inte är installerade i luftfartyget omfattas av nationell rätt och inte av konventionen och protokollet.

Termen luftfartyg används inte i konventionen, eftersom luftfartygsskrov, flygmotorer och helikoptrar behandlas som separata objekt och benämns då luftfartsobjekt (*aircraft objects*).

Parterna avgör till största delen själva om protokollets bestämmelser ska tillämpas eller ej. Genom ett skriftligt avtal får de avtala bort eller ändra tillämpningen av samtliga bestämmelser i protokollet, utom såvitt avser artikel IX(2)–(4) om ändringar av åtgärder vid avtalsbrott (se artikel IV(3)). En sådan avtalad begräsning kan dock endast avse parternas inbördes relation och tredje mans rätt att åberopa luftfartsprotokollets bestämmelser – förutsatt att de annars är tillämpliga – påverkas alltså inte. Enda undantaget är artikel XI om åtgärder vid insolvens, som kan avtalas bort även om det påverkar tredje mans rätt.

7.3.2 Egendom som omfattas av protokollet

Flygmotorer behandlas i konventionen och protokollet som självständiga luftfartsobjekt i vilka internationella säkerheter kan registreras separat. Luftfartsprotokollet skiljer dock på flygplansmotorer och motorer i helikoptrar. Flygplansmotorer behandlas som huvudregel som separata objekt, oavsett om de är inmonterade i flygplanet eller inte. För helikoptermotorer gäller särskilda regler när motorn är installerad i helikoptern. Motorn behandlas då som en komponent till helikoptern och inte som ett självständigt luftfartsobjekt. Innan motorn har monterats in i helikoptern och sedan den har demonterats, utgör den en flygmotor enligt luftfartsprotokollet. Rättigheter och säkerheter, inklusive internationella säkerheter, tagna i helikoptermotorn före installation, kvarstår i motorn även när den har blivit en del av helikoptern.¹ Helikoptermotorn kan emellertid inte bli föremål för någon ny rättighet eller säkerhet när den väl är inmonterad i helikoptern, eftersom den då anses vara en del av denna. Däremot är det möjligt att registrera en blivande internationell säkerhet (*prospective international interest*) i helikoptermotorn. Säkerheten blir då definitiv så snart motorn har demonterats.

Kapstadskonventionen med de tillhörande protokollen är avsedd för säkerheter i mer betydande ekonomiska tillgångar. Mindre luftfartyg och motorer som inte uppfyller de krav som anges i artikel I omfattas inte av luftfartsprotokollet och då följaktligen inte heller av Kapstadskonventionen. Om säkerheter i alla typer och storlekar av luftfartyg hade kunnat registreras skulle dessutom det internationella registret ha blivit ohanterligt. I artikel I(2)(b) anges vilken kapacitet som krävs av en motor för att den ska omfattas av protokollet. Till flygmotorn ska anses höra komponenter, delar och utrustning som är installerad, inbyggd eller fastsatt i denna samt alla handböcker, manualer och loggböcker. En internationell säkerhet i en flygmotor omfattar därför även alla motorkomponenter. Om det däremot redan fanns en säkerhet under tillämplig nationell rätt i en av motorkomponenterna innan denna monterades in i motorn, påverkas inte den säkerheten av konventionen och protokollet (artikel XIV(4) samt artikel 29(7)(a) i konventionen). Kon-

¹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 431.

ventionen hindrar inte heller att sådana komponenter blir föremål för säkerheter sedan de har demonterats.²

Ett luftfartygsskrov omfattas av luftfartsprotokollet när det har godkänts av behörig myndighet att transportera minst åtta personer inklusive besättning eller för att frakta över 2 750 kg (artikel I(1)(e)).

Flygmotorer och flygplansskrov som används av militär, tull eller polis är undantagna luftfartsprotokollets bestämmelser. Men protokollet är tillämpligt på luftfartsobjekt som används vid annan samhällsnyttig aktivitet, som t.ex. brandbekämpning och sjukvård. Bestämmelserna i artikel I utesluter inte att protokollet tillämpas på luftfartsobjekt som används för olika typer av verksamhet, dvs. både kommersiella och andra ändamål.³

7.3.3 Tillämpningsområde (artikel III och IV)

Bestämmelserna i artikel III och IV utökar konventionens tillämpningsområde på två sätt: dels till att avse försäljningar och framtida sådana (artikel III), dels till att i vissa fall gälla trots att gäldenären *inte* är belägen i en fördragsslutande stat men objektet är registrerat där (artikel IV).

Försäljningar och kommande försäljningar

Protokollet utvidgar tillämpningsområdet för registrerings- och prioritetsbestämmelserna i konventionen till att också avse försäljningar och kommande försäljningar. Skälet är att luftfartygsbranschen har velat utnyttja det befintliga registreringssystemet för att förbättra skyddet för köpare och prioriteten mellan dem.

Tillämpningen av konventionens bestämmelser på försäljningar och kommande sådana begränsas på det sätt som anges i artikel III. Där det i bestämmelserna hänvisas till ett avtal varigenom en internationell säkerhet skapas, ska i stället avses ett försäljningsavtal. På samma sätt ska när det i bestämmelserna hänvisas till en internationell säkerhet, eller en blivande sådan samt gäldenären och borge-

² Roy Goode, *Official Commentary*, s. 430.

³ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 431.

nären i stället avses en försäljning, respektive en kommande sådan samt säljaren och köparen (se artikel III första stycket).

Att det med borgenären är köparen, och inte säljaren, som avses kan framstå som märkligt. Förklaringen ligger i att det är köparen, precis som borgenären vid ett säkerhetsavtal, som kan registrera sin rätt.⁴ Detta innebär också att när det i artikel 3(1) i konventionen talas om var gäldenären uppehåller sig, ska det vid en försäljning eller framtida försäljning vara avgörande var *säljaren* befinner sig vid avtalets ingående.

Genom artikel III delas konventionens bestämmelser upp i tre delar:⁵

1. De mer generella bestämmelserna som även ska gälla på avtal om försäljningar och framtida försäljningar,
2. bestämmelser som ska tillämpas på avtal om försäljningar och framtida försäljningar med vissa modifikationer samt
3. de bestämmelser som inte alls ska tillämpas på avtal om försäljningar och framtida försäljningar.

Inom grupp tre ovan, dvs. de bestämmelser i konventionen som inte alls ska tillämpas på avtal om försäljningar och framtida försäljningar finns artiklarna 2, 7, 29(3), 43 och 60. Inte heller kapitel III, IX och XI i konventionen ska tillämpas på försäljningar eller framtida sådana.

Möjligheten att registrera försäljningar och kommande sådana, innebär att en person kan registrera två olika rättigheter eller säkerheter i ett och samma objekt. En leasetagare med en köpoption som i sin tur leasar ut objektet genom en *sub lease*, kan göra två registreringar i registret: den blivande försäljningen, i egenskap av blivande köpare på grund av köpoptionen, och en internationell säkerhet i objektet, i egenskap av leasegivare.⁶ Båda registreringarna måste göras för att erhålla fullgott skydd och effekten av den ena registreringen spiller inte över på den andra.

⁴ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 438.

⁵ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 436.

⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 439.

Registreringsland

Huvudregeln i artikel 3(1) i konventionen är att gäldenären (eller säljaren vid en försäljning eller kommande sådan) enligt definitionen i artikel 4 i konventionen måste befinna sig i en fördragsslutande stat för att konventionen ska vara tillämplig. I luftfartsprotokollet utvidgas tillämpningsområdet för konventionen och protokollet till att även avse fall då avtalet gäller en helikopter eller ett luftfartygsskrov tillhörande ett luftfartyg som har registrerats i luftfartygsregistret hos en fördragsslutande stat (artikel IV(1)). Bestämmelsen är avsedd att utvidga tillämpningsområdet och inte inskränka det. Om gäldenären befinner sig i en fördragsslutande stat, men helikoptern eller flygplanet är registrerat i luftfartygsregistret i en icke fördragsslutande stat, ska konventionen och protokollet ändå tillämpas enligt huvudregeln i artikel 3(1) i konventionen.⁷

Om registreringen har gjorts enligt ett avtal om registrering av luftfartyget, ska registreringen anses ha skett vid tidpunkten för avtalet (artikel IV(1)). Det vill säga, om parterna har avtalat att objektet ska registreras i en viss stat och detta sedan sker, behandlas objektet för frågan om tillämpningen av konventionen och protokollet som om det registrerades vid tidpunkten för ingående av avtalet.⁸

Definitionen av intern transaktion (*internal transaction*) påverkas också av registreringen. Vid bedömningen av var objektet finns enligt artikel 1(n) i konventionen ska en helikopter anses finnas i det land där den är registrerad och ett flygplansskrov i det land där flygplanet är registrerat. Om en flygmotor är installerad i ett flygplan anses den finnas i det land där flygplanet är registrerat. Om den inte är installerad i ett flygplan eller i en helikopter avgörs det av var motorn faktiskt finns (artikel IV(2)).

⁷ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 440.

⁸ Roy Goode, *Official Commentary*, Illustration 58, s. 441.

7.3.4 Formkrav för försäljningsavtal och frågor om representation (artikel V och VI)

Formkraven för försäljningsavtal i artikel V är nästan desamma som för avtal som skapar internationella säkerheter enligt artikel 7 i konventionen. Observera att det är *försäljningen* som kan registreras i det internationella registret och inte, som det står i artikel V(3), *försäljningsavtalet*.⁹

Artikel VI ger ett ombud, en förvaltare eller en annan form av företrädare möjlighet att träffa avtal om säkerhet, eller försäljningsavtal, och att registrera den internationella säkerheten respektive försäljningen av luftfartsobjektet. Bestämmelsen ska ges en vid tolkning och avsikten är att en person ska kunna vidta olika åtgärder enligt konventionen och registrera dem i det internationella registret såsom representant för annan.¹⁰ En sådan tolkning är dessutom i enlighet med syftet att förenkla administrationen vid finansiering med många parter involverade.

7.3.5 Lagval (artikel VIII)

I konventionen finns ingen bestämmelse om lagval, utan tillämplig lag bestäms av internationella privaträttsliga regler i den stat som har jurisdiktion. Luftfartsprotokollet ger dock parterna en möjlighet att avtala vilken lag som, helt eller delvis, ska tillämpas på deras respektive rättigheter och skyldigheter (artikel VIII). Denna möjlighet ökar förutsägbarheten för parterna och ger dem också möjlighet att avtala bort tvingande lagstiftning i domstolens land genom att välja lagen i en annan stat.¹¹

Artikeln är bara tillämplig om en fördragslutande stat har avgett en förklaring enligt artikel XXX(1) om att den ska vara det; det är med andra ord fråga om en så kallad *opt in* bestämmelse. Parternas val av lag måste sedan respekteras av alla stater som har avgett en förklaring enligt artikel XXX(1). En förklaring om att artikel VIII ska tillämpas är en kvalificerande förklaring (*qualifying declaration*)

⁹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 442 där denna missvisande skrivning påpekas.

¹⁰ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 443.

¹¹ Se Roy Goode, *Official Commentary*, s. 447 där det också ges ett exempel på nationella bestämmelser som inte kan avtalas bort.

och nödvändig att avge för att ett land ska kunna hamna på OECD:s så kallade Kapstadslista och erhålla rabatt på exportkrediter.

I Sverige liksom i övriga av EU:s medlemsstater ska lagvalsfrågan normalt avgöras enligt bestämmelserna i den så kallade Rom-I förordningen som tillämpas på civil- och handelsrättsliga avtalsförpliktelser i händelse av lagkonflikter.¹² Frågan om lagval faller således inom EU:s kompetens. EU tillträdde konventionen och protokollet år 2009 och avgav då ingen förklaring enligt artikel XXX(1) om att artikel VIII ska tillämpas, vilket medför att EU-länderna därmed är förhindrade att avge en sådan förklaring.¹³ EU:s kompetens och konsekvensen av den utvecklas vidare i kapitel 8.

7.4 Åtgärder vid avtalsbrott, m.m. (kapitel II)

7.4.1 Inledning

Bestämmelserna om åtgärder vid avtalsbrott i kapitel III i konventionen kompletteras och modifieras vad gäller luftfartsobjekt av artikel IX, X, XI och XIII i luftfartsprotokollet. Utöver de åtgärder som anges i konventionen, erbjuds borgenären ytterligare två möjliga åtgärder om luftfartsprotokollet är tillämpligt, nämligen avregistrering och export av objektet. De fyra artiklarna hänvisar i viss mån till varandra och bör enligt den officiella kommentaren läsas tillsammans.

Tillämpningen av bestämmelserna i kapitel II i protokollet är i hög grad beroende av vilka förklaringar den enskilda fördragsslutande staten har avgett. Möjligheten för borgenären att vidta åtgärder vid gäldenärens avtalsbrott är, som tidigare nämnts, av stor betydelse för att konventionen och protokollet ska få den effekt som eftersträvas, nämligen att öka förutsägbarheten och minska borgenärens risktagande. Kapitlet innehåller följaktligen flera av de kvalificerande förklaringar som har betydelse för ett lands möjligheter att sättas upp på OECD:s Kapstadslista.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser.

¹³ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 180.

7.4.2 Avregistrering och export

Av artikel IX(1) följer att en borgenär, utöver de åtgärder som anges i kapitel III i konventionen, kan begära att ett luftfartyg ska avregistreras och sedan låta föra ut det ur det territorium där det finns. Möjligheten till avregistrering är reserverad för luftfartyg eftersom de är föremål för nationell registrering. Däremot kan möjligheten till export tillämpas även på icke installerade flygmotorer. Alla former av borgenärer enligt konventionen, dvs. säkerhetshavare, säljare med äganderättsförbehåll och leasegivare kan vidta de båda åtgärderna. Enligt artikel 13 i konventionen kan avregistrering och export också göras interimistiskt innan det finns ett slutligt avgörande i saken.¹⁴

Sedan ett luftfartyg har avregistrerats från det nationella registret kan det registreras i en ny stat och föras över dit. Luftfartyget får då en ny nationalitet.

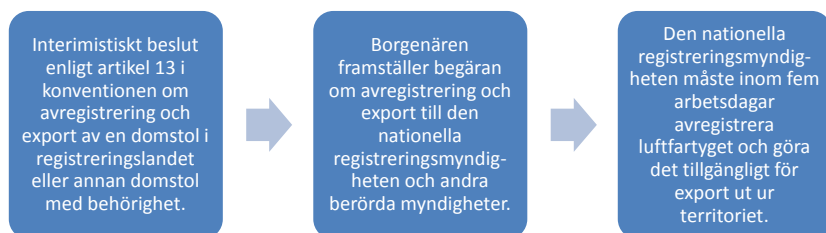
För att borgenären ska kunna vidta åtgärderna och återta kontrollen över luftfartyget och/eller flygmotorn krävs följande.

- att gäldenären vid något tillfälle har samtyckt till det,
- att det verkligen föreligger ett avtalsbrott från gäldenärens sida enligt artikel 11 i konventionen och
- att samtliga innehavare av registrerade säkerheter med bättre prioritet än borgenären skriftligen har samtyckt till att åtgärden vidtas. Detta krav är tvingande och kan inte avtalas bort (se artikel IV(3)). Däremot krävs inte att borgenären erhåller samtycke från innehavare till icke registreringsbara legala rättigheter och säkerheter som omfattas av artikel 39 i konventionen.

Om villkoren ovan är uppfyllda finns det två sätt för borgenären att få till stånd en avregistrering och export av egendomen. Det första sättet är genom ett interimistiskt beslut från domstol enligt artikel X(6). Händelsekedjan ser då ut som framgår av figur 7.1.¹⁵

¹⁴ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 449.

¹⁵ Jfr Roy Goode, *Official Commentary*, s. 450 f.

Figur 7.1 Export och avregistrering med beslut från domstol (artikel X(6))

Tidsgränsen på fem dagar är till för att garantera ett snabbt förfarande från registreringsmyndighetens sida. Med registreringsmyndighet avses här den nationella myndighet som har till uppgift att föra ett register över luftfartyg i en fördragsslutande stat och som ansvarar för registrering och avregistrering av luftfartyg enligt Chicagokonventionen (artikel I(o)). I Sverige har Transportstyrelsen denna uppgift. Registreringsmyndigheten ska inte göra någon prövning i sak, eftersom detta redan har gjorts av domstol. Lagar och förordningar som avser luftfartssäkerhet får inte åsidosättas på grund av ett förfarande enligt artikel X(6), (se artikel X(7)). Att luftfartyget ska göras tillgängligt för export torde endast innebära att myndigheten inte får uppställa några ytterligare krav för att luftfartyget ska kunna lämna territoriet.¹⁶

Det andra sättet som borgenären kan välja är att erhålla en så kallad *Irrevocable de-registration and export request authorisation* (IDERA) från den registrerade ägaren eller operatören av luftfartyget enligt artikel XIII och IX(5) och (6), se figur 7.2.

Figur 7.2 Avregistrering och export med "fullmakt" (artikel XIII, IX(5) och (6))

¹⁶ Jfr den engelska versionen "The registry authority in a Contracting State, shall subject to any applicable safety laws and regulations, *honour* a request for deregistration and export".

Authorisation översätts vanligen med ”tillstånd” eller ”bemyndigande” men även med ”befullmäktigande”. Även om inte det engelska ordet för fullmakt, dvs. *power of attorney*, har valts, så framgår av innebörden att det är en form av fullmakt som avses. Att den är oåterkallelig (*irrevocable*) är centralt för att säkerställa att det bakomliggande syftet faktiskt uppnås, dvs. att borgenären garanteras kontroll över luftfartyget vid gäldenärens avtalsbrott om övriga förutsättningar är uppfyllda.

Inom svensk rätt kan en fullmakt normalt begreppsmässigt återkallas och är alltså inte en bindande rättshandling av samma typ som anbud. Om det avtalas att fullmakten inte ska gå att återkalla bör det då vara fråga om en annan typ av rättshandling och inte en fullmakt.¹⁷ Detta hindrar inte att det förekommer handlingar som rubriceras som oåterkalleliga fullmakter vid t.ex. vid andrahandsuthyrning av bostad, och rättsläget får därför bedömas som delvis oklart.

Norge, som har tillträtt både konventionen och luftfartsprotokollet, har inte heller traditionellt ett system med oåterkalleliga fullmakter. Genom att göra konventionen och protokollet till norsk lag har Norge dock gjort det möjligt med denna typ av oåterkalleliga fullmakter. Mot bakgrund av vad som nu sagts, och med hänsyn till att det rör sig om en speciallösning för en mycket begränsad sektor, torde en sådan lösning också vara möjlig för Sveriges del.

Exempel på hur en sådan fullmakt som avses i artikel XIII ska utformas finns i annexet till protokollet. För att den nationella registreringsmyndigheten ska kunna behandla en ansökan om avregistrering och export krävs först och främst att IDERA:n är registrerad hos myndigheten. Innan registreringsmyndigheten kan besluta om avregistrering av ett luftfartyg måste den bemyndigande parten, om registreringsmyndigheten så begär, styrka att alla registrerade säkerheter, med prioritet före honom eller henne har frisläppts eller att innehavarna av dessa säkerheter har samtyckt till avregistrering och export (artikel IX(5)). I övrigt ska inte registreringsmyndigheten göra någon prövning i sak utan endast utföra den avregistrering och export som borgenären begärt.

¹⁷ Se Axel Adlercreutz och Lars Gorton, *Avtalsrätt I*, 13:e uppl., Juristförlaget i Lund, 2011, s. 226.

Inte heller vid detta tillvägagångssätt får lagar och förordningar som avser luftfartssäkerhet åsidosättas (se artikel XIII(3)).

Oavsett vilket tillvägagångssätt borgenären använder sig av för att få till stånd en avregistrering och export, krävs att den fördragslutande stat där objektet finns har avgett en förklaring om att de aktuella bestämmelserna ska tillämpas. För att artikel X och domstolsförfarandet enligt figur 7.1 ska vara tillämpligt krävs en förklaring enligt artikel XXX(2). På motsvarande sätt krävs för att artikel XIII och fullmaktsförfarandet enligt figur 7.2 ska vara tillämpligt, en förklaring enligt artikel XXX(1).

Bestämmelsen i artikel 8(3) i konventionen om att de åtgärder som anges där ska vidtas på ett affärsmässigt skäligt sätt, ersätts när det är fråga om luftfartsobjekt med artikel IX(3) och utökas också till att avse alla de åtgärder som finns att tillgå.¹⁸ Denna bestämmelse är tvingande för parterna.

7.4.3 Ändring av bestämmelserna om interimistiska åtgärder (artikel X)

Utöver tillägget om ett interimistiskt förfarande med avregistreringar och export, innehåller artikel X andra modifieringar av konventionens bestämmelser i artikel 13 om interimistiska åtgärder. Som tidigare angetts ska bestämmelserna i artikel X endast vara tillämpliga om en fördragsslutande stat har avgett förklaring härom. I en sådan förklaring ska staten ange hur många arbetsdagar som avses med uttrycket ”skyndsamt” i artikel 13(1) i konventionen. Till de interimistiska åtgärder som räknas upp i artikel 13(1) i konventionen, ska enligt artikel X(3) läggas till en punkt (e) om försäljning och fördelning av inkomsterna från försäljningen. Ett interimistiskt beslut med den innebörden kräver dock att gäldenären och borgenären uttryckligen kommit överens om att domstolen ska kunna besluta om försäljning och fördelning av inkomsterna från försäljningen. En sådan överenskommelse kan göras när som helst.

Parterna kan också enligt artikel X(5) avtala om att domstolen *inte* ska få förelägga borgenären att ställa säkerhet för sitt interimistiska yrkande enligt artikel 13(2) i konventionen. Denna bestäm-

¹⁸ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 452.

melse om ställande av säkerhet är annars tvingande enligt artikel 15 i konventionen. En överenskommelse om att borgenären inte ska behöva ställa säkerhet fråntar inte gäldenären möjligheten att kräva borgenären på ersättning om denne inte uppfyller sina skyldigheter.¹⁹

7.4.4 Åtgärder vid insolvens (artikel XI)

Artikel XI om borgenärens rättigheter vid gäldenärens insolvens är den enskilda artikel med störst ekonomisk betydelse och är central för tillämpningen av luftfartsprotokollet. De insolvensrättsliga bestämmelserna skiljer sig åt i de olika fördragsslutande staterna, men genom denna artikel skapas en särskild reglering av insolvensfrågor för luftfartsobjekt. Bestämmelserna om åtgärder vid insolvens har ansetts så viktiga att artikel XI tagits fram separat av en grupp, Insolvency Working Group, bestående av experter i insolvensrätt från olika typer av rättssystem. Förebilden för artikel XI har varit den amerikanska insolvensrätten och syftet är att på ett effektivt och förutsägbart sätt tillvarata borgenärens rättigheter när gäldenären blir föremål för insolvensförfaranden (*insolvency proceedings*) eller om det uppstår en insolvenssituation (*insolvency-related event*).

Termen insolvensförfaranden har samma innebörd som i konventionen, nämligen konkurs, likvidation eller andra rättsliga eller administrativa förfaranden, även interimistiska sådana, varvid gäldenärens tillgångar och rörelse kontrolleras eller övervakas av en domstol för rekonstruktion eller likvidation (artikel 1(l) i konventionen). Med insolvenssituation avses här inledande av insolvensförfaranden eller gäldenärens besked om inställelse av betalning. Det kan också avse en faktisk inställelse av betalningar i de fall borgenären är förhindrad att inleda ett insolvensförfarande mot gäldenären eller att vidta åtgärder enligt konventionen enligt lag eller efter en statlig åtgärd (se artikel 1(m)).

Artikel XI gäller enbart om staten med primär jurisdiktion över ett insolvensförfarande har avgett en förklaring enligt artikel XXX(3). Med stat med primär behörighet för insolvensförfaranden avses

¹⁹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 454.

den fördragsslutande stat där gäldenären har sina huvudsakliga intressen och har sin registrerade adress eller säte, eller, om sådant saknas, den stat där bolaget är bildat (se artikel I(n)). Om denna stat *inte* har avgett en förklaring om att artikel XI ska tillämpas kommer den nationella insolvensrätten att tillämpas. En stat kan också i sin förklaring välja att artikel XI endast ska tillämpas på vissa typer av insolvensförfaranden.

Det skydd som borgenären erhåller enligt insolvensbestämmelserna i artikel XI innebär att borgenären inom en viss tid måste bli kompenserad av gäldenären eller insolvensförvaltaren vid äventyr att objektet i vilken säkerheten finns annars överförs till borgenären.

Två olika alternativ redovisas i artikel XI, och en förklaring om att artikeln ska tillämpas ska också innehålla en uppgift om vilket av de båda alternativen som ska tillämpas: A eller B. Alternativ A uppställer tydliga regler om tidsfrister och överföring av luftfartsobjektet till borgenären. Alternativ B bygger i högre grad på flexibilitet och överlämnar till domstolarna att besluta om överlämning av luftfartsobjektet.²⁰ För att en stat ska kunna sättas upp på OECD:s Kapstadslista är det nödvändigt att alternativ A har valts (se vidare kapitel 8). En stat kan också välja att ett av alternativen ska tillämpas på vissa typer av insolvensförfaranden och det andra alternativet på andra typer. För en plats på Kapstadslistan krävs dock att alternativ A har valts till samtliga insolvensförfaranden. Oavsett om ett alternativ har valts för alla eller endast vissa typer av insolvensförfaranden, måste det alternativet tillämpas i sin helhet. Det går alltså inte att endast välja delar av alternativ A eller B.²¹

Bestämmelserna i artikel XI har tillkommit främst i borgenärens intresse och om parterna är överens kan de, trots att staten avgett en förklaring om att artikel ska tillämpas, avtala bort deras tillämplighet. Att avtala bort (*exclude*) innebär att parterna kan välja att artikeln inte alls ska tillämpas. De kan således inte bestämma att artikeln ska tillämpas på ett annat sätt eller att det andra alternativet ska väljas, utan det är antingen eller som gäller.²²

²⁰ Jfr den norska utredningen av prof. dr. juris Berte-Elen Reinertsen Konow, 19 februari 2010, s. 18 f. och norska propositionen Prop. 153 LS (2009–2010) Proposisjon til Stortinget, Lov om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre og vedtak om samtykke til tiltredelse av Cape Town-konvensjonen og protokollen om luftfartøysløsøre, s. 27.

²¹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 459.

²² Roy Goode, *Official Commentary*, s. 441.

Alternativ A

Alternativ A föreskriver att när en insolvenssituation uppstår ska insolvensförvaltaren eller gäldenären överlämna luftfartsobjektet till borgenären, antingen när den väntetid som staten har angett i sin förklaring har löpt ut eller vid den tidpunkt då borgenären skulle haft rätt att ta luftfartsobjektet i besittning om denna artikel inte var tillämplig (artikel XI(A)(2)). För att en stat ska kunna sättas upp på OECD:s Kapstadslista får inte väntetiden överstiga 60 kalenderdagar.²³ Alternativ A förutsätter att borgenären har en internationell säkerhet som kan göras gällande i insolvensförfarandena, antingen för att den registrerades i det internationella registret innan insolvensförfarandena inleddes, eller för att den på annat sätt har förmånsrätt enligt nationell lag (se artikel 30(1) och (2) i konventionen).

Så länge borgenären inte har haft möjlighet att ta objektet i besittning enligt punkten 2, ska insolvensförvaltaren eller gäldenären vidta åtgärder i avsikt att bevara luftfartsobjektet och upprätthålla dess värde i enlighet med avtalet (artikel XI(A)(5)(a)). En sådan vårdplikt kan innebära att luftfartsobjektet nyttjas enligt träffade avtal i syfte att bevara och upprätthålla dess värde (artikel XI(A)(6)). Vårdplikten upphör så snart borgenären har fått möjlighet att överta luftfartyget. I väntan på att få ta objektet i besittning kan borgenären också begära andra interimistiska åtgärder tillgängliga enligt tillämplig lag (artikel XI(A)(5)(b)). Den tillämpliga lagen är som huvudregel domstolslandets lag, såvida inte parterna avtalat annat.

Om gäldenären senast vid den tidpunkt som anges i artikel XI(A)(2) har läkt alla andra avtalsbrott än de som har lett till att insolvensförfarande inletts och förbundit sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet, får gäldenären eller insolvensförvaltaren behålla besittningsrätten till luftfartsobjektet (artikel XI(A)(7)).

De svenska reglerna om inverkan av ett beslut om företagsrekonstruktion på avtal som gäldenären har ingått återfinns i 2 kap. 20 § lagen om företagsrekonstruktion. Där anges bland annat att om gäldenärens motpart före beslutet om företagsrekonstruktion fått rätt att häva ett avtal på grund av inträffat eller befarat dröjsmål

²³ Se ASU 2011, Annex 1: Qualifying Declarations, artikel 2(a).

med betalning eller annan prestation men inte gör så, försvinner rätten till hävning om gäldenären med rekonstruktörens samtycke inom skälig tid begär att avtalet ska fullföljas. Om ett avtal ska fullföljas och tiden för motpartens fullgörelse är inne, ska gäldenären på motpartens begäran fullgöra sina motsvarande prestationer eller, om anstånd har medgetts beträffande vissa prestationer, ställa säkerhet för dem. Är tiden för motpartens fullgörelse *inte* inne, har motparten rätt att erhålla säkerhet för gäldenärens framtida prestationer i den mån det av särskild anledning är nödvändigt för att skydda honom mot förlust. Någon motsvarighet till protokollets bestämmelse om att gäldenären både ska läka avtalsbrottet *och* förbinda sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet saknas således i svensk rätt.

Samtliga de åtgärder som avses i artikel IX om åtgärder vid avtalsbrott, dvs. åtgärder enligt konventionens tredje kapitel samt avregistrering och export, ska göras tillgängliga av registreringsmyndigheten inom fem arbetsdagar efter den tidpunkt då borgenären har meddelat myndigheten att borgenären har rätt att vidta åtgärderna. De behöriga myndigheterna ska skyndsamt erbjuda borgenären samarbete och bistånd med att genomföra åtgärderna i enlighet med de lagar och andra författningar som är tillämpliga när det gäller luftfartssäkerhet (artikel XI(A)(8)).

Alternativ A begränsar tillämpligheten av nationell insolvenslagstiftning genom att inga åtgärder som föreskrivs enligt konventionen eller protokollet får förhindras eller försenas efter den tidpunkt som fastställs i punkten 2 (se artikel XI(A)(9)). Inte heller får någon av gäldenärens förpliktelser enligt avtalet ändras utan borgenärens samtycke (artikel XI(A)(10)).

Avsikten med alternativ A är att skapa en klar och förutsägbar reglering som inte ska kunna påverkas av nationella bestämmelser. Om en fördragsslutande stat har förklarat att alternativ A ska tillämpas kan inte en domstol i den fördragsslutande staten förhindra verkställigheten av en säkerhet i ett luftfartsobjekt eller ändra villkoren i avtalet utan borgenärens samtycke. Eventuella nationella bestämmelser om att inga åtgärder får vidtas under t.ex. en rekonstruktion av bolaget, blir inte giltiga sedan väntetiden har löpt ut.²⁴ Bestämmelsen i artikel 30(3)(b) i konventionen om att nationella

²⁴ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 461.

processuella regler om bättre rätt till objektet ska gälla, blir således inte tillämplig.

Alternativ B

Alternativ B föreskriver att när en insolvenssituation uppstår ska insolvensförvaltaren eller gäldenären efter begäran från borgenären, inom en viss tid meddela borgenären om gäldenären tänker läka alla avtalsbrott under avtalet som grundar säkerheten och relaterade dokument²⁵ eller om gäldenären vill erbjuda borgenären att ta över luftfartsobjektet (artikel XI(B)(2)). Ett sådant övertagande ska då ske enligt reglerna i tillämplig nationell lag, vilket kan vara domstolslandets lag eller den lag som parterna avtalat om. Den tidsfrist som gäldenären har på sig innan besked måste lämnas till borgenären, ska anges i statens förklaring om att alternativ B ska tillämpas. Till skillnad från vad som gäller under alternativ A är inte gäldenären eller insolvensförvaltaren tvungen att lämna besked förrän borgenären begär det. Den tidsfrist som staten har angett i sin förklaring börjar inte heller gälla förrän gäldenären eller insolvensförvaltaren fått en begäran från borgenären.

Alternativ B hindrar inte att domstolen enligt tillämplig lag kräver att kompletterande åtgärder vidtas eller att ytterligare säkerhet ställs (artikel XI(B)(3)).

Tillämpning av alternativ B kräver, till skillnad från alternativ A, att borgenären kan styrka sin fordran och visa att den internationella säkerheten har registrerats (artikel XI(B)(4)). Anledningen till att en liknande bestämmelse saknas i alternativ A är att alternativ B involverar den nationella domstolen, och det är för denna som bevisen måste presenteras. Kravet på att borgenären ska visa att den internationella säkerheten är registrerad innebär att en borgenär inte kan åberopat bestämmelserna i alternativ B utan att registrera sin internationella säkerhet i det internationella registret.

Om gäldenären eller insolvensförvaltaren inte underrättar borgenären på det sätt som föreskrivs i punkten 2 eller om borgenären inte får möjlighet att återta luftfartyget trots att gäldenären eller insolvensförvaltaren har utlovat att så ska ske, får nationell domstol

²⁵ Se Roy Goode, *Official Commentary*, s. 462 för en utveckling av termen *related transaction documents*.

ge borgenären tillstånd att överta luftfartyget och då även förena övertagandet med villkor som domstolen anser är nödvändiga. Samma möjlighet till åtgärder får den nationella domstolen antas ha, om gäldenären eller insolvensförvaltaren har åtagit sig att läka alla avtalsbrott och uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet, men misslyckas med detta.²⁶ Detta innebär att utan ett domstolsbeslut eller samtycke från gäldenären får borgenären inte överta luftfartyget.²⁷

Så länge ett mål pågår i nationell domstol om en fordran knuten till en internationell säkerhet får luftfartsobjektet inte säljas (artikel XI(B)(6)).

7.4.5 Bistånd vid insolvens (artikel XII)

Artikel XII ställer krav på de nationella domstolarna att vid ett insolvensförfarande i största möjliga mån samarbeta med utländska domstolar och insolvensförvaltare.

Artikeln är en *opt in* bestämmelse och kräver att den fördragsslutande staten har avgett en förklaring enligt artikel XXX(1) om att bestämmelsen ska tillämpas. När så har skett kan utländska domstolar och insolvensförvaltare som tillämpar artikel XI kräva största möjliga samarbete av domstolarna i den fördragsslutande stat som har avgett förklaringen.

7.4.6 Ändring av bestämmelserna om prioritet (artikel XIV)

Artikel 29(3) i konventionen som skyddar köparen av ett objekt från icke registrerade säkerheter, är inte tillämplig vid köp av luftfartsobjekt som omfattas av luftfartsprotokollet (se artikel III).

I stället ska bestämmelserna i artikel XIV(1) och (2) tillämpas. Genom dessa bestämmelser utvidgas reglerna om prioritet i artikel 29(1) i konventionen till att också avse ett förvärv som har registrerats i enlighet med luftfartsprotokollets regler. En köpare som förvärvar ett luftfartsobjekt genom ett registrerat köp, förvärvar rätten till objektet fritt från senare registrerade och icke registrerade

²⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 462.

²⁷ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 463.

säkerhetsätter samt äganderätter. Detta gäller även om köparen hade kännedom om att det fanns sådana icke registrerade rättigheter. En köpare av ett luftfartsobjekt genom en registrerad försäljning, förvärvar rättigheten till objektet med förbehåll för rättigheter som har registrerats tidigare.²⁸

Som redovisats ovan i avsnitt 7.3.2 ska flygmotorer behandlas som separata luftfartsobjekt vid tillämpningen av protokollet. Helikoptermotorer upphör att vara självständiga luftfartsobjekt när de installerats i en helikopter medan flygplansmotorer inte anses utgöra en del av flygplansskrovet efter installationen utan i stället fortsätter att vara separata luftfartsobjekt. I artikel XIV(3) finns en särbestämmelse för flygplansmotorer som anger att äganderätten eller annan rätt eller säkerhet i en flygplansmotor inte ska påverkas av om motorn är monterad på ett flygplan eller om den har demonterats. Artikel 29(7) i konventionen som behandlar rättigheter och säkerheter i föremål som installeras i ett luftfartyg gäller inte om det är frågan om en flygplansmotor.

Bestämmelsen i artikel XIV(3) innebär att en innehavare av en säkerhet i en flygplansmotor behåller säkerheten i just denna motor även om den tas ur flygplanet och ersätts av en annan motor. Om t.ex. en flygplansmotor leasas ut till ett flygbolag och installeras i ett av flygbolagets flygplan, så kvarstår äganderätten till motorn hos leasegivaren. Bestämmelsen påverkar inte frågor om prioritet som även för motorer ska avgöras enligt bestämmelserna i artikel 29(1) i konventionen. Om ägaren/leasegivaren har registrerat sin säkerhet i flygmotorn före installation i flygplanet, eller i vart fall innan köparen av flygplanet har registrerat köpet, så kommer ägaren/leasegivaren att få prioritet. Om köparen registrerar köpet först, ändras prioritetsordningen eftersom köparen enligt artikel XIV(1) förvärvar rätten till objektet fritt från senare registrerade rättigheter.²⁹

Artikel 29(7) i konventionen ska tillämpas om det är fråga om andra föremål som inte är objekt i protokollets mening och som är monterade på ett flygplansskrov, en flygmotor eller en helikopter (se artikel XIV(4)).

²⁸ Se Roy Goode, *Official Commentary*, s. 466 ang. den felaktiga formuleringen i artikel XIV(2).

²⁹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 467.

7.4.7 Gälldenärens rättigheter och skyldigheter (artikel XV och XVI)

Artikel XV innehåller ett tillägg till artikel 33(1) som reglerar gälldenärens skyldighet gentemot en förvärvare av anknytande rättigheter och den internationella säkerheten. Utöver de krav på underrättelse (denuntiation) som anges i artikel 33(1) i konventionen, föreskriver artikel XV att gälldenären för att bli bunden av överlåtelsen skriftligen måste samtycka därtill. Ett sådant samtycke kan lämnas innan överlåtelsen ägt rum eller namnge förvärvaren.

Gälldenärens samtycke är inte ett krav för giltigheten av själva överlåtelsen. En överlåtelse som har registrerats i det internationella registret före inledandet av insolvensförfaranden är skyddad gentemot insolvensförvaltaren och övriga fordringsägare även om inte gälldenären har samtyckt till överlåtelsen.³⁰

Artikel XVI reglerar gentemot vilka personer gälldenären har rätt till faktiskt rådighet och användning av luftfartsobjektet. Såvida det inte föreligger något avtalsbrott enligt artikel 11 i konventionen är gälldenären skyddad mot ingrepp från borgenären och innehavare av samtliga säkerheter i objektet som gälldenären är fri från enligt artikel 29(4) i konventionen. Om innehavaren av en säkerhet som i prioritetshänseende står över gälldenären samtycker till det, är gälldenären också skyddad från ingrepp från denne.

Som köpare – och här avses även köpare med äganderättsförbehåll och leasegivare³¹ – är gälldenären dessutom skyddad från ingrepp från innehavare av säkerheter som gälldenären är fri från enligt artikel XIV(1). På samma sätt gäller att gälldenären endast är skyddad mot ingrepp från innehavare av säkerheter som var registrerade vid tidpunkten för köpet, om den innehavaren samtycker till det.

7.5 Jurisdiktion (kapitel IV)

I artiklarna 42 och 43 i konventionen regleras frågan om vilka domstolar som har rätt att pröva en framställan som grundas på konventionens bestämmelser. Artikel XXI i protokollet utvidgar jurisdiktionen när luftfartsobjektet är en helikopter eller ett flyg-

³⁰ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 468.

³¹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 469.

plansskrov. I de fallen har även domstolarna i den fördragsslutande stat där objektet är registrerat jurisdiktion och rätt att meddela interimistiska beslut enligt artikel 13 i konventionen. Detta förutsätter att den fördragsslutande staten *inte* har avgett en förklaring enligt artikel 55 i konventionen om att artikel 13 inte ska tillämpas. Artikel XXI ska inte heller tillämpas om en stat har avgett en förklaring enligt artikel XXX(5) om att artikel XXI inte ska tillämpas eller endast tillämpas delvis.

Artikel XXI ska inte tolkas som att en annan stat än den där det internationella registret har sitt säte, kan vidta åtgärder gentemot det internationella registret. Artikel 44 i konventionen påverkas alltså inte av artikel XXI.³²

Många flygbolag är statligt ägda och i en del länder är det förenligt med reglerna om statssuveränitet att sådana bolag kan åberopa immunitet. Denna kan gälla jurisdiktion, verkställighet eller både och. I artikel XXII föreskrivs att en dispensklausul om immunitet gäller, förutsatt att den är skriftlig och klart identifierar luftfartsobjektet.

7.6 Förhållande till andra konventioner (kapitel V)

7.6.1 Genèvekonventionen (artikel XXIII)

Genèvekonventionen från 1948 rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg har tidigare behandlats i kapitel 4 (avsnitt 4.3.2). Medan Kapstadskonventionen tillhandahåller materiella regler om vissa typer av säkerheter och rättigheter, innehåller Genèvekonventionen lagvalsregler som förutsätter att rättigheterna har tillskapats i enlighet med nationell lagstiftning. Som tidigare har angetts har Sverige tillträtt Genèvekonventionen och införlivat dess bestämmelser genom lag.³³

Artikel XXIII slår fast att Kapstadskonventionen har företräde framför Genèvekonventionen avseende tillkomsten, verkställigheten och prioriteten av internationella säkerheter i luftfartyg och luftfartsobjekt. I den mån det är fråga om erkännande av rättigheter

³² Roy Goode, *Official Commentary*, s. 479.

³³ Lag (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

och säkerheter som inte omfattas av Kapstadskonventionen ska Genèvekonventionen alltså gälla.

Denna prioritet gäller emellertid endast mellan stater som båda har tillträtt Kapstadskonventionen. Artikel 30 i Wienkonventionen om traktaträtt från år 1969³⁴ (i fortsättningen Wien-konventionen) reglerar vad som sker om det skapas ett nytt traktat som behandlar samma område som ett redan befintligt traktat. Om båda staterna är parter till det första traktatet, men endast en av dem till det senare, ska det första traktatet gälla dem emellan (se artikel 30(4)(b) i Wien-konventionen). I förhållandet mellan en stat som har tillträtt både Kapstadskonventionen och Genèvekonventionen och en stat som endast har tillträtt Genèvekonventionen, är det alltså Genèvekonventionens regler som ska gälla. Detta innebär inte att Kapstadskonventionens regler blir verkningslösa; om ett luftfartyg är registrerat i en stat som har tillträtt Kapstadskonventionen och Kapstadskonventionens och luftfartsprotokollets bestämmelser är tillämpliga, utgör dessa ”tillämplig lag” vid tillämpningen av artikel I(1)(i) i Genèvekonventionen.³⁵

Oavsett om staterna har tillträtt Kapstadskonventionen eller ej, är Genèvekonventionen dessutom fortsatt tillämplig avseende luftfartsobjekt som är för små för att omfattas av luftfartsprotokollet.

7.6.2 Kvarstadskonventionen (artikel XXIV)

I artikel XXIV regleras Kapstadskonventionens förhållande till konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg från år 1933 (i fortsättningen kvarstadskonventionen).³⁶ Sverige har tillträtt den konventionen och införlivat dess bestämmelser i lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg. I lagen finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på vissa luftfartyg, bland annat sådana som används för statsändamål. Lagen innehåller också vissa föreskrifter om säkerhet som ställs till undvikande av kvarstad.³⁷

³⁴ Vienna convention on the law of Treaties, Wien den 23 maj 1969, SÖ 1975:1.

³⁵ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 482.

³⁶ Convention for the unification of certain rules relating to the precautionary attachment of aircraft, Rom den 29 maj 1933, SÖ 1939:14.

³⁷ Se även 11 kap. 3 § luftfartslagen.

När kvarstadskonventionen är tillämplig på luftfartsobjekt som omfattas av protokollet, ska Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollets bestämmelser ha företräde. En part som har tillträtt kvarstadskonventionen kan emellertid avge en förklaring om att den inte ska tillämpa artikel XXIV. Kvarstadskonventionen ska då fortsatt gälla. Som ovan angetts avseende artikel 30(4)(b) i Wienkonventionen, ska kvarstadskonventionen gälla i förhållande till en stat som tillträtt denna men inte Kapstadskonventionen.

7.6.3 Leasingkonventionen (artikel XXV)

1988 års konvention angående internationell finansiell leasing³⁸ (i fortsättningen leasingkonventionen) reglerar relationen mellan parterna i ett avtal om internationell finansiell leasing, såsom leasegivare, leasetagare och tillverkare. Till viss del regleras även vad som ska gälla i leasetagarens konkurs. Artikel XXV ger Kapstadskonventionen företräde framför leasingkonventionen i den mån den blir tillämplig på ett luftfartsobjekt.

Sverige har inte tillträtt leasingkonventionen.

7.7 Slutbestämmelser (kapitel VI)

Liksom i konventionen innehåller det sista kapitlet olika formella bestämmelser om tillträde respektive uppsägning till luftfartsprotokollet. Här återfinns också den grundläggande bestämmelsen om att en stat inte får tillträda protokollet utan att först ha tillträtt konventionen (artikel XXVI(5)). Det framgår också till vilka artiklar i protokollet som förklaringar kan avges och i vad mån förklaringar gjorda i förhållande till konventionen också ska avse protokollet (artikel XXXI och XXXII). Dessa bestämmelser redogörs närmare för i kapitel 8.

Unidroit är depositarie också beträffande protokollet och där ska samtliga instrument knutna till ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning deponeras (artikel XXXVII). Liksom för konventionen har depositarien ansvar att delge de fördragsslutande staterna viss information (punkten 2) och förse tillsynsmyndig-

³⁸ Unidroit Convention on International Financial Leasing, Ottawa den 28 maj 1988.

heten och registratorn med kopior av alla ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, underrätta dem om dagen för deponering av dessa, om alla förklaringar, återkallanden och ändringar av förklaringar samt om alla anmälningar om uppsägning med uppgift om datum för dessa anmälningar.

8 Förklaringar till konventionen och protokollet

8.1 Disposition

I detta kapitel redogörs för innebörden av de enskilda förklaringarna till konventionen och protokollet som en fördragsslutande stat kan avge. EU:s tillträde till konventionen och protokollet år 2009 får betydelse för vilka förklaringar Sverige – liksom övriga av EU:s medlemsstater – kan avge. Frågor om EU:s kompetens behandlas därför också i detta kapitel.

Flera av förklaringarna har redan berörts i de två föregående kapitlen om konventionens respektive protokollets materiella bestämmelser. För att på bästa sätt åskådliggöra systemet med förklaringar, har vi dock valt att samla alla här, även om detta oundvikligen medför vissa upprepningar.

I kommittédirektiven anges att utredningen vid sin analys av förklaringarna ska lägga särskild vikt vid de kvalificerande förklaringarna och vilka konsekvenser avgivandet av sådana skulle få för svenska gäldenärer och borgenärer. Kvalificerande förklaringar eller *qualifying declarations* är ett uttryck som återfinns i ASU 2011 i samband med den så kallade *Cape Town List* och *Cape Town Discount* (i fortsättningen Kapstadslistan respektive Kapstadsrabatten). Innebörden av dessa förklaringar behandlas särskilt nedan i avsnitt 8.4.

Del II av betänkandet är i huvudsak beskrivande med redogörelser för konventionens och protokollets bestämmelser. Utredningens analys och ställningstagande i frågan om Sverige bör tillträda eller ej återfinns i del III av betänkandet. I direktiven anges att utredningen ska ta ställning till om Sverige bör tillträda konventionen och protokollet och vilka förklaringar Sverige i så fall bör avge. Som tidigare konstaterats är inte Kapstadskonventionen en konvention som en stat bara kan välja att tillträda eller ej, utan staten måste också ta

ställning till vilka förklaringar som den vill avge. Dessa är en integrerad del av såväl konventionen som protokollet, och valet av förklaringar är följaktligen avgörande för vilka konsekvenser ett tillträde får. Utredningens uppfattning är därför att innan frågan om Sveriges eventuella tillträde kan besvaras, måste ställning tas till vilka förklaringar Sverige bör avge vid ett tillträde. Mot bakgrund av vad som nu sagts kommer därför i detta kapitel utredningens förslag om vilka förklaringar Sverige bör avge, respektive avstå från att avge, att redovisas.

8.2 Inledning

Under arbetet med att ta fram Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet framkom att en del av de planerade bestämmelserna kunde strida mot olika rättsliga principer i vissa staters rättssystem. För att så många länder som möjligt skulle kunna tillträda konventionen och protokollet, trots de olikheter som kunde finnas i de nationella rättssystemen, infördes möjligheten för stater att beträffande vissa av konventionens och protokollets artiklar, välja om dessa skulle tillämpas eller ej. Valet sker i form av förklaringar som avges skriftligt och deponeras hos Unidroit.

Artikel 56 i konventionen föreskriver att ingen reservation får göras mot konventionen, men förklaringar som är tillåtna enligt artiklarna 39, 40, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 58 och 60 får avges i enlighet med dessa bestämmelser. Motsvarande bestämmelse finns i luftfartsprotokollets artikel XXXII där det anges att en fördragsslutande stat får avge förklaringar som är tillåtna enligt artiklarna XXIV, XXIX, XXX, XXXI, XXXIII och XXXIV. Enligt artikel XXXI i luftfartsprotokollet ska alla förklaringar som har avgetts enligt konventionen också anses avgivna under protokollet, om inte annat anges.

Förklaringar avges normalt vid tillträdet till konventionen respektive protokollet. Med undantag av en förklaring enligt artikel 60 och artikel 39(4), är det dock möjligt för en fördragsslutande stat att när som helst efter konventionens och protokollets ikraftträdande i förhållande till den aktuella staten, avge en förklaring genom en anmälan till depositarien (artikel 57 respektive XXXIII). Förklaringen får då verkan sex månader efter det att depositarien har tagit emot

anmälan och blir inte verksam i förhållande till alla de rättigheter och säkerheter som uppkommit dessförinnan.

Samtliga förklaringar, med undantag av artikel 60, får när som helst återkallas av den fördragsslutande staten. Återkallandet får verkan först sedan sex månader förflutit efter det att anmälan kommit depositarien tillhanda (se artikel 58 respektive XXXIV).

8.2.1 Bestämmelser och information om avgivande av förklaringar

Unidroit har i egenskap av depositarie gett ut en promemoria¹ där det anges till vilka bestämmelser i konventionen och protokollet förklaringar kan avges. Bifogade till promemorian finns blanketter för avgivande av de olika förklaringarna, med undantag för artikel 57 och 58 respektive artikel XXXIII och XXXIV (efterföljande förklaringar samt återkallande av förklaringar). De fördragsslutande staterna är inte skyldiga att använda sig av dessa blanketter när de avger en förklaring, men det rekommenderas av Unidroit. För vissa av förklaringarna finns alternativa blanketter för de olika val som den fördragsslutande staten kan göra inom förklaringen. Med hänsyn till den stora betydelse som avgivandet av förklaringar får och de språkliga nyanser som kan finnas, har Unidroit Governing Council beslutat att rekommendera de fördragsslutande staterna att avge sina förklaringar på något av Unidroits arbetspråk; engelska eller franska. Utredningens förslag om vilka förklaringar Sverige bör avge vid ett tillträde är på engelska och formulerade utifrån blanketterna i Unidroits promemoria.

Depositarien har bland annat till uppgift att informera alla andra fördragsslutande stater, tillsynsmyndigheten och registreringsmyndigheten om vilka förklaringar en fördragsslutande stat har avgett respektive återkallat. Information om avgivna förklaringar finns också på Unidroits hemsida.² Unidroit tar också gärna emot information från de fördragsslutande staterna om nationell lagstiftning och hur denna samverkar med konventionens och protokollets bestämmelser. Informationen anslås sedan på Unidroits hemsida i syfte att öka

¹ *Declarations Memorandum*, Unidroit 2011, DC9/DEP - Doc. 1 Rev. 4.

² <http://www.unidroit.org>

förståelsen länder emellan om tillämpningen av konventionen och protokollet.

8.2.2 Olika typer av förklaringar

De olika förklaringar som kan avges till konventionen och protokollet kan delas in i fem olika grupper:

1. tvingande förklaringar,
2. *opt in* förklaringar (nödvändiga för att en viss bestämmelse ska bli tillämplig),
3. *opt out* förklaringar (nödvändiga för att en viss bestämmelse *inte* ska vara tillämplig),
4. förklaringar rörande den fördragsslutande statens egna lagar och
5. förklaringar rörande territoriella områden.

Tabell 8.1 Förklaringar till konventionen

Typ av förklaring	Artikel i konventionen	Ev. andra artiklar som berörs
Tvingande	Art. 54(2) och 48(2) ³	Art. 10(a)
Opt in	Art. 60	
Opt out	Art. 50, 54(1) och 55	Art. 8(1)(b), 13 och 43
Rörande nationella lagar	Art. 39, 40 och 53	
Rörande territoriella områden	Art. 52	

³ Förklaring enligt artikel 48(2) är endast möjlig att avge för regionala organisationer för ekonomisk integration.

Tabell 8.2 Förklaringar till protokollet

Typ av förklaring	Artikel i protokollet	Ev. andra artiklar som berörs
Tvingande	Art. XXVII(2) ⁴	
Opt in	Art. XXX(1), XXX(2) och XXX(3)	Art. VIII, X, XI, XII och XIII
Opt out	Art. XXX(5), XXIV(2)	Art. XXI
Rörande nationella lagar	Art. XIX	
Rörande territoriella områden	Art. XXIX	

Konventionen gäller endast för de objekt som omfattas av protokollet. Alla förklaringar i konventionen, utom de som följer av artikel 48, hänvisar till ett objekt som omfattas av protokollet. Förklaringar till konventionen kan endast avges i samband med eller efter ratifikationen av protokollet. Depositarien kommer således inte att ta emot förklaringar till konventionen om inte den fördragsslutande staten också har tillträtt protokollet.⁵

8.3 EU:s tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet

8.3.1 Säkerhetsdirektivet

Även på den europeiska marknaden gör olika nationella rättsliga system att finansiering med hjälp av säkerheter försvåras, något som medför dyrare finansiering. EU:s medlemsstaters olika regelverk för ställande av säkerhet har medfört problem vid gränsöverskridande handel. Dessutom har rättsosäkerheten ofta ställt krav på omfattande och kostsamma rättsutredningar.⁶

I juni 2002 antogs inom EU ett direktiv om ställande av finansiell säkerhet, det så kallade säkerhetsdirektivet.⁷ Direktivet är en del av den ökade harmoniseringen av lagstiftning på finansmarknaderna och syftar till att underlätta användningen av säkerheter i den gräns-

⁴ Förklaring enligt artikel XXVII(2) är endast möjlig att avge för regionala organisationer för ekonomisk integration.

⁵ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 156.

⁶ Se lagrådsremissen *Finansiella säkerheter*, 16 april 2004, s. 20.

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/47/EG av den 6 juni 2002 om ställande av finansiell säkerhet, OJ L168/43.

överskridande värdepappershandeln. Direktivet ska för det första tillämpas på säkerhetsavtal, dvs. pantavtal och säkerhetsöverlåtelser, och på sådana avtal som avser finansiella tillgångar av visst slag. Liksom Kapstadskonventionen behandlar direktivet säkerhetsbaserade transaktioner. Målet är att skapa enhetliga regler inom EU för att minska riskerna inom finansiella transaktioner genom att reglera olika typer av säkerheter.⁸ Direktivet innebär att säkerheter ska kunna tas i anspråk utan att annars tillämpliga insolvensrättsliga regler ska stå i vägen.⁹ Direktivet, och det så kallade ändringsdirektivet från 2009,¹⁰ har införlivats i svensk rätt genom ändringar i konkurslagen (1987:672), lagen (1991:980) om handel med finansiella instrument, lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion och lagen (1999:1309) om system för avveckling av förpliktelse på finansmarknaden.

8.3.2 EU:s tillträde och frågan om kompetens

Enligt artikel 48 i Kapstadskonventionen får en regional organisation för ekonomisk integration, såsom EU, som utgörs av suveräna stater och är behörig vad avser vissa frågor som regleras i konventionen, underteckna, godta och godkänna konventionen eller ansluta sig till den. I sådana fall ska den regionala organisationen ha samma rättigheter och skyldigheter som en fördragsslutande stat, i den utsträckning organisationen är behörig i frågor som regleras i konventionen. Motsvarande bestämmelse finns i artikel XXVII i luftfartsprotokollet. Skälet till att regionala organisationer ska kunna tillträda konventionen och luftfartsprotokollet är att de kan ha övertagit sina medlemsstaters kompetens att ingå internationella avtal inom vissa områden. Om inte den regionala organisationen tillträder en konvention som reglerar dessa områden, blir medlemsstaterna förhindrade att tillträda på egen hand.

⁸ Informationen är tagen från Europeiska kommissionens hemsida <http://www.ec.europa.eu> den 13 maj 2014.

⁹ Se artikel av Jeffrey Wool och John Pritchard, *Secured Financing and leasing of aircraft under the Cape Town Convention*, fotnot 24. Artikeln publicerades år 2010 i tidskriften "Law in Transition".

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/44/EG av den 6 maj 2009 om ändring av direktiv 98/26/EG om slutgiltig avveckling i system för överföring av betalningar och värdepapper och direktiv 2002/47/EG om ställande av finansiell säkerhet, vad gäller sammanlänkade system och kreditfordringar, OJ L146/37.

I egenskap av regional organisation för ekonomisk integration tillträdde EU Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet den 28 april 2009. I Europeiska unionens råds beslut¹¹ angavs att konventionen och protokollet på ett värdefullt sätt bidrar till regleringen på internationell nivå inom sina respektive områden. EU:s tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet var dessutom nödvändigt för att EU:s medlemsstater själva skulle kunna tillträda överenskommelserna, eftersom konventionen och protokollet berör frågor där dessa har överfört sin kompetens till EU. Det heter då att EU har exklusiv befogenhet eller kompetens och att medlemsstaterna därför inte kan ingå avtal eller lagstifta inom dessa områden.

I Lissabonfördraget, som trädde i kraft den 1 december 2009, klargörs inom vilka områden EU har exklusiv kompetens. Fastställandet av de konkurrensregler som är nödvändiga för den inre marknadens funktion och den gemensamma handelspolitiken är två av de områden där EU har exklusiv befogenhet. EU kan även ha exklusiv befogenhet att ingå internationella avtal om det bestämts i en rättsakt eller om det är nödvändigt för att EU ska kunna genomföra fördragets bestämmelser. I de fall där befogenheterna är exklusiva, är det endast EU som får förhandla och sluta avtalet. Varje befogenhet som inte har tilldelats unionen i fördragen ska tillhöra medlemsstaterna.¹²

I Rådets beslut konstateras att vissa av de områden som regleras i Bryssel I-förordningen om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område¹³, insolvensförordningen¹⁴ och Rom I-förordningen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser¹⁵ även behandlas i Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. Eftersom gemenskapen (nuvarande unionen) har exklusiv behörighet på vissa av de områden som regleras i konventionen och

¹¹ Rådets beslut av den 6 april 2009 om Europeiska gemenskapens anslutning till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom och till dess protokoll om särskilda frågor rörande luftfatsutrustning, vilka antogs gemensam den 16 november 2001 i Kapstaden (2009/370/EG), OJ L121/3.

¹² Konsoliderade versioner av fördraget om europeiska unionen och fördraget om europeiska unionens funktionssätt, 2012/C 326/01, artikel 4.

¹³ Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, OJ L12/1.

¹⁴ Rådets förordning (EG) nr 1346/2000 av den 29 maj 2000 om insolvensförfaranden, OJ L160/1.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser, OJ L177/6.

protokollet, var det rådets uppfattning att gemenskapen borde ansluta sig till de båda instrumenten.

Kapstadskonventionen är alltså ett så kallat blandat avtal, där kompetensen är delad mellan medlemsstaterna och EU. Dess tillträde får därmed direkt betydelse för medlemsstaterna i den mån det berör områden där dessa har överfört sin kompetens till EU. Men varje enskild medlemsstat måste själv tillträda konventionen och protokollet för att påverkas av övriga bestämmelser.

Per september 2014 har sex av EU:s medlemsstater tillträtt, nämligen Irland, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna och Spanien. Frankrike, Tyskland, Italien och Schweiz har undertecknat konventionen och luftfartsprotokollet, men ännu inte tillträtt. I andra länder pågår ett arbete med att utreda möjligheterna för ett tillträde; Danmark och Storbritannien är två medlemsstater som beräknas tillträda de närmaste åren.

8.3.3 Förklaringar som EU har avgett

Regionala organisationer för ekonomisk integration som tillträder Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är enligt artikel 48(2) respektive XXVII(2) tvungna att avge förklaringar där de ska specificera vilka områden som omfattas av konventionen respektive protokollet och där den regionala organisationen har exklusiv kompetens, dvs. där medlemsstaternas kompetens har överflyttats till organisationen. Om den regionala organisationen avger en förklaring inom ett område där organisationen har kompetens, binder den även medlemsstaterna som måste anpassa sin nationella lagstiftning så att den överensstämmer med förklaringen.¹⁶

I rådets beslut om att tillträda konventionen och luftfartsprotokollet anges att enligt artikel 55 i Kapstadskonventionen får en fördragsslutande stat förklara att den inte alls eller endast delvis kommer att tillämpa bestämmelserna i artikel 13 (interimistiska åtgärder) eller artikel 43 (jurisdiktion vid interimistiska åtgärder) eller båda dessa. Rådet föreslog att gemenskapen skulle avge en sådan förklaring vid anslutningen till konventionen.

¹⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 156.

Rådet konstaterade också att artiklarna X, XI och XII i luftfartsprotokollet endast ska tillämpas om en fördragsslutande stat har avgett en förklaring i detta syfte enligt artikel XXX i protokollet samt under de förutsättningar som anges i förklaringen. Rådet föreslog att gemenskapen vid anslutningen till luftfartsprotokollet borde förklara att den inte kommer att tillämpa artikel XII och följaktligen inte heller avsåg att avge någon förklaring enligt artikel XXX(2) och XXX(3).

EU:s förklaringar framgår av bilagorna I och II till rådets beslut. I bilaga I finns de allmänna förklaringarna om EU:s behörighet i förhållande till medlemsstaterna. Där anges att medlemsstaterna har delegerat sin behörighet till gemenskapen på vissa områden som rör Bryssel I-förordningen, insolvensförordningen och Rom I-förordningen. Vidare framgår att gemenskapen vid anslutningen till Kapstadskonventionen inte kommer att avge någon av de förklaringar som är tillåtna enligt de artiklar som nämns i artikel 56 i konventionen, med undantag av en förklaring om artikel 55. Beträffande protokollet anges att gemenskapen vid anslutningen till luftfartsprotokollet inte kommer att avge någon förklaring enligt artikel XXX(1) om tillämpningen av artikel VIII och inte heller kommer att avge någon förklaring enligt artikel XXX(2) och XXX(3). I de allmänna förklaringarna i bilaga I anges också att medlemsstaterna behåller sin behörighet beträffande de materiella rättsreglerna om insolvens.

I bilaga II till rådets beslut finns de båda förklaringar som EU avgett, nämligen en förklaring enligt artikel 55 och artikel XXX(5).

Vad avser artikel 55, så har EU i sin förklaring angett att i de fall där gäldenären har hemvist i en medlemsstat i gemenskapen, kommer de medlemsstater som är bundna av Bryssel I-förordningen enbart att tillämpa artiklarna 13 och 43 för beviljande av interimistiska åtgärder i överrensstämmelse med artikel 31 i förordningen. Artikel 31 i Bryssel I-förordningen föreskriver att interimistiska åtgärder, däribland säkerhetsåtgärder, som kan vidtas enligt lagen i en medlemsstat, får begäras hos domstolarna i den staten, även om domstol i en annan medlemsstat är behörig att pröva målet i sak enligt denna förordning. Artikel 43 däremot ger behörighet till den domstol som parterna har valt samt i vissa fall även till domstolarna i den stat där objektet finns, alternativt den stat på vars territorium gäldenären befinner sig.

I EU:s förklaring enligt artikel XXX(5) anges att artikel XXI (om domstols behörighet när objektet är en helikopter eller ett luftfartygsskrov tillhörande ett luftfartyg där staten är registreringsstat) inte kommer att tillämpas i stater som är bundna av Bryssel I-förordningen.

Det ska noteras att Danmark på grund av sitt särskilda avtal med EU inte omfattas av EU:s förklaringar om de väljer att tillträda konventionen och protokollet.¹⁷

8.3.4 EU:s medlemsstaters möjlighet att avge förklaringar

Eftersom Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är blandade avtal måste de medlemsstater som tillträder instrumenten beakta EU-rätten när de tar ställning till vilka förklaringar som ska avges. den tillåter nämligen inte att medlemsstaterna avger förklaringar inom områden som faller inom EU:s kompetens.

Frågan om EU:s exklusiva behörighet och hur den påverkar medlemsstaternas möjligheter att avge förklaringar är omdiskuterad, och EU och dess medlemsstater har inte alltid samma syn på hur långt EU:s kompetens sträcker sig. EU:s förklaringar samt frågan om vilka konsekvenser dessa får för medlemsstater som önskar tillträda konventionen, diskuterades vid ett seminarium under Unidroits ledning i november 2009. Vid seminariet deltog representanter från elva olika medlemsstater, däribland Sverige, samt företrädare för AWG, Unidroit och det internationella registret. I den rapport som publicerades efter seminariet framgår att deltagarna ansåg att det med hänsyn till EU:s kompetens var önskvärt att samtliga EU-medlemsstater hade en samsyn på vilka förklaringar de kunde avge.¹⁸ I annex III till rapporten sammanfattar Unidroit diskussionerna vid seminariet enligt följande. De förklaringar som EU har gjort till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, tillsammans med de förordningar som hänvisas till i förklaringarna, påverkar medlemsstaternas möjlighet att avge förklaringar till artikel VIII, X och

¹⁷ Se Rådets beslut av den 6 april 2009 (2009/370/EG), bilaga 1, punkten I(3) och punkten II(3).

¹⁸ Se Summary report *Seminar – The European Community and the Cape Town Convention*, Rom 26 November 2009, juni 2010, DC9/DEP – Doc. 8, s. 1.

XI i protokollet. Medlemsstaternas möjlighet att avge andra förklaringar till konventionen och protokollet påverkas inte.

Artikel VIII

Artikel VIII rör val av tillämplig lag, något som också regleras i den så kallade Rom I-förordningen från 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser. Innebörden av artikel VIII är att parterna själva kan besluta om vilken lag som, helt eller delvis, ska vara tillämplig på avtalsvillkoren. Denna möjlighet till lagval återfinns i artikel 3 i Rom I-förordningen.

För tillämpning av artikel VIII krävs att den fördragsslutande staten har avgett en förklaring enligt artikel XXX(1). EU har inte avgett en sådan förklaring. Eftersom artikeln rör ett område där medlemsstaterna har lämnat över sin kompetens till EU, är medlemsstaterna förhindrade att avge en förklaring om att artikel VIII ska tillämpas. De kan inte heller ändra sin nationella lagstiftning så att innehållet motsvarar artikel VIII.¹⁹ Som angetts ovan är dock rätten till lagval genom Rom I-förordningen redan befäst i EU-rätten.

Artikel X

Artikel X reglerar interimistiska åtgärder och här ges bland annat möjlighet till ett interimistiskt förfarande med avregistreringar och export vid avtalsbrott. Detta som har utvecklats närmare i avsnitt 7.4.2 och i figuren 7.1, kräver dels beslut från domstol, dels att ett sådant beslut erkänns i den fördragsslutande staten. Erkännande av domstols beslut regleras i Bryssel I-förordningen, vilket innebär att frågan omfattas av EU:s kompetens.

Artikel X ska endast vara tillämplig om den fördragsslutande staten har avgett en förklaring enligt artikel XXX(2). EU har inte avgett någon sådan och medlemsstaterna är på grund av EU-rätten förhindrade att själva avge denna. Men medlemsstaterna är fria att

¹⁹ Se Summary report *Seminar – The European Community and the Cape Town Convention*, Rom 26 November 2009, juni 2010, DC9/DEP – Doc. 8, annex III.

ändra sin nationella lagstiftning så att tillämpningen av denna leder till samma resultat som om en förklaring hade avgetts.²⁰

Artikel XI

Artikel XI som behandlar åtgärder vid insolvens är central i luftfartsprotokollet. De medlemsstater som väljer att avge en förklaring enligt artikel XXX(3) om att tillämpa artikel XI, ska också ange vilket av de båda alternativen, A eller B, som ska tillämpas.

Den så kallade insolvensförordningen innehåller olika regler hänförliga till insolvensförfaranden. I förordningen fastställs gemensamma regler om vilken domstol som har behörighet att inleda ett insolvensförfarande, vilken lag som är tillämplig och hur beslut erkänns. Syftet med förordningen är att hindra gäldenären från att överföra sina tillgångar eller jurisdiktion från ett land till ett annat i avsikt att på så sätt erhålla en förmånligare rättslig ställning.

EU har inte avgett någon förklaring om att vare sig artikel XI eller något av alternativen i artikeln ska tillämpas. Frågan om hur långt EU:s kompetens i frågor som rör den materiella insolvensrätten sträcker sig är inte helt klar. Det kan därför ifrågasättas huruvida medlemsstaterna har behörighet att avge denna förklaring eller ej. Mot bakgrund av den gemensamma standpunkt som gavs uttryck för vid Unidroits seminarium i november 2009, anser utredningen dock att det i vart fall i nuläget inte är möjligt för Sverige att avge en förklaring om att tillämpa artikel XI. Liksom vad gäller artikel X finns det dock inget som hindrar Sverige från att ändra sin nationella lagstiftning så att tillämpningen av denna leder till samma resultat som om en förklaring om att tillämpa ett av de båda alternativen hade avgetts.²¹

Det är viktigt att notera att frågan om vilka förklaringar EU:s medlemsstater kan respektive inte kan avge, är en fråga mellan EU och medlemsstaterna. EU:s kompetens påverkar alltså inte relationen mellan Unidroit och de fördragsslutande staterna, oavsett om de är medlemmar i EU eller ej. En medlemsstat som tillträder konven-

²⁰ Se Summary report *Seminar – The European Community and the Cape Town Convention*, Rom 26 November 2009, juni 2010, DC9/DEP – Doc. 8, annex III.

²¹ Se Summary report från "Seminar – The European Community and the Cape Town Convention, Rom 26 November 2009", juni 2010, DC9/DEP – Doc. 8.

tionen och protokollet kan således avge samtliga förklaringar som staten önskar och dessa kommer att godtas av Unidroit i egenskap av depositarie så länge förklaringarna inte inbördes strider mot varandra och är korrekt formulerade. En förklaring av en medlemsstat inom ett område där EU har kompetens blir således inte ogiltig. Men medlemsstaten har å andra sidan genom att avge en sådan förklaring brutit mot EU-rätten med de konsekvenser det kan medföra.

8.4 OECD:s Kapstadslista

8.4.1 Kapstadsrabatten

Som angetts ovan i kapitel 3, avsnitt 3.2.2, arbetar OECD bland annat för att främja den internationella handeln på lika och rättvisa villkor. En del i detta arbete är att fastställa regler och miniminivåer för de premier som betalas till exportkreditinstitutet vid statligt stödda exportkrediter, en finansieringsform som är vanligt förekommande inom luftfartsbranschen. Premierna är den kostnad som bolagen måste betala för att staten går in som garant och försäkrar kreditgivaren mot eventuella förluster. Premiesättningen styrs av mycket komplexa bestämmelser och är beroende av ett antal olika förutsättningar i den individuella affären såsom bland annat kredittid och riksklassificering av operatören. Miniminivåerna anges i ASU 2011,²² appendix II. Enligt artikel 35 i appendix II ska en reduktion – rabatt – av minimipremien tillåtas om följande förutsättningar är uppfyllda.

- transaktionen ska avse ett luftfartsobjekt såsom det definieras i luftfartsprotokollet;
- operatören av luftfartyget (och under vissa förutsättningar även köparen eller leasegivaren) ska vara belägen (*situated*) i en stat som vid tiden för utbetalningen gällande luftfartsobjektet, var uppsatt på listan över stater som kvalificerar för en rabatt av minimipremien (Kapstadslistan), och, i tillämpliga fall, i en territoriell enhet i den stat som kvalificerar under artikel 38 i appendix II;

²² Sector Understanding on Export Credits for Civil Aircraft, OECD:s direktorat för handel och jordbruk, dokument TAD/ASU(2011)1, september 2011.

- transaktionen ska hänföra sig till ett luftfartsobjekt som har registrerats i det internationella register som upprättats enligt Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet.

Rabatten på minimipremien får inte överstiga tio procent av den minimipremie som ska tillämpas i det enskilda fallet; det kan röra sig om premie som ska betalas direkt (*up front fee*) eller löpande som en marginal på vid varje tidpunkt utestående lånebelopp (*per annum spread*).²³

Kapstadslistan är en förteckning över de stater som uppfyller de krav som krävs för att kunna erhålla reduktion på den av OECD fastställda minimipremien. Listan förs av OECD och finns tillgänglig på organisationens hemsida.²⁴ Det är parterna till ASU som beslutar vilka länder som ska sättas upp på Kapstadslistan. De stater som är bundna av den så kallade *home country rule* kan i nuläget inte använda sig av exportkrediter vid finansiering av nya luftfartyg och är därför inte med på listan även om de i och för sig skulle uppfylla kraven.²⁵ Per november 2014 var följande stater med på listan, och flygbolag i dessa länder kunde alltså erhålla en rabatt på minimipremien vid finansiering av luftfartyg genom exportkrediter.

Angola	Luxemburg	Pakistan
Etiopien	Malaysia	Panama
Fiji	Mongoliet	Rwanda
Indonesien	Nya Zealand	Senegal
Kanada	Nigeria	Singapore
Kazakstan	Norge	Tadzjikistan
Kenya	Oman	Turkiet

8.4.2 Vad krävs för att sättas upp på Kapstadslistan?

I såväl konventionen som protokollet finns ett antal nyckelförklaringar som är utformade för att minska riskerna vid transaktioner med säkerheter och därigenom leda till ekonomiska fördelar för parterna. Förklaringarna har av OECD benämnts *qualifying declara-*

²³ ASU 2011, appendix II, artikel 36.

²⁴ <http://www.oecd.org>.

²⁵ Se avsnitt 3.2.3 ovan om *home country rule*.

tions (kvalificerande förklaringar). Utöver tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet krävs för en plats på Kapstadslistan att den fördragsslutande staten har avgett dessa förklaringar. Dessutom måste staten ha införlivat konventionen och protokollet, inklusive de kvalificerande förklaringarna, i sina nationella lagar och bestämmelser på så sätt att de åtaganden som följer med konventionen korrekt motsvaras av den nationella lagen.²⁶

Innan Kapstadskonventionen trädde i kraft sammanställde parterna till ASU 2011 en första version av Kapstadslistan. Denna uppdateras sedan löpande enligt reglerna i artikel 40 till 52 i ASU 2011, appendix II.

Varje stat som tillhandahåller någon form av statligt stöd till luftfartyg kan föreslå till OECD:s sekretariat att en annan stat ska sättas upp på Kapstadslistan. Till ett sådant förslag ska bifogas viss information beträffande den stat som föreslås sättas upp på listan.²⁷ Bland annat ska kopior av de förklaringar till konventionen och protokollet som staten har avgett ges in tillsammans med en analys av vilka åtgärder staten har vidtagit för att införliva Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, inklusive de kvalificerande förklaringarna, i den nationella lagstiftningen. Minst en juridisk byrå (*law firm*) som är kvalificerad att ge juridiska råd inom den statens jurisdiktion ska dessutom fylla i en frågelista som är bilagd ASU 2011, där det bland annat ska beskrivas vilka erfarenheter byrån har haft gällande statens arbete med att implementera konventioner, och då särskilt Kapstadskonventionen. Parterna till ASU 2011 har därefter 20 dagar på sig att styrka eller motsätta sig att staten i fråga sätts upp på Kapstadslistan. Om någon av parterna motsätter sig att staten sätts upp på listan ska skälen för detta anges.

På samma sätt kan varje stat som tillhandahåller någon form av statligt stöd till luftfartyg föreslå att en viss stat ska tas bort från Kapstadslistan om den anser att den staten har vidtagit åtgärder som strider mot statens åtaganden enligt konventionen eller har underlåtit att vidta åtgärder som åligger den enligt konventionen.

²⁶ ASU 2011, appendix II, artikel 37.

²⁷ ASU 2011, appendix II, artikel 40.

8.4.3 De kvalificerande förklaringarna

De kvalificerande förklaringarna rör bestämmelser om insolvensförfaranden, avregistrering och export, lagval samt utomrättsliga och skyndsamma åtgärder. I annex 1 till appendix II i ASU 2011 framgår att för att en fördragsslutande stat ska anses ha avgett de kvalificerande förklaringarna krävs att staten dels har avgett vissa förklaringar, dels har *avstått* från att avge vissa andra förklaringar. De förklaringar som en stat måste ha avstått från att avge är alla *opt out* förklaringar som innebär att vissa bestämmelser i konventionen och protokollet inte ska tillämpas.

De förklaringar som en stat **måste avge** är

1. Insolvensförfarande: Den fördragsslutande staten måste avge en förklaring enligt artikel XXX(3) om att den ska tillämpa alternativ A under artikel XI i protokollet i sin helhet på alla typer av insolvensförfaranden och att väntetiden för tillämpningen av artikeln inte ska överstiga 60 kalenderdagar.²⁸
2. Avregistrering: Den fördragsslutande staten måste avge en förklaring enligt artikel XXX(1) om att den ska tillämpa artikel XIII i protokollet om oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export (så kallad IDERA).
3. Lagval: Den fördragsslutande staten måste avge en förklaring enligt artikel XXX(1) att den ska tillämpa artikel VIII i protokollet om lagval.²⁹

Dessutom måste den fördragsslutande staten **avge minst en av följande förklaringar** (OECD rekommenderar dock att båda förklaringarna avges).

1. Metod vid vidtagande av åtgärder: Den fördragsslutande staten måste avge en förklaring enligt artikel 54(2) i konventionen med följande innehåll: samtliga åtgärder som är tillgängliga för en borgenär enligt konventionen, där det inte uttryckligen anges att det krävs någon form av beslut från en domstol, ska kunna vidtas

²⁸ För EU-medlemstater finns här en särbestämmelse, se ASU 2011, appendix II, annex 1, artikel 4.

²⁹ EU:s medlemsstater behöver inte avge denna förklaring, se ASU 2011, appendix II, annex 1, artikel 4.

utan domstols inblandning (*without court action and leave of the court*).

2. Skyndsamma åtgärder: Den fördragsslutande staten måste avge en förklaring enligt artikel XXX(2) om att den ska tillämpa artikel X i protokollet om interimistiska åtgärder i sin helhet. Punkten (5) i artikel X undantas, även om det rekommenderas att förklaringen även omfattar den. En stat som avger denna förklaring måste också bestämma den tidsgräns som anges i artikel X(2) till maximalt tio kalenderdagar vad gäller åtgärder som anges i artikel 13(1)(a), (b) och (c) i konventionen, och maximalt 30 kalenderdagar vad avser åtgärder enligt artikel 13(1)(d) och (e).

För att en fördragsslutande stat ska anses ha avgett de kvalificerande förklaringarna **får den inte ha avgett** någon av följande förklaringar.

1. Interimistiska beslut: En fördragsslutande stat får *inte* ha avgett en förklaring enligt artikel 55 i konventionen om att artikel 13 och artikel 43 inte ska tillämpas. Om en stat har avgett en förklaring enligt artikel 54(2) i konventionen med det innehåll som anges i punkten 4 ovan, ska en förklaring om att tillämpa artikel 55 inte hindra att den fördragsslutande staten sätts upp på Kapstadslistan.
2. Kvarstadskonventionen: En fördragsslutande stat får *inte* ha avgett en förklaring enligt artikel XXXII i protokollet om att artikel XXIV om kvarstadskonventionen³⁰ inte ska tillämpas (se ovan avsnitt 7.6.2).
3. Leasing vid avtalsbrott: En fördragsslutande stat får *inte* ha avgett en förklaring enligt artikel 54(1) i konventionen om att en pant-havare inte får leasa ut egendomen inom statens territorium om egendomen är belägen där.

³⁰ Convention for the unification of certain rules relating to the precautionary attachment of aircraft, Rom den 29 maj 1933, SÖ 1939:14.

8.4.4 Utgångspunkten är att Sverige vid ett tillträde ska avge de kvalificerande förklaringarna

Enligt utredningens uppfattning skulle ett avgivande av de kvalificerande förklaringarna kunna medföra en rad ekonomiska fördelar för svenska lufttrafikföretag. Utöver möjligheterna till billigare finansiering genom exportkredit (Kapstadsrabatten) finns det andra ekonomiska fördelar att vinna med att avge de kvalificerande förklaringarna.

Konventionen och protokollet har tillkommit i syfte att göra finansiering av luftfartyg mer förutsägbar och effektiv. Samtliga av de kvalificerande förklaringarna är avsedda att skydda finansiärerna och minska deras risker, vilket i sin tur spiller över på flygbolagen som kan få bättre finansieringsvillkor. En annan viktig aspekt är att flygbolag även i sämre tider torde ha bättre möjlighet att locka till sig investerare och leasegivare och på så sätt kunna införskaffa nya flygplan och fortsätta sin verksamhet, om reglerna vid gäldenärens insolvens är förutsägbara och effektiva. Genom det starka insolvensskyddet som ges i artikel XI alternativ A, kan t.ex. leasing ske även till lufttrafikföretag med ekonomiska problem; vid ett eventuellt insolvensförfarande är investerarens tillgångar säkrade.

Enligt Aviation Working Group (AWG) i vilken flertalet av världens största flygplans- och motortillverkare liksom finansiärer ingår, utblir de flesta av de ekonomiska fördelarna om inte en stat avger de kvalificerande förklaringarna.³¹ AWG:s bedömningar måste givetvis ses i ljuset av att den är en intresseorganisation med målet att fördragsslutande stater ska avge de kvalificerande förklaringarna. Enligt utredningens mening saknas det dock anledning att ifrågasätta sambandet mellan å ena sidan förutsägbara och effektiva regler som ger borgenären ett starkt skydd vid gäldenärens insolvens och å andra sidan möjligheten för svenska lufttrafikföretag att erhålla billigare finansiering.

Mot bakgrund av vad som nu sagts är det utredningens uppfattning att om Sverige väljer att tillträda konventionen, bör Sverige också avge samtliga kvalificerande förklaringar och se till att dessa blir effektivt införlivade i den svenska rätten.

³¹ Se artikeln *Cape Town Treaty in the European context: The case for Alternative A, Article XI of the Aircraft Protocol*, av Jeffrey Wool och Andrew Littjehohns, *Airfinance Annual*, oktober 2013.

8.4.5 Artikel XI (Alternativ A eller B)

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige, som liksom övriga av EU:s medlemsstater är förhindrat att avge en förklaring om att tillämpa artikel XI, ska anpassa sin nationella lagstiftning så att den överensstämmer med bestämmelsen i artikel XI alternativ A samt för tillämpning av artikel XI bestämma den maximala väntetiden till 60 dagar. Hur en sådan anpassning av den nationella lagstiftningen ska se ut beror på hur konventionen och protokollet införlivas i svensk rätt, vilket behandlas nedan i del IV av betänkandet

Artikel XI reglerar vad som gäller om gäldenären blir föremål för insolvensförfarande och består av två alternativa regleringar: A och B. Innebörden av dessa har utvecklats i kapitel 7, avsnitt 7.4.4. Som tidigare har nämnts – vilket tål att upprepas – är detta den enskilda bestämmelse med störst ekonomisk betydelse. Om en stat inte avger en förklaring om att tillämpa artikel XI, är det den nationella insolvensrätten som gäller.

I korthet innebär alternativ A, att efter en väntetid som ska specificeras i statens förklaring (eller en tidpunkt dessförinnan då borgenären enligt tillämplig lag skulle få tillgång till objektet) måste insolvensförvaltaren eller gäldenären antingen:

- överlämna luftfartsobjektet (dvs. flygplansskrovet, flygmotorn eller helikoptern) till borgenären eller
- läka alla tidigare avtalsbrott (förutom det som har medfört insolvensförfarande) och åta sig att uppfylla alla framtida förpliktelser under avtalet (leasingavtal, pantavtal eller försäljning med äganderättsförbehåll).

Förebilden till alternativ A är den amerikanska insolvensrätten (Bankruptcy Code kap. 11 § 1110) som ger investerare och leasegivare rätt att återta flygplanet om flygbolaget (dvs. operatören) blir föremål för insolvensförfaranden (inklusive företagsrekonstruktion) och inte kan fullgöra sina förpliktelser gentemot investeraren/leasegivaren.

Alternativ B är ett mer flexibelt alternativ, vilket innebär att gäldenären eller insolvensförvaltaren först efter en förfrågan från borge-

nären, inom viss tid som den fördragsslutande staten ska ange i sin förklaring, måste

- läka alla tidigare avtalsbrott och åta sig att uppfylla alla framtida förpliktelser eller
- ge borgenären möjlighet att återta luftfartyget i enlighet med regler och eventuella villkor enligt tillämplig lag.

Om en stat avger en förklaring om att tillämpa artikel XI måste staten också ange vilket av de båda alternativen som ska tillämpas. Den fördragsslutande måste också ange hur lång den tidsperiod ska vara som anges i alternativ A respektive B.

Till skillnad från alternativ A är ett förfarande om återtagande enligt alternativ B beroende av nationell domstol och den tillämpliga nationella lagen. Alternativ B saknar dessutom en definitiv tidsgräns inom vilken gäldenären måste överlämna luftfartsobjektet om inte parterna kommer överrens om annat. Genom alternativ A får både gäldenären och borgenären en tydlig tidsgräns under vilken de kan förhandla om luftfartsobjektet ska återlämnas eller bli kvar hos gäldenären.

Det är uppenbart att alternativ A är det mest förmånliga alternativet för borgenärerna, eftersom de vid ett insolvensförfarande kan vara säkra på att snabbt få tillbaka sin egendom eller bli kompenserade av gäldenären eller insolvensförvaltaren. Gäldenären (lufttrafikföretaget) har dessutom enligt alternativ A en vårdplikt avseende objektet under väntetiden, något som minskar risken för värdeförlust. Det kan antas att den trygghet som alternativ A ger borgenärerna spillas över på lufttrafikföretagen, som lättare kan få möjlighet att leasa egendom och erhålla egendomsbaserad finansiering, även om ett insolvensförfarande kan vara nära förestående. Gentemot lufttrafikföretag i länder som inte har avgett någon förklaring om att alternativ A ska tillämpas och som inte har någon lagstiftning som motsvarar den amerikanska, blir en investering i ett sådant företag förenad med stora risker. Utan investeringar eller tillgång till t.ex. flygplan blir det svårare för lufttrafikföretaget att fortsätta sin verksamhet och ta sig ur sina ekonomiska problem. Alternativ A måste därför ses som det mest attraktiva alternativet för både gäldenärer och borgenärer vid användning av egendomsbaserad finansiering.

Av de 40 stater som i september 2014 hade avgett en förklaring om att tillämpa artikel XI, hade alla utom en valt alternativ A och satt väntetiden till maximalt 60 dagar. Endast Mexico har avgett en förklaring om att alternativ B ska tillämpas.

Som angetts tidigare i kapitlet är EU:s medlemsstater förhindrade att avge en förklaring om tillämpning av artikel XI. De kan däremot anpassa sin nationella lagstiftning så att den motsvarar något av alternativen i artikeln.

8.4.6 Artikel XIII

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige avger en förklaring enligt artikel XXX(1) om att tillämpa artikel XIII.

Sweden declares that it will apply Article XIII.

Som har angetts i föregående kapitel, avsnitt 7.4.2, erbjuder luftfartsprotokollet en borgenär två möjligheter för att få ett luftfartyg avregistrerat och tillgängligt för export ut ur en stats territorium vid gäldenärens avtalsbrott. De båda vägarna till avregistrering och export har tidigare beskrivits i figurerna 7.1 och 7.2 i kapitel 7.

Förenklat kan sägas att den ena metoden kräver beslut från domstol, medan den andra kräver att en oåterkallelig fullmakt, en så kallad IDERA, har registrerats hos statens registreringsmyndighet för luftfartyg. Artikel XIII reglerar hur en sådan fullmakt ska se ut och hur den ska hanteras av den nationella myndigheten. Bestämmelsen ska läsas tillsammans med artikel IX(5), som anger att med förbehåll för lagar och förordningar avseende luftfartssäkerhet, ska registreringsmyndigheten i en fördragsslutande stat hörsamma en framställan om avregistrering och export. Men det förutsätter att framställan i vederbörlig ordning har lämnats av en bemyndigad part enligt en registrerad oåterkallelig fullmakt avseende avregistrering och export.

Systemet med IDERA är avsett att fungera på samma sätt i samtliga fördragsslutande stater och verka oberoende av den nationella lagstiftningen. Ett sådant system ger en ökad förutsägbarhet för borgenärer som inte behöver invänta domstolsbeslut eller förhålla sig till nationella bestämmelser. Enligt utredningens uppfattning är

ett sådant system att föredra och utredningen ser ingen anledning till att inte låta systemet med IDERA gälla också i Sverige. Huruvida den här typen av fullmakt är förenlig med svensk rätt har tidigare diskuterats i kapitel 7, avsnitt 7.4.2.

Det är svårt att i nuläget förutse hur många fullmakter det kan bli fråga om och vilket arbete som kommer att krävas av Transportstyrelsen i egenskap av nationell registreringsmyndighet med att registrera dessa fullmakter. Detta utgör enligt utredningens uppfattning inte skäl att avstå från att avge förklaringen. Uppgiften att registrera fullmakterna torde dessutom omfattas av det författningsstöd som Transportstyrelsen redan har i sin instruktion³². Förekomsten av en IDERA bör lämpligen registreras i luftfartygsregistret och den fysiska fullmakten sparas sedan i luftfartygets akt. Transportstyrelsen får enligt 11 kap. 3 § Luftfartsförordningen (2010:770) meddela föreskrifter om avgifter och ersättningar för kostnader för registrering och jämförliga åtgärder i fråga om luftfartyg. Det skulle därmed vara möjligt för Transportstyrelsen att föreskriva om avgifter för registrering och annan hantering av IDERA.

De flesta fördragsslutande stater (43 stycken per september 2014) har avgett en förklaring enligt artikel XXX(1) om att tillämpa artikel XIII.

8.4.7 Artikel VIII

Artikel VIII reglerar frågor om lagval och har tillträtts av en majoritet av de fördragsslutande staterna. I förteckningen över de kvalificerande förklaringarna i annex 1 till appendix II i ASU 2011, artikel 4, anges att EU-rätten, dvs. Rom I-förordningen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser, i allt väsentligt överensstämmer med artikel VIII i protokollet. Därmed är detta en förklaring som EU:s medlemsstater inte behöver ta ställning till om de vill avge eller ej, och artikelns innebörd kommer därför inte att utvecklas närmare i betänkandet.

³² Se 5§ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

8.4.8 Artikel 54(2)

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige avger följande förklaring enligt artikel 54(2):

Sweden declares that all remedies available to the creditor under the Convention which are not expressed under the relevant provision thereof to require application to the court may be exercised without court action and without leave of the court.

Varje fördragsslutande stat som tillträder konventionen och protokollet måste avge en förklaring enligt artikel 54(2). Artikeln handlar om en åtgärd som står till borgenärens förfogande enligt en bestämmelse i konventionen eller protokollet och vars verkställighet enligt dessa bestämmelser inte förutsätter en framställan hos domstol, ska få vidtas endast efter nationell domstols samtycke. Liksom artikel XIII i luftfartsprotokollet, som också är en kvalificerande förklaring, handlar artikel 54(2) alltså om nationell domstols inblandning vid åtgärder från borgenärens sida.

Ett av syftena med konventionen och protokollet är att borgenärer snabbt och effektivt ska kunna vidta åtgärder och att systemet ska vara förutsägbart. En förklaring om att en åtgärd ska kräva domstols samtycke i fler fall än vad som föreskrivs i konventionen och protokollet, får anses motverka detta syfte och riskerar att göra åtgärderna mindre effektiva och därmed också dyrare. Systemet med IDERA i artikel XIII skulle t.ex. helt omkullkastas om en stat förklarar att det utöver en fullmakt krävs beslut från domstol.

Att tillåta att åtgärder vidtas utan samtycke från svenska domstolar, utom i fall där så uttryckligen föreskrivs i konventionen och protokollet, framstår inte för utredningen som problematiskt. Det är ett mycket begränsat rättsområde som berörs och parterna torde oftast vara relativt jämbördiga, dessutom med möjlighet att själva forma avtalsvillkoren. Enligt utredningen är inblandning av svenska domstolar därför inte påkallat, i den mån det inte uttryckligen föreskrivs i konventionen och protokollet. Inte heller finns det rätts-säkerhetsskäl som talar för detta. Bortsett från den ökade arbetsbelastningen för domstolarna, skulle ett sådant förfarande dessutom försvåra möjligheten för borgenärer att vidta åtgärder på ett effektivt och snabbt sätt.

Alla fördragsslutande stater utom sex (Brasilien, Colombia, Kuba, Saudiarabien, Förenade Arabemiraten och Kina) hade i september 2014 avgett en förklaring om att domstols samtycke inte är nödvändigt, annat än när det uttryckligen krävs i konventionen och protokollet.

8.4.9 Artikel X

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige *inte* avger någon förklaring enligt artikel XXX(2) om att tillämpa artikel X.

I artikel X finns närmare bestämmelser om vad som ska gälla vid interimistiska åtgärder i avvaktan på ett slutligt beslut. Bland annat regleras möjligheten till ett interimistiskt förfarande om avregistrering och export av ett luftfartygsobjekt (artikel X(6)). Frågan om tillgängliga rättsmedel regleras i EU-rätten av Bryssel I-förordningen om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område,³³ och EU har därför inte avgett någon förklaring om att tillämpa artikel X. Eftersom området faller inom EU:s kompetens kan EU:s medlemsstater inte avge någon förklaring om att tillämpa artikeln. Till skillnad från artikel VIII, vars innehåll väl anses överensstämma med de EU-rättsliga reglerna på området (Rom I-förordningen), finns det gällande artikel X en möjlighet för de fördragsslutande staterna att ändra sin nationella lagstiftning så att den motsvarar innehållet i bestämmelsen.

Av 55 fördragsslutande stater hade 36 stater i september 2014 avgett en förklaring om att tillämpa artikel X, helt eller delvis. Norge är en av de stater som valt att inte avge den här förklaringen. I den norska propositionen³⁴ hänvisar man i den här frågan till utredningen om Norges tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet som gjordes av professor dr. juris Berte-Elen Reinertsen. I utredningen anges att Norge bör följa samma väg som EU har gjort, eftersom man i Norge genom konventionen om domstols behörighet

³³ Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, OJ L12/1.

³⁴ Prop. 153 LS (2009–2010) Lov om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre og vedtak om samtykke till tillredelse av Cape Town-konvensjonen og protokollen om luftfartøysløsøre, s. 47.

och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (den så kallade Luganokonventionen³⁵) har samma bestämmelser som EU har genom Bryssel I-förordningen. Den senaste Luganokonventionen antogs i oktober 2007 och är i allt väsentligt likalydande med Bryssel I-förordningen, som reglerar motsvarande frågor i förhållandet mellan EU:s medlemsstater. Konventionen gäller mellan EU, å ena sidan, och EFTA-staterna Island, Norge och Schweiz, å andra sidan. Det övergripande syftet med Luganokonventionerna, liksom med Bryssel I-förordningen, är att stärka det rättsliga skyddet för enskilda genom att fastställa domstolars behörighet, att erkänna domstolsavgöranden och att införa ett effektivt förfarande för att säkerställa verkställighet av bland annat domstolsavgöranden.

Skälet till att Norge inte har avgett någon förklaring om att tillämpa artikel X är således att man med hänsyn till Luganokonventionen inte velat agera annorlunda än EU i den här frågan. Norge har därför inte, vare sig i den norska utredningen eller i propositionen, tagit ställning till innehållet i förklaringen.

En förklaring om att tillämpa artikel X ställer krav på den nationella registreringsmyndigheten, att inom fem arbetsdagar sedan borgenären meddelat att en framställan om avregistrering och export beviljats, göra dessa åtgärder tillgängliga. I förklaringen ska dessutom anges hur många arbetsdagar som ska avses med uttrycket ”skyndsamt” i artikel 13(1). Den bestämmelsen handlar om interimistiska beslut av nationell domstol. En förklaring om att tillämpa artikel X innebär alltså att handläggningstiden för såväl nationell domstol som registreringsmyndighet regleras. Det är svårt, för att inte säga omöjligt, att förutse vad detta krav skulle innebära för svenska domstolar respektive Transportstyrelsen. Förutsatt att Sverige avger en förklaring om att tillämpa artikel XIII med avregistrering och export med hjälp av en fullmakt (IDERA), kommer det att finnas möjligheter för en borgenär att se till att avregistrering och export kommer till stånd. Det finns därför anledning att ifrågasätta om det finns något behov av att kunna vända sig till domstol.

Som har angetts ovan i avsnitt 8.4.3 behöver inte en stat för att sättas upp på Kapstadslistan avge någon förklaring om att tillämpa

³⁵ Rådets beslut 2007/712/EG av den 15 oktober 2007 om undertecknande, på gemenskapens vägnar, av konventionen om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, OJ L339.

artikel X. Men detta förutsätter att staten har avgett en förklaring enligt artikel 54(2) om att samtliga åtgärder som är tillgängliga för en borgenär enligt bestämmelserna i konventionen och protokollet, där det inte uttryckligen anges att det krävs någon form av beslut från en domstol, ska kunna vidtas utan domstols inblandning. Det är således tillräckligt att Sverige avger den senare förklaringen.

8.4.10 De kvalificerande *opt out* förklaringarna

Utöver de kvalificerande förklaringar som en fördragsslutande stat måste avge för att kunna sättas upp på Kapstadslistan, finns det även tre förklaringar som staten *inte* får ha avgett. Dessa förklaringar är alla *opt out* förklaringar, dvs. förklaringar som gör det möjligt för en fördragsslutande stat att undvika tillämpning av en viss bestämmelse i konventionen respektive protokollet.

Utgångspunkten bör enligt utredningen vara att en *opt out* förklaring endast ska avges om den bestämmelse som förklaringen avser uppenbart står i strid med den svenska lagstiftningen eller på annat sätt är helt främmande för vårt rättssystem och därför inte bör tillämpas här. I annat fall bör sådana förklaringar avges först sedan man sett konsekvenserna av bestämmelserna efter ett svenskt tillträde.

Artikel 13 och 43

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige *inte* avger någon förklaring enligt artikel 55.

Enligt artikel 55 får en fördragsslutande stat förklara att staten inte, eller endast delvis, avser att tillämpa bestämmelserna i artikel 13 eller artikel 43, eller båda. Artikel 13 handlar om interimistiska åtgärder som en borgenär kan vidta när en gäldenär inte har fullgjort sina skyldigheter. Artikel 43 reglerar vilka domstolar som har behörighet att fatta beslut om de åtgärder som anges i artikel 13. Av en förklaring till artikel 55 måste framgå under vilka förutsättningar bestämmelserna i den relevanta artikeln kommer att tillämpas, om de ska tillämpas delvis eller vilka andra interimistiska åtgärder som kommer att tillämpas.

Frågor som rör domstols behörighet faller in under EU:s kompetens och regleras i Bryssel I-förordningen.³⁶ Som tidigare nämnts har EU avgett en förklaring om att de medlemsstater som är bundna av Bryssel I-förordningen endast kommer att tillämpa artikel 13 och 43 i överensstämmelse med artikel 31 i förordningen. Men medlemsstaterna är fria att avge en förklaring om att artikel 13 och 43 inte ska tillämpas.

Endast två stater hade i september 2014 avgett en förklaring enligt artikel 55 om att helt eller delvis inte tillämpa artikel 13 och 43. En av dem är Norge och anledningen är densamma som beträffande förklaringen till artikel X, nämligen att det finns en motsvarande bestämmelser i Luganokonventionen, vilken Norge är bundet av i förhållande till EU. Den norska regeringen ansåg därför att Norge borde följa EU:s väg och avge en förklaring om att artikel 13 och 43 kommer att tillämpas endast i den mån bestämmelserna däri överensstämmer med artikel 31 i 2007 års Luganokonvention.³⁷

För en stat som har avgett en förklaring enligt artikel 54(2) om att domstols samtycke inte ska krävas när så inte uttryckligen anges i konventionen eller protokollet, påverkas inte möjligheterna att sättas upp på Kapstadslistan av att staten avger en förklaring enligt artikel 55.³⁸ Om Sverige avger den förklaring enligt artikel 54(2) som utredningen föreslagit, saknar det således betydelse för frågan om en plats på Kapstadslistan om Sverige avger en förklaring som begränsar användningen av de interimistiska åtgärder som anges i artikel 13. Men utredningen anser att de möjligheter till interimistiskt förfaranden som artikel 13 ger överensstämmer med det grundläggande syftet med Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet om ett mer effektivt förfarande. Utredningen kan därför inte i nuläget se någon anledning till varför Sverige skulle avge en förklaring om att artikel 13 och 43 inte ska tillämpas.

³⁶ Rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, OJ L12/1.

³⁷ Prop. 153 LS (2009-2010) Lov om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre og vedtak om samtykke till tiltredelse av Cape Town-konvensjonen og protokollen om luftfartøys-løsøre, s. 42 f.

³⁸ ASU 2011, Annex I: Qualifying declarations, artikel 3(a).

Artikel XXIV

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige *inte* avger någon förklaring enligt artikel XXIV.

I artikel XXIV regleras Kapstadskonventionens förhållande till den så kallade kvarstadskonventionen från år 1933,³⁹ som är införlivad i svensk rätt genom lagen om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg. Såväl konventionen som den svenska lagen förbjuder att vissa luftfartyg beläggs med kvarstad (se även 11 kap. 3 § luftfartslagen). Artikeln innebär att Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollets bestämmelser ska ha företräde framför kvarstadskonventionen när denna är tillämplig på luftfartsobjekt som omfattas av protokollet.

Den fördragsslutande staten kan avge en förklaring om att inte tillämpa artikel XXIV. En sådan förklaring innebär att kvarstadskonventionen ska fortsätta att gälla även när det är fråga om luftfartsobjekt som omfattas av protokollet. Den stat som avger en sådan förklaring kan inte sättas upp på Kapstadslistan. I september 2014 hade ingen stat avgett någon förklaring om att inte tillämpa artikel XXIV. Utredningen ser ingen anledning till att Sverige ska göra det.

Artikel 54(1)

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige *inte* avger någon förklaring enligt artikel 54(1).

Artikel 54(1) öppnar för en fördragsslutande stat att avge en förklaring om att säkerhetshavaren, när den säkerställda tillgången är belägen på statens territorium eller kontrolleras därifrån, inte ska få leasa ut tillgången inom territoriet på så sätt som föreskrivs i artikel 8(1)(b). I september 2014 hade endast Kina avgett en sådan förklaring. Utredningen ser ingen anledning till att Sverige vid ett tillträde ska avge en förklaring enligt artikel 54(1).

³⁹ Convention for the unification of certain rules relating to the precautionary attachment of aircraft, Rom den 29 maj 1933, SÖ 1939:14.

8.5 Övriga förklaringar till konventionen

8.5.1 Artikel 39

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige avger följande förklaringar till artikel 39(1):

(a) Sweden declares that all categories of non-consensual right or interest which under its law have, and will in the future have, priority over an interest in an object equivalent to that of the holder of a registered international interest shall have priority over a registered international interest, whether in or outside insolvency proceedings.

(b) Sweden declares that nothing in the Convention shall affect its right or that of any State entity, any intergovernmental Organisation or other private provider of public services to arrest or detain an object under its laws for payment of amounts owed to it or to any such State entity. Organisation or provider directly relating to the services provided by it in respect of that object or another object.

Artikel 39 och 40 behandlar rättigheter och säkerheter som inte uppkommer genom avtal, utan har sin grund i nationell lagstiftning. Dessa benämns i konventionen *non-consensual rights or interests arising under national law*. Även om sådana rättigheter och säkerheter har prioritet, eller förmånsrätt, enligt nationell lag ges de inte någon särställning i konventionen, om inte en fördragsslutande stat har avgett en förklaring som omfattar dem.

Konventionen delar upp de legala rättigheter och säkerheter som har stiftats under nationell lag i två kategorier, nämligen sådana som får prioritet *utan* att de registreras i det internationella registret (*non-consensual rights or interests arising under national law and given priority without registration*), och sådana som kräver registrering i det internationella registret för att erhålla prioritet (*registrable non-consensual rights or interests arising under national law*).

Enligt artikel 39(1)(a) kan en stat i en förklaring ange olika kategorier av legala rättigheter eller säkerheter som ska ha företräde framför en registrerad internationell säkerhet. Det ska vara fråga om legala rättigheter och säkerheter som enligt nationell lag har före-

träde framför en säkerhet i ett objekt likvärdig med den som innehas av en innehavare av en registrerad internationell säkerhet. De kategorier av legala rättigheter och säkerheter som anges i en förklaring enligt artikel 39(1)(a) får inte vara sådana som omfattas av en förklaring enligt artikel 40.

En förklaring enligt artikel 39(1)(a) kan vara generell och ange att alla kategorier av legala rättigheter eller säkerheter som enligt befintliga och kommande bestämmelser i den nationella lagen har företräde framför säkerheter likvärdiga internationella säkerheter, också ska ha prioritet framför en registrerad internationell säkerhet. Förklaringen kan också vara mer specifik och lista de kategorier av legala rättigheter och säkerheter som ska ha prioritet framför internationella säkerheter.

Inom svensk rätt finns två olika former av rättigheter som skulle kunna omfattas av en förklaring enligt artikel 39(1)(a), nämligen legalpanträtten och retentionsrätten, dvs. rätten att kvarhålla lös egendom till säkerhet för en fordran.⁴⁰ Båda dessa rättigheter uppkommer genom lag och har förmånsrätt enligt svensk rätt (se 4 § förmånsrättslagen[1970:979]). Den legalpanträtt som blir aktuell här är luftpanträtten, dvs. den panträtt i luftfartyg och gods ombord eller i ersättning som tillkommer en borgenär med fordran på bärgarlön eller på viss kostnadsersättning (11 kap. 3 § luftfartslagen jämförd med 11 kap. 4 § samma lag). Men en förutsättning är att bärgarlönen eller kostnadsersättningen hänförs till åtgärder som har slutförts här i riket. Enligt uttrycklig föreskrift i 11 kap. 3 § luftfartslagen ska luftpanträtt utgå med förmånsrätt enligt 4 § 1 förmånsrättslagen.

Som tidigare har angetts råder det inom svensk rätt viss oklarhet beträffande vilka rättigheter som är att anse som legalpanter. För att inte riskera att några nationella rättigheter faller utanför prioritetsordningen vid ett tillträde, föreslår utredningen att Sverige, liksom Norge har gjort, avger en generell förklaring enligt artikel 39(1)(a). De flesta fördragsslutande stater har också avgett sådana generella förklaringar.

Avgivande av den föreslagna förklaringen till artikel 39(1)(a) innebär att bland annat retentionsrätten får företräde framför en registrerad internationell säkerhet, utan att reperatören behöver göra

⁴⁰ Jfr Roy Goode, *Official Commentary*, s. 375.

någon registrering. Företrädesrätt gäller emellertid endast om förklaringen har deponerats hos Unidroit *innan* den internationella säkerheten registrerades. Om den redan var registrerad när förklaringen deponerades, kommer den internationella säkerheten att få företräde enligt artikel 39(3).

Enligt artikel 39(1)(b) kan den fördragsslutande staten också avge en förklaring om att inget i konventionen ska påverka möjligheten för staten, en myndighet eller en privat aktör som tillhandahåller offentliga tjänster (*public services*), att hålla kvar ett objekt enligt den statens lagar som säkerhet för en fordran vilken är direkt hänförlig till en tjänst som utförts. Det saknar härvid betydelse om rätten att hålla kvar egendomen stiftats genom lag eller genom avtal.⁴¹ Det är inte fråga om en utvidgning av möjligheterna att hålla kvar egendom, utan endast ett bibehållande av befintliga möjligheter.⁴² En förklaring enligt artikel 39(1)(b) kan vara antingen mer generell eller namnge vilka myndigheter och andra som tillhandahåller offentliga tjänster vilka ska omfattas. En rätt som skulle kunna komma i fråga här för svensk del, är rätten att hålla kvar luftfartyg, om avgifter för användningen av flygplatsen och tjänsterna för luftfarten inte är betalda (11 kap. 2 § luftfartslagen). Mot bakgrund av detta föreslår utredningen att Sverige avger en generell förklaring enligt artikel 39(b). Så har även de flesta av de fördragsslutande staterna gjort.

Som angetts ovan blir det för frågan om prioritet avgörande *när* en förklaring enligt artikel 39 lämnas in till depositarien (Unidroit). För prioritet av legala rättigheter och säkerheter som omfattas av en förklaring till artikel 39, krävs att förklaringen har lämnats in till depositarien *innan* en konkurrerande internationell säkerhet registrerats. Artikel 39(4) erbjuder dock den fördragsslutande staten en möjlighet att vid ratificeringen av konventionen förklara att en legal rättighet eller säkerhet som omfattas av en förklaring enligt artikel 39(1) även ska ha prioritet framför en internationell säkerhet som har registrerats *före* tiden för ratificering. Endast sju av de fördragsslutande staterna hade i september 2014 avgett en sådan förklaring. Med en generell förklaring enligt artikel 39(1)(a) kommer legalpanterna och vissa andra rättigheter att få bättre prioritet än nya

⁴¹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 32.

⁴² Roy Goode, *Official Commentary*, s. 128.

internationella säkerheter. Skäl att utöka denna prioritet med en förklaring enligt artikel 39(4) föreligger inte enligt utredningens mening.

8.5.2 Artikel 40

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige avger följande förklaring till artikel 40.

Sweden declares that the following categories of non-consensual right or interest:

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

shall be registrable under the Convention as regards any category of objects as if the right or interest were an international interest and shall be regulated accordingly.

Artikel 40 ger en fördragsslutande stat möjlighet att utvidga konventionens tillämpningsområde till att också avse vissa kategorier av legala rättigheter och säkerheter som ska kunna registreras som om de var internationella säkerheter. När registrering i det internationella registret har skett, ska rättigheten eller säkerheten behandlas som en internationell säkerhet. Dessa legala rättigheter eller säkerheter ska anges i en förklaring som ges in till depositarien. En förklaring till artikel 40 kan, till skillnad från en förklaring enligt artikel 39(1)(a), inte vara generell, utan de kategorier av legala rättigheter och säkerheter som ska kunna registreras i det internationella registret som om de vore internationella säkerheter måste anges. Den fördragsslutande staten ansvarar för att de kategorier som anges i

en förklaring enligt artikel 40 inte också omfattas av en förklaring enligt artikel 39(1)(a).⁴³

I den officiella kommentaren till konventionen anges som exempel på rättigheter som skulle kunna omfattas av en förklaring enligt artikel 40 ”*judgments or orders for the attachment of the debtor’s equipment, whether by way of execution of a judgment debt or otherwise* samt *state liens for unpaid taxes*.”⁴⁴ Utredningen är av uppfattningen att kvarstad och andra säkerhetsåtgärder enligt kapitel 15 i rättegångsbalken faller här under liksom betalningssäkring för skatter enligt skatteförordningen (2011:1244).

Utredningen föreslår därför att Sverige avger en förklaring till artikel 40.

8.5.3 Artikel 50

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige *inte* avger någon förklaring enligt artikel 50.

En fördragsslutande stat kan avge en förklaring till artikel 50(1) om att konventionen inte ska tillämpas på en säkerhet som har bildats genom en intern transaktion (*internal transaction*) och som registrerats i ett nationellt register. Interna transaktioner definieras som transaktioner som i och för sig skulle kunna grunda en internationell säkerhet, men där centrum för parternas huvudsakliga intressen samt även objektet finns i samma fördragsslutande stat när avtalet ingås (se artikel 1(n)).⁴⁵ Säkerheter som uppstått genom interna transaktioner kan inte registreras som internationella säkerheter i det internationella registret, men det går att i det internationella registret registrera att det *finns* en nationell säkerhet (se artikel 16(1)(d)). Genom denna registrering i det internationella registret säkras den nationella säkerhetens prioritet på samma sätt som om den hade varit en registrerad internationell säkerhet.

⁴³ Se Unidroit Declarations Memorandum, 2011, DC9/DEP – Doc. 1 Rev. 4, Part II, Form No. 5, fotnot 21.

⁴⁴ Roy Goode, *Official commentary*, s. 379.

⁴⁵ Vid bedömningen av var objektet ”finns” finns särskilda bestämmelser i luftfartsprotokollet artikel IV(2).

En förklaring till artikel 50(1) har mycket begränsad effekt. Ett flertal av konventionens bestämmelser, bland annat artikel 8 om åtgärder som panthavare får vidta vid gäldenärens avtalsbrott samt artikel 29 om prioritetsordningen, kommer att tillämpas oavsett om någon förklaring enligt första punkten har avgetts eller ej (se artikel 50(2)).⁴⁶

Endast fyra stater hade i september 2014 avgett en förklaring enligt artikel 50. Med hänsyn till den begränsade effekt som förklaringen har, finns det enligt utredningens mening inte skäl för Sverige att avge den.

8.5.4 Artikel 52

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige *inte* avger någon förklaring enligt artikel 52.

Artikel 52 handlar om olika territoriella områden och riktar sig endast till stater där det finns skilda rättssystem i olika territoriella områden inom staten. Sverige har inga sådana territoriella områden och berörs därmed inte av denna förklaring.

8.5.5 Artikel 53

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige *inte* avger någon förklaring enligt artikel 53.

Artikel 53 öppnar för den fördragsslutande staten att bestämma vilken eller vilka domstolar som ska ha behörighet enligt konventionen. I artikel 1(h) anges att med "domstol" ska avses en domstol (*court of law*) eller en skiljenämnd (*administrative or arbitral tribunal*) som skapats av en fördragsslutande stat. De svenska allmänna domstolarna och förvaltningsdomstolarna torde båda omfattas av denna definition. Däremot skulle en privat tillsatt skiljenämnd inte omfattas av en förklaring.⁴⁷

⁴⁶ Se även Roy Goode, *Official Commentary*, s. 397 f.

⁴⁷ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 403.

Såvitt utredningen kan se kommer tvister under konventionen och protokollet att vara av sådan beskaffenhet att de kommer att prövas av allmän domstol. Regler om laga domstol, dvs. vilken domstol som har behörighet att pröva mål som ska avgöras i allmän domstol, finns i 10 kap. rättegångsbalken. Om Sverige inte avger någon förklaring enligt artikel 53 är det dessa regler som kommer att avgöra var en tvist under konventionen och protokollet ska prövas.

Av de stater som har avgett en förklaring enligt artikel 53, har de flesta i förklaringen angett att domstolarna som normalt har jurisdiktion i staten även ska ha det i frågor som rör konventionen och protokollet. Norge har inte avgett någon förklaring enligt artikel 53. I den norska propositionen anger departementet att man inte ser något behov av att avge någon sådan förklaring, eftersom de norska reglerna om laga domstol borde kunna tillämpas utan problem, även vid avgörandet av tvister under konventionen och protokollet.⁴⁸ På samma grunder anser utredningen att det inte finns skäl att frångå rättegångsbalkens regler i den här frågan och peka ut några enskilda domstolar att ha exklusiv behörighet att avgöra frågor under konventionen och protokollet. Att, såsom vissa stater har gjort, avge en allmän förklaring om att samtliga domstolar som enligt nationell rätt har jurisdiktion ska ha behörighet, är inte nödvändigt och bör enligt utredningen inte göras.

8.5.6 Artikel 60

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige *inte* avger någon förklaring enligt artikel 60.

Artikel 60 reglerar övergångsbestämmelser vid en stats tillträde till konventionen. Huvudregeln enligt artikel 60(1) är att befintliga rättigheter och säkerheter behåller den prioritet de hade enligt nationell lag före ikraftträdandet av konventionen. Med befintliga rättigheter avses här samtliga rättigheter och säkerheter i eller över ett objekt, även legala sådana.

⁴⁸ Prop. 153 LS (2009-2010) Lov om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre og vedtak om samtykke till tiltredelse av Cape Town-konvensjonen og protokollen om luftfartøysløsøre, s. 42.

Den fördragsslutande staten kan dock i en förklaring enligt artikel 60(3) ange ett datum från och med vilket konventionen och protokollet ska tillämpas på befintliga rättigheter och säkerheter. Utan en förklaring enligt artikel 60(3) kommer konventionen och protokollet inte att tillämpas på redan befintliga rättigheter eller säkerheter, utan de behåller den prioritet de hade enligt tillämplig lag före ikraftträdandet av konventionen.

Möjligheten till förklaring har införts för att man inte i all framtid ska vara hänvisad till att kontrollera de nationella registren. Men eftersom luftfartsobjekt har en begränsad livslängd torde detta inte vara något större problem. För senare uppkomna säkerheter, som endast registreras i det nationella registret gäller ju de vanliga prioritetsreglerna i artikel 29. En förklaring enligt artikel 60(3) måste avges vid tillträdet till konventionen och kan inte avges senare (artikel 57(1)). Om en förklaring avges kan den till skillnad från andra förklaringar inte återtas eller ändras av en ny förklaring (artikel 58(1)).

Utredningen bedömer att det inte finns något intresse för Sverige att avge någon förklaring enligt artikel 60(3). Tvärtom är det enligt utredningens mening positivt att de säkerheter som har registrerats i det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg behåller sin prioritet även efter ett tillträde. Denna uppfattning verkar de flesta av de fördragsslutande staterna dela; i september 2014 har endast Kanada och Mexico avgett en förklaring enligt artikel 60(3).

8.6 Övriga förklaringar till protokollet

8.6.1 Artikel XII

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige avger en förklaring enligt artikel XXX(1) om att artikel XII ska vara tillämplig.

Sweden declares that it will apply Article XII.

Artikel XII gäller samarbetet mellan olika staters domstolar vid insolvensförfaranden enligt artikel XI. I artikel XII(2) åläggs domstolarna i en fördragsslutande stat där luftfartsobjektet finns att i överensstämmelse med den fördragsslutande statens lag, så långt det

är möjligt, samarbeta med de utländska domstolarna och insolvensförvaltarna vid tillämpningen av bestämmelser i artikel XI. Artikel XII gäller endast om den fördragsslutande staten har avgett en förklaring enligt artikel XXX(1).

Enligt utredningens uppfattning är det viktigt för att uppnå ett effektivt och rättssäkert förfarande, att de nationella domstolarna samarbetar över landgränserna och även med insolvensförvaltarna. Utredningen menar därför att Sverige, i likhet med de flesta andra fördragsslutande stater, ska avge en förklaring om att artikel XII ska vara tillämplig.

8.6.2 Artikel XIX

Enligt artikel XIX kan en fördragsslutande stat när som helst inom sitt territorium utse ett eller flera organ till kontaktpunkter (*entry points*) vilken eller vilka ska ha till uppgift att översända information till det internationella registret för registrering.

Konventionens och protokollet bestämmelser om det internationella registret redogörs för i det kommande kapitlet. Mot bakgrund härav samt då det i kommittédirektiven särskilt anges att utredningen ska ta ställning till om Sverige bör ha så kallade kontaktpunkter, avser utredningen att i kapitel 9 återkomma till frågan om Sverige bör avge en förklaring enligt artikel XIX.

8.6.3 Artikel XXIX

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige *inte* avger någon förklaring enligt artikel XXIX.

Liksom artikel 52 i konventionen gäller artikel XXIX i protokollet förhållandet till territoriella områden. Det är således endast stater som består av olika territoriella områden med olika rättssystem beträffande de områden som regleras i konventionen och protokollet som berörs. Eftersom Sverige inte har några sådana territoriella områden kan vi inte heller ange en förklaring enligt artikel XXIX.

8.6.4 Artikel XXX(5)

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige inte avger någon förklaring enligt artikel XXX(5).

Artikel XXI utökar jurisdiktionen enligt artikel 43 vid interimistiska åtgärder enligt artikel 13. Enligt artikel XXI är domstolen i en fördragsslutande stat behörig även i det fall objektet är en helikopter eller ett luftfartygsskrov tillhörande ett luftfartyg där staten är registreringsstat. Men denna regel begränsas till viss del av reglerna om val av forum i artikel 42. En fördragsslutande stat kan avge en förklaring enligt artikel XXX(5) om att den helt eller delvis inte kommer att tillämpa artikel XXI.

Förutsatt att Sverige inte avger en förklaring enligt artikel 55 om att artikel 13 och 43 inte ska tillämpas, är det möjligt för Sverige att avge en förklaring enligt artikel XXX(5). Utredningen är emellertid av uppfattningen att det saknas anledning att undanta tillämpningen av artikel XXI. Endast två fördragsslutande stater hade i september 2014 avgett en förklaring enligt artikel XXX(5).

9 Det internationella registret

9.1 Inledning

Det internationella registret, eller *the International Registry of Mobile Assets* som det egentligen heter, har beskrivits som hjärtat i Kapstadskonventionen, en liknelse som överensstämmer väl med hur konventionen är uppbyggd. I registret kan en borgenär registrera sin säkerhet och därmed säkerställa prioritet gentemot oregistrerade säkerheter och senare registrerade säkerheter. Möjligheten att registrera internationella säkerheter i ett internationellt register är en förutsättning för att konventionens olika bestämmelser ska kunna användas. Utan ett väl fungerande register kan inte en säkerhets-havare hävda sina konventionsstadgade rättigheter, och hela systemet med internationella säkerheter som konventionen grundar sig på blir då verkningslöst.

Som tidigare har angetts finns det i dag tre protokoll knutna till Kapstadskonventionen och det pågår diskussioner om att lägga till ytterligare protokoll. Varje protokoll reglerar en typ av egendom och har ett eget register. Användandet av det internationella registret regleras både i konventionen och i det aktuella protokollet. Det internationella registret för sådan egendom som omfattas av luftfartsprotokollet ligger i Dublin, Irland, och drivs av företaget Aviareto Ltd.

9.2 Det internationella registrets organisation

9.2.1 Sammanfattning

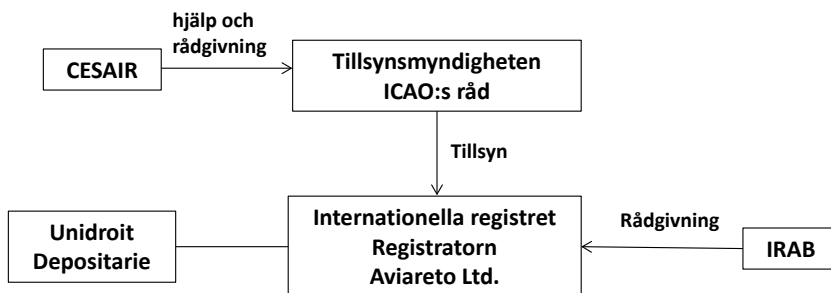
Det internationella registret är ett elektroniskt register som lyder under bestämmelserna i Kapstadskonventionen (kap. IV–VII) och luftfartsprotokollet (kap. III). Registrets huvudsakliga uppgift är att

elektroniskt registrera internationella säkerheter i luftfartsobjekt för att säkerställa prioritet mellan sådana säkerheter.

Aviareto Ltd, som sköter det internationella registret och också är registrator, är en joint venture mellan företaget SITA och den irländska regeringen. Till Aviareto Ltd är kopplat ett rådgivande organ: "International Registry Advisory Board" (IRAB). Även Unidroit har i egenskap av depositarie viss kontakt med det internationella registret.

Det internationella registret övervakas av en tillsynsmyndighet som ska utses i enlighet med protokollets bestämmelser (artikel XVII(1)). Den internationella organisationen för civilflyg, ICAO, fick förfrågan av den diplomatiska konferensen i Kapstaden år 2001, om att vara tillsynsmyndighet och accepterade uppdraget.¹ I sitt arbete som tillsynsmyndighet får ICAO stöd från en rådgivande kommission, "Commission of Experts of the Supervisory Authority of the International Registry", också kallad CESAIR (se artikel XVII(4)). Medlemmarna i CESAIR nomineras av de fördragsslutande staterna och träffas regelbundet.

Figur 9.1 Organisationen kring det internationella registret



¹ Se Resolution No. 2 of the Diplomatic Conference, relating to the establishment of the Supervisory Authority and the International Registry for aircraft objects,

9.2.2 Tillsynsmyndighetens uppgifter

ICAO har i egenskap av tillsynsmyndighet för det internationella registret en mängd olika ansvarsområden, vilka framgår av artikel 17(2) i konventionen. En av tillsynsmyndighetens uppgifter är att utse respektive avsätta registratören. Registratören utses för en femårsperiod varefter dennes arbete utvärderas, och det baserat på rekommendationer från CESAIR och användarna av registret avgörs om kontraktet ska förlängas. Aviareto Ltd har haft uppdraget som registratör sedan luftfartsprotokollet trädde i kraft och fick senast förlängt sitt uppdrag till mars 2016.

Det internationella registrets verksamhet styrs av ett antal regler och föreskrifter som sammanställs och godkänns av tillsynsmyndigheten. Sammanställningen heter "Regulations and Procedures for the International Registry",² och publiceras på det internationella registrets hemsida.³ Föreskrifterna uppdateras regelbundet genom att synpunkter kommer från användarna till registratören, som sedan vidarebefordrar dem till CESAIR. Inom CESAIR diskuteras de synpunkter som har inkommit och därefter föreslås ändringar i föreskrifterna. Ändringarna måste godkännas av tillsynsmyndigheten som sedan beslutar om publicering.⁴

Tillsynsmyndigheten ska löpande utöva tillsyn över registratörens verksamhet och driften av det internationella registret. Den ska också i viss mån fungera som ett extra stöd för registratören. Tillsynsmyndigheten ska även fastställa och regelbundet se över avgiftsstrukturen för registrets tjänster, vilket ska finansieras genom de avgifter som tas ut vid en registrering och sökning. Enligt artikel XX(3) i protokollet ska avgifterna fastställas så att de täcker skäligena kostnader för inrättande, drift och reglering av registret och skäligena kostnader för tillsynsmyndighetens verksamhet. De aktuella avgifterna för de olika tjänsterna i registret, publiceras i "Regulations and Procedures for the International Registry".

Tillsynsmyndigheten har således ett övergripande ansvar för att det internationella registret fungerar som det är avsett. Men myndig-

² Regulations and Procedures for the International Registry, Sixth Edition, 2014, Doc 9864.

³ <http://www.internationalregistry.aero>.

⁴ Informationen är tagen från power point presentationen *ICAO's role on the path to Cape Town and Beyond* av Denys Wibaux, Director vid Legal Affairs and External Relations Bureau, ICAO, som hölls den 30 november 2011.

heten kan inte avgöra frågor och tvister som hänför sig till en viss registrering i registret; sådana frågor kan bara avgöras av domstol.

9.2.3 Tillsynsmyndighetens privilegier och immunitet

Tillsynsmyndigheten, dess ledning och anställda ska åtnjuta immunitet mot rättsliga och administrativa åtgärder, i enlighet med de bestämmelser som är tillämpliga avseende internationella organ eller på annan grund (se artikel 27 i konventionen tillsammans med artikel XVII(3) i protokollet). ICAO är ett fackorgan under FN och som sådant åtnjuter det redan privilegier och immunitet enligt 1947 års konvention rörande privilegier och immunitet för Förenta nationernas fackorgan.⁵

Även det internationella registret åtnjuter viss immunitet. Egen- dom, handlingar, databaser och arkiv som tillhör registret är skyddade från beslag eller andra rättsliga eller administrativa processer (artikel 27(4)). Den som väcker talan mot registratören ska dock alltid ha rätt att få ta del av information och handlingar som är nödvändiga för att föra talan (punkten 5).

9.3 Hur fungerar registret?

9.3.1 Syftet

Det huvudsakliga syftet med registrering i det internationella registret är att avgöra prioriteten mellan konkurrerande intressen i luftfartsobjekt, dvs. luftfartygsskrov, flygmotorer och helikoptrar. Utgångspunkten är att den säkerhet som registreras först också har bäst prioritet. Endast prioriten mellan registrerade säkerheter samt mellan registrerade och oregistrerade säkerheter kan avgöras med hjälp av registret; prioriteten mellan oregistrerade säkerheter regleras inte.

Det internationella registret är *notice-based* och inte *documentary*, vilket innebär att det ska ge upplysningar om att ett visst objekt är belastat med en internationell säkerhet. Däremot framgår inte av

⁵ Convention on the Privileges and Immunities of the Specialized Agencies, New York den 21 November 1947, SÖ 1951:84.

registret vilken kategori av internationella säkerheter som en registrering avser eller till hur stor del säkerheten belastar luftfartsobjektet. Den information som finns tillgänglig i registret begränsas till ett minimum. Det är i stället upp till den som söker i registret att själv göra vidare undersökningar hos parterna för att få mer upplysningar om säkerhetens beskaffenhet. Till skillnad från det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg, där det framgår hur stort belopp ett luftfartyg är in-tecknat för, framgår av det internationella registret endast att det *finns* en internationell säkerhet i objektet, men inte vad det är för typ av internationell säkerhet (t.ex. pantavtal, köp med äganderättsförbehåll eller leasingavtal). Det framgår inte heller i vilken utsträckning säkerheten belastar objektet i fråga. För att få reda på hur mycket ett luftfartsobjekt är in-tecknat för, måste användaren vända sig till parterna.

Det är viktigt att notera att registrering i det internationella registret inte är nödvändig för att skapa en internationell säkerhet eller för att bevisa att en sådan existerar. Registrering av en internationell säkerhet är inte heller någon garanti för att den säkerheten är giltig; bara för att en registrering finns betyder det inte nödvändigtvis att den internationella säkerheten fortfarande existerar.⁶ Om köparen i ett avtal med äganderättsförbehåll betalar av sin skuld upphör säljarens säkerhet i egendomen och det saknar då betydelse om den internationella säkerhet som säljaren haft har avregistrerats i det internationella registret eller inte.

Prioriteten mellan säkerheter avgörs inte heller alltid av registreringen i det internationella registret. Så är t.ex. fallet vid legala rättigheter och säkerheter som omfattas av en förklaring enligt artikel 39, vilka behåller den prioritet som de har enligt nationell lag. Om en stat inte har avgett en förklaring enligt artikel 60(3), kommer dessutom befintliga rättigheter och säkerheter som är registrerade i nationella register att behålla sin prioritet, oavsett om de hade kunnat registreras i det internationella registret eller inte.⁷

⁶ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 76.

⁷ Se mer om detta i Roy Goode, *Official Commentary*, s. 76 f.

9.3.2 Vad kan registreras i det internationella registret?

Systemet med registreringar i det internationella registret baseras på att säkerheter kan knytas till ett visst identifierbart objekt. Registret utgår således inte från namnet på gäldenären eller borgenären. Primärt är registret avsett för internationella säkerheter som faller under konventionens bestämmelser, men även andra rättigheter och säkerheter kan skrivas in.

I artikel 16 i konventionen framgår att följande uppgifter kan registreras i det internationella registret.

1. internationella säkerheter, framtida internationella säkerheter samt registreringsbara legala rättigheter och säkerheter⁸
2. överlåtelser och framtida överlåtelser av internationella säkerheter
3. förvärv av internationella säkerheter till följd av lag- eller avtalsenligt subrogation⁹
4. meddelanden (*notices*) om nationella rättigheter och säkerheter
5. efterställning (*subordinations*) av sådana säkerheter som avses i någon av punkterna ovan.

Om en stat har avgett en förklaring enligt artikel 60(3) kan också befintliga rättigheter och säkerheter registreras i registret.¹⁰ Även företrädesordningen mellan icke registreringsbara säkerheter som omfattas av artikel 29(1) kan registreras. När det gäller egendom som omfattas av luftfartsprotokollet ska även försäljningsavtal eller framtida försäljningsavtal kunna registreras (se artikel III i protokollet). Det kan således förekomma situationer där en person kan inneha och registrera två olika säkerheter. I den officiella kommentaren anges som exempel det fall då en köpare av ett luftfartygsskrov leasar ut objektet. Denne kan då registrera både köpet och den internationella säkerhet som uppstår genom leasingavtalet.¹¹

⁸ Här avses sådana rättigheter och säkerheter som omfattas av en förklaring enligt artikel 40.

⁹ Termen subrogation torde kunna översättas med övertagande av rätt gentemot gäldenären, jfr kapitel 6, figur 6.1.

¹⁰ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 81.

¹¹ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 83.

Det anges också i artikel 16 att skilda internationella register får inrättas för de olika kategorierna av objekt och för anknytande rättigheter.

9.3.3 Hur fungerar registret i praktiken?

Det internationella registret har två huvudfunktioner, nämligen registrering av en säkerhet eller rättighet i ett luftfartsobjekt och sökning på ett luftfartsobjekt. Sökning kan ske för att få information om det finns några befintliga säkerheter som belastar objektet och för att avgöra säkerheternas inbördes prioritet.

Registrering

Fysiska och juridiska personer som vill registrera säkerheter i det internationella registret måste först ansöka för att bli godkända användare (*approved administrator user*).¹² Ansökningarna behandlas av anställda på det internationella registret, vilka kontrollerar att den person som har gjort en ansökan verkligen har rätt att företräda en viss enhet (*entity*), t.ex. ett bolag, och att den här enheten verkligen existerar. Så snart en användare har blivit godkänd är det möjligt att registrera säkerheter i luftfartygsskrov, flygmotorer och helikoptrar. För att göra en sökning krävs inte något användarkonto, utan vem som helst kan söka efter att ha registrerat sig på det internationella registrets hemsida. Endast personer som underlåter att följa villkoren så som de anges i kapitel V i konventionen, får vägras tillgång till det internationella registrets registrerings- eller söktjänster (artikel 26).

Den som är godkänd användare i det internationella registret kan genom registrets hemsida göra en registrering i ett visst luftfartsobjekt. Olika instruktionsfilmer om hur detta går till läggs regelbundet upp på YouTube av registratorn. Vid en registrering ska vissa uppgifter om objektet lämnas, såsom modell, tillverkare, serienummer, vad det är för typ av luftfartsobjekt och i förkommande fall i vilket land luftfartyget är registrerat. Vidare ska anges vad det är för rättighet eller säkerhet som ska registreras (t.ex. en internationell

¹² Information om hur man går tillväga för att registrera och göra sökningar i det internationella registret finns på <http://www.internationalregistry.aero>.

säkerhet) samt vem som är borgenär respektive gäldenär. För registrering krävs därefter att båda parter till den transaktion som grundar säkerheten samtycker till registreringen (se artikel 20). Även detta sker elektroniskt. Sedan en säkerhet har registrerats är det möjligt att finna den genom en sökning i registret.

Vem som helst kan begära ett intyg från det internationella registret av vilket ska framgå all den information som finns registrerad beträffande ett visst objekt, alternativt att det inte finns någon information registrerad i det internationella registret (artikel 22). Förutsatt att intyget uppfyller kraven i regelverket för det internationella registret, är det bevis för de uppgifter som fanns i registret inklusive datum och tidpunkt för registreringen av uppgifterna (artikel 24).

Upphävande av registrering

En registrering är giltig till dess den har upphävts eller tills den giltighetstid som anges i registreringen har löpt ut (artikel 21). Enligt artikel 25 ska en registrering upphävas när förpliktelserna som säkerställts genom säkerheten är uppfyllda. Samma sak gäller när villkoren för äganderättens övergång enligt ett avtal med äganderättsförehåll uppfyllts. Innehavaren av säkerheten ska på gäldenärens skriftliga begäran, utan dröjsmål, vidta åtgärder för att upphäva registreringen. Även en framtida säkerhet eller överlåtelse samt en nationell rättighet eller säkerhet ska upphävas enligt reglerna i artikel 25(2) och (3).

Fel i registret

Det internationella registret är helt automatiserat och öppet dygnet runt. Det görs ingen kontroll av de uppgifter som lämnas vid en registrering, utan det är parterna som genom att lämna sina samtycken kontrollerar att uppgifterna är korrekta. En konsekvens av detta är att det internationella registret aldrig kan garantera att uppgifter i registret är korrekta. Enligt den officiella kommentaren är det inte ovanligt att personer ”för säkerhets skull” registrerar rättigheter och säkerheter vilka inte omfattas av vare sig konventionen eller protokollet. Om parterna är överens finns det ingen spärr mot detta. Men det är viktigt att de som använder registret är medvetna

om att alla registrerade säkerheter måste kontrolleras för att kunna vara säkra på att de verkligen existerar. Det internationella registret tillhandahåller inte någon hjälp med detta och inte heller juridisk rådgivning eller medling mellan parter som är oense om uppgifter i registret.

Vissa felaktigheter i en registrering kan godtas och behöver inte leda till att registreringen blir ogiltig. Frågan om en registrerings giltighet får avgöras i det enskilda fallet beroende på hur allvarligt felet är.¹³ Felaktigheter kan också rättas till om båda parter samtycker till detta (se artikel 20(1)). Om det rör sig om grundläggande fel, såsom att avtalet som grundar säkerheten inte har ingåtts på rätt sätt eller att samtycke inte har lämnats, kan den berörda parten skriftligen begära att motparten ska låta avregistrera eller ändra registreringen (se artikel 25(4)). Om en sådan begäran inte höras, kan den berörda personen hos domstol med behörighet ansöka om att förelägga motparten att låta avregistrera säkerheten.¹⁴ Vidtar inte motparten åtgärder för att låta avregistrera säkerheten kan samtliga åtgärder för ohörsamhet mot domstolen som står till buds i den domstolen vidtas. Det borde exempelvis vara möjligt att förelägga motparten vid vite att göra avregistreringen. Den berörda parten kan också ansöka, direkt eller genom den nationella domstolen, hos en domstol inom registratorns jurisdiktion (för närvarande the Irish High Court) att förelägga registratören att ta bort registreringen (artikel 44(3)).

I december 2012 kom det första målet under artikel 44 till ordföranden av den irländska domstolen. Målet rörde registreringsbara legala rättigheter i ett luftfartygsskrov och tre motororer som hade registrerats i det internationella registret. Sökanden ansökte om att domstolen skulle förelägga registratören att ta bort registreringen sedan ett beslut från en domstol i Minnesota inte hade hörsmats. I den irländska högsta domstolens beslut togs registratören upp som motpart. Domstolen beslutade i enlighet med ansökan.¹⁵

¹³ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 85.

¹⁴ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 322.

¹⁵ Informationen är hämtad från det internationella registrets årliga statistiska rapport, 2012, s. 9. Målet hade nummer 2012 397 MCA i den irländska domstolen.

9.3.4 Kontaktpunkter

Förslag: Utredningen föreslår att Sverige *inte* avger en förklaring enligt artikel XIX om kontaktpunkter.

Artikel 18(5) i konventionen ger en möjlighet för en fördragsslutande stat att på sitt territorium utse ett eller flera organ till kontaktpunkter (*entry points*), vilka ska ha till uppgift att översända de uppgifter som krävs för registrering till det internationella registret. En fördragsslutande stat som utser en kontaktpunkt får ange vilka villkor som ska vara uppfyllda innan uppgifterna sänds över till det internationella registret. Reglerna för kontaktpunkter i luftfartsprotokollet finns i artikel XIX. Där anges även att registrering av meddelanden om nationell säkerhet eller om en rättighet eller säkerhet enligt artikel 40 på grundval av lagen i en annan stat inte omfattas av kontaktpunkternas uppgifter. Vid utseende av en kontaktpunkt är det tillåtet, men inte obligatorsikt, att utse en eller flera kontaktpunkter för uppgifter avseende registrering av flygplansmotorer.

Enligt utredningens uppfattning framstår det inte som helt klart vilka uppgifter de nationella kontaktpunkterna ska ha. Det torde däremot vara uteslutet att de ska göra någon kontroll av de uppgifter som sedan ska skickas vidare till registret. Som har redovisats i avsnitten ovan är det internationella registret avsett att kunna användas av enskilda personer sedan de har registrerat sig och blivit godkända användare. Alla åtgärder i samband med registreringen sker elektroniskt över internet. Användarna av det internationella registret är troligtvis personer som i sitt arbete ofta får anledning att använda sig av det internationella registret för registreringar eller sökningar, såsom t.ex. jurister vid advokatbyråer. Enligt utredningen finns det inte något behov av att nationellt samordna registreringarna vid en nationell myndighet eller annat organ. Transportstyrelsen har inte heller uttryckt något sådant önskemål. I den mån svenska myndigheter önskar information om en registrering kan de, liksom alla andra, göra en sökning i registret. Om en registrering måste ske genom en nationell kontaktpunkt kommer inte heller fördelarna med registrets tillgänglighet (dygnet runt) att kunna utnyttjas.

I den norska propositionen tas också upp att införandet av ett eller flera nationella kontaktpunktern kan medföra oklarheter be-

träffande fördelningen av ansvar mellan kontaktpunkterna och det internationella registret.¹⁶

Systemet med kontaktpunkter hade i september 2014 endast valts av åtta av de stater som tillträtt (Albanien, Brasilien, Kina, Mexico, Ukraina, Förande Arabemiraten, USA och Vietnamn).

Mot bakgrund av vad som nu sagt är det utredningens uppfattning att Sverige inte bör ha ett system med nationella kontaktpunkter. Någon förklaring härom bör därför inte avges.

9.3.5 Registratorns ansvar

Registratorn har ett visst ansvar för felaktigheter i de uppgifter som finns i det internationella registret. Av artikel 28 framgår att registratorn ska utge ersättning för skada som en person har åsamkats, om skadan är en direkt följd av fel eller försummelse som registratorn, dess ledning eller anställda orsakar. Registratorn är också ansvarig för brister i det internationella registret, såvida dessa inte uppkommit genom en oundviklig händelse som det inte går att skydda sig emot, och som inte kunnat förebyggas genom bästa allmänt tillämpade praxis, inbegripet praxis för backup och för säkerhets- och nätsystem. För detta ansvar är registratorn försäkrad intill ett belopp om 120 miljoner US-dollar.¹⁷

Som tidigare angetts ska inte registratorn bära ansvar för sakfel i de registreringsuppgifter som den tagit emot eller översänt i den form som de tagits emot. Registratorn ska inte heller bära ansvar för åtgärder eller omständigheter som varken den, dess ledning eller anställda orsakar och som förelåg redan innan uppgifterna om registrering i det internationella registret togs emot.

¹⁶ Prop. 153 LS (2009–2010) Lov om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre og vedtak om samtykke till tiltredelse av Cape Town-konvensjonen og protokollen om luftfartøysløsøre, s. 43.

¹⁷ Uppgift är hämtad från det internationella registrets årliga statistiska rapport 2012, s. 7.

9.4 Fortsatt utveckling av det internationella registret

Det internationella registret har varit mycket framgångsrikt. I juni 2014 hade knappt en halv miljon registreringar gjorts i detta.¹⁸ Arbetet med att utveckla registret och dess användningsområden pågår oavbrutet. Varje år görs en utvärdering av registret bland dess användare för att se hur det kan förbättras. Registratören har också en skyldighet att varje år publicera statistik över användningen av registret.¹⁹ Av 2012 års statistiska rapport framgår bland annat att det under året gjordes nya registreringar i ca 25 000 olika objekt och att antalet individuella registreringar ökat med drygt 14 % sedan föregående år. Under år 2012 godkändes drygt 5 300 nya användare till registret. Drygt 73 000 bevis om prioritet utfärdades. Av statistiken från år 2012 framgår också att det redan i dag finns ett antal svenska användare och att även sökningar i registret görs från Sverige.

Sedan ett antal år tillbaka pågår ett arbete med att skapa en ny generation av det internationella registret ("Generation II of the International Registry"). De stora förändringarna grundar sig på användarnas behov av hjälpmedel vid genomförandet av stora transaktioner där flera parter är inblandade. Vid sådana är det många gånger flera säkerheter som skapas, alternativt byter ägare, och det är viktigt att alla inblandade parter är överens om prioriteten mellan säkerheterna och de tillhörande rättigheterna. Det är därför önskvärt att alla underskrifter och registreringar kan göras samtidigt. För att underlätta detta planeras att inrätta så kallade *closing rooms* där flera parter genom internet kan närvara samtidigt och gemensamt avgöra ordningen mellan de olika registreringarna samt också verkställa dessa elektroniskt innan de släpps till det internationella registret.²⁰

¹⁸ Uppgiften är en uppskattning gjord i april 2014 i *Newsletter for International Registry Administrators and Users*.

¹⁹ Den årliga statistiken finns tillgänglig på det internationella registrets hemsida <http://www.internationalregistry.aero>.

²⁰ Roy Goode, *Official Commentary*, s. 79.

Del III

Ett svenskt tillträde till
Kapstadskonventionen
och luftfartsprotokollet

10 Bör Sverige tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet?

10.1 Inledning

Utifrån analysen av Kapstadskonventionens och luftfartsprotokollets bestämmelser ska utredningen ta ställning till om Sverige bör tillträda de båda instrumenten eller inte. I detta kapitel presenteras ett antal argument om vad ett tillträde skulle innebära för Sverige och för olika svenska aktörer, främst flygbolagen. Utredningen har även försökt besvara frågan om vad det får för konsekvenser om Sverige väljer att inte tillträda. Utredningens förslag i frågan om Sverige bör tillträda konventionen och protokollet eller ej, förutsätter att Sverige vid ett tillträde avger de förklaringar som utredningen har föreslagit i tidigare kapitel.

I oktober 2014 hade 62 stater tillträtt Kapstadskonventionen och 56 stater luftfartsprotokollet.¹ I ytterligare ett antal stater, bland annat Danmark, Storbritannien och Australien pågår en process om tillträde. Även i Danmark har frågan om tillträde aktualiserats.² I detta kapitel redogörs för de erfarenheter som Norge har haft sedan landets tillträde år 2010, och hur de har löst vissa praktiska frågor knutna till tillämpningen av Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. Utredningen har dessutom varit i kontakt med det brittiska departement som utreder frågan om Storbritanniens tillträde. Deras arbete och analys av konventionen redovisas också

¹ För aktuell status för konventionen och protokollet, se Unidroits hemsida <http://www.unidroit.org>.

² Med anledning av de undantag som Danmark förhandlade fram i samband med godkännandet av Maastrichtfördraget 1993, kräver ett danskt tillträde till konventionen och protokollet att vissa rättsliga frågor i förhållande till EU först löses.

här. Slutligen har utredningen även tittat på Australien, som är ett av de länder som förväntas tillträda konventionen och luftfartsprotokollet mot slutet av år 2014 eller under år 2015.

I Danmark har frågan om tillträde väckts relativt nyligen. Utredningen har varit i kontakt med danska Trafikstyrelsen och därifrån fått beskedet att ett lagförslag om ett tillträde troligen kommer att läggas fram för Folketinget år 2015. Någon utredning liknande den norska eller svenska har, såvitt utredningen känner till, inte gjorts i Danmark och landets arbete mot ett tillträde kommer därför inte att beröras ytterligare här.

10.2 Erfarenheter och analyser från andra länder

10.2.1 Norge

Norge tillträdde Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet i december 2010, och de båda instrumenten trädde i kraft den 1 april 2011. Det var främst de nationella flygbolagen som drev frågan om ett norskt tillträde, eftersom de såg olika ekonomiska fördelar. Norge har avgett samtliga kvalificerande förklaringar enligt ASU 2011 och är ett av de länder som finns med på Kapstadslistan. Norska flygbolag kan således vid finansiering genom exportkredit använda sig av den rabatt som fastställts av OECD.

I betänkandet har på flera ställen hänvisats till den norska utredningen och propositionen inför Norges tillträde till Kapstadskonventionen och protokollet. Generellt kan sägas att utredningen delar de åsikter som framförs i de norska förarbetena och gör samma analyser och tolkningar av de olika bestämmelserna i konventionen och protokollet. I analysen av vilka ekonomiska och administrativa konsekvenser som ett tillträde kan förväntas medföra för Norge, anges i den norska propositionen att dessa troligen blir blygsamma.³ Det internationella registret var redan etablerat vid tiden för Norges tillträde och Norge skulle således inte ådra sig några kostnader för att vara med och etablera en ny verksamhet eller nya internationella organ. Det konstateras vidare att det internationella registret är

³ Prop. 153 LS (2009–2010) Proposisjon til Stortinget, Lov om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre og vedtak om samtykke til tiltredelse av Cape Town-konvensjonen og protokollen om luftfartøysløsøre, s. 49.

självfinansierat och att protokollet föreskriver att de avgifter som brukarna ska erlägga inte får vara högre än att det täcker de utgifter registret kan ha och kostnaderna för tillsynsmyndigheten att bedriva sin verksamhet.

Enligt uppgift från det norska justitiedepartementet har det inte gjorts någon utvärdering av vad tillträdet till konventionen och protokollet har inneburit för norska staten och luftfartsbranschen. Utredningen har varit i kontakt med Luftfartstilsynet som ansvarar för det norska luftfartygsregistret för att få kunskap om hur myndighetens arbete har påverkats av tillträdet.

I Norge, till skillnad från i Sverige, finns det endast *ett* register för luftfartyg. I detta kan de offentlighetsrättsliga registreringarna för norsk nationalitet samt de civilrättsliga registreringarna av olika säkerheter och rättigheter göras. Den norska lagstiftningen⁴ hindrar inte i och för sig att pant tas i flygmotorer separat. I likhet med det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg, är det inte möjligt att i det norska registret separat registrera säkerheter i flygmotorer. Rättsläget vid pantsättning av flygmotorer är därför, liksom i Sverige, oklart och enskilda flygmotorer används därför som regel inte som säkerheter.

Norge har avgett en förklaring enligt artikel XXX(1) i protokollet om att artikel XIII om oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export ska gälla (IDERA). Fullmakterna utfärdas av den registrerade ägaren eller operatören och skickas sedan in för registrering hos Luftfartstilsynet. För arbete med registreringarna tar Luftfartstilsynet ut en avgift enligt föreskrifter.⁵ IDERA:n betraktas som en rådhetsinskränkning för ägaren eller operatören avseende ett visst luftfartyg. Eftersom sådana inskränkningar sedan tidigare registrerades i det norska luftfartygsregistret, krävdes inga ändringar med anledning av Norges tillträde. Enligt Luftfartstilsynet skickas IDERA:n i de flesta fall in för registrering i samband med att en säkerhet eller rättighet ska registreras i luftfartygsregistret. Men det förekommer också att fullmakten registreras separat vid ett senare tillfälle.

Det norska tillträdet till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet har enligt Luftfartstilsynet inte inneburit några större

⁴ Se Lov 1993-06-11 nr. 101 om luftfart kapittel 3.

⁵ Se Forskrift 2011-02-18 nr. 185 om begyr till Luftfarts tilsynet § 12.

förändringar avseende luftfartygsregistret. Den enda ändring i den norska luftfarslagen som gjordes inför tillträdet, var införandet av en bestämmelse om internationella säkerheter.⁶ Bestämmelsen anger att för panträtter och motsvarande säkerheter som omfattas av Kapstadskonventionen, har konventionens och protokollets regler företräde framför övriga bestämmelser i luftfartslagens tredje kapitel.

Enligt Luftfartstilsynet är det vanligt med så kallade dubbelregistreringar, dvs. att en rättighet eller säkerhet, i det fall det är möjligt, registreras i såväl det norska luftfartygsregistret som i det internationella registret. Anledningen till detta är att reglerna om realisering av säkerheten i viss mån skiljer sig åt beroende på var säkerheten är registrerad.

10.2.2 Australien

Australien är i slutfasen av arbetet med att tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet och beräknas tillträda under slutet av 2014 eller under 2015. För Australien är ett tillträde av mycket stor betydelse för lufttrafikföretagen, eftersom Australien är ett av de länder som inte har tillträtt 1948 års Genèvekonvention rörande internationellt erkännande av rättigheter i luftfartyg.⁷ Att Australien inte har tillträtt Genèvekonventionen innebär dels att inga utländska rättigheter i luftfartyg erkänns i Australien, dels att andra länder inte behöver erkänna rättigheter och säkerheter i luftfartyg som gjorts i Australien enligt australisk rätt.

I Australien är förväntningarna mycket höga på vad ett tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet kommer att innebära för den australiska luftfartsbranschen. Den australiska regeringen har tidigare uttalat att ett tillträde beräknas ge nationella flygbolag av alla storlekar möjlighet till billigare finansiering vid inköp av flygplan, flygmotorer eller helikoptrar.⁸ Även mindre regionala flygbolag skulle enligt den australiska regeringen gynnas av ett tillträde, eftersom billigare finansiering även skulle bli tillgänglig vid köp av begagnade flygplan. På så sätt skulle mindre flygbolag

⁶ Bestämmelse § 3–53 i Lov 11. Juni 1993 nr. 101 om luftfart.

⁷ Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, Genève, 19 juni 1948, SÖ 1955:36. Australien undertecknade konventionen år 1950 men har inte ratificerat den.

⁸ Information från australiska regeringens hemsida <http://www.infrastructure.gov.au/aviation/international/>

också kunna uppgradera och behålla sin flygplansflotta. Det har t.ex. gjorts uppskattningar att australiska flygbolag skulle kunna spara ca 2,5 miljoner AU-dollar (motsvarar drygt 15 miljoner kr) vid köp av en ny Airbus A380.⁹

10.2.3 Storbritannien

Storbritannien skrev under Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet i november 2001. Underskriften i sig binder inte Storbritannien till instrumenten, utan det krävs att landet vidtar åtgärder för ratificering. I juli 2010 gick den brittiska regeringen ut med ett ”call for evidence”, där olika aktörers syn på frågan om Storbritannien borde tillträda konventionen och protokollet efterfrågades. Bland de som tillfrågades fanns bland annat flygbolag, banker, leasingbolag och även tillverkare av flygplansmotorer. Responsen var överlag mycket positiv,¹⁰ och i december 2013 togs beslutet att Storbritannien ska tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. De frågor som återstår att ta ställning till är vilka förklaringar Storbritannien ska avge vid ett tillträde samt hur instrumenten ska införlivas i den brittiska nationella rätten. Under vintern 2014/2015 beräknas även en ekonomisk analys av konsekvenserna av ett brittiskt tillträde att redovisas och därefter förväntas Storbritannien tillträda.

Det brittiska systemet för registreringar av luftfartyg liknar på många sätt det svenska. I Storbritannien finns, liksom i Sverige, ett offentligrättsligt luftfartygsregister, där ägare och operatör kan registreras, samt ett register för in-teckningar. Precis som i Sverige går det i Storbritannien inte att registrera flygmotorer eller in-teckningar i dessa separat. I Storbritannien utgår ingen stämpelskatt vid uttag av in-teckningar i ett luftfartyg utan endast en mindre avgift. På den brittiska myndigheten för den civila luftfarten (”Civil Aviation Authority”) gör man bedömningen att lufttrafikföretag även efter det brittiska tillträdet kommer att använda det nationella in-skrivningsregistret för registrering av in-teckningar. Några hinder

⁹ Uppgifterna är hämtade från artikeln *Bill to ratify Cape Town Convention introduced*, publicerad på tidsskriften Australian Aviations hemsida <http://www.australianaviation.com.au> den 29 maj 2013.

¹⁰ Se Department for Business Innovation & Skills, *Call for evidence: summary of responses*, Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment, februari 2011.

för dubbelregistreringar, dvs. att en säkerhet registreras både i det nationella registeret och i det internationella, finns inte i Kapstadskonventionen eller luftfartsprotokollet.

Den brittiska utredningen för Storbritanniens tillträde har inte identifierat några direkta nackdelar med ett tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. De fördelar som finns för borgenärerna i form av mindre risker och ökad förutsägbarhet, kommer enligt den brittiska utredningen med all sannolikhet att spilla över på flygbolagen, som kommer att kunna få bättre finansieringsvillkor. Frågan om vilka förklaringar som Storbritannien ska avge vid ett tillträde, är inte utredd än. Men utgångspunkten är att Storbritannien vid ett tillträde ska avge samtliga kvalificerande förklaringar för att kunna ta del av alla de ekonomiska fördelar som konventionen och protokollet leder till. Vissa mindre ändringar i bestämmelserna om företagsrekonstruktion avseende den här typen av egendom kommer att behöva vidtas om Storbritannien väljer att tillämpa artikel XI alternativ A.

Storbritannien avser inte att utnyttja möjligheten att använda sig av nationella kontaktpunkter enligt artikel 18(5) i konventionen respektive artikel XIX i protokollet. Den brittiska utredningens uppfattning är att branschens aktörer själva kan sköta registreringen i det internationella registret. Systemet med oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export (IDERA) ställer sig den brittiska utredningen positiv till och menar att detta kan bidra till effektivitet och klarhet i systemet.

10.3 Ekonomiska argument för ett tillträde

10.3.1 Inledning

De ekonomiska argumenten är mycket betydelsefulla i en bransch som är så konkurrensutsatt som luftfartsbranschen. Som tidigare redogjorts för, är kostnaderna för införskaffande av luftfartyg betydande och även procentuellt små rabatter på olika typer av finansiering får stora ekonomiska konsekvenser för lufttrafikföretagen.

De svenska flygbolagen har de senaste åren tappat marknadsandelar avseende såväl in- som utrikestrafik. Enligt Transportstyrelsen

är det en trend på luftfarmsmarknaden att utländska flygbolag fortsätter att ta större andelar av den svenska marknaden.¹¹ Lågkonjunktur och finanskris har dessutom försvårat för flygbolag att er hålla finansiering.

Genom Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet harmoniseras och internationaliseras regler om säkerheter som används vid finansiering av luftfartsegendom. Detta gör det enklare och mindre riskfyllt för banker och andra finansiärer, däribland leasegivare, att bistå med finansiering. Regelverket är uppbyggt för att öka förutsägbarheten och för att säkerhetshavaren – borgenären – på ett effektivt sätt ska kunna ta tillvara sina rättigheter vid gäldenärens avtalsbrott och insolvens. Det är utredningens uppfattning att ett förenklat och enhetligt system för säkerheter vid finansiering av luftfartsobjekt är positivt för hela luftfartssektorn och kommer att ge ekonomiska fördelar för lufttrafikföretagen. Som framgår ovan delas denna uppfattning av andra stater som är på väg att tillträda eller som har tillträtt konventionen och protokollet.

För att svenska lufttrafikföretag ska kunna konkurrera på samma villkor som sina utländska motsvarigheter, är det viktigt att de har tillgång till de mest kostnadseffektiva finansieringsmodellerna. Ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet skulle enligt Svenska FlygBranschen på många sätt ekonomiskt gynna den svenska luftfarmsbranschen. Bolagen skulle få tillgång till en bredare finansieringsmarknad och vid inköp med exportkredit skulle bolagen kunna använda sig av Kapstadsrabatten (förutsatt att Sverige sätts upp på Kapstadslistan). En annan viktig fördel är att Sverige blir ett "Kapstadsland", med ett känt och förutsägbart rättssystem vid transaktioner som avser säkerheter i luftfartsegendom. Betydelsen av detta ska enligt Svenska FlygBranschen inte underskattas, eftersom finansiering till svenska luftfarmsbolag kommer att betraktas som mindre riskfyllt av internationella investerare.

Utredningen har varit i kontakt med företrädare för SAS och Malmö Aviation AB och frågat vad ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet skulle innebära för respektive bolag. SAS har härvid uppgett att, förutsatt att Sverige tillträder

¹¹ Se Transportstyrelsen rapport *Utvecklingen på sjö- och luftfarmsmarknaden*, Dnr TSG 2013-1655, publicerad i februari 2014, s. 12 och 15 samt *Utredning av förutsättningarna för lufttrafikföretag i Sverige*, utredning av Transportstyrelsen, Sjö- och luftfarmsavdelningen, 20 februari 2013, s. 6.

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet före bolagets planerade leveranser av nya flygplan med start år 2016, skulle ett svenskt tillträde kunna möjliggöra besparingar för bolaget på mellan 350 och 700 miljoner kr över en tioårsperiod beroende på vilka finansieringslösningar som används. Malmö Aviation AB väntar också leveranser av nya flygplan de närmaste åren och har uppskattat att ett svenskt tillträde skulle kunna medföra besparingar för bolaget på mellan 50 och 100 miljoner kr över en tioårsperiod.

10.3.2 Tillgång till en bredare finansieringsmarknad

Som tidigare har konstaterats är finansiering genom EETC:er (*Enhanced Equipment Trust Certificate*) en växande form av finansiering vid inköp av luftfartyg.¹² EETC-finansiering används huvudsakligen i USA, där den amerikanska insolvensrätten ger säkerhets-havaren rätt att vid ett flygbolags insolvens snabbt återta flygplanet om inte flygbolaget kan fullfölja sina förpliktelser, dvs. fortsätta att betala till investeraren eller leasegivaren samt åta sig att även framöver uppfylla sina förpliktelser. Denna modell, där gäldenären vid ett insolvensförfarande antingen måste fullgöra sina förpliktelser gentemot borgenären eller överlämna luftfartyget till denne, återfinns i artikel XI, alternativ A i luftfartsprotokollet.¹³ Konventionen och protokollet ger således ett skydd vid insolvens som i huvudsak motsvarar det amerikanska och som är välkänt för internationella finansiärer.

Såvitt utredningen har kunnat se finns det idag inga hinder i svensk rätt för svenska bolag att använda sig av ett finansieringsupplägg med EETC:er med hjälp av ett utländskt bolag som ägare av flygplanen. Den svenska insolvensrätten är emellertid okänd för många utländska investerare, som måste sätta sig in i vilka bestämmelser som gäller om ett svenskt flygbolag går i konkurs eller blir föremål för beslut om företagsrekonstruktion. Viktiga faktorer att ta hänsyn till är i vilken grad den nationella insolvensrätten erkänner borgenärens och leasegivares rättigheter att återta sin egendom och hur snabbt detta kan ske. Om Sverige tillträder Kapstadskonven-

¹² För en beskrivning av denna typ av finansiering, se ovan kapitel 3, avsnitt 3.3.

¹³ För en analys av artikel XI i luftfartsprotokollet, se kapitel 7, avsnitt 7.4.4 samt kapitel 8, avsnitt 8.4.5.

tionen och luftfartsprotokollet blir det tydligt vilka regler som kommer att gälla. Utredningens expert från Svenska FlygBranschen har uppgett att utländska finansiärer har efterfrågat ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen, och det är flygbranschens uppfattning att ett sådant skulle kunna ge de svenska flygbolagen förmånligare finansieringsvillkor vid inköp eller leasing av nya flygplan samt tillgång till kapitalmarknaden genom EETC:er.

Kreditvärderingsinstitutet Standard & Poor´s har särskilt angett att de vid kreditvärdering av EETC:er utanför USA, tar reda på om landet vars lagar och luftfartsbestämmelser kommer att tillämpas vid ett insolvensförfarande mot flygbolaget, har tillträtt Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. För kreditvärderingen får det då också betydelse vilka förklaringar landet har avgett och hur dessa har införlivats i den nationella lagstiftningen.¹⁴ Air Canada är ett exempel på ett flygbolag vars kreditvärdighet vid användningen av EETC:er har förbättrats sedan Kanada år 2013 tillträdde Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet.¹⁵ Det ska tilläggas att Kanada vid tillträdet avgav samtliga de kvalificerande förklaringarna och valde alternativ A under artikel XI i luftfartsprotokollet, vilket utredningen också föreslår att Sverige bör göra vid ett tillträde. Anledningen till den förbättrade kreditvärdigheten är att det skydd för finansiärer som tillträdet har medfört, anses likvärdigt med det som amerikansk insolvenslagstiftning ger.¹⁶

Utredningens uppfattning är att ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, jämte avgivandet av de kvalificerande förklaringarna, skulle förbättra möjligheten för svenska lufttrafikföretag att få tillgång till den internationella kapitalmarknaden och att kunna använda sig av EETC:er. Vad tillgång till den här typen av finansiering skulle innebära ekonomiskt för de svenska lufttrafikföretagen är svårt att förutsäga och beror bland annat på företagets kreditvärdering och hur stora inköp som görs.

¹⁴ Se Standard & Poor´s ratings services, RatingsDirect, Credit FAQ: Standard & Poor´s Approach To Enhanced Equipment Trust Certificates Issued By Non-U.S. Airlines, 27 februari 2014.

¹⁵ Se Standard & Poor´s ratings services, RatingsDirect, Credit FAQ: Standard & Poor´s Approach To Enhanced Equipment Trust Certificates Issued By Non-U.S. Airlines, 27 februari 2014.

¹⁶ Se Moody´s Investors Service, Pre-Sale report Air Canada Series 2013-1 Enhanced Equipment Trust Certificates: Boeing B777-300ER Aircraft Financing, 24 april 2013.

10.3.3 Rabatt på exportkrediter

Genom att använda den så kallade Kapstadsrabatten¹⁷ vid inköp av nya luftfartyg genom statligt stödda exportkrediter, kan lufttrafikföretag göra betydande besparingar. En förutsättning för att ett lufttrafikföretag ska kunna erhålla rabatten, är att staten där företaget har sin huvudsakliga verksamhet är uppsatt på OECD:s lista över länder som kvalificerar för rabatten (Kapstadslistan). Förutsatt att Sverige vid ett tillträde avger de kvalificerande förklaringarna och effektivt införlivar konventionens och protokollets bestämmelser i svensk lag, har Sverige möjlighet att sättas upp på listan. Därmed skulle svenska flygbolag också kunna dra nytta av den rabatt på de premier som erläggs vid exportkredit som t.ex. norska flygbolag gör idag. Exakt hur stora besparingar som de svenska lufttrafikföretagen kommer att kunna göra är beroende av priset på de flygplan som köps in och köparens kreditvärdering.

10.3.4 Möjligheten att registrera säkerheter i flygmotorer

Flygmotorer är värdefull egendom och eftersom de underhålls kontinuerligt har de en lång livslängd. En stor flygplansmotor kan kosta nästan 30 miljoner US-dollar. Med hänsyn till det höga värdet och den långa livslängden, lämpar sig flygmotorer väl för olika typer av säkerheter. Men det sakrättsliga skyddet av dessa säkerheter är enligt nuvarande svensk rätt bristfälligt, eftersom säkerheter i flygmotorer inte kan registreras separat i inskrivningsregistret.

Enligt 1948 års Genèvekonvention ska en motor anses tillhöra planet så länge den är installerad i ett flygplan eller är *temporarily separated therefrom*. Detta brukar tolkas som att en annan motor kan monteras på planet tillfälligt utan att bli en del av detta. Eftersom motorerna i flygplanen byts ut löpande kan detta medföra problem. Flygbolagen har som regel en pool med reservmotorer som är klara att sättas in i flygplan. Reservmotorn kan sedan vara kvar i flygplanet även sedan originalmotorn kommit från verkstaden. På så sätt slipper man att efter en förhållandevis kort tid på nytt ställa av planet för motorbyte. Originalmotorn kan i stället monteras på i något annat, vars motor behöver demonteras av någon anledning.

¹⁷ Se kapitel 8, avsnitt 8.4.1.

Alternativt blir originalmotorn liggande tills det finns ett behov av den. Praxis i branschen har enligt Svenska FlygBranschen utvecklats på detta sätt för att flygbolagen inte ska behöva ställa flygplan på marken på grund av ett motorbyte, som inte har någon teknisk orsak. Flygplan som inte flyger innebär förlorade intäkter, vilket branschen naturligtvis vill undvika.

Vad som nu sagts innebär att motorer som representerar avsevärda ekonomiska värden kan röra sig mellan olika luftfartyg i olika länder utan att de sakrättsliga förhållandena är klarlagda. Idag försöker flygbolagen och deras finansiärer och leasegivare lösa den här problematiken genom enskilda överenskommelser om att respektera varandras rättigheter i motorerna. Vid ett insolvensförfarande kan motorernas förhållande till luftfartyget onekligen ställa till stora problem, vilket illustrerades väl i flygbolaget Cimber Sterling A/S:s konkurs¹⁸ där Genèvekonventionens regler blev tillämpliga.

Inom luftfartsbranschen efterfrågas möjligheten att registrera rättigheter och säkerheter i flygmotorer separat. Detta skulle bli möjligt om Sverige tillträder Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. I protokollet behandlas flygplansmotorer enligt huvudregeln som separata objekt, och internationella säkerheter i motorer kan registreras i det internationella registret.¹⁹ Genom att rättigheter och säkerheter i flygmotorer blir sakrättsligt skyddade saknar det betydelse vilket luftfartyg de är inmonterade i. Flygbolagen kan då frigöra kapital som nu är bundet i motorerna, genom att t.ex. belåna dem eller genom att göra en *sale and lease back* transaktion.

Sale and lease back av flygmotorer används redan av svenska flygbolag. Men sådana transaktioner är idag förenade med vissa risker eftersom ägaren inte får något sakrättsligt skydd till motorerna om inte tradition eller lösöresköpsregistrering har skett. För det fall Sverige inte tillträder konventionen och protokollet, finns det enligt utredningens uppfattning anledning att se över det svenska systemet med inskrivningar i rättigheter i luftfartyg så att även rättigheter och säkerheter i flygmotorer kan registreras.

¹⁸ Se dom från Retten i Sønderborg, Danmark, av den 4 december 2013 i mål nr BS SKSk-1292/2012: Nordic Aviation Capital A/S m. fl. / . Cimber Sterling A/S u/konkurs och Cimber Air-Leasing A/S u/konkurs.

¹⁹ För helikoptermotorer gäller speciella regler, se kapitel 7, avsnitt 7.3.2.

10.4 Övriga argument för ett tillträde

10.4.1 Inledning

Utöver de ekonomiska argument som har angetts ovan, har utredningen identifierat ett antal andra skäl som talar för att Sverige snarast bör tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet.

10.4.2 Svensk kontroll över luftfartyg

Luftfartyg som registreras i det svenska luftfartygsregistret får svensk nationalitet. Svenska staten har då som registreringsstat ett helhetsansvar för luftfartygens luftvärdighet, bemanning och övergripande användning. Detta innebär att frågor som rör bland annat arbetsrätt och säkerhet som huvudregel ska avgöras enligt svensk rätt. Enligt Transportstyrelsen är det angeläget att svenska lufttrafikföretag i så stor utsträckning som möjligt också har svensk nationalitet på luftfartygen i sin flotta.

Inom sjöfarten har det under en längre tid pågått en utflaggning från Sverige där många rederier har flyttat sin verksamhet till andra länder och registrerat sina fartyg där för att få del av mer fördelaktiga ekonomiska villkor. Enligt Transportstyrelsen pågår det idag en liknande utveckling inom luftfarten. Under perioden 2008–2012 har antalet svenskregistrerade flygplan med en startvikt över två ton minskat med ca sex procent.²⁰ Skälen är bland annat minskande marknadsandelar hos svenska flygbolag och försäljning av luftfartyg till andra länder. Antalet svenskregistrerade helikoptrar har under samma period ökat med 13 procent.

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet innebär som tidigare nämnts olika ekonomiska fördelar för lufttrafikföretagen. För att dessa fördelar ska komma ett företag tillgodo, krävs att företaget är registrerat eller har sin huvudsakliga verksamhet i en stat som har tillträtt konventionen och protokollet. Om Sverige väljer att inte tillträda instrumenten, finns det enligt utredningen anledning tro att i vart fall mindre svenska flygbolag kommer att över-

²⁰ Se Transportstyrelsen rapport *Utvecklingen på sjö- och luftfartsmarkanden*, Dnr TSG 2013-1655, publicerad i februari 2014, s. 14.

väga att flytta sin verksamhet och registrera sina flygplan i en fördragsslutande stat.

En ökad utflaggning av luftfartyg får också betydelse för den svenska beredskapen vid en kris- eller krigssituation. Försvarsmakten och Transportstyrelsen kan i sådana situationer ta ut och använda svenskregistrerade luftfartyg för transporter eller andra ändamål. Luftfartyg med en annan nationalitet, dvs. som inte är registrerade i det svenska luftfartygsregistret, kan inte tas ut av svenska myndigheter. För den svenska beredskapen är det därför av stor vikt att luftfartyg som finns här i landet också har svensk nationalitet.

En ytterligare konsekvens av ökad utflaggning som Transportstyrelsen har fört fram, är att kompetensen hos myndigheten riskerar att urholkas. Av instruktionerna till Transportstyrelsen²¹ framgår att myndigheten har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet. Transportstyrelsen ska vidare verka för att de transportpolitiska målen uppnås, och verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. För att dessa uppgifter ska kunna utföras på ett fullgott sätt är det viktigt att Transportstyrelsen bibehåller och utvecklar sin kompetens inom områdena tillstånd och tillsyn. För detta krävs ett visst underlag av luftfartyg som registreras i Sverige. Ett tillträde till konventionen kan enligt Transportstyrelsen förhoppningsvis leda till att fler luftfartyg registreras i Sverige, eller i vart fall att fler företag väljer att låta sina luftfartyg vara fortsatt registrerade här.

10.4.3 Tydligare reglering av säkerheter

Som har konstaterats tidigare i betänkandet så är den svenska regleringen av säkerheter i lös egendom i många delar otydlig och till viss del obsolet. Detta gäller även i fall då Genèvekonventionen ska tillämpas. Vad som ska ske vid ett flygbolags konkurs med utbyta flygmotorer är inte alltid klart, vilket visade sig i Cimber Sterling A/S:s konkurs. Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet uppställer tydliga och moderna regler som är framtagna utifrån hur den internationella finansiella marknaden ser ut idag och hur den här

²¹ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

typen av egendom finansieras. Genom de insolvensrättsliga bestämmelserna i artikel XI i protokollet, blir det förutsägbart och tydligt vilka rättigheter en säkerhetshavare har när ett lufttrafikföretag blir föremål för insolvensförfaranden. En klar och tydlig reglering på området är enligt utredningens mening önskvärd.

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet gäller en mycket begränsad sektor. Ett svenskt tillträde kan emellertid medföra att regleringen för andra sektorer måste ses över och moderniseras. Detta skulle i så fall enligt utredningens uppfattning vara en positiv utveckling för svensk rätt.

10.4.4 Sveriges roll i det internationella samarbetet

Framtagandet av Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är ett ambitiöst exempel på hur internationellt samarbete kan förenkla och förbättra villkoren för en avgränsad sektor. På en internationell marknad, som finansmarknaden, krävs internationella harmoniserade regler. Alla former av samarbete som gynnar svenska företags möjligheter att konkurrera på den internationella marknaden, bör enligt utredningens uppfattning främjas av svenska staten. Utredningen menar att det är angeläget att Sverige är en del av arbetet på den internationella finansmarknaden och att vi kan bidra till och påverka det internationella samarbetet.

Kapstadskonventionen har idag tre protokoll avseende tre specifika typer av lösöre knutet till sig. Endast luftfartsprotokollet har i dag trätt i kraft. EU har skrivit under protokollet avseende rullande järnvägsmateriel och Europeiska kommissionen har föreslagit att EU ska tillträda. Sedan EU tillträtt protokollet blir det möjligt också för medlemsstaterna att tillträda. Dessutom pågår redan nu diskussioner om att skapa ett fjärde protokoll avseende vissa typer av lösöre inom jordbruk, byggnadsarbete och gruvsdrift.²² Ett tillträde till Kapstadskonventionen är en förutsättning för att protokollen ska kunna tillträdas. Utredningen anser att Sverige inte bör hamna efter andra länder i ratificeringen av övriga protokoll, som vi har gjort när det gäller luftfartsprotokollet.

²² Se Resolution No. 5 of the diplomatic Conference in Luxembourg, relating to Article 2(3) and Article 51 of the Convention on International Interests in Mobile Equipment.

10.5 Finns det något som talar emot ett tillträde?

Utredningen har pekat på ett antal fördelar med ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. Frågan är då om det finns några nackdelar eller problem med ett tillträde, dvs. om något talar emot?

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet har varit i kraft sedan mars 2006 och nästan en halv miljon registreringar har gjorts i det internationella registret. Systemet är således vid det här laget väl beprövat och inarbetat och förefaller fungera mycket bra. Vid ett tillträde skulle Sverige ansluta sig till ett befintligt system och alltså inte behöva delta i inrättandet av nya organ. Det internationella registret är dessutom självfinansierat och ett tillträde till konventionen och protokollet skulle inte innebära några kostnader för Sverige.

Utredningen har i kapitel 6–9 gått igenom de enskilda bestämmelserna i konventionen och protokollet och i förekommande fall jämfört med befintlig svensk rätt och relevant EU-rätt. Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är tillskapade för att fungera i olika rättssystem, såväl när det gäller *civil-* som *common law*. Såvitt utredningen har kunnat se, finns det inga hinder i svensk rätt mot att tillämpa ett system med internationella säkerheter i luftfartsegendom.

De mest kontroversiella bestämmelserna finns i luftfartsprotokollet där borgenären i syfte att minska riskerna ges långtgående möjligheter vid gäldenärens avtalsbrott och insolvens. Utredningen har föreslagit att Sverige vid ett tillträde ska tillämpa systemet med oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export (IDERA). Som tidigare har angetts²³ är själva institutet med oåterkalleliga fullmakter främmande för svensk rätt; en fullmakt kan inom svensk rätt normalt återkallas. Även om rättsläget till viss del får betraktas som oklart, kan det konstateras att fullmakter av den typ som det är fråga om i luftfartsprotokollet är ett främmande inslag i svensk rätt. Men enligt utredningens bedömning finns det inget hinder mot att införa ett sådant system. Det är dessutom en mycket begränsad sektor som berörs.

²³ Se kapitel 7, avsnitt 7.4.2.

En annan bestämmelse i luftfartsprotokollet som kommer att få stor betydelse vid ett svenskt tillträde är artikel XI om åtgärder vid insolvensförfarande gentemot gäldenären. Utredningen har föreslagit att Sverige vid ett tillträde ska anpassa sin nationella lagstiftning så att den motsvarar artikel XI, alternativ A, samt att den maximala väntetiden ska bestämmas till 60 dagar. En sådan anpassning av nationell rätt är en förutsättning för att lufttrafikföretag som har sin huvudsakliga verksamhet i Sverige ska kunna dra nytta av de ekonomiska fördelarna med ett tillträde som har redovisats tidigare i kapitlet. Utredningen har tidigare slagit fast att insolvensförfarande enligt luftfartsprotokollet måste anses omfatta såväl konkursförfarande som företagsrekonstruktion. I en företagsrekonstruktion innebär detta att säkerhetshavarna eller leasegivarna efter ett beslut om att inleda rekonstruktion, kan hämta hem sin säkerhet. Förutsättningarna för att fortsätta bedriva verksamhet i bolaget försämras då givetvis, och det kan även ifrågasättas om företagsrekonstruktioner i flygbolag alls blir möjliga. Svenska FlygBranschen har härvid anfört att redan idag är flygbolag på grund av verksamhetens natur mindre lämpade för företagsrekonstruktioner. Den trygghet som artikel XI ger borgenärer ska i stället ses som en möjlighet till finansiering för flygbolag med dålig ekonomi, där finansiering i avsaknad av artikel XI vore alltför riskabelt.

Det går naturligtvis inte att med säkerhet förutsäga vilken betydelse konventionens och protokollets bestämmelser kommer att få för svenska lufttrafikföretag. Utredningens slutsats är dock att de förändringar som ett tillträde i enlighet med utredningens förslag skulle medföra för lufttrafikbranschen är positiva och att det inte finns några skäl för Sverige att avvakta med ett tillträde.

10.6 Sverige bör tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet

Förslag: Sverige bör snarast möjligt vidta nödvändiga åtgärder för att tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet och avge de förklaringar som utredningen har föreslagit.

Kapstadskonventionen och det tillhörande luftfartsprotokollet har tillkommit för att genom enhetliga materiella regler göra finansiering av luftfartyg enklare och säkrare. Detta gynnar både finansiärer och luftrafikföretag. 62 respektive 56 stater hade i oktober 2014 tillträtt de båda instrumenten och i flera länder pågår det en process för ett tillträde. Det system för registrering av internationella säkerheter som tillskapats genom konventionen har visat sig mycket framgångsrikt och utvecklas kontinuerligt. Utredningen har i sin analys inte kunnat se några nackdelar med ett svenskt tillträde. I stället kan det konstateras att det finns starka ekonomiska skäl som talar för att Sverige snarast bör tillträda Kapstadskonventionen och det tillhörande luftfartsprotokollet.

Genom ett tillträde skulle svenska luftrafikföretag få:

- tillgång till en bredare finansmarknad,
- rabatt på premier vid användande av statligt stödda exportkrediter samt
- möjlighet att registrera rättigheter och säkerheter i luftfartygs-motorer separat och därmed frigöra kapital.

Med en pågående trend med utflaggning av luftfartyg kan de ekonomiska villkoren vara avgörande för var luftrafikföretag väljer att förlägga sin verksamhet och registrera sina luftfartyg. Det är därför viktigt att Sverige kan erbjuda svenska luftrafikföretag samma tillgång till finansiering som deras utländska motsvarigheter. Om Sverige väljer att inte tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet finns det enligt utredningen risk för att utflaggningen från Sverige ökar, vilket får betydelse även för Transportstyrelsens möjlighet att sköta sitt uppdrag och för den svenska beredskapen.

Sammanfattningsvis är det utredningens uppfattning att Sverige bör vidta åtgärder för att tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. För att de ekonomiska fördelar som har angetts ovan ska uppnås, bör de förklaringar avges som utredningen har föreslagit samt bör svensk lagstiftning anpassas så att resultatet blir detsamma som om en förklaring att tillämpa artikel XI alternativ A med en maximal väntetid om 60 kalenderdagar hade valts.

Det är angeläget att ett tillträde kan ske så snart som möjligt. Sedan Sverige har deponerat relevanta ratifikationsinstrument hos

Unidroit, tar det tre månader till dess konventionen och protokollet träder i kraft.²⁴

10.7 Sammanställning över förklaringar som Sverige bör avge respektive avstå från att avge

10.7.1 Inledning

Nedan följer en kronologisk sammanfattning över vilka förklaringar som utredningen föreslår att Sverige ska avge respektive avstå från att avge vid ett tillträde. De förklaringar som Sverige föreslås avge är formulerade på engelska utifrån de mallar på förklaringar som Unidroit har tagit fram.²⁵

10.7.2 Förklaringar till Kapstadskonventionen

Förklaringar som Sverige bör avge

Artikel 39

- a) Sweden declares that all categories of non-consensual right or interest which under its law have, and will in the future have, priority over an interest in an object equivalent to that of the holder of a registered international interest shall have priority over a registered international interest, whether in or outside insolvency proceedings.
- b) Sweden declares that nothing in the Convention shall affect its right or that of any state entity, any intergovernmental organisation or other private provider of public services to arrest or detain an object under its laws for payment of amounts owed to it or to any such a state entity, organisation or provider directly relating to the services provided by it in respect of that object or another object.

²⁴ Se artikel 49(2) samt artikel XXVIII(2).

²⁵ *Declarations Memorandum*, Unidroit 2011, DC9/DEP – Doc. 1 Rev. 4.

Article 40

Sweden declares that the following categories of non-consensual right or interest:

- 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

shall be registrable under the Convention as regards any category of object as if the right or interest were an international interest and shall be regulated accordingly.

Article 54(2)

Sweden declares that all remedies available to the creditor under the Convention which are not expressed under the relevant provision thereof to require application to the court may be exercised without court action and without leave of the court.

Förklaringar som Sverige *inte* bör avge

Utredningen föreslår att Sverige *inte* avger några förklaringar enligt artiklarna 50, 52, 53, 54(1), 55 och 60.

10.7.3 Förklaringar till luftfartsprotokollet**Förklaringar som Sverige bör avge***Artikel XXX(1)*

Sweden declares that it will apply article XII.
Sweden declares that it will apply article XIII.

Förklaringar som Sverige *inte* bör avge

Utredningen föreslår att Sverige inte avger några förklaringar enligt artiklarna XIX, XXIV, XXIX, XXX(1) avseende artikel VIII, XXX(2) avseende artikel X samt artikel XXX(5) avseende artikel XXI.

Sverige bör inte heller avge en förklaring enligt artikel XXX(3) avseende artikel XI, utan i stället anpassa den nationella lagen så att resultatet blir detsamma som om Sverige hade avgett sagda förklaring och valt alternativ A med en maximal väntetid på 60 kalenderdagar.

11 Vad ska ske med inskrivningsregistret vid ett svenskt tillträde?

11.1 Inledning

Enligt direktiven ska utredaren analysera och ta ställning till om det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg bör finnas kvar, helt eller delvis, för det fall Sverige väljer att tillträda Kapstadkonventionen och luftfartsprotokollet. Om utredaren kommer fram till att det svenska registret till någon del bör finnas kvar, ska utredaren analysera och ta ställning till hur det svenska registret ska förhålla sig till det internationella registret.

Bakgrunden till denna fråga i direktiven är regeringens uttalande i samband med den reformering av inskrivningslagen som trädde i kraft år 2005. Lufträttsutredningen föreslog i sitt delbetänkande¹ att luftfartygsregistret och inskrivningsregistret för luftfartyg skulle slås ihop till ett gemensamt register. Regeringen uttalade att det fanns flera goda skäl som talade för att registrering av luftfartyg och inskrivning av rätt till luftfartyg fördes i ett gemensamt register; särskilt som de båda registren vid den tidpunkten inte fördes av samma myndighet. Ett starkt skäl som enligt regeringen talade emot en sammanslagning, var Kapstadskonventionen och frågan om ett eventuellt svenskt tillträde. Regeringen uttalade att om Sverige tillträder Kapstadskonventionen kan detta innebära att ett internationellt register ersätter ett svenskt register för inskrivning och att ett inskrivningsregister för luftfartyg i vart fall kommer att bli en tillfällig lösning såvitt avser de luftfartyg som omfattas av konven-

¹ SOU 1997:122.

tionen.² Mot denna bakgrund var det enligt regeringens uppfattning inte motiverat att skapa ett gemensamt register för luftfartyg.

Utredningen har i föregående kapitel föreslagit att Sverige ska tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. Ett tillträde innebär att inskrivningar av olika säkerheter och rättigheter i svensk-registrerade luftfartyg kommer att kunna göras i det internationella registret. Frågan är hur det svenska inskrivningsregistret kommer att påverkas av det internationella registret och hur de båda registren ska förhålla sig till varandra.

Utredningens uppdrag omfattar endast att ta ställning till inskrivningsregistret i förhållande till det internationella registret. Frågan om de båda svenska registren för luftfartyg – luftfartygsregistret och inskrivningsregistret – ska slås samman eller inte, ingår inte i utredningens uppdrag.

11.2 Behovet av det svenska inskrivningsregistret efter ett tillträde

Det svenska inskrivningsregistrets funktion och historia har utvecklats i kapitel 4. Sammanfattningsvis kan sägas att användningsområdet för registret utökades dramatiskt genom 2005 års ändringar av inskrivningslagen. Syftet med reformen var att skapa förutsättningar för en modern och ändamålsenlig finansiering av flygplan och andra luftfartyg och att bland annat olika former av leasingavtal skulle kunna få ett fullgott sakrättsligt skydd.

I inskrivningsregistret kan förvärv och nyttjanderätter i luftfartyg skrivas in och fordringar i luftfartyg kan in-tecknas. Det går även att göra olika anteckningar i registret, bland annat om äganderättsförbehåll vid köp.

Alla luftfartyg med svensk nationalitet kan bli föremål för inskrivning i inskrivningsregistret. Den enda förutsättningen för att inskrivningslagen ska bli tillämplig, är att luftfartyget som inskrivningen avser är infört i det svenska luftfartygsregistret (1 § inskrivningslagen). För registrering i luftfartygsregistret uppställs vissa krav på vem som ska vara ägare till luftfartyget. Utöver det finns inga

² Prop. 2003/04:27, s. 67.

begränsningar för vilka luftfartyg som kan registreras och få svensk nationalitet.

Det internationella registret i Dublin, Irland, har beskrivits i kapitel 9. Registret har primärt tillskapats för registrering av internationella säkerheter som uppkommit genom pant- och leasingavtal samt köp med äganderättsförbehåll, så att deras inbördes prioritetsordning ska bli klarlagd och känd. Utöver de internationella säkerheterna – och framtida sådana – kan andra registreringar göras i det internationella registret.³ Liksom i det svenska inskrivningsregistret utgör registreringen ett skydd för säkerhetshavaren och vid t.ex. ett köp av ett luftfartyg, förvärvar köparen objektet med registrerade belastningar.⁴

Syftet med inrättandet av det internationella registret är att så mycket information som möjligt om de luftfartyg som omfattas av luftfartsprotokollet ska samlas på ett ställe. Även rena försäljningsavtal kan registreras i det internationella registret.⁵ Ett gemensamt, elektroniskt register med luftfartyg från hela världen som är öppet dygnet runt skapar ordning bland olika säkerheter och ger en snabb och effektiv hantering vid bland annat frågor om prioritet.

Det internationella registret är endast till för de större luftfartygen samt motorerna. I artikel I i luftfartsprotokollet anges vilken storlek och/eller kapacitet som krävs för att ett luftfartygsskrov, helikopter eller flygmotor ska omfattas av protokollet. Flygplan ska vara typgodkända av en behörig luftfartsmyndighet för transport av minst åtta personer inklusive besättning, eller för transport av frakt över 2 750 kg. För helikoptrar krävs att de är typgodkända för transport av minst fem personer inklusive besättning eller transport av frakt över 450 kg.

I de svenska registren för luftfartyg går inte att direkt utläsa hur många svenskregistrerade luftfartyg som skulle omfattas av luftfartsprotokollet och därmed kunna bli föremål för registreringar i det internationella registret. På Transportstyrelsen har man omvandlat antalet personer som ett flygplan respektive helikopter måste kunna transportera för att omfattas av protokollet, till ungefärlig vikt (så kallad MTOM, Maximum Take of Mass). När det gäller flyg-

³ Se artikel 16 i Kapstadskonventionen.

⁴ Jfr artikel 29 i Kapstadskonventionen och 2 d–f §§ inskrivningslagen.

⁵ Se artikel III i luftfartsprotokollet.

plan motsvaras åtta personer av ca 3 500 kg MTOM. För helikopter motsvaras fem personer av ca 1 200 kg MTOM. Med den omvandlingen kan man konstatera att det idag finns ca 110 flygplan och ca 120 helikoptrar som är registrerade i inskrivningsregistret (och luftfartygsregistret) som skulle kunna vara aktuella för tillämpning av Kapstadskonventionen. Av de ca 850 luftfartyg som är belastade med inskriven rättighet och registrerade i inskrivningsregistret, är det alltså drygt 600 som är för små för att omfattas av luftfartsprotokollet. Dessa luftfartyg kommer även efter ett tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, att vara hänvisade till det svenska inskrivningsregistret. Detta innebär att det även fortsättningsvis kommer att finnas ett behov av ett nationellt inskrivningsregister.

Frågan är då om det finns någon anledning att utesluta de luftfartyg som omfattas av luftfartsprotokollet från det svenska inskrivningsregistret. Registrering i det svenska inskrivningsregistret är frivilligt. Samma sak gäller för det internationella registret där registrering inte är en förutsättning för att en internationell säkerhet ska föreligga. Det är upp till parterna vid ett avtal om säkerhet, att avgöra om säkerheten ska registreras eller ej. I Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet uppställs inga hinder mot att registrera säkerheter i såväl det internationella som det nationella registret, så kallad dubbelregistrering. Som angetts tidigare, har norska lufttrafikföretag efter Norges tillträde valt att använda båda registren för registrering av säkerheter i luftfartygen. Med hänsyn till att det i Sverige utgår stämpelskatt vid in-teckningar av luftfartyg på det in-tecknade beloppet, finns det emellertid anledning anta att in-teckningar inte kommer att registreras i inskrivningsregistret om det är möjligt att registrera dem i det internationella registret.

11.3 Förhållandet mellan inskrivningsregistret och det internationella registret

Utgångspunkten är att det internationella registret ska vara avgörande för prioriteringsordningen av sådana säkerheter och rättigheter som kan registreras däri. Enligt artikel 29(3)(b) i Kapstadskonventionen förvärvar en köpare rätten till objektet fri från varje icke registrerad säkerhet, även om köparen har kännedom om sådan

säkerhet. Detta innebär att säkerheter som enbart registreras i det svenska inskrivningsregistret kan få sämre prioritet än en senare uppkommen rättighet om denna har registrerats i det internationella registret.

Ett undantag från regeln om det internationella registrets företräde, finns i övergångsbestämmelsen i artikel 60(1) i konventionen. Där föreskrivs att konventionen inte ska tillämpas på en redan befintlig rättighet eller säkerhet, vilken ska behålla den prioritet den hade enligt tillämplig lag före ikraftträdandet av konventionen. Denna övergångsbestämmelse skyddar befintliga säkerheter som har registrerats i det nationella inskrivningsregistret.⁶ Säkerheter och rättigheter som registreras i inskrivningsregistret *efter* ikraftträdandet av konventionen, måste dock registreras i det internationella registret för att erhålla prioritet och skyddas mot en ny förvärvare.

11.4 Vikten av information

Det svenska inskrivningsregistret kommer inte att vara kopplat till det internationella registret utan ska, liksom idag, fungera separat enligt svenska bestämmelser. Det ankommer på parterna att välja om, och i så fall var, de vill göra en registrering. Behörighet till det internationella registret kan erhållas direkt genom en anmälan på registrets hemsida. Registret är dessutom öppet för alla att göra sökningar i. Transportstyrelsen som sköter de båda svenska registren för luftfartyg kommer inte att ha någon kontroll över vilka registreringar som finns i det internationella registret och bör enligt utredningens mening inte heller åläggas denna uppgift. Om myndigheten skulle behöva någon information om säkerheter i ett luftfartyg, kan de, precis som alla andra, göra en sökning i det internationella registret.

Enligt utredningen är det önskvärt att det på Transportstyrelsens hemsida för inskrivningsregistret finns information om Kapstadskonventionen, luftfartsprotokollet och det internationella registret. Sådan information finns t.ex. på norska Luftfartstilsynets hemsida.⁷

⁶ Genom att avge en förklaring enligt artikel 60(3) i konventionen kan denna övergångsbestämmelse tidsbegränsas. Utredningen har emellertid föreslagit att Sverige inte ska avge någon sådan förklaring, se kapitel 8, avsnitt 8.5.6.

⁷ <http://www.luftfartstilsynet.no/selvbetjening/nlr/>

Det är viktigt att klargöra för användare av det svenska inskrivningsregistret att de båda registren inte samspelar på något sätt, och att en registrering i det internationella registret inte kan göras genom Transportstyrelsen eller överföras från det svenska inskrivningsregistret. Det ankommer på Transportstyrelsen att se till att nödvändig information finns lättillgänglig.

Det faktum att uppgifter beträffande vissa luftfartyg kan registreras i två olika register, innebär att det kan komma att finnas belastningar i ett luftfartyg som inte syns i det svenska inskrivningsregistret. Det går alltså inte att enbart förlita sig på de uppgifter som finns i det svenska inskrivningsregistret, utan de som kan beröras av en rättighet eller säkerhet i luftfartyget, måste också göra en sökning i det internationella registret.

Enligt norska Luftfartstilsynet har den största konsekvensen av Norges tillträde varit att det norska luftfartygsregistret inte längre är helt tillförlitligt, eftersom rättigheter och säkerheter med bättre prioritet kan finnas registrerade i det internationella registret. För att minska risken för rättsförluster finns det numera en upplysning på norska och engelska i alla skrivelser och utdrag från det norska luftfartygsregistret. Av upplysningen framgår att det finns ett internationellt register där äganderätter och andra rättigheter och säkerheter kan vara registrerade samt att Norge har tillträtt Kapstadskonventionen. I upplysningen anges också adressen till det internationella registrets hemsida.

Utredningen anser att en upplysning liknande den norska bör finnas också på handlingar från det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg samt på Transportstyrelsens hemsida.

11.5 Utredningens förslag

Förslag: Det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg ska behållas och även fortsättningsvis regleras genom lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg samt förordningen (2005:142) om inskrivning av rätt till luftfartyg. För luftfartyg som omfattas av luftfartsprotokollet ska det vara möjligt att göra registreringar i både det internationella registret och det svenska inskrivningsregistret.

Mot bakgrund av vad som tagits upp ovan föreslår utredningen att det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg ska behållas och att det även fortsättningsvis ska vara möjligt att göra inskrivningar beträffande samtliga svenskregistrerade luftfartyg i registret. Det bör enligt utredningens mening inte i svensk lagstiftning uppställas något hinder mot att göra registreringar både i det internationella registret och i det svenska inskrivningsregistret.

Detta kommer att innebära att två register för säkerheter kommer att finnas för de luftfartyg som omfattas av luftfartsprotokollet. Transportstyrelsen ska enligt utredningens uppfattning inte åläggas något ansvar för att kontrollera eventuella säkerheter i det internationella registret, utan detta ankommer på berörda parter. För att minska risken för rättsförluster och underlätta för inskrivningsregistrets användare, bör det på Transportstyrelsens hemsida finnas lättillgänglig information om vad Sveriges anslutning till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet innebär. Det bör dessutom på utdrag från svenska inskrivningsregistret upplysas om att det även kan finnas belastningar i det internationella registret och att den som har intresse härav ombeds vända sig dit för kontroll.

Del IV

Lagtekniska frågor, m.m.

12 Införlivande av Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet med svensk rätt

12.1 Metod för Kapstadskonventionens och luftfartsprotokollets införlivande med svensk rätt

Förslag: Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet bör införlivas med svensk rätt genom inkorporering.

12.1.1 De olika metoderna för införlivande¹

Bestämmelser i internationella överenskommelser som berör myndigheters eller enskildas handlande måste införlivas med den svenska rättsordningen för att gälla som lag i landet. Detta kan ske genom två olika metoder: *transformering* eller *inkorporering*. Valet av metod har bland annat att göra med hur den överenskommelse som ska införlivas ser ut och är uppbyggd.

Vid transformering omarbetas överenskommelsens bestämmelser till svensk författningstext i den utsträckning som nya bestämmelser krävs. Bestämmelserna anpassas då till den systematik och det språkbruk som vanligen används vid inhemsk lagstiftning. Transformering är oftast att föredra vid införlivande av överenskommelser med mer allmänt hållna bestämmelser av målsättningskaraktär. Exempel på konventioner som har införlivats med svensk

¹ Detta avsnitt grundar sig i huvudsak på betänkandet *Internationella överenskommelser och svensk rätt* (SOU 1974:100).

rätt genom transformering är 1970 års Haagkonvention (lagen [1973:943] om erkännande av vissa utländska äktenskapsskillnader och hemskillnader) samt 1980 års Haagkonvention och Europarådskonvention (lagen [1989:14] om erkännande och verkställighet av utländska vårdnadsavgöranden m.m. och om överflyttning av barn). Transformering kan också ske genom att en överenskommelse, som är avfattad enbart på främmande språk, i en mer eller mindre ordagrann översättning till svenska, tas in i den svenska författningen (så kallad transformering genom översättning). I det fallet är det den svenska versionen som blir gällande svensk lag.

Transformering är det vanligaste sättet att införliva internationella överenskommelser med svensk rätt. En fördel med den här metoden är att bestämmelserna i överenskommelsen kan överföras till svenskt författningsspråk, vilket gör dem lättare att tillämpa för såväl enskilda som myndigheter. Det finns dock en risk att överenskommelsens innebörd till viss del går förlorad i översättningen. Ju mer omfattande och detaljerade bestämmelserna i överenskommelsen är, desto större är givetvis risken för detta.

För mer detaljerade överenskommelser, vars bestämmelser är avsedda att tillämpas direkt av domstolar och andra myndigheter, är därför inkorporering ofta att föredra. Denna metod innebär att det i en svensk lag föreskrivs att bestämmelserna i en överenskommelse ska gälla i Sverige. Den autentiska texten i överenskommelsen blir då gällande som svensk lag och bifogas till lagen. Om det inte finns någon svensk autentisk version av överenskommelsen, brukar en svensk översättning publiceras vid sidan av den autentiska texten. Den svenska texten blir då bara ett hjälpmedel för läsaren och får inte status av lag. I inkorporeringslagen kan även anges vilka eventuella val som görs om det finns alternativa lösningar i överenskommelsen.

Europakonventionen (lagen [1994:1219] om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna), 1993 års Haagkonvention (lagen [1997:191] med anledning av Sveriges tillträde till Haagkonventionen om skydd av barn och samarbete vid internationella adoptioner) och Romkonventionen (lagen [1998:167] om tillämplig lag för avtalsförpliktelser) är exempel på konventioner som har införlivats med svensk rätt genom inkorporering. På transportområdet kan också nämnas lagen (2010:510) om lufttransporter i vilken 1999 års kon-

vention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) har inkorporerats.

Det är också möjligt att inkorporera endast delar av en konvention. Detta selektiva sätt att inkorporera valdes vid införlivandet av konventionen om internationella köp, också kallad CISG (lagen [1987:822] om internationella köp).

12.1.2 Vilken metod är att föredra i det aktuella fallet?

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är skrivna på de officiella FN-språken (engelska, franska, spanska, ryska, kinesiska och arabiska). Det faktum att det saknas en svensk autentisk text talar för att överenskommelserna bör införlivas med svensk rätt genom transformering. Enligt utredningens uppfattning finns det emellertid ett antal skäl som talar för att inkorporering är att föredra i det här fallet.

Det främsta skälet är Kapstadskonventionens och luftfartsprotokollets omfattning och komplexitet. De båda överenskommelserna innehåller detaljerade materiella bestämmelser med en teknisk terminologi där olika bestämmelser i de båda texterna hänvisar till varandra.

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet berör dessutom olika rättsområden. En transformering skulle kräva ändringar i ett flertal olika lagar och förordningar, något som skulle göra systemet med internationella säkerheter svåröverskådligt. Konventionen och de olika protokollen är dessutom avsedda att läsas tillsammans och ska tolkas i ljuset av varandra, något som försvåras om överenskommelserna delas upp i olika delar av den svenska lagstiftningen.

Vid val av metod för införlivande ska också beaktas att avsikten med Kapstadskonventionen och de protokoll som är knutna till den, är att göra systemet med internationella säkerheter i mobilt lösöre förutsägbart och gemensamt för de fördragsslutande staterna. Bestämmelserna i de båda överenskommelserna avser i huvudsak att reglera vad som ska gälla vid avtal mellan svenska och utländska rättssubjekt. Företrädarna för de svenska företag som i första hand kommer att beröras av konventionen kommunicerar med största sannolikhet med sina utländska motparter på något annat språk än svenska. De får därför antas kunna ta del av bestämmelserna på åtminstone ett av de autentiska språken, troligen engelska. Parterna

kan vidare antas komma att tolka konventionstexten med utgångspunkt i någon av de autentiska texterna. Det ska också tilläggas att den officiella kommentaren till konventionen och protokollet är på engelska. Eventuell domstols- och skiljedomspraxis kommer säkerligen också att baseras på någon av de autentiska texterna. Mot bakgrund av vad som nu nämnts är det enligt utredningens mening inget realistiskt alternativ att göra om de autentiska konventions- och protokollstexterna till svensk författningstext; risken att något i de båda överenskommelserna då skulle gå förlorat är alltför stor.

Slutligen noterar utredningen att Norge, vilket är det enda nordiska land som än så länge har tillträtt de båda överenskommelserna, har valt att införliva konventionen och protokollet med norsk rätt genom inkorporering.

Mot bakgrund av vad som upptagits ovan förordar utredningen att Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet ska införlivas med svensk rätt genom inkorporering. I inkorporeringslagen bör också anges att artikel XI alternativ A ska tillämpas i de fall då svenska domstolar har primär jurisdiktion i ett insolvensförfarande, trots att Sverige inte har avgett någon förklaring härom. Dessutom bör det anges att väntetiden vid tillämpningen av artikel XI inte ska överstiga 60 kalenderdagar.

12.2 Författningsändringar med anledning av Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet

12.2.1 Inledning

Systemet med internationella säkerheter är uppbyggt för att kunna fungera i olika rättssystem, och det internationella registret är avsett att kunna existera sida vid sida med de nationella registren för inskrivning av olika rättigheter. För att Sverige ska leva upp till sina förpliktelser som fördragsslutande stat är det viktigt att inget i den svenska rätten begränsar tillämpningen av konventionens och protokollets bestämmelser. I den mån det inte finns några sådana begränsningar är några författningsändringar inte nödvändiga.

Utredningens uppfattning är att bestämmelserna i konventionen och protokollet överlag är väl förenliga med svensk lag. De olika

typer av avtal som kan grunda en internationell säkerhet – pantavtal, säkerhetsöverlåtelse, köpavtal med äganderättsförbehåll och leasingavtal – är alla välkända avtalstyper inom svensk rätt och kräver inga författningsändringar. Utredningen har inte heller identifierat något hinder i svensk rätt för den separationsrätt eller förmånsrätt som föreskrivs i artikel 30 i konventionen.

På några områden har utredningen funnit det påkallat med författningsändringar. Detta gäller frågan om realisation av pant i luftfartyg samt gäldenärens möjlighet att förfoga över sin egendom vid ett insolvensförfarande. Införandet av systemet med oåterkalleliga fullmakter för avregistreringar och export kräver också vissa författningsändringar.

12.2.2 Ändring i utsökningsbalken

För panträtt i luftfartyg finns det inom svensk rätt vissa begränsningar såvitt avser möjligheterna till realisation av panten. Grundbestämmelsen i svensk rätt om realisation av pant finns i 10 kap. 2 § handelsbalken. En vanlig lös pant kan säljas antingen genom panthavarens egen försorg eller av Kronofogdemyndigheten efter utmätning eller på sätt som konkurslagen anger vid konkurs. Luftfartyg och reservdelar är dock undantagna så kallad privat pantrealisation (se 10 kap. 7 § handelsbalken), och realisation av panten kräver en exekutionstitel, varefter utmätning kan ske i luftfartyget. Försäljning av luftfartyget ombesörjs sedan av Kronofogdemyndigheten enligt reglerna i elfte kapitlet utsökningsbalken.

I Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet finns inget liknande förbud mot privat pantrealisation (se artikel 8(1)(b)) om borgenärs rätt att sälja objektet vid gäldenärens avtalsbrott). Utredningen föreslår därför att det i utsökningsbalken förs in ett tillägg om att särskilda regler för verkställighet finns i konventionen och protokollet. Detta tillägg bör lämpligen finnas i utsökningsbalkens första och inledande kapitel under rubriken *Tillämpning av bestämmelser som rör fartyg, luftfartyg eller fast egendom*.

12.2.3 Ändring i förmånsrättslagen

Vid utmätning eller konkurs reglerar förmånsrättslagen borgenärernas inbördes rätt till betalning. I lagens 4 § 3 p. anges att förmånsrätt ska följa med panträtt på grund av inteckning i bland annat luftfartyg och reservdelar till luftfartyg. För att inte konventionens och protokollets regler om prioritet mellan olika säkerheter och rättigheter ska riskera att sättas åt sidan vid tillämpning av förmånsrättslagen, bör det enligt utredningens mening framgå av den tredje punkten att bestämmelsen även avser sådana panträtter som omfattas av lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre.

12.2.4 Ändringar i konkurslagen och lagen om företagsrekonstruktion

Om Sverige, i enlighet med utredningens förslag, väljer att artikel XI alternativ A ska gälla som lag i Sverige (något som också är en förutsättning för att Sverige ska kunna sättas upp på Kapstadslistan), innebär detta att gäldenären vid ett insolvensförfarande ska kunna råda över sin egendom på ett sätt som strider mot konkurslagens bestämmelser i tredje kapitlet och bestämmelser i lagen om företagsrekonstruktion. Utredningen föreslår därför att det görs ett tillägg i båda dessa lagar så att det klart framgår att den föreslagna lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre är tillämplig när det i gäldenärens bo respektive företag finns egendom som är belastad med en säkerhet eller rättighet som omfattas av konventionen eller protokollet.

12.2.5 Ändringar i lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg

Det svenska registret för inskrivning av rätt till luftfartyg kommer efter ett svenskt tillträde att verka sida vid sida med det internationella registret.

För säkerheter och rättigheter som omfattas av konventionens och protokollets bestämmelser ska dessa i respektive överenskommelse gälla i stället för reglerna i den svenska inskrivningslagen. I inskrivningslagen bör därför föras in en bestämmelse som klargör konventionens och protokollets företräde.

12.2.6 Ändring i luftfartslagen och förordningen om luftfartygsregistret m.m.

Om Sverige, såsom utredningen har föreslagit, avger en förklaring enligt artikel IX i luftfartsprotokollet kommer Transportstyrelsen att registrera oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export (IDERA) samt hantera begäran om avregistrering från den befullmäktigade.

Transportstyrelsen har bland annat till uppgift att föra ett register över luftfartyg enligt 2 kap. 1 § luftfartslagen. I denna anges också när avregistrering av ett luftfartyg får ske (se 2 kap. 6 §). Vilka uppgifter som ska finnas i registret anges i 5 § förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. Där framgår bland annat att utöver uppgifter om det enskilda luftfartyget, ska ägarens namn och dagen för registrering respektive avregistrering anges. Eftersom IDERA handlar om avregistrering av luftfartyg ur det nationella luftfartygsregistret, är det enligt utredningens uppfattning naturligt att eventuella förekomster av oåterkalleliga fullmakter registreras i luftfartygsregistret och framgår av ett utdrag från registret.

Utredningen föreslår att det i luftfartslagen införs en bestämmelse om att avregistrering av ett luftfartyg även får ske när det skriftligen begärs av den på vilken en oåterkallelig fullmakt om avregistrering och export som avses i lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, är utställd, förutsatt att denna fullmakt har registrerats hos Transportstyrelsen. I luftfartslagens andra kapitel om registrering, bör det dessutom i 1 § göras en hänvisning till lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre för att uppmärksamma på att registreringar av rättigheter även kan finnas på annat ställe.

I förordningen om luftfartygsregistret bör det i 5 § införas en ny punkt om att det i registret även ska finnas en uppgift om eventuell förekomst av oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export.

12.2.7 Ändringar i lagen om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg

Sverige har tillträtt konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg från år 1933². Konventionens bestämmelser är införlivade med svensk rätt genom lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg.

I artikel XXIV i luftfartsprotokollet anges att för en fördragsslutande stat som också är part till kvarstadskonventionen, har Kapstadskonventionen företräde i den utsträckning det rör luftfartyg enligt definitionen i protokollet. Men detta förutsätter att det saknas en förklaring från den fördragsslutande staten om att artikeln inte ska tillämpas.

Utredningen har föreslagit att Sverige ska tillämpa artikel XXIV. Därför föreslår utredningen att det i lagen om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg förs in en bestämmelse om luftfartsprotokollets och Kapstadskonventionens företräde.

² Convention for the unification of certain rules relating to the precautionary attachment of aircraft, Rom den 29 maj 1933, SÖ 1939:14.

13 Konsekvenser av utredningens förslag

13.1 Bakgrund och syfte med förslaget

Finansiering av luftfartyg och flygmotorer är en fråga av stor ekonomisk betydelse för de svenska lufttrafikföretagen. Luftfartyg (flygplan och helikoptrar) och flygmotorer är mycket värdefull egendom och få lufttrafikföretag har möjlighet att ur egen kassa bekosta inköp av ny utrustning. I stället används olika finansieringsmodeller där en finansiär, ibland leasegivare, erhåller en säkerhet i luftfartyget. Att säkerheten kan realiserats och att den är skyddad från andra borgenärer vid gäldenärens insolvens är av avgörande betydelse för dess värde och påverkar därmed finansieringsvillkoren.

De rättsliga regler som styr frågor om borgenärs inbördes prioriteringsordning och rätt till gäldenärens egendom vid t.ex. konkurs skiljer sig åt i olika länder. Luftfartyg rör sig ofta över landgränser, vilket skapar en osäkerhet hos finansiärerna beträffande skyddet för deras säkerhet. För att minska denna osäkerhet och skapa gemensamma materiella regler vid den här typen av finansiering, har konventionen om internationella säkerheter i mobilt lösöre med det tillhörande protokollet om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt tillkommit. Utredningens huvudsakliga uppdrag har varit att ta ställning till om Sverige bör tillträda de båda internationella överenskommelserna och i så fall på vilket sätt.

Utredningen har i del II av betänkandet analyserat de olika bestämmelserna i konventionen och protokollet. Därefter har utredningen i del III redogjort för de olika fördelarna med ett svenskt tillträde och vad det skulle innebära om Sverige även i fortsättningen står utanför det internationella samarbetet på detta område. Utifrån denna analys har utredningen föreslagit att Sverige snarast vidtar nödvändiga åtgärder för att tillträda konventionen och protokollet samt

införlivar överenskommelserna med svensk rätt genom inkorporering.

Det huvudsakliga skälet till utredningens förslag är att det finns stora ekonomiska fördelar för svenska lufttrafikföretag med ett svenskt tillträde. Dessa ekonomiska fördelar är viktiga för att de svenska lufttrafikföretagen ska kunna hävda sig i den internationella konkurrensen. Utredningen har inte heller kunnat se något skäl mot att Sverige tillträder de båda internationella överenskommelserna.

13.2 Alternativa lösningar

Kapstadskonventionen med de tillhörande protokollen är unik på det sättet att gemensamma materiella regler som ska kunna tillämpas i olika typer av rättssystem, skapas för säkerheter i vissa typer av lösöre. Så kallade ”internationella säkerheter” blir ett begrepp genom konventionen, och ett separat registreringssystem har satts upp för registrering av dessa säkerheter. Det finns ingen annan internationell överenskommelse som kan liknas vid Kapstadskonventionen eller som löser den problematik som uppstår vid finansiering av den här typen av lösöre. Möjligheten att tillämpa konventionens och protokollets bestämmelser avgörs som huvudregel av i vilken stat gäldenären är belägen. För att svenska lufttrafikföretag ska kunna utnyttja de ekonomiska fördelarna med de båda överenskommelserna är det därför nödvändigt att Sverige tillträder.

Om Sverige väljer att inte tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, kommer detta troligtvis att innebära att svenska lufttrafikföretag får sämre finansieringsvillkor än lufttrafikföretag i stater som har tillträtt, som t.ex. Norge, när de ska införskaffa nya luftfartyg. De svenska lufttrafikföretagen kommer inte att kunna utnyttja den så kallade Kapstadsrabatten vid finansiering genom statligt stödda exportkrediter. Vidare kommer möjligheten att använda obligationssäkrad finansiering genom så kallade EETC:er¹ med största sannolikhet även fortsättningsvis att vara begränsad. I en bransch som är så konkurrensutsatt som luftfarten, kommer detta att få stora ekonomiska konsekvenser för de svenska lufttrafikföretagen. En

¹ Mer information om EETC:er finns i kapitel 3.

möjlig konsekvens är då att dessa väljer att flytta delar av sin verksamhet till ett land som har tillträtt överenskommelserna.

För att svenska lufttrafikföretag ska uppnå bästa möjliga ekonomiska villkor vid finansiering av luftfartyg och flygmotorer, har utredningen föreslagit att Sverige vid ett tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet avger de kvalificerande förklaringar som krävs för att sättas upp på OECD:s Kapstadslista. Därmed skulle de svenska företagen kunna erhålla rabatt på statligt stödda exportkrediter och även få tillgång till den internationella kapitalmarknaden med bättre finansieringsvillkor som följd. Ett alternativ till utredningens förslag är ett svenskt tillträde *utan* avgivande av dessa kvalificerande förklaringar. Men att tillträda utan att avge de kvalificerande förklaringarna blir enligt utredningens mening tämligen meningslöst, då merparten av de ekonomiska fördelarna i så fall kommer att utebli.

13.3 Berörda parter

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är avsedda att öka förutsägbarheten för finansärer (t.ex. banker och leasegivare) och därmed förbättra de ekonomiska villkoren för lufttrafikföretag, dvs. operatörerna. De största finansierarna finns främst i USA och Asien. Från Svenska Bankföreningens sida har dock framförts synpunkten, att ett svenskt tillträde till konventionen och protokollet kan medföra att även de svenska bankerna i högre grad ger sig ut på den internationella kapitalmarknaden. I den mån det redan idag finns svenska finansärer som är aktiva kommer de, liksom andra utländska finansärer, att gynnas av ett tillträde på så sätt att deras säkerheter tryggas.

Den grupp som framförallt kommer att beröras av ett svenskt tillträde är de svenska lufttrafikföretagen och då främst de större flygbolagen. För att omfattas av luftfartsprotokollet och kunna registrera säkerheter i det internationella registret, krävs att luftfartyget har en viss storlek, vilket utesluter mindre såväl flygplan som helikoptrar. SAS är en huvudaktör på den svenska marknaden och ett svenskt tillträde skulle enligt bolagets egna prognoser få stor ekonomisk betydelse, något som även indirekt kan påverka bolagets underleverantörer. I vilken mån ett lufttrafikföretag kommer att

påverkas av ett svenskt tillträde beror på flera olika faktorer, och det är därför inte möjligt att närmare ange vilka företag som kommer att beröras. Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet behandlar finansiering där finansiären erhåller en säkerhet i luftfartyget. Om någon annan typ av avtal grundar finansieringen än de som anges i konventions artikel 2, blir inte de båda överenskommelserna tillämpliga. Parterna kan också till stor del själva välja i vilken utsträckning luftfartsprotokollets bestämmelser ska vara tillämpliga och avtala bort samtliga utom ett fåtal tvingande bestämmelser (se artikel IV(3)).

För olika rättigheter i luftfartyg finns idag ett svenskt inskrivningsregister som sköts av Transportstyrelsen. Även om detta register kommer att finnas kvar (vilket utredningen har föreslagit) kommer Transportstyrelsen att påverkas av ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet; främst genom införandet av systemet med oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export (IDERA). Såvitt utredningen har kunnat se, kommer inga andra myndigheter att beröras.

13.4 Statsfinansiella konsekvenser

13.4.1 Kostnader

Ett tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet kommer inte att medföra några kostnader för Sverige. Det internationella registret har varit i bruk sedan den 1 mars 2006 och Sverige skulle alltså ansluta sig till ett redan fungerande system som finansieras av de avgifter som brukarna av det internationella registret betalar. Det medför således inga kostnader för att etablera vare sig ett helt nytt system eller några nya internationella organ. Sverige kommer dessutom att kunna behålla det nuvarande inskrivningsregistret för luftfartyg.

Ett svenskt tillträde till konventionen och protokollet kan däremot indirekt medföra kostnader för staten och Transportstyrelsen i form av minskade intäkter från avgifter och stämpelskatt. Detta bygger på ett antagande om att det svenska inskrivningsregistret kommer att användas i mindre utsträckning om Sverige tillträder Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. Hur användningen av inskrivningsregistret verkligen kommer att påverkas är dock svårt att förutse i nuläget.

13.4.2 Minskade intäkter i form av avgifter till Transportstyrelsen

Det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg är helt självfinansierat. För registreringar, sökningar och övriga ärenden hänförliga till registret utgår en avgift som fastställs av Transportstyrelsen.² Merparten av avgifterna är hänförliga till större luftfartyg, dvs. de som kommer att omfattas av luftfartsprotokollet (se tabell 13.1).

Tabell 13.1 Inbetalda avgifter till inskrivningsregistret avseende luftfartyg

År	Inbetalda avgifter totalt	Avgifter som avser luftfartyg som omfattas av luftfartsprotokollet
2012	766 050 kr	611 520 kr
2013	640 880 kr	526 760 kr
2014 (per 13/10)	520 650 kr	370 800 kr

Som har angetts ovan är det svårt att förutse hur användningen av det svenska inskrivningsregistret kommer att påverkas av ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. Eftersom det i Sverige idag utgår en stämpelskatt vid uttag av inteckningar i luftfartyg, är det rimligt att anta att mängden inteckningar i luftfartyg som är tillräckligt stora för att omfattas av luftfartsprotokollet, kommer att minska kraftigt. Det ska dock noteras att ett svenskt tillträde till konventionen och protokollet inte utesluter dubbelregistrering för de luftfartyg som faller under luftfartsprotokollet, dvs. en rättighet eller säkerhet i ett luftfartyg kan registreras i såväl det svenska inskrivningsregistret som det internationella registret. Utöver inteckningar finns det också andra rättigheter som kan registreras eller antecknas i det svenska inskrivningsregistret. Det är därför mycket svårt att förutsäga i vilken grad intäkterna från avgifter hänförliga till inskrivningsregistret kommer att minska vid ett svenskt inträde.

Om inskrivningsregistret även fortsättningsvis ska vara självfinansierat innebär minskade intäkter från avgifter att ett mindre kollektiv får bära kostnaden för att upprätthålla registret. Detta skulle då

² Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom luftfartsområdet, Transportstyrelsens författningssamling.

drabba lufttrafikföretag med mindre luftfartyg som inte kan använda sig av det internationella registret, utan enbart är hänvisade till det svenska inskrivningsregistret.

Vid beräkningen av den totala kostnaden för Transportstyrelsen vid ett tillträde ska också räknas in de avgifter som kommer att betalas in vid ärenden hänförliga till de oåterkalleliga fullmakterna för avregistrering och export (IDERA). Uppgiften att registrera dylika fullmakter bör lämpligen finansieras på samma sätt som andra åtgärder i det svenska luftfartygsregistret och inskrivningsregistret, nämligen genom att brukaren får betala en avgift. Lagstöd för att ta ut en sådan avgift vid registrering av IDERA finns redan (se 11 kap. 3 § luftfartsförordningen). För ansökan om avregistrering i luftfartygsregistret med hjälp av en IDERA, bör en avgift utgå på samma sätt som vid andra ansökningar om avregistrering.

Sammantaget är det utredningens bedömning att de förlorade intäkterna i form av avgifter för till Transportstyrelsen kommer att bli tämligen begränsade.

13.4.3 Minskade intäkter i form av stämpelskatt

Som tidigare har nämnts utgår vid in-teckning av luftfartyg stämpelskatt på en procent av det in-tecknade beloppet. I tabell 13.2 anges hur mycket stämpelskatt som har betalats in under åren 2010–2013 och hur mycket som hade betalats in per den 1 oktober 2014. Som framgår av den högra kolumnen avser den största delen av den in-betalade stämpelskatten större luftfartyg, de som kommer att om-fattas av luftfartsprotokollet.

Tabell 13.2 Inbetalad stämpelskatt för inteckningar i luftfartyg

År	Inbetalad stämpelskatt totalt	Stämpelskatt avs. luftfartyg som omfattas av luftfartsprotokollet
2010	782 182 kr	752 725 kr
2011	449 312 kr	400 502 kr
2012	2 274 820 kr ³	2 201 150 kr
2013	2 017 550 kr ⁴	1 944 740 kr
2014 (per 13/10)	5 350 494 kr ⁵	5 326 994 kr

Enligt utredningens uppfattning är det rimligt att anta att mängden inteckningar i luftfartyg i det svenska inskrivningsregistret kommer att minska om Sverige tillträder Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. Hur mycket är dock svårt att förutse eftersom dubbelregistreringar kommer att vara möjliga. De högre belopp som har betalats in de senaste åren hänför sig till olika engångsföreteelser, såsom flytt av en flotta. Så gott som hela stämpelskatten som hade betalats in per den 13 oktober 2014 härrör från två inteckningsärenden som enligt Transportstyrelsen är de största beloppen som myndigheten har tagit emot under tiden som inskrivningsmyndighet. Det är således ovanligt med så stora inteckningar i inskrivningsregistret; vanligtvis löser lufttrafikföretagen det på annat sätt. Det är därför svårt att utifrån dessa siffror förutsäga hur mycket stämpelskatt som kommer att betalas in under kommande år om Sverige inte tillträder. Ett svenskt nej till tillträde kan dessutom sannolikt medföra att vissa lufttrafikföretag väljer att flytta delar av sin verksamhet till fördragsslutande stater för att kunna erhålla ekonomiska fördelar. Då kommer intäkterna från stämpelskatten ändå att minska.

Sammantaget är det utredningens bedömning att ett tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet med största sannolikhet kommer att medföra minskade intäkter i form av stämpelskatt för staten. Det är däremot inte möjligt att säga hur mycket intäkterna kommer att minska.

³ Drygt hälften av den inbetalade stämpelskatten (1 200 000 kr) härrör från en inteckning som togs i ett av TUIfly Nordic AB:s flygplan.

⁴ Av den summan stod West Air Sweden AB för ca 1 500 000 kr i och med att de flyttade en stor del av sin flotta tillbaka till Sverige.

⁵ Av detta belopp härrör 5 072 290 kr från två stycken inteckningsärenden.

13.5 Ekonomiska konsekvenser för företagen

Det är upp till varje säkerhetshavare att i det enskilda fallet bedöma om en registrering i det internationella registret ska göras. Registrering kan då göras antingen där, i det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg eller i båda registren. Det kommer således inte att finnas någon skyldighet för svenska företag att göra registreringar i det internationella registret. Utredningen kan å andra sidan inte se några skäl till varför en sådan dubbelregistrering bör göras. Som angetts i kapitel 10 avsnitt 10.2.1 har flera norska användare valt att registrera sina säkerheter i såväl det internationella registret som det norska luftfartygsregistret. Tills de svenska användarna bekantat sig med Kapstadskonventionen och det internationella registret, kan man under en inledande period efter det svenska tillträdet troligen förvänta sig att så även kommer att ske i Sverige.

För företag som önskar att göra registreringar eller sökningar i det internationella registret, är det öppet att registrera sig som brukare och därmed få tillgång till registret. Avgifterna för att använda sig av registret är relativt blygsamma; avgiften för en registrering är t.ex. 100 US-dollar enligt "Regulations and Procedures for the International Registry", att jämföras med 9 000 kr som är kostnaden för ett bevis om in-teckning i luftfartyg i det svenska inskrivningsregistret.⁶

Som har angetts i kapitel 10 kommer ett svenskt tillträde att medföra en rad ekonomiska fördelar för svenska lufttrafikföretag som använder sig av utländsk finansiering. Förutsatt att Sverige sätts upp på Kapstadslistan kommer svenska lufttrafikföretag att kunna utnyttja en rabatt på statligt stödda exportkrediter och även få tillgång till den internationella kapitalmarknaden. Vad detta skulle innebära ekonomiskt för olika svenska företag är givetvis omöjligt att förutsäga och beror på en mängd olika faktorer, bland annat företagets kreditvärdering samt vilka inköp som görs. Men enligt Svenska FlygBranschen skulle de ekonomiska vinsterna bli betydande; SAS som väntar leveranser av nya flygplan med start år 2016, har uppskattat att ett svenskt tillträde skulle kunna möjliggöra besparingar för bolaget på mellan 350 och 700 miljoner kr över de kommande tio åren, förutsatt att Sverige tillträder innan de nya flyg-

⁶ Se 2 kap. 4 § TSFS 2013:70.

planen levereras. Flygbolaget Malmö Aviation AB väntar också leveranser av nya flygplan de närmaste åren och har uppskattat att ett svenskt tillträde skulle kunna medföra besparingar på mellan 50 och 100 miljoner kr över en tioårsperiod. Mer precisa uppgifter om eventuella besparingar har inte flygbolagen velat lämna ut, eftersom pris och finansiering av konkurrensskäl är hemliga.

Utöver ekonomiska fördelar i form av bättre ekonomiska villkor, kommer tillträdet till konventionen och protokollet också att medföra minskade kostnader för företagen eftersom de inte behöver erlägga någon stämpelskatt. Statens förlust av inbetald stämpelskatt motsvaras således av en besparing hos de svenska lufttrafikföretagen.

Särskilt avseende mindre lufttrafikföretag

Som nämns i avsnitt 13.4.2 kommer lufttrafikföretag med mindre luftfartyg som inte omfattas av luftfartsprotokollet även fortsättningsvis att vara hänvisade till det svenska inskrivningsregistret. Det faktum att mindre och större lufttrafikföretag är hänvisade till olika register får olika konsekvenser för de mindre företagen. Eftersom registret är självfinansierat kommer en minskad användning av det svenska registret medföra att ett mindre kollektiv får bära kostnaden för att upprätthålla registret. Om detta även i framtiden ska vara självfinansierat behöver avgifterna troligen höjas, vilket kommer att belasta de mindre företagen. Alternativt måste registret finansieras på annat sätt.

Vid uttag av inteckningar i luftfartyg kommer mindre lufttrafikföretag dessutom även fortsättningsvis att behöva betala stämpelskatt om en procent av det intecknade beloppet. Någon sådan skatt utgår inte vid inteckningar i det internationella registret.

Att mindre lufttrafikföretag enbart är hänvisade till det svenska inskrivningsregistret medan större företag kan välja och på så sätt bland annat slippa en betungande skatt, innebär en konkurrensnackdel för de mindre företagen. De ekonomiska fördelar i form av bättre finansieringsvillkor och rabatt som Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet ska ge lufttrafikföretagen, kommer dessutom i de flesta fallen inte att komma de mindre lufttrafikföretagen till godo, eftersom deras luftfartyg inte omfattas av luftfartsprotokollet.

13.6 Övriga konsekvenser

13.6.1 Administrativa konsekvenser för Transportstyrelsen

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är utformade så att de nationella registren för inskrivning av rättigheter i luftfartyg kan bedrivas parallellt med det internationella registret. Ett tillträde kommer därför inte att kräva några ändringar i det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg. Utredningen har i kapitel 11 förslagit att det på Transportstyrelsens hemsida bör finnas information om Kapstadskonventionen och det internationella registret samt att det på registerutdrag från inskrivningsregistret bör finnas en upplysning om att säkerheter även kan vara registrerade i det internationella registret. Att göra sådan information tillgänglig för brukarna kommer givetvis att innebära ett visst administrativt arbete för Transportstyrelsen. Detta arbete kommer att behöva göras i samband med tillträdet till konventionen och får antas vara av tämligen begränsad omfattning.

Systemet med IDERA innebär att fullmakter som ger den myndigade parten (borgenären) rätt att kräva avregistrering och export av ett luftfartyg vid gäldenärens avtalsbrott, ska registreras hos den nationella registreringsmyndigheten; i Sveriges fall Transportstyrelsen. Detta innebär att Transportstyrelsen kommer att få en ny arbetsuppgift och att ett register över fullmakterna måste upprättas. Eftersom Transportstyrelsen redan idag arbetar med registreringsfrågor avseende inte bara luftfart, utan även för vägtrafik, sjöfart och järnväg så borde enligt utredningens mening denna uppgift inte medföra någon betydande förändring av myndighetens arbetsbelastning.

13.6.2 Minskad utflaggning av luftfartyg

Som framgår av kapitel 10 förekommer det att svenska lufttrafikföretag väljer att förlägga delar av sin verksamhet och registrera sina luftfartyg i andra länder i syfte att erhålla bättre ekonomiska villkor. Endast företag i stater som har tillträtt Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet kan erhålla de ekonomiska fördelar som överenskommelserna för med sig. Frågan om huruvida en stat har tillträtt dessa eller ej, kan därför få betydelse för var ett företag

väljer att förlägga sin verksamhet och registrera sina luftfartyg. En konsekvens av utredningens förslag att tillträda konventionen och protokollet, och att göra det så att bästa möjliga ekonomiska villkor uppnås, kan därför antas öka förutsättningarna för att svenska, och kanske även utländska, lufttrafikföretag väljer Sverige som registreringsland. Detta får i sin tur en positiv effekt på den svenska krigs- och krisberedskapen, eftersom endast luftfartyg som är registrerade i Sverige kan tas ut för användning i krigs- och kris-situationer.

13.6.3 Övriga samhällsekonomiska konsekvenser

Ett förslag som innebär att stora företag med verksamhet i Sverige, varav ett delvis ägs av svenska staten, kommer att göra betydande ekonomiska besparingar kan komma att medföra andra samhälls-ekonomiska konsekvenser än de som har redovisats ovan, t.ex. ökade skatteintäkter och positiva effekter på sysselsättningen. Exakt vilka och hur stora dessa konsekvenser kommer att bli är emellertid enligt utredningens mening inte möjligt att förutsäga. Av betydelse är att utredningen inte har kunnat identifiera några negativa samhälls-ekonomiska konsekvenser med förslaget.

13.7 Överrensstämmelse med EU-rätten

Som har konstaterats i kapitel 8 har EU kompetens inom vissa områden som regleras i konventionen och protokollet, bland annat frågan om lagval. Detta innebär att Sverige, liksom övriga av EU:s medlemsstater, har varit förhindrat att tillträda överenskommelserna innan EU tillträtt, något som skedde år 2009 varefter det stått Sverige fritt att tillträda. Men med hänsyn till EU:s kompetens kan Sverige inte avge samtliga möjliga förklaringar till konventionen och protokollet. Detta har beaktats i utredningens förslag i fråga om vilka förklaringar som Sverige bör avge vid ett tillträde och utredningens förslag överensstämmer således med EU-rätten.

13.8 Ikraftträdande

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet kommer att träda i kraft den första dagen i den månad som följer efter det att tre månader förflutit efter deponeringen av Sveriges ratifikationsdokument hos Unidroit (se artikel 49(2) i konventionen respektive artikel XXVIII(2) i protokollet). Först när Sverige blivit bundet till konventionen och protokollet kan den föreslagna lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre träda i kraft. Lagen bör därför gälla från den dag som regeringen bestämmer. Inget nytt svenskt system behöver inrättas eller ändras till följd av ett svenskt tillträde och några övergångsbestämmelser har inte ansetts nödvändiga.

Information om det kommande svenska tillträdet till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet bör ske i god tid före det formella tillträdet, förslagsvis genom information på Svenska Flyg-Branchens, Transportstyrelsens och eventuellt också Luftfartsverkets hemsidor.

14 Författningskommentar

14.1 Förslaget till lag om internationella säkerheter i mobilt lösöre

1 § Konventionen om internationella säkerheter i mobilt lösöre av den 16 november 2001 (Kapstadskonventionen) ska i originaltexternas lydelse gälla som lag här i landet. Originaltexterna ska ha samma glitighet.

Konventionens engelska originaltext finns tillsammans med en svensk översättning som bilaga 1 till denna lag.

Utredningens överväganden kring inkorporering av Kapstadskonventionen finns i avsnitt 12.1.2.

2 § Protokollet till Kapstadskonventionen om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt (luftfartsprotokollet), ska i originaltexternas lydelse gälla som lag här i landet. Originaltexterna ska ha samma glitighet.

Protokollets engelska originaltext finns tillsammans med en svensk översättning som bilaga 2 till denna lag.

Utredningens överväganden kring inkorporering av luftfartsprotokollet finns i avsnitt 12.1.2.

Tillämpning av artikel XI i luftfartsprotokollet

3 § Vid en insolvenssituation, så som den definieras i artikel 1, luftfartsprotokollet över vilken svenska domstolar har primär jurisdiktion, ska, oavsett om Sverige har avgett en förklaring härom eller ej, artikel XI alternativ A i luftfartsprotokollet vara tillämplig om inte parterna har avtalat annat.

För tillämpningen av artikel XI alternativ A, ska med "väntetid" avses en period som inte överstiger 60 kalenderdagar.

Genom paragrafen blir alternativ A i artikel XI i luftfartsprotokollet, med en maximal väntetid om 60 dagar, svensk lag på så sätt som utredningen har föreslagit i avsnitt 8.4.5. Resultatet blir det samma som om Sverige hade avgett en förklaring om att tillämpa artikeln.

Som framgår av avsnitt 8.4.3 är artikel XI en kvalificerande förklaring, vilket innebär att den är nödvändig för en fördragsslutande stat att avge för att hamna på OECD:s Kapstadslista. Utredningen har gjort bedömningen att Sverige, liksom övriga av EU:s medlemsstater, på grund av EU:s kompetens är förhindrat att avge en förklaring om att tillämpa artikel XI. Av OECD:s ASU 2011 framgår att en medlemsstat ska anses ha avgett en sådan förklaring om den nationella lagen har anpassats för att motsvara villkoren i alternativ A i artikel XI med en maximal väntetid om 60 kalenderdagar.

Parternas möjlighet att avtala bort tillämpligheten av artikel XI följer av artikel IV(3) i luftfartsprotokollet.

Paragrafen påverkar förfarandet vid svenska insolvensförfaranden som regleras i konkurslagen och lagen om företagsrekonstruktion.

14.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1939:6) om frihet från kvarstad för vissa luftfartyg

5 § Om denna lag är tillämplig på luftfartyg som omfattas av lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, ska den lagen ha företräde.

I paragrafen klargörs förhållandet mellan Kapstadskonventionen och konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg från år 1933 (kvarstadskonventionen). Sveriges tillträde till och införlivande av kvarstadskonventionen redogörs för i avsnitt 7.6.2.

Artikel XXIV i luftfartsprotokollet innebär att när kvarstadskonventionen är tillämplig på luftfartsobjekt som omfattas av protokollet, ska Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollets bestämmelser ha företräde. En fördragsslutande stat kan genom att avge en förklaring välja att inte tillämpa bestämmelsen. Utredningen har föreslagit att Sverige inte ska avge en sådan förklaring, varför artikel XXIV blir tillämplig.

14.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om inskrivning av förvärv av och nyttjanderätt till luftfartyg samt om in-teckning i luftfartyg.

Lagen tillämpas på luftfartyg som är införda i det svenska luftfartygsregistret. Bestämmelserna om inskrivning av förvärv och nyttjanderätt är tillämpliga även på andelar i sådana luftfartyg.

Bestämmelser om erkännande av inskrivning som gjorts i annat land m.m. finns i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Lag (2004:82).

För säkerheter och rättigheter som omfattas av lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, ska bestämmelserna i den lagen ha företräde.

I paragrafen anges inskrivningslagens tillämpningsområde. I det föreslagna andra stycket framgår att inkorporeringslagen enligt vilken Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet ska gälla som svensk lag, ska ha företräde framför inskrivningslagen när det gäller säkerheter och rättigheter som omfattas av de båda överenskommelserna. Övervägandena finns i avsnitt 12.2.5.

14.4 Förslaget till lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979)

4 § Förmånsrätt följer med

1. sjöpanträtt och luftpanträtt,
2. handpanträtt och rätt att kvarhålla lös egendom till säkerhet för fordran (retentionsrätt), panträtt på grund av registrering eller underrättelse enligt lagen (1998:1479) om kontoföring av finansiella instrument samt panträtt på grund av registrering enligt lagen (2011:1200) om elcertifikat,
3. panträtt på grund av in-teckning i skepp eller skeppsbygge eller i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg, *varmed även avses panträ-tter som omfattas av lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre,*
4. registrering av båtbyggnadsförskott enligt lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott. Lag (2011:1203).

I paragrafen anges vilka rättigheter och säkerheter som ska ha förmånsrätt. Det föreslagna tillägget till tredje punkten innebär att även säkerheter och rättigheter som skapas genom bestämmelserna i Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, ska ha förmånsrätt vid utmätning och konkurs. Utredningens överväganden finns i avsnitt 12.2.3.

14.5 Förslaget till lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774)

Tillämpning av bestämmelser som rör fartyg, luftfartyg eller fast egendom

1 kap.

8 § Vad som sägs i denna balk om registrerat skepp, registrerat luftfartyg eller intecknade reservdelar till luftfartyg gäller, om ej annat följer av vad som är särskilt föreskrivet, även egendom som utom riket är införd i register motsvarande fartygsregistrets skeppsdel eller luftfartygsregistret eller, beträffande reservdelar, egendom som är intecknad utom riket.

Bestämmelserna i 4 kap. 7 § andra stycket och 30 § andra stycket är dock ej tillämpliga på egendom som avses i första stycket. Lag (2001:377).

I lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, finns särskilda bestämmelser om verkställighet av panträtter och andra säkerheter i luftfartyg och flygmotorer.

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet innehåller inte de begränsningar mot privat realisation av en panträtt i luftfartyg som finns i svensk rätt. Det föreslagna tredje stycket i paragrafen klargör att reglerna för verkställighet av panträtter och andra säkerheter i Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet kan tillämpas i stället för reglerna i utsökningsbalken om konventionen och protokollet är tillämpliga. Övervägandena finns i avsnitt 12.2.2.

14.6 Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

3 kap.

1 § Sedan ett beslut om konkurs har meddelats, får gäldenären inte råda över egendom som hör till konkursboet. Han får inte heller åta sig sådana förbindelser som kan göras gällande i konkursen.

Om det i konkursboet finns egendom som är belastad med en säkerhet eller rättighet som omfattas av lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, och lagen i övrigt är tillämplig, ska bestämmelserna i den lagen ha företräde.

Paragrafen sätter upp begränsningar i gäldenärens möjlighet att disponera över konkursboets egendom.

I artikel XI i luftfartsprotokollet finns regler för insolvensförfarande som avviker från det svenska dispositionsförbudet. Enligt 3 § i den föreslagna lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre ska alternativ A i artikel XI tillämpas vid en insolvenssituation om svenska domstolar har primär jurisdiktion

Det föreslagna andra stycket i paragrafen innebär att bestämmelserna i alternativ A i artikel XI i luftfartsprotokollet får företräde framför för det första stycket i paragrafen. Övervägandena finns i avsnitt 12.2.4.

14.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion

2 kap.

Konventionen om internationella säkerheter i mobilt lösöre

13 a § Om det i en företagsrekonstruktion finns egendom som är belastad med en säkerhet eller rättighet som omfattas av lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, och lagen i övrigt är tillämplig, ska bestämmelserna i den lagen ha företräde.

Företagsrekonstruktioner omfattas av Kapstadskonventionens och luftfartsprotokollet definition av insolvensförfarande. Genom den nya paragrafen klargörs att särskilda regler gäller vid företagsrekon-

struktioner om konventionen och protokollet är tillämpliga. Utredningens överväganden finns i avsnitt 12.2.4.

14.8 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

2 kap.

1 § Transportstyrelsen för register över luftfartyg (luftfartygsregistret).

Särskilda bestämmelser om inskrivning av rätt till luftfartyg finns i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och om vissa internationella förhållanden i lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

Särskilda bestämmelser om registrering av vissa typer av säkerheter och rättigheter i luftfartyg och flygmotorer finns i lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre.

I paragrafen anges i vilka lagar inskrivningar av rätt till luftfartyg regleras.

Om Sverige tillträder Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet kommer det utöver inskrivningsregistret för luftfartyg att finnas ett parallellt register där det också kan finnas inskrivna säkerheter och rättigheter i svenska luftfartyg.

I det föreslagna tredje stycket erinras om att det finns särskilda bestämmelser om registrering i lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre. Övervägandena finns i avsnitt 12.2.6.

6 § Ett luftfartyg ska avregistreras om

1. ägaren skriftligen begär det,
2. kraven i 2 § inte är uppfyllda,
3. det har förolyckats eller förstörts,
4. det efter en flygning inte har hörts av på tre månader,
5. det på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara luftfartyg eller, utan att ändring skett, inte längre anses utgöra ett luftfartyg, eller

6. det skriftligen begärs av den på vilken en oåterkallelig fullmakt om avregistrering och export i enlighet med reglerna i lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre, har ställts ut, och denna fullmakt har registrerats hos Transportstyrelsen.

Ägaren är skyldig att inom en månad skriftligen anmäla om något har hänt som enligt första stycket 2–4 medför att ett luftfartyg ska avregistreras.

I paragrafen anges när avregistrering av ett svenskregistrerat luftfartyg ska ske.

Om Sverige, såsom utredningen har föreslagit, väljer att tillämpa systemet i luftfartsprotokollet med oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export (IDERA), kommer avregistrering att kunna ske även på begäran av den befullmäktigade. Detta kräver ett tillägg i paragrafen på så sätt som föreslagits. Övervägandena finns i avsnitt 12.2.6.

14.9 Förslaget till förordning om ändring i förordning (1986:172) om luftfartygsregistret m.m.

5 § Luftfartygsregistret skall för varje registrerat luftfartyg innehålla uppgifter om följande.

1. Beträffande luftfartyget
 - a) nationalitets- och registreringsbeteckning,
 - b) tillverkare, tillverkningsort, tillverkningsår, tillverkningsnummer och typbeteckning,
 - c) klass,
 - d) omfattningen av gällande luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis,
 - e) om luftfartyget har avregistrerats, anledningen till att så har skett,
 - f) om luftfartyget tidigare har varit registrerat i en annan stat, denna registrering.
2. Ägarens namn, nationalitet och adress samt arten av hans förvärv.
3. Dagen för
 - a) registrering,
 - b) anteckning om att luftfartyget har bytt ägare,
 - c) avregistrering,
 - d) anteckning enligt 7, 8 eller 9 §.
4. Förekomsten av in-teckningar.
5. *Förekomsten av oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och export enligt lagen (2015:XXX) om internationella säkerheter i mobilt lösöre.*

I paragrafen anges vilka uppgifter som ska finnas i luftfartygsregistret.

Införandet av en femte punkt i paragrafen innebär att även eventuell förekomst av oåterkalleliga fullmakter för avregistrering och

export (IDERA) enligt luftfartsprotokollet kommer att framgå av det svenska luftfartygsregistret.

Kommittédirektiv 2013:103

Tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet

Beslut vid regeringssammanträde den 21 november 2013

Sammanfattning

De svenska flygbolagen verkar på en internationell marknad som kännetecknas av höga investeringskostnader och många gånger stora affärsrisker. För att kunna hävda sig i den internationella konkurrensen är flygbolagen beroende av effektiva finansieringsmodeller. Mot denna bakgrund ska det utredas om Sverige bör tillträda två internationella instrument som arbetats fram i syfte att förenkla finansieringen av och minska finansieringskostnaderna för t.ex. köp av nya flygplan.

Genom konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (Kapstadskonventionen) och det tillhörande luftfartsprotokollet har det införts en ordning för internationella säkerhetsrätter vid överlåtelse och upplåtelse av flygplan och annan luftfartsutrustning som ska öka förutsägbarheten och minska riskerna för finansierarna. Det finns även möjlighet att registrera säkerhetsrätterna i ett särskilt inrättat internationellt register.

En särskild utredare ska analysera och ta ställning till om Sverige bör tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet samt föreslå de författningsändringar som är nödvändiga eller som i övrigt bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. Utredaren ska dessutom ta ställning till vilka förklaringar Sverige bör avge vid ett tillträde. Det ska också utredas om det svenska inskrivningsregistret för

luftfartyg vid Transportstyrelsen bör finnas kvar, helt eller delvis, vid ett tillträde till konventionen och protokollet.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 december 2014.

Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet

Luftfartsegendom, som exempelvis flygplan och helikoptrar, representerar mycket höga ekonomiska värden. Finansieringen av sådan egendom kan ske på olika sätt, t.ex. genom att ett flygbolag lånar medel på sedvanligt sätt eller genom olika former av leasingavtal eller köp med äganderättsförbehåll. En förutsättning är vanligtvis att borgenären får en säkerhetsrätt i egendomen. Den rättsliga regleringen av säkerhetsrätterna, deras prioritet och skyddet mot tredje man, t.ex. vid gäldenärens konkurs, ser dock olika ut i olika länder. Det leder till osäkerhet hos finansiärerna och därmed högre finansieringskostnader.

Kapstadskonventionen har tillkommit i syfte att ge större förutsägbarhet och trygghet för finansiärer, vilket i sin tur ska leda till lägre finansieringskostnader vid förvärv av värdefull flyttbar egendom. Konventionen är ett resultat av ett samarbete mellan FN:s luftfartsorganisation ICAO (International Civil Aviation Organization) och det mellanstatliga privaträttsliga institutet Unidroit (International institute for the unification of private law). Konventionen antogs tillsammans med det tillhörande protokollet om särskilda frågor rörande luftfartsutrustning (luftfartsprotokollet) i Kapstaden 2001. De båda instrumenten trädde i kraft den 1 mars 2006 och hittills har konventionen 59 parter, däribland EU och flera EU-medlemsstater samt Norge. EU har exklusiv kompetens inom vissa områden som regleras i Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet (frågor om domstols behörighet, insolvensförfaranden och lagval) och tillträdde de båda instrumenten år 2009¹.

Luftfartsprotokollet omfattar luftfartygsskrov, flygmotorer och helikoptrar. De måste dock vara av viss storlek. Ytterligare två protokoll till konventionen har senare antagits avseende säkerhetsrätter i

¹ Rådets beslut 2009/370/EG av den 6 april 2009 om Europeiska gemenskapens anslutning till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom och till dess protokoll om särskilda frågor rörande luftfartsutrustning, vilka antogs gemensamt den 16 november 2001 i Kapstaden.

tillgångar avsedda för rymden respektive i rullande järnvägsmateriel. Vart och ett av protokollen innehåller särbestämmelser för en viss kategori av flyttbar egendom och ska läsas tillsammans med konventionen.

Konventionen innehåller materiella regler om finansiering, leasing och försäljning av flyttbar egendom. Genom konventionen införs en ordning med internationella säkerhetsrätter som ska erkännas i alla fördragsslutande stater. Tre typer av säkerhetsrätter omfattas av konventionen: säkerhetsrätter som uppkommit till följd av ett panträttsavtal, säkerhetsrätter som innehas av en säljare som har äganderättsförbehåll i egendomen samt säkerhetsrätter som innehas av en leasegivare enligt ett leasingavtal.

I konventionen och protokollet finns detaljerade bestämmelser om hur säkerhetsrätten ska behandlas vid gäldenärens insolvens och om borgenärens rättigheter vid gäldenärens avtalsbrott.

Utöver materiella bestämmelser om de internationella säkerhetsrätterna innehåller konventionen bestämmelser om ett internationellt register som de internationella säkerhetsrätterna ska kunna registreras i. Det internationella registret förs sedan ikraftträdandet av ett irländskt bolag, Aviareto, som har ett visst ekonomiskt ansvar för felaktigheter i registret. ICAO utövar tillsyn över verksamheten och över driften av det internationella registret.

Utredningsuppdraget

Ska Sverige tillträda instrumenten?

Kapstadskonventionens och luftfartsprotokollets bestämmelser ska bl.a. tillämpas när gäldenären, t.ex. ett flygbolag, har sitt säte i en fördragsslutande stat när det avtal ingås som ger säkerhetsrätt i egendomen. Vid överlåtelse eller upplåtelse av luftfartygsskrov och helikoptrar kan det också vara av betydelse i vilken stat egendomen var registrerad när avtalet ingicks.

Mycket talar för att det finns ekonomiska fördelar att vinna för svenska flygbolag, om Sverige tillträder konventionen och protokollet. Från flygbranschen har det också påtalats att Sverige bör tillträda instrumenten, eftersom ett tillträde kan möjliggöra vissa ränterabatter för flygbolag i en konventionsstat. Därutöver möjliggör konventionen också registrering av säkerhetsrätter i flygmotorer,

något som inte är möjligt enligt svensk rätt. Mot detta måste vägas att det långtgående borgenärsskydd som bestämmelserna i konventionen och protokollet är avsedda att ge kan vara till nackdel för såväl gäldenärer som det allmänna i en obeståndssituation eller i en tvist mellan bolag och finansiär. En viktig fråga i sammanhanget är vilken ställning finansiären ges i förhållande till övriga borgenärer i en obeståndssituation.

Utredaren ska analysera bestämmelserna i Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet och jämföra regleringen i instrumenten med gällande svensk rätt, med beaktande av tillämplig EU-rätt. I analysen ska det beaktas att Sverige redan överfört kompetens till EU avseende vissa av de frågor som behandlas i konventionen och protokollet. Utredaren ska mot bakgrund av analysen redogöra för de konsekvenser en svensk anslutning skulle få, såväl fördelar som nackdelar.

I uppdraget ingår dessutom att klarlägga vad systemet med det internationella registret innebär för olika användare.

Utifrån resultatet av analysen ska utredaren ta ställning till om Sverige bör tillträda konventionen och luftfartsprotokollet. Frågan om anslutning till de övriga två protokollen ska inte utredas.

Vilka förklaringar bör Sverige avge?

I såväl Kapstadskonventionen som luftfartsprotokollet ges möjlighet för den fördragsslutande staten att begränsa respektive utöka tillämpligheten av vissa bestämmelser genom att avge förklaringar till enskilda artiklar (se artiklarna 39, 40, 50, 52–55 och 60 i konventionen samt artiklarna XIX, XXIV, XXIX och XXX i protokollet). En förklaring kan sålunda innebära att en viss bestämmelse, som annars inte skulle vara tillämplig, helt eller delvis ska tillämpas eller att den öppnar för den fördragsslutande staten att helt eller delvis avstå från att tillämpa en viss bestämmelse som annars skulle gälla.

Några av förklaringarna får stor betydelse vid finansiering genom exportkrediter, vilka är vanligt förekommande inom flygindustrin. Dessa förklaringar benämns av OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) som kvalificerande förklaringar (eng. qualifying declarations). Förklaringarna avser framför allt borge-

närens rättigheter vid gäldenärens insolvens och är särskilt utformade för att minska riskerna vid en transaktion och på så sätt ge ökad trygghet för borgenärerna.

I syfte att upprätthålla en rättvis konkurrens har OECD utvecklat olika regler och miniminivåer för räntor på exportkrediter. Fördragsslutande stater som har tillträtt och införlivat konventionen och dessutom har avgett de kvalificerande förklaringarna kan efter beslut från OECD sättas upp på en av OECD skapad lista, den s.k. Kapstadslistan. Gäldenärer (t.ex. köpare) med säte i en fördragsslutande stat som finns med på Kapstadslistan kan då få ränterabatt (s.k. Cape Town Convention Discount) på statliga exportkrediter i länder med tillverkning av luftfartsegendom. Rabatten skulle enligt företrädare för industrin innebära stora besparingar för de svenska flygbolagen när de förnyar sin flygplansflotta.

Utredaren ska analysera innebörden av samtliga möjliga förklaringar och utifrån sin analys föreslå vilka förklaringar Sverige bör avge respektive avstå från att avge vid ett tillträde till instrumenten. Särskild vikt ska läggas vid analysen av de kvalificerande förklaringarna och vilka konsekvenser avgivandet av sådana skulle få för svenska gäldenärer och borgenärer.

I samband med EU:s tillträde till konventionen och protokollet avgav EU vissa förklaringar på områden där unionen har exklusiv behörighet. Utredarens förslag på vilka förklaringar Sverige bör avge ska utformas på ett sätt som gör att de inte står i strid med Sveriges åtaganden gentemot EU och inte inkräktar på EU:s exklusiva behörighet.

Hur bör instrumenten införlivas med svensk rätt?

För att konventionen och protokollet ska få rättslig giltighet i Sverige krävs att de införlivas med svensk rätt. Detta kan antingen ske genom transformering (som innebär att konventionen omarbetas till svensk författningstext i den utsträckning nya bestämmelser krävs) eller genom inkorporering (som innebär att det föreskrivs i lag att bestämmelserna i instrumenten ska gälla som lag i Sverige). Utredaren ska ta ställning till på vilket av de båda angivna sätten instrumenten ska införlivas med svensk rätt.

Utredaren ska sträva efter att föreslå ett införlivande som möjliggör för Sverige att bli upptagen på den av OECD förda s.k. Kapstadslistan. Mot bakgrund av att det genom konventionen skapas ett helt nytt system för internationella säkerhetsrätter med ett internationellt register där säkerhetsrätterna kan registreras, ska utgångspunkten vara att hela eller delar av konventionen och protokollet ska inkorporeras. Det står emellertid utredaren fritt att föreslå en transformering om det bedöms som lämpligare.

Det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg

I Sverige finns två register för luftfartyg: ett offentlighetsregister och ett civilrättsligt inskrivningsregister för luftfartyg. Båda registren förs av Transportstyrelsen. Genom Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg har Sverige dessutom förpliktat sig att erkänna vissa rättigheter i luftfartyg som registrerats i andra länder.

Bestämmelser om luftfartygsregistret finns i 2 kap. luftfartslagen (2010:500) och i förordningen (1986:172) om luftfartygsregistret m.m. Det finns ingen skyldighet att registrera ett luftfartyg i luftfartygsregistret. För att ett luftfartyg ska få användas vid luftfart inom svenskt område krävs dock att det är registrerat i Sverige eller ett annat land som är medlem i ICAO eller som Sverige träffat avtal med om rätt till luftfart inom svenskt område.

Registrering i luftfartygsregistret är en förutsättning för inskrivning i inskrivningsregistret för luftfartyg. Bestämmelser om inskrivningsregistret finns i lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg samt i en tillhörande förordning. Lagen ger bl.a. möjlighet att genom en inskrivning i registret in-teckna ett luftfartyg till säkerhet för en fordran. Möjligheterna till inskrivning utökades år 2005 då det blev möjligt att med sakrättslig verkan skriva in förvärv och nyttjanderätter i registret. Det blev också möjligt att anteckna om ett förvärv av ett luftfartyg var föremål för äganderättsförbehåll eller beroende av något annat villkor som inskränker rätten att överlåta, upplåta eller in-teckna luftfartyget. Syftet med lagändringarna var att skapa förutsättningar för en modern och ändamålsenlig finansiering av flygplan och andra luftfartyg (se prop. 2003/04:27).

I propositionen inför 2005 års lagändringar uttalades att det med fog kunde hävdas att en ordning med två register, vilka vid den tiden dessutom fördes av två olika myndigheter, inte var rationell. Det konstaterades emellertid att ett svenskt tillträde till Kapstadskonventionen kan innebära att ett internationellt registersystem ersätter det svenska registret för inskrivning (s. 67).

Varken Kapstadskonventionen eller luftfartsprotokollet uppställer något hinder mot att det nationella inskrivningsregistret och det internationella registret verkar sida vid sida. Registren har också delvis skilda tillämpningsområden. Det är exempelvis inte möjligt att i det internationella registret registrera säkerhetsrätter i luftfartygsutrusning som understiger viss vikt.

Utredaren ska, oavsett sitt ställningstagande i frågan om tillträde till instrumenten, analysera och ta ställning till om det svenska inskrivningsregistret för luftfartyg bör finnas kvar, helt eller delvis, för det fall Sverige väljer att tillträda instrumenten. Om utredaren kommer fram till att det svenska registret till någon del bör finnas kvar, ska utredaren analysera och ta ställning till hur det svenska registret ska förhålla sig till det internationella registret. Kommer utredaren fram till att möjligheten till inskrivning i det nationella registret bör tas bort i något avseende, ska utredaren ta ställning till vad som bör ske med befintliga inskrivningar. Utredaren ska här, liksom i övrigt, föreslå en reglering som är klar, enkel och överskådlig och som så långt det är möjligt minimerar risken för rättsförkluster, regelkonflikter och andra komplikationer.

Behövs det kontaktpunkter?

Vid ett tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet har Sverige möjlighet att utse ett eller flera organ till kontaktpunkter. Dessa ska ha till uppgift att översända uppgifter som krävs för registrering till det internationella registret (se artikel 18.5 i konventionen och artikel XIX i protokollet).

Utredaren ska analysera och ta ställning till om det finns behov av att vid ett tillträde till instrumenten utse en eller flera kontaktpunkter. Om utredaren kommer fram till att det finns ett sådant behov, ska utredaren föreslå vilken eller vilka organisationer som bör få uppdraget.

Författningsändringar

Utöver lagar och förordningar som är direkt knutna till luftfartsrätten, såsom lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg med tillhörande förordning, kan ett antal andra författningar komma att påverkas vid ett svenskt tillträde till konventionen och protokollet. Däribland kan nämnas utökningsbalken, förmånsrättslagen (1970:979) och konkurslagen (1987:672).

Oavsett sitt ställningstagande i frågan om huruvida Sverige ska tillträda konventionen och protokollet eller inte, ska utredaren föreslå de författningsändringar som ett svenskt tillträde till instrumenten kräver eller som i övrigt bedöms lämpliga för att konventionens och protokollets bestämmelser ska kunna tillämpas fullt ut.

Arbetets bedrivande och redovisning av uppdraget

Utredaren ska inhämta synpunkter från berörda branscher, myndigheter och organisationer i den utsträckning som utredaren finner lämpligt. I den mån det bedöms som lämpligt ska utredaren undersöka hur stater som tillträtt instrumenten har gått till väga.

Utredaren ska även redovisa ekonomiska konsekvenser och andra effekter av framlagda förslag för såväl företag som det allmänna. I detta ingår att redovisa om och i så fall i vilken utsträckning ett tillträde till instrumenten kan få betydelse för var bolagen väljer att registrera sina flygplan och helikoptrar. Detta kan ha betydelse för den svenska beredskapen.

När det gäller redovisningen av förslagets konsekvenser för företagen ska synpunkter inhämtas från Näringslivets Regelnämnd (NNR). Om förslagen kan förväntas leda till intäktsminskningar eller kostnadsökningar för det allmänna, ska utredaren föreslå hur dessa ska finansieras.

Uppdraget ska redovisas senast den 1 december 2014.

(Justitiedepartementet)

CONVENTION

ON INTERNATIONAL INTERESTS IN MOBILE EQUIPMENT

Signed at Cape Town on 16 November 2001

COPY CERTIFIED AS BEING
IN CONFORMITY WITH THE ORIGINAL

THE SECRETARY GENERAL



JOSE ANGELO ESTRELLA FARIA



CAPE TOWN

16 NOVEMBER 2001

CONVENTION

ON INTERNATIONAL
INTERESTS IN MOBILE
EQUIPMENT

THE STATES PARTIES TO
THIS CONVENTION,

AWARE of the need to acquire
and use mobile equipment of
high value or particular eco-
nomic significance and to
facilitate the financing of the
acquisition and use of such
equipment in an efficient
manner,

RECOGNISING the
advantages of asset-based
financing and leasing for this
purpose and desiring to facili-
tate these types of transaction
by establishing clear rules to
govern them,

MINDFUL of the need to
ensure that interests in such
equipment are recognised and
protected universally,

DESIRING to provide broad
and mutual economic benefits
for all interested parties,

BELIEVING that such rules
must reflect the principles
underlying asset-based financing
and leasing and promote the

KONVENTION

OM INTERNATIONELLA
SÄKERHETER I MOBILT
LÖSÖRE

DE STATER SOM ÄR
PARTER I DENNA
KONVENTION,

ÄR MEDVETNA om att
förvärv och nyttjande av lösöre
av stort värde eller av särskild
ekonomisk betydelse bör kunna
finansieras på ett effektivt sätt,

INSER fördelarna med leasing
och finansiering mot säkerhet i
de aktuella tillgångarna och är
angelägna om att underlätta
denna typ av transaktioner
genom att fastställa tydliga
regler för desamma,

ÄR MEDVETNA OM behovet
av att se till att säkerheten i
sådant lösöre erkänns och
skyddas globalt,

VILL se till att alla berörda
parter åtnjuter ömsesidig
ekonomisk nytta,

ÄR ÖVERTYGADE om att det
är nödvändigt att det i reglerna
tas hänsyn till de principer som
ligger till grund för leasing och
finansiering med de aktuella
tillgångarna som säkerhet, och

autonomy of the parties
necessary in these transactions,

CONSCIOUS of the need to
establish a legal framework for
international interests in such
equipment and for that purpose
to create an international
registration system for their
protection,

TAKING INTO CON-
SIDERATION the objectives
and principles enunciated in
existing Conventions relating to
such equipment,

HAVE AGREED upon the
following provisions:

Chapter I

Sphere of application and
general provisions

Article 1 – Definitions

In this Convention, except
where the context otherwise
requires, the following terms are
employed with the meanings set
out below:

- a) “agreement” means a
security agreement, a title
reservation agreement or a
leasing agreement;
- b) “assignment” means a
contract which, whether by

att principen gällande parternas
oberoende respekteras,

ÄR MEDVETNA OM att ett
särskilt juridiskt ramverk bör
fastställas för internationella
säkerheter till sådant lösöre och
att ett internationellt registre-
ringssystem bör bildas för att
skydda dessa säkerheter,

HAR MED HÄNSYN TILL
syftena och principerna i de
gällande konventionerna om
flyttbara objekt,

ENATS om följande
bestämmelser:

Kapitel I

Tillämpningsområde och
allmänna bestämmelser

Artikel 1 – Definitioner

Om inte annat framgår av
sammanhanget avses i denna
konvention (Konventionen)
med:

- a) avtal: pantavtal, avtal med
äganderättsförbehåll eller
leasingavtal;
- b) överlåtelse: en överens-
kommelse som innebär att
förvärvaren, antingen som
en säkerhet för en förplik-

- way of security or otherwise, confers on the assignee associated rights with or without a transfer of the related international interest;
- c) “associated rights” means all rights to payment or other performance by a debtor under an agreement which are secured by or associated with the object;
- d) “commencement of the insolvency proceedings” means the time at which the insolvency proceedings are deemed to commence under the applicable insolvency law;
- e) “conditional buyer” means a buyer under a title reservation agreement;
- f) “conditional seller” means a seller under a title reservation agreement;
- g) “contract of sale” means a contract for the sale of an object by a seller to a buyer which is not an agreement as defined in (a) above;
- h) “court” means a court of law or an administrative or arbitral tribunal established by a
- i) Contracting State;
- telse eller i annat fall, erhåller tillhörande rättigheter, med eller utan överföring av den internationella säkerheten;
- c) tillhörande rättigheter: rätt till betalning eller till annan prestation av en gäldenär enligt ett avtal säkerställt med eller som avser objektet;
- d) inledande av insolvensförfaranden: den tidpunkt då insolvensförfaranden ska anses ha inletts enligt tillämplig insolvenslagstiftning;
- e) köpare med förbehåll: köpare enligt ett avtal med äganderättsförbehåll;
- f) säljare med förbehåll: säljare enligt ett avtal med äganderättsförbehåll;
- g) försäljningsavtal: annan överenskommelse om försäljning av objekt, av en säljare till en köpare, än ett sådant avtal som avses i a ovan;
- h) domstol: en domstol i, eller en skiljenämnd som tillsatts av, en fördragsslutande stat;
- i) borgenär: en säkerhets-havare enligt ett pantavtal, en säljare med äganderättsförbehåll eller en leasegivare enligt ett leasingavtal;

- j) “creditor” means a chargee under a security agreement, a conditional seller under a title reservation agreement or a lessor under a leasing agreement;
- k) “debtor” means a chargor under a security agreement, a conditional buyer under a title reservation agreement, a lessee under a leasing agreement or a person whose interest in an object is burdened by a registrable non-consensual right or interest;
- l) “insolvency administrator” means a person authorised to administer the reorganisation or liquidation, including one authorised on an interim basis, and includes a debtor in possession if permitted by the applicable insolvency law;
- m) “insolvency proceedings” means 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;
- n) “interested persons” means:
- j) gäldenär: säkerhetsställare enligt ett pantavtal, en köpare enligt ett avtal med äganderättsförbehåll, en leasetagare enligt ett leasingavtal, eller en person vars rätt till visst objekt är belastad av en registrerbar legal rättighet eller säkerhet;
- k) insolvensförvaltare: person med bemyndigande att handlägga rekonstruktion eller likvidation, även om vederbörande är utsedd interimistiskt, omfattande även en gäldenär som är i besittning av det aktuella objektet, förutsatt att detta är förenligt med den tillämpliga insolvenslagstiftningen;
- l) insolvensförfaranden: konkurs, likvidation eller andra rättsliga eller administrativa förfaranden, innefattande även interimistiska förfaranden, varvid gäldenärens tillgångar och rörelse kontrolleras eller övervakas av en domstol för rekonstruktion eller likvidation;
- m) berörda personer:
- (i) gäldenären;
- (ii) envar som för att säker-

- (i) the debtor;
 - (ii) any person who, for the purpose of assuring performance of any of the obligations in favour of the creditor, gives or issues a suretyship or demand guarantee or a standby letter of credit or any other form of credit insurance;
 - (iii) any other person having rights in or over the object;
- o) “internal transaction” means a transaction of a type listed in Article 2(2)(a) to (c) where the centre of the main interests of all parties to such transaction is situated, and the relevant object located (as specified in the Protocol), in the same Contracting State at the time of the conclusion of the contract and where the interest created by the transaction has been registered in a national registry in that Contracting State which has made a declaration under Article 50(1);
- p) “international interest” means an interest held by a creditor to which Article 2 applies;
- ställa rätta fullgörandet av förpliktelse gentemot borgenären gått i borgen, ställt eller låtit utfärda en garanti, ett *letter of credit*, eller varje annan form av kreditförsäkring;
- (iii) varje annan person med någon form av rätt i objektet;
- n) intern transaktion: transaktion av sådan typ som avses i artikel 2(2)(a) till (c), förutsatt att centrum för de huvudsakliga intressena för samtliga parter i transaktionen finns i samma fördragslutande stat när avtalets ingås, samt att även objektet (som ska anses finnas i den stat som följer av protokollets bestämmelser) finns i staten vid nämnda tillfälle, och den säkerhet som uppkommer genom transaktionen har skrivits in i ett nationellt register i staten, och staten har avgett en förklaring enligt artikel 50(1);
- o) internationell säkerhet: en säkerhet som omfattas av artikel 2 och som innehas av en borgenär;
- p) internationellt register: det internationella register som

- q) "International Registry" means the international registration facilities established for the purposes of this Convention or the Protocol;
- r) "leasing agreement" means 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;
- s) "national interest" means an interest held by a creditor in an object and created by an internal transaction covered by a declaration under Article 50(1);
- t) "non-consensual right or interest" means a right or interest conferred under the law of a Contracting State which has made a declaration under Article 39 to secure the performance of an obligation, including an obligation to a State, State entity or an intergovernmental or private organisation;
- u) "notice of a national interest" means notice registered or to be registered in the International Registry that a
- inrättas för tillämpning av Konventionen eller för protokollet;
- q) leasingavtal: avtal som innebär att en person (leasegivaren) upplåter besittnings- eller nyttjanderätt till objektet (med eller utan köption) till en annan person (leasetagaren) mot erläggande av hyra eller annan form av ersättning;
- r) nationell säkerhet: en säkerhet avseende objektet, vilken säkerhet uppkommit genom en intern transaktion som omfattas av en förklaring enligt artikel 50(1);
- s) legal rättighet eller säkerhet: rättighet eller säkerhet som följer direkt av lag i en fördragsslutande stat som avgett förklaring enligt artikel 39, till säkerhet för rätta fullgörandet av en förpliktelse, innefattande förpliktelser gentemot en stat, ett statligt organ eller en mellanstatlig eller privat organisation;
- t) meddelande om nationell säkerhet: meddelande om att en nationell säkerhet har bildats, vilket har registrerats eller ska registreras i det internationella registret;
- u) objekt: objekt som tillhör

- national interest has been created;
- v) “object” means an object of a category to which Article 2 applies;
- w) “pre-existing right or interest” means a right or interest of any kind in or over an object created or arising before the effective date of this Convention as defined by Article 60(2)(a);
- x) “proceeds” means money or non-money proceeds of an object arising from the total or partial loss or physical destruction of the object or its total or partial confiscation, condemnation or requisition;
- y) “prospective assignment” means an assignment that is intended to be made in the future, upon the occurrence of a stated event, whether or not the occurrence of the event is certain;
- z) “prospective international interest” means an interest that is intended to be created or provided for in an object as an international interest in the future, upon the occurrence of a stated event (which may include the debtor’s acquisition of an interest in the object),
- en av de kategorier som omfattas av bestämmelserna i artikel 2;
- v) redan befintlig rättighet eller säkerhet: en rätt eller säkerhet, oavsett typ, till objektet vilken bildats eller uppkommit före den dag då Konventionen träder ikraft enligt artikel 60(2)(a);
- w) ersättning: gottgörelse i form av pengar, eller i annan form, för visst objekt, till följd av att denna helt eller delvis förlorats eller förstörts, helt eller delvis förverkats, beslagtogs, eller exproprierats;
- x) framtida överlåtelse: överlåtelse som ska genomföras först efter det att en viss åtgärd vidtagits eller viss händelse inträffat, oavsett om det är klart att åtgärden kommer att vidtas eller händelse kommer att inträffa;
- y) framtida internationell säkerhet: internationell säkerhet som ska upplåtas i visst objekt först efter det att en viss åtgärd vidtagits eller viss händelse inträffat (vilket kan innefatta en borgenärs förvärv av objektet), oavsett om det är klart att åtgärden kommer att vidtas eller händelse kom-

- whether or not the occurrence of the event is certain;
- å) “prospective sale” means a sale which is intended to be made in the future, upon the occurrence of a stated event, whether or not the occurrence of the event is certain;
- aa) “Protocol” means, in respect of any category of object and associated rights to which this Convention applies, the Protocol in respect of that category of object and associated rights;
- bb) “registered” means registered in the International Registry pursuant to Chapter V;
- cc) “registered interest” means an international interest, a registrable non-consensual right or interest or a national interest specified in a notice of a national interest registered pursuant to Chapter V;
- dd) “registrable non-consensual right or interest” means a non-consensual right or interest registrable pursuant to a declaration deposited under Article 40;
- ee) “Registrar” means, in
- mer att inträffa;
- z) framtida försäljning: försäljning som ska genomföras först efter det att en åtgärd vidtagits eller viss händelse inträffat, oavsett om det är klart att åtgärden kommer att vidtas eller händelse kommer att inträffa;
- aa) protokoll: protokollet för respektive kategori av tillgångar och tillhörande rättigheter, som omfattas av Konventionen;
- bb) registrerat: registrerat i det internationella registret enligt kapitel V;
- cc) registrerad säkerhet: en internationell säkerhet, en registreringsbar legal rätt eller säkerhet eller en nationell säkerhet som angivits i ett meddelande om nationell säkerhet och registrerats enligt kapitel V;
- dd) registreringsbar legal rätt eller säkerhet: legal rätt eller säkerhet som kan registreras enligt en förklaring som deponerats i enlighet med artikel 40;
- ee) registrator: gällande protokollet, den person eller det organ som avses i respektive protokoll, eller utses med stöd av artikel 17(2)(b);

- respect of the Protocol, the person or body designated by that Protocol or appointed under Article 17(2)(b);
- ff) "regulations" means regulations made or approved by the Supervisory Authority pursuant to the Protocol;
- gg) "sale" means a transfer of ownership of an object pursuant to a contract of sale;
- hh) "secured obligation" means an obligation secured by a security interest;
- ii) "security agreement" means an agreement by which 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;
- jj) "security interest" means an interest created by a security agreement;
- kk) "Supervisory Authority" means, in respect of the Protocol, the Supervisory Authority referred to in Article 17(1);
- ll) "title reservation agreement" means an
- ff) regelverk: det regelverk som tillsynsmyndigheten fastställer eller godkänner enligt respektive protokoll;
- gg) försäljning: övergång av äganderätten till objektet enligt ett försäljningsavtal;
- hh) säkerställd förpliktelse: förpliktelse för vilken säkerhet ställts;
- ii) pantavtal: avtal enligt vilket en gäldenär upplåter eller förbinder sig att upplåta en rätt (innefattande även äganderätt) till visst objekt till en borgenär för att säkerställa rätta fullgörandet av gäldenärens, eller annan persons, existerande eller framtida förpliktelser;
- jj) panträtt: en säkerhet som uppkommit genom ett pantavtal;
- kk) tillsynsmyndighet: gällande respektive protokoll, den tillsynsmyndighet som avses i artikel 17(1);
- ll) avtal med äganderättsförbehåll: försäljningsavtal som rör visst objekt och innebär att äganderätten inte övergår förrän villkoren i avtalet uppfyllts;
- mm) icke registrerad säkerhet: konventionell säkerhet eller

agreement for the sale of an object on terms that ownership does not pass until fulfilment of the condition or conditions stated in the agreement;

mm) “unregistered interest” means a consensual interest or non-consensual right or interest (other than an interest to which Article 39 applies) which has not been registered, whether or not it is registrable under this Convention; and

nn) “writing” means a record of information (including information communicated by teletransmission) which is in tangible or other form and is capable of being reproduced in tangible form on a subsequent occasion and which indicates by reasonable means a person’s approval of the record.

Article 2 – The international interest

1. This Convention provides for the constitution and effects of an international interest in certain categories of mobile equipment and associated rights.
2. For the purposes of this Convention, an inter-

legal rätt eller säkerhet (med undantag av säkerhet eller rätt som avses i artikel 39) vilken inte registrerats, oavsett om detta är möjligt eller inte enligt Konvention; och

nn) skriftligt: uppgifter (inklusive uppgifter som meddelats genom teletransmission) som presenteras i skriftlig form eller i en annan form som kan omvandlas till skriftlig form vid senare tillfälle, av vilka skäligen framgår att en person godkänt uppgifterna.

Artikel 2 – Den internationella säkerheten

1. Genom Konventionen inrättas en ordning för uppkomsten av en internationell säkerhet i vissa kategorier av lösöre och tillhörande rättigheter, och regleras rättsverkligheterna av dessa säkerheter.
2. I Konventionen avses med en internationell säkerhet i lösöre, en säkerhet som uppkommit enligt artikel 7, i en viss identifierbar tillgång av sådant slag som nämns i punkt 3 och omfattas av det aktuella protokollet förutsatt att säkerheten:

national interest in mobile equipment is an interest, constituted under Article 7, in a uniquely identifiable object of a category of such objects listed in paragraph 3 and designated in the Protocol:

- a) granted by the chargor under a security agreement;
- b) vested in a person who is the conditional seller under a title reservation agreement; or
- c) vested in a person who is the lessor under a leasing agreement.

An interest falling within subparagraph (a) does not also fall within subparagraph (b) or (c).

3. The categories referred to in the preceding paragraphs are:
 - a) airframes, aircraft engines and helicopters;
 - b) railway rolling stock; and
 - c) space assets.
4. The applicable law determines whether an interest to which paragraph 2 applies falls within subparagraph (a), (b) or (c) of that paragraph.

- a) ställts av en säkerhetsställare enligt ett pantavtal,
- b) innehas av en person som är säljare enligt ett avtal med äganderättsförbehåll, eller
- c) innehas av en person som är leasegivare enligt ett leasingavtal.

En säkerhet som omfattas av led (a) i denna punkt kan inte samtidigt omfattas av led (b) eller led (c).

3. De kategorier som avses i de föregående styckena är:
 - a) luftfartygsskrov, flygmotorer och helikoptrar;
 - b) rullande järnvägsmateriel; och
 - c) rymdobjekt.
4. Frågan om en säkerhet enligt punkten 2 omfattas av led (a), (b) eller (c) ska fastställas enligt tillämplig lag.
5. En internationell säkerhet avseende objektet omfattar även avkastning av detta objekt.

Artikel 3 – Tillämpningsområde

1. Konventionen är tillämplig

5. An international interest in an object extends to proceeds of that object.

Article 3 – Sphere of application

1. This Convention applies when, at the time of the conclusion of the agreement creating or providing for the international interest, the debtor is situated in a Contracting State.
2. The fact that the creditor is situated in a non-Contracting State does not affect the applicability of this Convention.

Article 4 – Where debtor is situated

1. For the purposes of Article 3(1), the debtor is situated in any Contracting State:
 - a) under the law of which it is incorporated or formed;
 - b) where it has its registered office or statutory seat;
 - c) where it has its centre of administration; or
 - d) where it has its place of business.
2. A reference in sub-paragraph (d) of the preceding para-

när gäldenären befinner sig i en fördragsslutande stat vid tidpunkten för ingåendet av det avtal varigenom den internationella säkerheten uppkommer.

2. Konventionen är tillämplig även om borgenären befinner sig i en icke fördragsslutande stat.

Artikel 4 – Gäldenärens uppehållsort

1. I fråga om artikel 3 (1) ska gäldenären anses befinna sig i den fördragsslutande stat
 - a) i vilken gäldenären har bildats,
 - b) i vilken gäldenären har sin registrerade adress eller sitt säte,
 - c) i vilken gäldenärens huvudkontor ligger, eller
 - d) i vilken gäldenärens driftställe ligger.
2. Med driftställe enligt led (d) i föregående stycke avses, i det fall gäldenären har mer än ett driftställe, dennes huvudsakliga driftställe, eller, om driftställe saknas, dennes hemvist.

graph to the debtor's place of business shall, if it has more than one place of business, mean its principal place of business or, if it has no place of business, its habitual residence.

Article 5 – Interpretation and applicable law

1. In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its purposes as set forth in the preamble, to its international character and to the need to promote uniformity and predictability in its application.
2. Questions concerning matters governed by this Convention which are not expressly settled in it are to be settled in conformity with the general principles on which it is based or, in the absence of such principles, in conformity with the applicable law.
3. References to the applicable law are to the domestic rules of the law applicable by virtue of the rules of private international law of the forum State.
4. Where a State comprises several territorial units, each of which has its own rules

Artikel 5 – Tolkning och tillämplig lag

1. Vid tolkning av Konventionen ska hänsyn tas till dess syften såsom dessa kommer till uttryck i ingressen, dess internationella karaktär och nödvändigheten av att främja enhetlighet och förutsägbarhet vid tillämpningen.
2. Frågor inom det område som regleras i Konventionen, vilka inte uttryckligen avgörs enligt texten, ska regleras enligt de allmänna principer som ligger till grund för Konventionen eller, i annat fall, i enlighet med tillämplig lag.
3. Med hänvisning till tillämplig lag avses den nationella lag som ska tillämpas enligt den internationella privaträtten i den stat där talan väckts (of the forum state).
4. Om en stat omfattar flera territoriella områden, vilka har egna regelverk för den fråga som ska prövas, och om det saknas uppgift om relevant territoriellt område, ska rätten i den aktuella staten tillämpas för att avgöra vilket territoriellt områdes regler som ska tillämpas. Om sådana regler

of law in respect of the matter to be decided, and where there is no indication of the relevant territorial unit, the law of that State decides which is the territorial unit whose rules shall govern. In the absence of any such rule, the law of the territorial unit with which the case is most closely connected shall apply.

Article 6 – Relationship between the Convention and the Protocol

1. This Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as a single instrument.
2. To the extent of any inconsistency between this Convention and the Protocol, the Protocol shall prevail.

Chapter II

Constitution of an international interest

Article 7 – Formal requirements

An interest is constituted as an international interest under this Convention where the agreement creating or providing for

saknas, ska rätten i det territoriella område som har närmast anknytning till ärendet tillämpas.

Artikel 6 – Förhållandet mellan Konventionen och protokollet

1. Konventionen och protokollet ska läsas och tolkas som ett instrument.
2. I fall där Konventionen och protokollet är inbördes oförenliga ska protokollet äga företräde.

Kapitel II

Den internationella säkerhetens beskaffenhet

Artikel 7 – Formkrav

En säkerhet utgör en internationell säkerhet enligt Konventionen, om det avtal av vilket säkerheten följer, eller i vilket

the interest:

- a) is in writing;
- b) relates to an object of which the chargor, conditional seller or lessor has power to dispose;
- c) enables the object to be identified in conformity with the Protocol; and
- d) in the case of a security agreement, enables the secured obligations to be determined, but without the need to state a sum or maximum sum secured.

säkerheten föreskrivs,

- a) ingås skriftligen;
- b) avser objekt över vilken säkerhetsställaren, säljaren med äganderättsförbehåll eller leasegivaren har möjlighet att förfoga över;
- c) identifierar objektet, i enlighet med protokollets bestämmelser; och
- d) om avtalet är ett pantavtal, gör det möjligt att fastställa de säkerställda förpliktelserna utan att det är nödvändigt att fastställa ett visst belopp, eller det högsta belopp som säkerställts.

Chapter III

Default remedies

Article 8 – Remedies of chargee

1. In the event of default as provided in Article 11, the chargee may, to the extent that the chargor has at any time so agreed and subject to any declaration that may be made by a Contracting State under Article 54, exercise any one or more of

Kapitel III

Åtgärder vid avtalsbrott

Artikel 8 – Åtgärder som säkerhetshavare får vidta

1. Vid avtalsbrott enligt artikel 11, får säkerhetshavaren, förutsatt att säkerhetsställaren lämnat samtycke, och med förbehåll för förklaring som en fördragslutande stat får avge enligt artikel 54, vidta en eller flera av följande åtgärder:

the following remedies:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> a) take possession or control of any object charged to it; b) sell or grant a lease of any such object; c) collect or receive any income or profits arising from the management or use of any such object. | <ul style="list-style-type: none"> a) ta pantsatt objekt i besittning eller ta kontroll över det; b) sälja eller leasa ut sådant objekt; c) tillgodogöra sig all form av inkomst eller avkastning som följer av förvaltningen eller nyttjandet av objektet. |
|--|--|
-
- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 2. The chargee may alternatively apply for a court order authorising or directing any of the acts referred to in the preceding paragraph. 3. Any remedy set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 or by Article 13 shall be exercised in a commercially reasonable manner. A remedy shall be deemed to be exercised in a commercially reasonable manner where it is exercised in conformity with a provision of the security agreement except where such a provision is manifestly unreasonable. 4. A chargee proposing to sell or grant a lease of an object under paragraph 1 shall give reasonable prior notice in writing of the proposed sale or lease to: | <ul style="list-style-type: none"> 2. Alternativt kan säkerhets-havaren begära att en domstol ska tillåta eller besluta att någon av åtgärderna enligt föregående punkt får eller ska vidtas. 3. Alla åtgärder som föreskrivs i punkt 1 (a) (b) och (c) eller i artikel 13 ska vidtas på ett affärsmässigt skäligt sätt. En åtgärd ska anses ha vidtagits på ett affärsmässigt skäligt sätt om åtgärden har vidtagits i enlighet med bestämmelserna i säkerhetsavtalet, såvida inte bestämmelsen är uppenbart oskälig. 4. Säkerhetshavare som avser att sälja eller leasa ut objektet enligt punkt 1, ska i skälig tid skriftligen meddela detta till: <ul style="list-style-type: none"> a) berörda personer enligt artikel 1(m) (i) och (ii); |
|--|--|

- a) interested persons specified in Article 1(m)(i) and (ii); and
- b) interested persons specified in Article 1(m)(iii) who have given notice of their rights to the chargee within a reasonable time prior to the sale or lease.
5. Any sum collected or received by the chargee as a result of exercise of any of the remedies set out in paragraph 1 or 2 shall be applied towards discharge of the amount of the secured obligations.
6. Where the sums collected or received by the chargee as a result of the exercise of any remedy set out in paragraph 1 or 2 exceed the amount secured by the security interest and any reasonable costs incurred in the exercise of any such remedy, then unless otherwise ordered by the court the chargee shall distribute the surplus among holders of subsequently ranking interests which have been registered or of which the chargee has been given notice, in order of priority, and pay any remaining balance to the chargor.
- och
- b) berörda personer enligt artikel 1(m)(iii) vilka i skälig tid före försäljningen eller leasingen har underrättat säkerhetshavaren om sina rättigheter.
5. De belopp säkerhetshavaren erhåller genom någon åtgärd som föreskrivs i punkterna 1 eller 2, ska användas för att täcka de säkerställda förpliktelserna.
6. Om de belopp som säkerhetshavaren erhåller till följd av någon åtgärd som föreskrivs i punkterna 1 eller 2 överstiger det belopp som säkerställts och de skäliga kostnader som någon av dessa åtgärder skäligen medför, och om inte domstolen föreskriver annat, ska säkerhetshavaren fördela överskottet i företrädesordning bland innehavare av säkerheter med sämre prioritet som antingen har registrerats, eller som säkerhetshavaren har underrättats om, och betala eventuell återstod till säkerhetsställaren.

Article 9 – Vesting of object in satisfaction; redemption

1. At any time after default as provided in Article 11, the chargee and all the interested persons may agree that ownership of (or any other interest of the chargor in) any object covered by the security interest shall vest in the chargee in or towards satisfaction of the secured obligations.
2. The court may on the application of the chargee order that ownership of (or any other interest of the chargor in) any object covered by the security interest shall vest in the chargee in or towards satisfaction of the secured obligations.
3. The court shall grant an application under the preceding paragraph only if the amount of the secured obligations to be satisfied by such vesting is commensurate with the value of the object after taking account of any payment to be made by the chargee to any of the interested persons.
4. At any time after default as provided in Article 11 and before sale of the charged

Artikel 9 – Övergång av äganderätt som gottgörelse; inlösen

1. Säkerhetshavaren och samtliga berörda personer får när som helst efter det att avtalsbrott enligt artikel 11 har inträffat, avtala om att äganderätten till säkerställt objekt (eller annan rätt som säkerhetsställaren har till objektet) ska övergå till säkerhetshavaren som gottgörelse, helt eller delvis, för de säkerställda förpliktelserna.
2. Domstolen får, efter framställan från säkerhetshavaren, besluta att äganderätten till säkerställt objekt (eller annan rätt som säkerhetsställaren har till objektet) ska övergå till säkerhetshavaren som gottgörelse, helt eller delvis, för de säkerställda förpliktelserna.
3. Domstolen ska bifalla säkerhetshavarens framställan enligt föregående punkt endast om storleken av de säkerställda förpliktelserna står i proportion till objektets värde, varvid hänsyn ska tas även till betalning som säkerhetshavaren ska göra till någon av de berörda personerna.

object or the making of an order under paragraph 2, the chargor or any interested person may discharge the security interest by paying in full the amount secured, subject to any lease granted by the chargee under Article 8(1)(b) or ordered under Article 8(2). Where, after such default, the payment of the amount secured is made in full by an interested person other than the debtor, that person is subrogated to the rights of the chargee.

5. Ownership or any other interest of the chargor passing on a sale under Article 8(1)(b) or passing under paragraph 1 or 2 of this Article is free from any other interest over which the chargee's security interest has priority under the provisions of Article 29.

Article 10 – Remedies of conditional seller or lessor

1. In the event of default under a title reservation agreement or under a leasing agreement as provided in Article 11, the conditional seller or the lessor, as the case may be, may:
 - a) subject to any declaration that may be made

4. Säkerhetsställaren jämte varje berörd person äger rätt att, när som helst efter det att avtalsbrott inträffat enligt artikel 11, men före försäljning av den säkerställda tillgången och innan beslut enligt punkt 2 meddelats, få säkerheten frisläppt genom att betala de säkerställda beloppen. Detta gäller inte när säkerhetshavaren träffat leasingavtal enligt artikel 8(1)(b), eller när domstol beslutat om säkerhetshavarens rätt att leasa ut objektet enligt artikel 8(2). Om annan berörd person än säkerhetsställaren efter avtalsbrottet erlägger det säkerställda beloppet i dess helhet, inträder denne i säkerhetshavarens rätt.
5. Äganderätt eller annan rättighet eller säkerhet som säkerhetsställaren har som övergår genom försäljning enligt artikel 8(1)(b), eller i enlighet med punkterna 1 eller 2 i denna artikel, ska inte vara belastad med andra rättigheter eller säkerheter än de som säkerhetshavarens säkerhet hade prioritet över enligt bestämmelserna i artikel 29.

by a Contracting State under Article 54, terminate the agreement and take possession or control of any object to which the agreement relates; or

- b) apply for a court order authorising or directing either of these acts.

Article 11 – Meaning of default

1. The debtor and the creditor may at any time agree in writing as to the events that constitute a default or otherwise give rise to the rights and remedies specified in Articles 8 to 10 and 13.
2. Where the debtor and the creditor have not so agreed, “default” for the purposes of Articles 8 to 10 and 13 means a default which substantially deprives the creditor of what it is entitled to expect under the agreement.

Article 12 – Additional remedies

Any additional remedies permitted by the applicable law, including any remedies agreed upon by the parties, may be exercised to the extent that they

Artikel 10 – Åtgärder som får vidtas av säljare med äganderättsförbehåll eller leasegivare

1. Vid avtalsbrott enligt artikel 11 rörande avtal med äganderättsförbehåll eller leasingavtal, får säljaren med äganderättsförbehåll, respektive leasegivaren:
 - a) med förbehåll för eventuell förklaring som en fördragsslutande stat kan avge enligt artikel 54, häva avtalet och ta objektet i besittning eller fritt förfoga över objektet; eller
 - b) begära att en domstol ska tillåta eller besluta om någon av ovanstående åtgärder.

Artikel 11 – Begreppet avtalsbrott

1. Borgenären och gäldenären får när som helst skriftligen komma överens om omständigheter som innebär avtalsbrott, eller om annan omständighet vid vilken rättigheterna och åtgärderna i artiklarna 8 till 10 och artikel 13 ska vara tillämpliga.
2. Om sådan överenskommelse saknas, ska begreppet avtalsbrott i fråga om artik-

are not inconsistent with the mandatory provisions of this Chapter as set out in Article 15.

Article 13 – Relief pending final determination

1. Subject to any declaration that it may make under Article 55, a Contracting State shall ensure that a creditor who adduces evidence of default by the debtor may, pending final determination of its claim and to the extent that the debtor has at any time so agreed, obtain from a court speedy relief in the form of such one or more of the following orders as the creditor requests:
 - a) preservation of the object and its value;
 - b) possession, control or custody of the object;
 - c) immobilisation of the object; and
 - d) lease or, except where covered by subparagraphs (a) to (c), management of the object and the income therefrom.
2. In making any order under the preceding paragraph, the court may impose such terms

larna 8 till 10 och artikel 13 avse avtalsbrott varigenom borgenären i väsentlig utsträckning berövas det borgenären rätteligen kan förvänta att avtalet ger borgenären rätt till.

Artikel 12 – I övrigt tillgängliga åtgärder

Övriga åtgärder som är tillåtna enligt den tillämpliga lagen, inklusive åtgärder som parterna har kommit överens om, får vidtas såvida de inte är oförenliga med kapitlets tvingande bestämmelserna vilka anges i artikel 15.

Artikel 13 – Interimistiska åtgärder

1. Med förbehåll för eventuella förklaringar som kan avges enligt artikel 55, ska varje fördragsslutande stat sörja för att en borgenär, som kan styrka att gäldenären inte har fullgjort sina skyldigheter, i avvaktan på slutlig prövning av borgenärens krav och förutsatt att gäldenären vid något tillfälle lämnat sitt samtycke härtill, skyndsamt ska kunna utverka beslut från en domstol om en eller flera av följande åtgärder om de begärs av borgenären:

as it considers necessary to protect the interested persons in the event that the creditor:

- a) in implementing any order granting such relief, fails to perform any of its obligations to the debtor under this Convention or the Protocol; or
 - b) fails to establish its claim, wholly or in part, on the final determination of that claim.
3. Before making any order under paragraph 1, the court may require notice of the request to be given to any of the interested persons.
 4. Nothing in this Article affects the application of Article 8(3) or limits the availability of forms of interim relief other than those set out in paragraph 1.

Article 14 – Procedural requirements

Subject to Article 54(2), any remedy provided by this Chapter shall be exercised in conformity with the procedure prescribed by the law of the place where the remedy is to be exercised.

- a) åtgärder i avsikt att bevara objektet och dess värde;
 - b) rätt för borgenären att ta objektet i besittning, eller ta kontroll över, eller låta förvara objektet;
 - c) kvarhållande av objektet;
 - d) leasing eller, utom i de fall som avses i led (a) till (c) ovan, ta kontroll över förvaltningen av, jämte inkomsterna och avkastningen från, objektet.
2. Domstolen får när beslut fattas om åtgärder enligt föregående punkt, även besluta om villkor som domstolen bedömer nödvändiga för att skydda de berörda personerna för det fall borgenären:
 - a) när dessa åtgärder verkställs, underlåter att fullgöra någon av sina förpliktelser enligt Konventionen eller protokollet gentemot gäldenären; eller
 - b) helt eller delvis inte kan styrka sitt anspråk, när sakfrågan avgörs slutligt.
 3. Innan domstolen beslutar om åtgärder enligt punkt 1

Article 15 – Derogation

In their relations with each other, any two or more of the parties referred to in this Chapter may at any time, by agreement in writing, derogate from or vary the effect of any of the preceding provisions of this Chapter except Articles 8(3) to (6), 9(3) and (4), 13(2) and 14.

får domstolen kräva att berörda personer under rättas om framställan.

4. Bestämmelserna i denna artikel ska inte påverka tillämpningen av artikel 8(3) eller begränsa domstolens befogenhet att besluta om andra interimistiska åtgärder än de som anges i punkt 1.

Artikel 14 – Förfarandekrav

Med förbehåll för artikel 54(2), ska de åtgärder som föreskrivs i detta kapitel vidtas i enlighet med de processuella regler som gäller enligt lagen på den plats där åtgärderna ska vidtas.

Artikel 15 – Undantag

1. Två eller flera parter som berörs av reglerna i detta kapitel kan när som helst skriftligen komma överens om undantag från någon av de föregående bestämmelserna eller ändra verkningarna av dessa, med undantag för artiklarna 8(3) till (6), 9(3) och (4), 13(2) samt 14.

Chapter IV

The international registration system

Kapitel IV

Det internationella registreringsystemet

Article 16 – The International Registry

1. An International Registry shall be established for registrations of:
 - a) international interests, prospective international interests and registrable non-consensual rights and interests;
 - b) assignments and prospective assignments of international interests;
 - c) acquisitions of international interests by legal or contractual subrogations under the applicable law;
 - d) notices of national interests; and
 - e) subordinations of interests referred to in any of the preceding sub-paragraphs.
2. Different international registries may be established for different categories of object and associated rights.
3. For the purposes of this Chapter and Chapter V, the term “registration” includes, where appropriate, an amendment, extension or discharge of a registration.

Artikel 16 – Det internationella registret

1. Ett internationellt register ska inrättas för registrering av:
 - a) internationella säkerheter, framtida internationella säkerheter och registreringsbara legala rättigheter;
 - b) överlåtelser och framtida överlåtelser av internationella säkerheter;
 - c) förvärv av internationella säkerheter till följd av lag- eller avtalsenlig subrogation enligt tillämplig lag;
 - d) meddelanden om nationella säkerheter; och
 - e) efterställande av sådana säkerheter som avses ovan.
2. Skilda internationella register får inrättas för de olika kategorierna av objekt och för tillhörande rättigheter.
3. I detta kapitel och kapitel V avses med registrering även ändring, utvidgning eller upphävande av en registrering, beroende på sammanhanget.

Article 17 – The Supervisory Authority and the Registrar

1. There shall be a Supervisory Authority as provided by the Protocol.
2. The Supervisory Authority shall:
 - a) establish or provide for the establishment of the International Registry;
 - b) except as otherwise provided by the Protocol, appoint and dismiss the Registrar;
 - c) ensure that any rights required for the continued effective operation of the International Registry in the event of a change of Registrar will vest in or be assignable to the new Registrar;
 - d) after consultation with the Contracting States, make or approve and ensure the publication of regulations pursuant to the Protocol dealing with the operation of the International Registry;
 - e) establish administrative procedures through which complaints concerning the operation

Artikel 17 – Tillsynsmyndigheten och registratorn

1. En tillsynsmyndighet ska utses i enlighet med protokollet.
2. Tillsynsmyndigheten ska:
 - a) upprätta, eller låta upprätta, det internationella registret;
 - b) med förbehåll för protokollets bestämmelser, tillsätta och avsätta registratorn;
 - c) sörja för att de rättigheter som krävs för en effektiv drift av det internationella registret vid byte av registrator, kan överföras eller överlåtas till den nya registratorn;
 - d) efter samråd med de fördragsslutande staterna och med tillämpning av protokollet utarbeta eller godkänna ett regelverk avseende driften av det internationella registret, och sörja för att regelverket offentliggörs;
 - e) fastställa administrativt förfarande vid tillsynsmyndigheten, för hand-

- of the International Registry can be made to the Supervisory Authority;
- f) supervise the Registrar and the operation of the International Registry;
 - g) at the request of the Registrar, provide such guidance to the Registrar as the Supervisory Authority thinks fit;
 - h) set and periodically review the structure of fees to be charged for the services and facilities of the International Registry;
 - i) do all things necessary to ensure that an efficient notice-based electronic registration system exists to implement the objectives of this Convention and the Protocol; and
 - j) report periodically to Contracting States concerning the discharge of its obligations under this Convention and the Protocol.
3. The Supervisory Authority may enter into any agreement requisite for the performance of its functions,
- lågning av klagomål som rör driften av det internationella registret;
- f) utöva tillsyn över registratorns verksamhet och driften av det internationella registret;
 - g) på begäran av registratorn, ge registratorn direktiv som tillsynsmyndigheten anser lämpliga;
 - h) fastställa och regelbundet se över avgiftsstrukturen för det internationella registrets tjänster;
 - i) vidta nödvändiga åtgärder för att tillse att ett effektivt elektroniskt system för registrering av säkerheter existerar, för förverkligande av Konventionens och protokollets syften; och
 - j) med jämna mellanrum rapportera till de fördragsslutande staterna hur myndigheten fullgör sina skyldigheter enligt Konventionen och protokollet.
3. Tillsynsmyndigheten får ingå de avtal som krävs för utförande av dess uppgifter, bland annat de avtal som avses i artikel 27(3).

- including any agreement referred to in Article 27(3).
4. The Supervisory Authority shall own all proprietary rights in the data bases and archives of the International Registry.
 5. The Registrar shall ensure the efficient operation of the International Registry and perform the functions assigned to it by this Convention, the Protocol and the regulations.
4. Tillsynsmyndigheten ska ha full äganderätt till det internationella registrets databaser och arkiv.
 5. Registratorn ska säkerställa en effektiv drift av det internationella registret och utföra de uppgifter som myndigheten har ålagts i Konventionen, protokollet och regelverket.

Chapter V

Other matters relating to registration

Article 18 – Registration requirements

1. The Protocol and regulations shall specify the requirements, including the criteria for the identification of the object:
 - a) for effecting a registration (which shall include provision for prior electronic transmission of any consent from any person whose consent is required under Article
 - b) for making searches and issuing search certifi-

Kapitel V

Övriga frågor avseende registrering

Artikel 18 – Villkor för registrering

1. Protokollet och regelverket ska innehålla villkor, bland annat kriterierna för identifiering av objektet, för:
 - a) registreringen (innehållande villkor för hur samtycke ska kunna lämnas i förtid på elektronisk väg, när så krävs enligt artikel 20);
 - b) sökningar och utfärdandet av sökningsintyg; och,
 - c) att säkerställa att upp-

- cates, and, subject thereto;
- c) for ensuring the confidentiality of information and documents of the International Registry other than information and documents relating to a registration.
2. The Registrar shall not be under a duty to enquire whether a consent to registration under Article 20 has in fact been given or is valid.
 3. Where an interest registered as a prospective international interest becomes an international interest, no further registration shall be required provided that the registration information is sufficient for a registration of an international interest.
 4. The Registrar shall arrange for registrations to be entered into the International Registry data base and made searchable in chronological order of receipt, and the file shall record the date and time of receipt.
 5. The Protocol may provide that a Contracting State may designate an entity or entities in its territory as the
- gifter och dokument i det internationella registret, med undantag av uppgifter och dokument som rör en registrering, omfattas av sekretess.
2. Registratören är inte skyldig att kontrollera huruvida samtycke till registrering faktiskt har lämnats eller är giltigt enligt artikel 20.
 3. När en framtida internationell säkerhet övergår till att bli en internationell säkerhet, krävs ingen annan registrering, förutsatt att uppgifterna om registreringen är tillräckliga för att medge registreringen som en internationell säkerhet.
 4. Registratören ska sörja för att registreringarna införs i det internationella registrets databaser och är sökbara i kronologisk ordning efter mottagandet, samt att datum och klockslag för mottagandet införs i akten.
 5. I protokollet får föreskrivas att en fördragsslutande stat på sitt territorium får utse ett eller flera organ till kontaktpunkter vilka ska ha till uppgift att översända de uppgifter som krävs för registrering till det internationella registret. En för-

entry point or entry points through which the information required for registration shall or may be transmitted to the International Registry. A Contracting State making such a designation may specify the requirements, if any, to be satisfied before such information is transmitted to the International Registry.

Article 19 – Validity and time of registration

1. A registration shall be valid only if made in conformity with Article 20.
2. A registration, if valid, shall be complete upon entry of the required information into the International Registry data base so as to be searchable.
3. A registration shall be searchable for the purposes of the preceding paragraph at the time when:
 - a) the International Registry has assigned to it a sequentially ordered file number; and
 - b) the registration information, including the file number, is stored in durable form and may be accessed at the

dragsslutande stat som utser en kontaktpunkt får ange vilka villkor som ska vara uppfyllda innan uppgifterna översänds till det internationella registret.

Artikel 19 – Registreringens giltighet och tidpunkt för registrering

1. För att en registrering ska vara giltig måste den göras enligt bestämmelserna i artikel 20.
2. En registrering, förutsatt att den är giltig, är fullständig när de föreskrivna uppgifterna har förts in i det internationella registrets databaser så att den kan bli sökbar.
3. En registrering är sökbar när:
 - a) registreringen har tilldelats ett aktlöpsnummer i det internationella registret, och
 - b) informationen som har registrerats, innefattande aktlöpsnumret, har lagrats i beständig form och är tillgänglig i det internationella registret.
4. Om en säkerhet som först har registrerats som en framtida internationell

International Registry.

4. If an interest first registered as a prospective international interest becomes an international interest, that international interest shall be treated as registered from the time of registration of the prospective international interest provided that the registration was still current immediately before the international interest was constituted as provided by Article 7.
5. The preceding paragraph applies with necessary modifications to the registration of a prospective assignment of an international interest.
6. A registration shall be searchable in the International Registry data base according to the criteria prescribed by the Protocol.

Article 20 – Consent to registration

1. An international interest, a prospective international interest or an assignment or prospective assignment of an international interest may be registered, and any such registration amended or extended prior to its

säkerhet blir en internationell säkerhet, ska den internationella säkerheten behandlas som om den registrerades vid tidpunkten för registreringen av den framtida internationella säkerheten, förutsatt att den registreringen fortfarande var gällande omedelbart innan den internationella säkerheten bildades enligt artikel 7.

5. Föregående punkt ska tillämpas, med vederbörliga justeringar, vid registreringen av en framtida överlåtelse av en internationell säkerhet.
6. En registrering ska vara sökbar i det internationella registrets databas i enlighet med de villkor som anges i protokollet.

Artikel 20 – Samtycke till registrering

1. En internationell säkerhet, en framtida internationell säkerhet eller en överlåtelse eller en framtida överlåtelse av en internationell säkerhet får registreras, och registreringen får ändras eller förlängas innan den har gått ut, av endera parten med motpartens skriftliga samtycke.
2. Efterställandet av en inter-

- expiry, by either party with the consent in writing of the other.
2. The subordination of an international interest to another international interest may be registered by or with the consent in writing at any time of the person whose interest has been subordinated.
 3. A registration may be discharged by or with the consent in writing of the party in whose favour it was made.
 4. The acquisition of an international interest by legal or contractual subrogation may be registered by the subrogee.
 5. A registrable non-consensual right or interest may be registered by the holder thereof.
 6. A notice of a national interest may be registered by the holder thereof.
- nationell säkerhet till förmån för en annan internationell säkerhet, kan registreras av den person vars säkerhet har efterställts, eller med dennes skriftliga samtycke.
3. En registrering får avregistreras av den till vars förmån registreringen har gjorts, eller med dennes skriftliga samtycke.
 4. Förvärvet av en internationell säkerhet genom lag- eller avtalsenlig subrogation får registreras av den som övertar säkerheten eller rätten.
 5. En registreringsbar legal rättighet eller säkerhet får registreras av innehavaren.
 6. Ett meddelande om en nationell säkerhet får registreras av innehavaren av säkerheten.

Article 21 – Duration of registration

Registration of an international interest remains effective until discharged or until expiry of the period specified in the registration.

Artikel 21 – Registreringens giltighetstid

Registrering av en internationell säkerhet är giltig till dess den avregistreras eller tills den giltighetstid som anges i registreringen har löpt ut.

Article 22 – Searches

1. Any person may, in the manner prescribed by the Protocol and regulations, make or request a search of the International Registry by electronic means concerning interests or prospective international interests registered therein.
2. Upon receipt of a request therefor, the Registrar, in the manner prescribed by the Protocol and regulations, shall issue a registry search certificate by electronic means with respect to any object:
 - a) stating all registered information relating thereto, together with a statement indicating the date and time of registration of such information; or
 - b) stating that there is no information in the International Registry relating thereto.
3. A search certificate issued under the preceding paragraph shall indicate that the creditor named in the registration information has acquired or intends to acquire an international interest in the object but

Artikel 22 – Sökningar

1. Var person får på elektronisk väg, enligt de närmare föreskrifterna i protokollet och regelverket, söka eller begära en sökning i det internationella registret avseende säkerheter eller framtida internationella säkerheter som finns registrerade där.
2. När registratorn tar emot en begäran om sökning avseende objekt ska den, enligt de närmare föreskrifterna i protokollet och regelverket, på elektronisk väg utfärda ett intyg om sökning i registret;
 - a) som ska innehålla samtliga registrerade uppgifter om objektet samt en uppgift om datum och klockslag för registreringen av uppgifterna; eller
 - b) som intygar att uppgifter om objektet saknas i det internationella registret.
3. Ett intyg om sökning som har utfärdats enligt föregående punkt ska ange att den borgenär som anges i registreringsinformationen har förvärvat eller avser att förvärva en internationell säkerhet i objektet, men ska inte ange huruvida registre-

shall not indicate whether what is registered is an international interest or a prospective international interest, even if this is ascertainable from the relevant registration information.

Article 23 – List of declarations and declared non-consensual rights or interests

The Registrar shall maintain a list of declarations, withdrawals of declaration and of the categories of nonconsensual right or interest communicated to the Registrar by the Depositary as having been declared by Contracting States in conformity with Articles 39 and 40 and the date of each such declaration or withdrawal of declaration. Such list shall be recorded and searchable in the name of the declaring State and shall be made available as provided in the Protocol and regulations to any person requesting it.

Article 24 – Evidentiary value of certificates

A document in the form prescribed by the regulations which purports to be a certificate issued by the International Registry is prima facie proof:

ringen avser en internationell säkerhet eller en framtida internationell säkerhet, även om detta kan avgöras med ledning av registrerade uppgifter.

Artikel 23 – Förteckning över förklaringar och legala rättigheter eller säkerheter

Registratorn ska upprätta en förteckning över förklaringar, återkallanden av förklaringar samt kategorier av legala rättigheter eller säkerheter som har anmälts till myndigheten av depositarien så som de har avgetts av de fördragsslutande staterna i enlighet med artiklarna 39 och 40, med datum för varje förklaring eller återkallande av förklaring. Denna förteckning ska registreras och göras sökbar efter namnet på den stat som har avgett förklaringen, och ska hållas tillgänglig på begäran, enligt närmare föreskrifter i protokollet och regelverket, till var och en som begär den.

Artikel 24 – Bevisvärde av intyg

Ett dokument som uppfyller formkraven enligt regelverket och uppges vara ett intyg utfärdat av det internationella registret, är bevis:

- a) that it has been so issued; and
- b) of the facts recited in it, including the date and time of a registration.

Article 25 – Discharge of registration

1. Where the obligations secured by a registered security interest or the obligations giving rise to a registered non-consensual right or interest have been discharged, or where the conditions of transfer of title under a registered title reservation agreement have been fulfilled, the holder of such interest shall, without undue delay, procure the discharge of the registration after written demand by the debtor delivered to or received at its address stated in the registration.
2. Where a prospective international interest or a prospective assignment of an international interest has been registered, the intending creditor or intending assignee shall, without undue delay, procure the discharge of the registration after written demand by the intending debtor or assignor

- a) för att det har utfärdats av det internationella registret; och
- b) för de uppgifter som anges i det, inklusive datum och klockslag för registreringen.

Artikel 25 – Upphävande av registrering

1. När de förpliktelser som säkerställts genom en registrerad säkerhet eller de förpliktelser som gett upphov till en registrerad legal rättighet eller säkerhet har fullgjorts, eller när villkoren för äganderättens övergång enligt ett avtal med äganderättsförbehåll har uppfyllts, ska innehavaren av säkerheten utan dröjsmål, vidta åtgärder för att upphäva registreringen på gäldenärens skriftliga begäran som lämnats till eller mottagits på den adress som anges i registreringen.
2. När en framtida internationell säkerhet eller en framtida överlåtelse av en internationell säkerhet har registrerats, ska den framtida borgenären eller förvärvaren utan dröjsmål vidta åtgärder för att upphäva registreringen på

which is delivered to or received at its address stated in the registration before the intending creditor or assignee has given value or incurred a commitment to give value.

3. Where the obligations secured by a national interest specified in a registered notice of a national interest have been discharged, the holder of such interest shall, without undue delay, procure the discharge of the registration after written demand by the debtor delivered to or received at its address stated in the registration.
4. Where a registration ought not to have been made or is incorrect, the person in whose favour the registration was made shall, without undue delay, procure its discharge or amendment after written demand by the debtor delivered to or received at its address stated in the registration.

Article 26 – Access to the international registration facilities

No person shall be denied access to the registration and search facilities of the Inter-

den framtida gäldenärens eller överlåtarens skriftliga begäran som lämnats till eller mottagits på den adress som anges i registreringen, om sådan begäran framförs innan den framtida borgenären eller förvärvaren utgivit det som ska säkerställas, eller förbundet sig att göra det.

3. Om de förpliktelser som säkerställts genom en nationell säkerhet och som beskrivs närmare i ett registrerat meddelande om nationell säkerhet har fullgjorts, ska innehavaren av denna säkerhet utan dröjsmål vidta åtgärder för att upphäva registreringen på gäldenärens skriftliga begäran som lämnats till eller mottagits på den adress som anges i registreringen.
4. Om en registrering inte borde ha gjorts, eller om den är felaktig, ska den person till vars förmån registreringen gjorts utan dröjsmål vidta åtgärder för att upphäva eller ändra registreringen på gäldenärens skriftliga begäran som lämnats till eller mottagits på den adress som anges i registreringen.

national Registry on any ground other than its failure to comply with the procedures prescribed by this Chapter.

Artikel 26 – Tillgång till det internationella registret

Ingen person får vägras tillgång till det internationella registrets registrerings- eller söktjänster såvida inte personen har underlåtit att följa villkoren som anges i detta kapitel.

Chapter VI

Privileges and immunities of the Supervisory Authority and the Registrar

Article 27 – Legal personality; immunity

1. The Supervisory Authority shall have international legal personality where not already possessing such personality.
2. The Supervisory Authority and its officers and employees shall enjoy such immunity from legal or administrative process as is specified in the Protocol.
3. (a) The Supervisory Authority shall enjoy exemption from taxes and such other privileges as may be provided by agreement with the host State.
(b) For the purposes of this

Kapitel VI

Tillsynsmyndighetens och registratorns privilegier och immunitet

Artikel 27 – Juridisk person och immunitet

1. Tillsynsmyndigheten ska åtnjuta status som internationell juridisk person om den inte redan har det.
2. Tillsynsmyndigheten, dess ledning och anställda ska åtnjuta den immunitet mot rättsliga och administrativa åtgärder som framgår av protokollets bestämmelser.
3. (a) Tillsynsmyndigheten ska åtnjuta skattebefrielse och andra sådana privilegier som framgår av avtalet med värdstaten.
(b) I denna punkt avses med ”värdstat”, den stat där tillsynsmyndigheten är belägen.

- paragraph, “host State” means the State in which the Supervisory Authority is situated.
4. The assets, documents, data bases and archives of the International Registry shall be inviolable and immune from seizure or other legal or administrative process.
 5. For the purposes of any claim against the Registrar under Article 28(1) or Article 44, the claimant shall be entitled to access to such information and documents as are necessary to enable the claimant to pursue its claim.
 6. The Supervisory Authority may waive the inviolability and immunity conferred by paragraph 4.
4. Tillgångar, handlingar, databaser och arkiv som tillhör det internationella registret ska vara okränkbara och immuna mot beslag och andra rättsliga eller administrativa åtgärder.
 5. Den som väcker talan mot registratorn enligt artikel 28(1) eller artikel 44, ska ha rätt att få tillgång till sådana uppgifter och handlingar som krävs för att föra talan.
 6. Tillsynsmyndigheten får häva den okränkbarhet och immunitet som anges i punkt 4.

Chapter VII

Liability of the Registrar

Article 28 — Liability and financial assurances

1. The Registrar shall be liable for compensatory damages for loss suffered by a person directly resulting from an error or omission of the Registrar and its officers and employees or from a mal-

Kapitel VII

Registratorns ansvar

Artikel 28 – Ansvar och ekonomiska försäkringar

1. Registratorn ska vara skyldig att utge kompensation för skada som en person åsamkas, om skadan är en direkt följd av fel eller försummelse av registratorn, dess ledning eller anställda,

- function of the international registration system except where the malfunction is caused by an event of an inevitable and irresistible nature, which could not be prevented by using the best practices in current use in the field of electronic registry design and operation, including those related to back-up and systems security and networking.
2. The Registrar shall not be liable under the preceding paragraph for factual inaccuracy of registration information received by the Registrar or transmitted by the Registrar in the form in which it received that information nor for acts or circumstances for which the Registrar and its officers and employees are not responsible and arising prior to receipt of registration information at the International Registry.
 3. Compensation under paragraph 1 may be reduced to the extent that the person who suffered the damage caused or contributed to that damage.
 4. The Registrar shall procure insurance or a financial guarantee covering the
- eller brister i det internationella registreringssystemet, såvida inte bristerna har uppkommit genom en oundviklig händelse som det inte går att skydda sig emot, och som inte kunnat förebyggas genom bästa allmänt tillämpade praxis i fråga om utformning och drift av elektroniska register, inbegripet praxis för backup och för säkerhets- och nätsystemen.
2. Registratören ska inte bära ansvar enligt föregående punkt för sakfel i de registreringsuppgifter som den tagit emot eller översänt i den form som de tagits emot. Registratören ska inte heller bära ansvar för åtgärder eller omständigheter som varken den, dess ledning eller anställda orsakar, och som förelåg innan uppgifterna om registrering i det internationella registret togs emot.
 3. Kompensation enligt punkt 1 kan reduceras i den utsträckning som den skadelidande har vållat eller bidragit till skadan.
 4. Registratören ska teckna försäkring eller förse sig med en garanti som täcker det ansvar som föreskrivs i denna artikel, i den utsträck-

liability referred to in this Article to the extent determined by the Supervisory Authority, in accordance with the Protocol.

ning som tillsynsmyndigheten fastställer enligt bestämmelserna i protokollet.

Chapter VIII

Kapitel VIII

Effects of an international interest as against third parties

Den internationella säkerhetens verkan gentemot tredje man

Article 29 – Priority of competing interests

Artikel 29 – Prioritetsordning mellan konkurrerande säkerheter

1. A registered interest has priority over any other interest subsequently registered and over an unregistered interest.
2. The priority of the first-mentioned interest under the preceding paragraph applies:
 - a) even if the first-mentioned interest was acquired or registered with actual knowledge of the other interest; and
 - b) even as regards value given by the holder of the first-mentioned interest with such knowledge.
3. The buyer of an object acquires its interest in it:

1. En registrerad säkerhet har prioritet framför varje därefter registrerad säkerhet och varje oregistrerad säkerhet.
2. Prioriteten för den först nämnda säkerheten i föregående punkt gäller:
 - a) även om säkerheten erhöles eller registrerades med faktisk vetskap om den andra säkerheten;
 - b) även vad avser sådant som innehavaren av den först registrerade säkerheten utgivit, med kännedom om den andra säkerheten.
3. Köparen av ett objekt förvärvar sin rätt till objektet:

- | | |
|--|---|
| <p>a) subject to an interest registered at the time of its acquisition of that interest; and</p> <p>b) free from an unregistered interest even if it has actual knowledge of such an interest.</p> <p>4. The conditional buyer or lessee acquires its interest in or right over that object:</p> <p>a) subject to an interest registered prior to the registration of the international interest held by its conditional seller or lessor; and</p> <p>b) free from an interest not so registered at that time even if it has actual knowledge of that interest.</p> <p>5. The priority of competing interests or rights under this Article may be varied by agreement between the holders of those interests, but an assignee of a subordinated interest is not bound by an agreement to subordinate that interest unless at the time of the assignment a subordination had been registered relating to that agreement.</p> <p>6. Any priority given by this</p> | <p>a) belastad med den säkerhet som var registrerad när objektet förvärvas, och</p> <p>b) fri från varje icke registrerad säkerhet, även om köparen har kännedom om sådan säkerhet.</p> <p>4. Köparen till ett objekt med äganderättsförbehåll eller leasetagaren förvärvar rätten till objektet:</p> <p>a) belastad med den säkerhet som var registrerad före registreringen av den internationella säkerheten som säljaren med äganderättsförbehåll respektive lease-givaren har; och</p> <p>b) fri från den säkerhet som inte var registrerade vid tidpunkten för förvärvet, även om köparen eller leasetagaren hade kännedom om sådan säkerhet.</p> <p>5. Prioriteten mellan konkurrerande säkerheter eller rättigheter enligt denna artikel kan ändras genom avtal mellan innehavarna av sådana säkerheter, men förvärvaren av en efterställd säkerhet är inte bunden av</p> |
|--|---|

Article to an interest in an object extends to proceeds.

7. This Convention:
- a) does not affect the rights of a person in an item, other than an object, held prior to its installation on an object if under the applicable law those rights continue to exist after the installation; and
 - b) does not prevent the creation of rights in an item, other than an object, which has previously been installed on an object where under the applicable law those rights are created.

Article 30 – Effects of insolvency

1. In insolvency proceedings against the debtor an international interest is effective if prior to the commencement of the insolvency proceedings that interest was registered in conformity with this Convention.
2. Nothing in this Article impairs the effectiveness of an international interest in the insolvency proceedings where that interest is effective under the applicable

ett avtal om efterställning, såvida inte avtalet var registrerat vid tidpunkten för överlåtelsen.

6. Prioritet enligt denna artikel ska även gälla för avkastning från objektet.
7. Konventionen:
 - a) påverkar inte en persons rätt till ett föremål, annat än objektet, som har installerats i ett objekt, om rätten till föremålet fanns före installationen, förutsatt att rätten till föremålet enligt tillämplig lag fortsätter att gälla även efter installationen; och
 - b) utgör inget hinder för uppkomsten av rättigheter i ett föremål, annat än objektet, som tidigare har varit installerade på ett objekt, förutsatt att rätten har uppkommit enligt tillämplig lag.

Artikel 30 – Verkan av insolvens

1. I ett insolvensförfarande gentemot gäldenären ska en internationell säkerhet ge förmånsrätt eller separationsrätt om säkerheten var registrerad i enlighet med Konventionen innan

law.

3. Nothing in this Article affects:
 - a) any rules of law applicable in insolvency proceedings relating to the avoidance of a transaction as a preference or a transfer in fraud of creditors; or
 - b) any rules of procedure relating to the enforcement of rights to property which is under the control or supervision of the insolvency administrator.

insolvensförfarandena inleddes.

2. Inget i denna artikel ska påverka förmånsrätten eller separationsrätten för en internationell säkerhet i ett insolvensförfarande om en sådan rätt ges enligt den tillämpliga lagen.
3. Inget i denna artikel ska påverka:
 - a) tillämpningen av konkursrättsliga regler om återvinning i konkurs; eller
 - b) tillämpningen av processuella regler gällande verkställighet av bättre rätt till egendom som insolvensförvaltaren kontrollerar eller utövar tillsyn över.

Chapter IX

Assignments of associated rights and international interests; rights of subrogation

Article 31 – Effects of assignment

1. Except as otherwise agreed by the parties, an assignment of associated rights made in conformity with

Kapitel IX

Överlåtelse av tillhörande rättigheter och internationella säkerheter; subrogationsrättigheter

Artikel 31 – Verkan av överlåtelse

1. Såvida inte annat har avtalats mellan parterna, ska en överlåtelse av tillhörande rättigheter som gjorts i

- Article 32 also transfers to the assignee:
- a) the related international interest; and
 - b) all the interests and priorities of the assignor under this Convention.
2. Nothing in this Convention prevents a partial assignment of the assignor's associated rights. In the case of such a partial assignment the assignor and assignee may agree as to their respective rights concerning the related international interest assigned under the preceding paragraph but not so as adversely to affect the debtor without its consent.
 3. Subject to paragraph 4, the applicable law shall determine the defences and rights of set-off available to the debtor against the assignee.
 4. The debtor may at any time by agreement in writing waive all or any of the defences and rights of set-off referred to in the preceding paragraph other than defences arising from fraudulent acts on the part of the assignee.
 5. In the case of an assignment by way of security, the
- enlighet med artikel 32, även innebära att det till förvärvaren överlåts:
- a) den tillhörande internationella säkerheten; och
 - b) samtliga säkerheter och prioriteringar som överlåtarens har enligt Konventionen.
2. Inget i Konventionen hindrar en partiell överlåtelse av överlåtarens tillhörande rättigheter. Vid en sådan partiell överlåtelse är överlåtarens och förvärvaren fria att avtala om sina respektive rättigheter till den internationella säkerheten som överlåtits enligt föregående punkt, dock inte på ett sådant sätt att gäldenärens ställning försämras utan dennes samtycke.
 3. Med förbehåll för punkt 4 ska gäldenärens invändningar och rätt till kvittning gentemot förvärvaren avgöras enligt tillämplig lag.
 4. Gäldenären får när som helst skriftligen, helt eller delvis, avsäga sig rätten till invändningar och rätt till kvittning enligt föregående punkt. Detta gäller dock inte invändningar baserade på bedrägligt beteende från

assigned associated rights revert in the assignor, to the extent that they are still subsisting, when the obligations secured by the assignment have been discharged.

Article 32 – Formal requirements of assignment

1. An assignment of associated rights transfers the related international interest only if it:
 - a) is in writing;
 - b) enables the associated rights to be identified under the contract from which they arise; and
 - c) in the case of an assignment by way of security, enables the obligations secured by the assignment to be determined in accordance with the Protocol but without the need to state a sum or maximum sum secured.
2. An assignment of an international interest created or provided for by a security agreement is not valid unless some or all related associated rights also are assigned.
3. This Convention does not

förvärvarens sida.

5. Om de tillhörande rättigheterna har överlåtits till säkerhet för en förpliktelse, återgår de till överlåtaren, i den mån de finns kvar, när de förpliktelser som säkerställts genom överlåtelsen fullgjorts.

Artikel 32 – Formkrav för överlåtelsen

1. En överlåtelse av tillhörande rättigheter medför överlåtelse av den internationella säkerheten i objektet endast om:
 - a) överlåtelsen ingås skriftligen;
 - b) överlåtelsen möjliggör identifiering av de tillhörande rättigheterna som följer av avtalet; och
 - c) vid överlåtelse till säkerhet för en förpliktelse, gör det möjligt att i enlighet med protokollet fastställa de förpliktelser som säkerställs genom överlåtelsen, utan att ett belopp eller ett högsta säkra belopp måste anges.
2. En överlåtelse av en internationell säkerhet som

apply to an assignment of associated rights which is not effective to transfer the related international interest.

Article 33 – Debtor’s duty to assignee

1. To the extent that associated rights and the related international interest have been transferred in accordance with Articles 31 and 32, the debtor in relation to those rights and that interest is bound by the assignment and has a duty to make payment or give other performance to the assignee, if but only if:
 - a) the debtor has been given notice of the assignment in writing by or with the authority of the assignor; and
 - b) the notice identifies the associated rights.
2. Irrespective of any other ground on which payment or performance by the debtor discharges the latter from liability, payment or performance shall be effective for this purpose if made in accordance with the preceding paragraph.
3. Nothing in this Article shall

bildats eller föreskrivs i ett pantavtal är inte giltigt om inte alla eller vissa tillhörande rättigheter också överläts.

3. Konventionen är inte tillämplig på en överlåtelse av tillhörande rättigheter, om inte överlåtelsen tillåter att den aktuella internationella säkerheten också överläts.

Artikel 33 – Gäldenärens förpliktelser gentemot förvärvaren

1. I den omfattning tillhörande rättigheter och den internationella säkerheten har överlåtits i enlighet med artiklarna 31 och 32, är gäldenären bunden av överlåtelsen och ska fullgöra de säkerställda förpliktelserna gentemot förvärvaren, om och endast om:
 - a) gäldenären skriftligen har underrättats om överlåtelsen av, eller på uppdrag av, överlåtaren; och
 - b) de tillhörande rättigheterna identifieras i underrättelsen.
2. Oberoende av andra grunder till att betalning eller fullgörande av förpliktelser från gäldenärens sida kan ske med befriande verkan,

affect the priority of competing assignments.

Article 34 – Default remedies in respect of assignment by way of security

In the event of default by the assignor under the assignment of associated rights and the related international interest made by way of security, Articles 8, 9 and 11 to 14 apply in the relations between the assignor and the assignee (and, in relation to associated rights, apply in so far as those provisions are capable of application to intangible property) as if references:

- a) to the secured obligation and the security interest were references to the obligation secured by the assignment of the associated rights and the related international interest and the security interest created by that assignment;
- b) to the chargee or creditor and chargor or debtor were references to the assignee and assignor;
- c) to the holder of the international interest were references to the assignee; and

ska gäldenären kunna fullgöra de säkerställda förpliktelserna med befriande verkan om det sker i enlighet med föregående punkt.

3. Inget i denna artikel ska påverka prioritetsordningen mellan konkurrerande överlåtelse.

Artikel 34 – Åtgärder vid avtalsbrott i samband med överlåtelse som säkerhet

Om överlåtaren underlåter att fullgöra sina förpliktelser enligt en överlåtelse av tillhörande rättigheter och den aktuella internationella säkerheten, och överlåtelsen har gjorts till säkerhet för en förpliktelse, är artiklarna 8, 9 samt 11 till 14 tillämpliga på förhållandet mellan överlåtaren och förvärvaren (och, i fråga om tillhörande rättigheter, tillämpliga i den utsträckning som dessa artiklar kan tillämpas på immateriella objekt) som om hänvisning:

- a) till den säkerställda förpliktelsen och säkerheten avsåg den förpliktelse som säkras genom överlåtelsen av de tillhörande rättigheterna och den internationella säkerheten samt den säkerhet som har bildas genom överlåtelsen;

d) to the object were references to the assigned associated rights and the related international interest.

Article 35 – Priority of competing assignments

1. Where there are competing assignments of associated rights and at least one of the assignments includes the related international interest and is registered, the provisions of Article 29 apply as if the references to a registered interest were references to an assignment of the associated rights and the related registered interest and as if references to a registered or unregistered interest were references to a registered or unregistered assignment.
2. Article 30 applies to an assignment of associated rights as if the references to an international interest were references to an assignment of the associated rights and the related international interest.

- b) till säkerhetshavaren eller borgenären och till säkerhetsställaren eller till gäldenären avsåg förvärvare respektive överlåtare;
- c) till innehavare av den internationella säkerheten avsåg förvärvaren; och
- d) till objektet avsåg de tillhörande rättigheterna och den aktuella internationella säkerheten.

Artikel 35 – Företrädesordning mellan konkurrerande säkerhetsöverlåtelser

1. Om det finns konkurrerande överlåtelser av tillhörande rättigheter och minst en av överlåtelserna inkluderar den aktuella internationella säkerheten och är registrerad, ska bestämmelserna i artikel 29 tillämpas som om hänvisning till en registrerad säkerhet var hänvisning till en överlåtelse av de tillhörande rättigheterna och den aktuella registrerade säkerheten, och som om hänvisning till en registrerad eller icke registrerad säkerhet var hänvisning till en registrerad eller icke

Article 36 – Assignee’s priority with respect to associated rights

1. The assignee of associated rights and the related international interest whose assignment has been registered only has priority under Article 35(1) over another assignee of the associated rights:
 - a) if the contract under which the associated rights arise states that they are secured by or associated with the object; and
 - b) to the extent that the associated rights are related to an object.
2. For the purposes of subparagraph (b) of the preceding paragraph, associated rights are related to an object only to the extent that they consist of rights to payment or performance that relate to:
 - a) a sum advanced and utilised for the purchase of the object;
 - b) a sum advanced and utilised for the purchase of another object in which the assignor held another international

registrerad överlåtelse.

2. Artikel 30 är tillämplig på en överlåtelse av tillhörande rättigheter som om hänvisning till en internationell säkerhet var hänvisning till en överlåtelse av de tillhörande rättigheterna och den aktuella internationella säkerheten.

Artikel 36 – Förvärvarens prioritet avseende tillhörande rättigheter

1. Förvärvaren av tillhörande rättigheter och den aktuella internationella säkerheten, vars förvärv har registrerats, har endast prioritet enligt artikel 35(1) framför en annan förvärvare av de tillhörande rättigheterna:
 - a) om avtalet av vilket de tillhörande rättigheterna följer, anger att objektet utgör säkerhet för dem eller är knutet till dem; och
 - b) om de tillhörande rättigheterna avser ett visst objekt.
2. Gällande (b) i föregående punkt, ska de tillhörande rättigheterna anses avse ett visst objekt endast i den utsträckning de avser rätt till betalning eller fullgörande

- interest if the assignor transferred that interest to the assignee and the assignment has been registered;
- c) the price payable for the object;
 - d) the rentals payable in respect of the object; or
 - e) other obligations arising from a transaction referred to in any of the preceding subparagraphs.
3. In all other cases, the priority of the competing assignments of the associated rights shall be determined by the applicable law.
- Article 37 – Effects of assignor’s insolvency**
- The provisions of Article 30 apply to insolvency proceedings against the assignor as if references to the debtor were references to the assignor.
- a) ett belopp som har utbetalats och nyttjats för förvärvet av objektet;
 - b) ett belopp som har utbetalats och nyttjats för förvärvet av ett annat objekt, i vilket överlåtare hade en annan internationell säkerhet, om överlåtare överförde den säkerheten till förvärvaren och överlåtelser har registrerats;
 - c) köpeskillingen för objektet;
 - d) hyran för objektet; eller
 - e) andra förpliktelser som följer av en transaktion enligt denna punkt.
3. I alla andra fall ska företrädesordningen för konkurrerande överlåtelser av tillhörande rättigheter fastställas enligt tillämplig lag.

Article 38 – Subrogation

1. Subject to paragraph 2, nothing in this Convention affects the acquisition of associated rights and the related international interest by legal or contractual subrogation under the applicable

Artikel 37 – Verkan av överlåtarens insolvens

Bestämmelserna i artikel 30 är tillämpliga på insolvensförfaranden gentemot överlåtare, som om hänvisning till gäldenär var hänvisning till överlåtare.

law.

2. The priority between any interest within the preceding paragraph and a competing interest may be varied by agreement in writing between the holders of the respective interests but an assignee of a subordinated interest is not bound by an agreement to subordinate that interest unless at the time of the assignment a subordination had been registered relating to that agreement.

Chapter X

Rights or interests subject to declarations by Contracting States

Article 39 – Rights having priority without registration

1. A Contracting State may at any time, in a declaration deposited with the Depositary of the Protocol declare, generally or specifically:

Artikel 38 – Subrogation

1. Med förbehåll för punkt 2 ska inget i den här Konventionen påverka förvärvet av tillhörande rättigheter och den aktuella internationella säkerheten genom lag- eller avtalsenlig subrogation.
2. Prioriteringen mellan en säkerhet som omfattas av föregående punkt och en konkurrerande säkerhet kan ändras genom skriftligt avtal mellan innehavarna av de respektive säkerheterna, men en förvärvare av en efterställd säkerhet är inte bunden av ett avtal om efterställning, såvida inte efterställningen var registrerad vid tidpunkten för överlåtelsen.

Kapitel X

Rättigheter eller säkerheter som omfattas av förklaringar från de fördragsslutande staterna

Artikel 39 – Rättigheter som har prioritet utan registrering

1. En fördragsslutande stat får när som helst, i en förklaring som ska deponeras hos protokollets depositarie, generellt eller specifikt ange:

- | | |
|--|---|
| <p>a) those categories of non-consensual right or interest (other than a right or interest to which Article 40 applies) which under that State's law have priority over an interest in an object equivalent to that of the holder of a registered international interest and which shall have priority over a registered international interest, whether in or outside insolvency proceedings; and</p> <p>b) that nothing in this Convention shall affect the right of a State or State entity, inter-governmental organisation or other private provider of public services to arrest or detain an object under the laws of that State for payment of amounts owed to such entity, organisation or provider directly relating to those services in respect of that object or another object.</p> <p>2. A declaration made under the preceding paragraph may be expressed to cover categories that are created</p> | <p>a) de kategorier av legala rättigheter eller säkerheter (bortsett från rättigheter eller säkerheter på vilka artikel 40 är tillämplig) som enligt statens lag har prioritet framför en säkerhet till ett objekt likvärdig med säkerheten hos en innehavare av en registrerad internationell säkerhet, och som ska ha prioritet framför en registrerad internationell säkerhet, oavsett om det är fråga om insolvensförfarande eller inte; och</p> <p>b) att inget i den här Konventionen ska påverka rätten för en stat, ett statligt organ, en mellanstatlig organisation eller en privat leverantör av offentliga tjänster att beslagta eller hålla kvar ett objekt enligt statens lagar, för betalning av skuld till sådant organ, organisation eller leverantör, om skulden är direkt hänförlig till de tjänster som tillhandahållits beträffande objektet eller ett annat objekt.</p> <p>2. En förklaring som avges enligt föregående punkt kan</p> |
|--|---|

after the deposit of that declaration.

3. A non-consensual right or interest has priority over an international interest if and only if the former is of a category covered by a declaration deposited prior to the registration of the international interest.
4. Notwithstanding the preceding paragraph, a Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare that a right or interest of a category covered by a declaration made under sub-paragraph (a) of paragraph 1 shall have priority over an international interest registered prior to the date of such ratification, acceptance, approval or accession.

Article 40 – Registrable non-consensual rights or interests

A Contracting State may at any time in a declaration deposited with the Depositary of the Protocol list the categories of non-consensual right or interest which shall be registrable under this Convention as regards any category of object as if the right or interest were an international

utformas till att omfatta kategorier som uppkommer efter deponeringen av förklaringen.

3. En legal rättighet eller säkerhet har prioritet framför en internationell säkerhet om och endast om den legala rättigheten eller säkerheten tillhör en kategori som omfattas av en förklaring som har deponerats före registreringen av den internationella säkerheten.
4. Trots föregående punkt får en fördragsslutande stat vid tidpunkten för ratificering, godkännandet eller anslutningen till protokollet, förklara att en rättighet eller säkerhet i en kategori som omfattas av en förklaring som har avgetts enligt punkt 1 (a) ska ha prioritet framför en internationell säkerhet som har registrerats före dagen för sådan ratificeringen, godkännandet eller anslutningen.

Artikel 40 – Legala rättigheter eller säkerheter som kan registreras

En fördragsslutande stat får när som helst i en förklaring som deponeras hos protokollets depositarie ange de kategorier av legala rättigheter eller säkerheter

interest and shall be regulated accordingly. Such a declaration may be modified from time to time.

i alla kategorier av objekt som ska kunna registreras enligt den här Konventionen som om dessa rättigheter eller säkerheter var internationella säkerheter och ska behandlas som sådana. En sådan förklaring kan ändras över tiden.

Chapter XI

Application of the Convention to sales

Article 41 – Sale and prospective sale

This Convention shall apply to the sale or prospective sale of an object as provided for in the Protocol with any modifications therein.

Kapitel XI

Konventionens tillämpning på försäljning

Artikel 41 – Försäljning och framtida försäljning

Den här Konventionen är tillämplig på försäljning eller framtida försäljning av ett objekt i enlighet med protokollets bestämmelser, med de inskränkningar som framgår där.

Chapter XII

Jurisdiction

Article 42 – Choice of forum

1. Subject to Articles 43 and 44, the courts of a Contracting State chosen by the parties to a transaction have jurisdiction in respect of any claim brought under this Convention, whether or not the chosen forum has a connection with the parties or

Kapitel XII

Jurisdiktion

Artikel 42 – Val av forum

1. Med förbehåll för artiklarna 43 och 44 ska de domstolar i en fördragsslutande stat som parterna i en transaktion har valt, ha behörighet att pröva alla framställningar som grundas på Konventions bestämmelser, oavsett om den valda dom-

the transaction. Such jurisdiction shall be exclusive unless otherwise agreed between the parties.

2. Any such agreement shall be in writing or otherwise concluded in accordance with the formal requirements of the law of the chosen forum.

Article 43 – Jurisdiction under Article 13

1. The courts of a Contracting State chosen by the parties and the courts of the Contracting State on the territory of which the object is situated have jurisdiction to grant relief under Article 13(1)(a), (b), (c) and Article 13(4) in respect of that object.
2. Jurisdiction to grant relief under Article 13(1)(d) or other interim relief by virtue of Article 13(4) may be exercised either:
 - a) by the courts chosen by the parties; or
 - b) by the courts of a Contracting State on the territory of which the debtor is situated, being relief which, by the terms of the order granting it, is enforceable only in

stolen har anknytning till parterna eller transaktionen. Sådan behörighet ska vara exklusiv, såvida inte parterna överenskommer om annat.

2. Avtal om domstols behörighet ska vara skriftligt eller annars uppfylla de formella krav som i lagen i den stat där den valda domstolen finns.

Artikel 43 – Jurisdiktion enligt artikel 13

1. Domstolarna i en fördragslutande stat, som utsetts av parterna, och domstolarna i den fördragsslutande stat där objektet finns, ska ha behörighet att besluta om de åtgärder som anges i artikel 13(1)(a), (b), (c) och artikel 13(4) gällande det objektet.
2. Behörighet att besluta om åtgärd som anses i artikel 13(1)(d) eller andra interimistiska åtgärder enligt artikel 13(4) har:
 - a) de domstolar parterna har valt; eller
 - b) domstolarna i en fördragsslutande stat på vars territorium gäldenären befinner sig, varvid åtgärden enligt villkoren i beslutet, endast kan verkställas i den för-

the territory of that Contracting State.

3. A court has jurisdiction under the preceding paragraphs even if the final determination of the claim referred to in Article 13(1) will or may take place in a court of another Contracting State or by arbitration.

Article 44 – Jurisdiction to make orders against the Registrar

1. The courts of the place in which the Registrar has its centre of administration shall have exclusive jurisdiction to award damages or make orders against the Registrar.
2. Where a person fails to respond to a demand made under Article 25 and that person has ceased to exist or cannot be found for the purpose of enabling an order to be made against it requiring it to procure discharge of the registration, the courts referred to in the preceding paragraph shall have exclusive jurisdiction, on the application of the debtor or intending debtor, to make an order directed to the Registrar requiring the

dragsslutande statens territorium.

3. En domstol är behörig enligt de föregående punkterna, även om det slutliga avgörandet av en framställan som avses i artikel 13(1) kommer att, eller får, göras av en domstol i en annan fördragsslutande stat eller i skiljeförfarande.

Artikel 44 – Behörighet att vidta åtgärder gentemot registratorn

1. Domstolarna som är belägna där registratorn har sitt huvudkontor ska ha exklusiv behörighet att pröva skadeståndstalan, eller besluta om åtgärder, mot registratorn.
2. Om en person inte hörsamar en framställan som görs enligt artikel 25 och personen inte längre existerar eller inte kan påträffas för föreläggande att upphäva registreringen, ska domstolarna som avses i föregående punkt ha exklusiv behörighet att på begäran av gäldenären eller den framtida gäldenären, förelägga registratorn att upphäva registreringen.
3. Om en person inte följer ett beslut av en domstol med

- Registrar to discharge the registration.
3. Where a person fails to comply with an order of a court having jurisdiction under this Convention or, in the case of a national interest, an order of a court of competent jurisdiction requiring that person to procure the amendment or discharge of a registration, the courts referred to in paragraph 1 may direct the Registrar to take such steps as will give effect to that order.
 4. Except as otherwise provided by the preceding paragraphs, no court may make orders or give judgments or rulings against or purporting to bind the Registrar.

Article 45 – Jurisdiction in respect of insolvency proceedings

The provisions of this Chapter are not applicable to insolvency proceedings.

Chapter XIII

Relationship with other Conventions

behörighet enligt den här Konventionen eller, om det rör sig om en nationell säkerhet, en behörig domstols beslut enligt vilket personen åläggs att ändra eller upphäva en registrering, får de domstolar som avses i punkt 1 förelägga registratorn att vidta sådana åtgärder som krävs för att verkställa beslutet.

4. Med förbehåll för föregående stycken får ingen domstol vidta åtgärder, meddela domar eller fatta beslut riktade mot registratorn.

Artikel 45 – Behörighet vid insolvensförfaranden

Bestämmelserna i detta kapitel är inte tillämpliga på insolvensförfaranden.

Kapitel XIII

Förhållande till andra konventioner

Article 45 bis – Relationship with the *United Nations Convention on the Assignment of Receivables in International Trade*

This Convention shall prevail over the *United Nations Convention on the Assignment of Receivables in International Trade*, opened for signature in New York on 12 December 2001, as it relates to the assignment of receivables which are associated rights related to international interests in aircraft objects, railway rolling stock and space assets.

Article 46 – Relationship with the *UNIDROIT Convention on International Financial Leasing*

The Protocol may determine the relationship between this Convention and the *UNIDROIT Convention on International Financial Leasing*, signed at Ottawa on 28 May 1988.

Chapter XIV

Final provisions

Article 47 – Signature, ratification, acceptance, approval or accession

Artikel 45 bis – Förhållande till FN:s konvention om överlåtelse av fordringar inom internationell handel

Konventionen ska ha företräde framför FN:s konvention om överlåtelse av fordringar inom internationell handel, öppen för undertecknande i New York den 12 december 2001, i den utsträckning den avser överlåtelser av fordringar som utgör tillhörande rättigheter avseende internationella säkerheter i luftfartsobjekt, rullande järnvägsmateriel och rymdobjekt.

Artikel 46 – Förhållande till Unidroits konvention om internationell finansiell leasing

Protokollet får fastställa förhållandet mellan Konventionen och Unidroits konvention om internationell finansiell leasing, undertecknad i Ottawa den 28 maj 1988.

Kapitel XIV

Slutbestämmelser

Artikel 47 – Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. This Convention shall be open for signature in Cape Town on 16 November 2001 by States participating in the Diplomatic Conference to Adopt a Mobile Equipment Convention and an Aircraft Protocol held at Cape Town from 29 October to 16 November 2001. After 16 November 2001, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT) in Rome until it enters into force in accordance with Article 49. 2. This Convention shall be subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it. 3. Any State which does not sign this Convention may accede to it at any time. 4. Ratification, acceptance, approval or accession is effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Depositary. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Den här Konventionen är öppen för undertecknande i Kapstaden den 16 november 2001 av de stater som deltar i diplomatkonferensen i Kapstaden den 29 oktober till den 16 november 2001 för antagande av en konvention avseende mobilt lösöre och ett luftfartsprotokoll. Efter den 16 november 2001 ska Konventionen vara öppen för undertecknande av samtliga stater vid sätet för Internationella institutet för harmonisering av privaträtten (Unidroit) i Rom tills den träder i kraft i enlighet med artikel 49. 2. Den här Konventionen ska ratificeras, godtas eller godkännas av de stater som undertecknat den. 3. Alla stater som inte undertecknar Konvention får när som helst därefter ansluta sig till den. 4. Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning får effekt genom deponering av ett formellt dokument därom hos depositarien. |
|--|--|

**Article 48 – Regional
Economic Integration
Organisations**

**Artikel 48 – Regionala
organisationer för ekonomisk
integration**

1. A Regional Economic Integration Organisation which is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, accept, approve or accede to this Convention. The Regional Economic Integration Organisation shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that Organisation has competence over matters governed by this Convention. Where the number of Contracting States is relevant in this Convention, the Regional Economic Integration Organisation shall not count as a Contracting State in addition to its Member States which are Contracting States.
 2. The Regional Economic Integration Organisation shall, at the time of signature, acceptance, approval or accession, make a declaration to the Depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that Organisation
1. En regional organisation för ekonomisk integration, som utgörs av suveräna stater och är behörig vad avser vissa frågor som regleras i Konventionen får under-teckna, godta och godkänna Konventionen eller ansluta sig till den. I sådana fall ska den regionala organisationen för ekonomisk integration ha samma rättigheter och skyldigheter som en fördragsslutande stat, i den utsträckning organisationen är behörig i frågor som regleras i Konventionen. När antalet fördragsslutande stater ska räknas enligt Konventionen, ska den regionala organisationen för ekonomisk integration inte räknas som en fördragsslutande stat i tillägg till de medlemsstater som är fördragsslutande stater.
 2. Vid undertecknandet, godtagandet, godkännandet eller anslutningen ska den regionala organisationen för ekonomisk integration lägga fram en förklaring för depositarien gällande de frågor som regleras i Konventionen, vilka medlemsstaterna delegerat sin behörighet till organisationen. Den regionala organisationen

by its Member States. The Regional Economic Integration Organisation shall promptly notify the Depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph.

3. Any reference to a “Contracting State” or “Contracting States” or “State Party” or “States Parties” in this Convention applies equally to a Regional Economic Integration Organisation where the context so requires.

Article 49 – Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of three months after the date of the deposit of the third instrument of ratification, acceptance, approval or accession but only as regards a category of objects to which a Protocol applies:
 - a) as from the time of entry into force of that Protocol;
 - b) subject to the terms of that Protocol; and

för ekonomisk integration ska utan dröjsmål underrätta depositarien om alla eventuella ändringar i behörighetsdelegeringen, inkluderande nya behörighetsdelegeringar.

3. Hänvisningar till fördragslutande stat, fördragslutande stater, stat som är part eller stater som är parter i Konventionen ska gälla även för en regional organisation för ekonomisk integration när detta framgår av sammanhanget.

Artikel 49 – Ikraftträdande

1. Den här Konventionen träder i kraft den första dagen i den månad som följer efter det att tre månader förflutit från och med den dag då det tredje ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponerats, dock endast i fråga om en kategori av objekt på vilken ett protokoll är tillämpligt:
 - a) från och med nämnda protokolls ikraftträdande;
 - b) i enlighet med nämnda protokolls bestämmelser; och

- | | |
|--|---|
| <p>c) as between States Parties to this Convention and that Protocol.</p> <p>2. For other States this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of three months after the date of the deposit of their instrument of ratification, acceptance, approval or accession but only as regards a category of objects to which a Protocol applies and subject, in relation to such Protocol, to the requirements of sub-paragraphs (a), (b) and (c) of the preceding paragraph.</p> | <p>c) mellan de stater som är parter till Konventionen och nämnda protokoll.</p> <p>2. För övriga stater träder Konventionen i kraft den första dagen i den månad som följer efter det att tre månader förflutit efter dagen då statens ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponerats, dock endast i fråga om en kategori av objekt på vilken ett protokoll är tillämpligt och, i fråga om detta protokoll, i enlighet med de villkor som avses i styckena a–c i föregående punkt.</p> |
|--|---|

Article 50 – Internal transactions

1. A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare that this Convention shall not apply to a transaction which is an internal transaction in relation to that State with regard to all types of objects or some of them.
2. Notwithstanding the preceding paragraph, the provisions of Articles 8(4), 9(1), 16, Chapter V, Article

Artikel 50 – Interna transaktioner

1. En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet av protokollet eller anslutningen till detta förklara att Konvention inte ska tillämpas på en transaktion som är intern i förhållande till denna stat i fråga om alla eller vissa typer av objekt.
2. Föregående stycke till trots ska bestämmelserna i artiklarna 8(4), 9(1), 16, kapitel V, artikel 29 och samtliga bestämmelser i den här

29, and any provisions of this Convention relating to registered interests shall apply to an internal transaction.

3. Where notice of a national interest has been registered in the International Registry, the priority of the holder of that interest under Article 29 shall not be affected by the fact that such interest has become vested in another person by assignment or subrogation under the applicable law.

Article 51 – Future Protocols

1. The Depositary may create working groups, in cooperation with such relevant non-governmental organisations as the Depositary considers appropriate, to assess the feasibility of extending the application of this Convention, through one or more Protocols, to objects of any category of high-value mobile equipment, other than a category referred to in Article 2(3), each member of which is uniquely identifiable, and associated rights relating to such objects.
2. The Depositary shall communicate the text of any

Konventionen om registrerade säkerheter tillämpas på en intern transaktion.

3. Om ett meddelande om nationell säkerhet har registrerats i det internationella registret, ska prioritet för innehavaren av denna säkerhet enligt artikel 29 inte påverkas av att denna säkerhet innehas av en annan person till följd av överlåtelse eller subrogation enligt tillämplig lag.

Artikel 51 – Kommande protokoll

1. Depositarien får inrätta arbetsgrupper, vilka i samarbete med sådana icke-statliga organisationer som depositarien finner lämpliga, ska utvärdera möjligheten att utvidga tillämpningen av den här Konventionen, genom ett eller flera protokoll, till att omfatta objekt i någon annan kategori av identifierbart mobilt lösöre av stort värde, jämte tillhörande rättigheter, än de kategorier som anges i artikel 2(3).
2. Depositarien ska överlämna texten till varje preliminärt utkast till protokoll avseende en kategori av objekt som utarbetats av en sådan

preliminary draft Protocol relating to a category of objects prepared by such a working group to all States Parties to this Convention, all member States of the Depositary, member States of the United Nations which are not members of the Depositary and the relevant intergovernmental organisations, and shall invite such States and organisations to participate in intergovernmental negotiations for the completion of a draft Protocol on the basis of such a preliminary draft Protocol.

3. The Depositary shall also communicate the text of any preliminary draft Protocol prepared by such a working group to such relevant non-governmental organisations as the Depositary considers appropriate. Such non-governmental organisations shall be invited promptly to submit comments on the text of the preliminary draft Protocol to the Depositary and to participate as observers in the preparation of a draft Protocol.
4. When the competent bodies of the Depositary adjudge such a draft Protocol ripe

arbetsgrupp till alla stater som är parter i Konventionen, alla stater som är medlemmar hos depositarien, alla medlemsstater i Förenta Nationerna som inte är medlemmar hos depositarien och alla relevanta mellanstatliga organisationer, och anmoda dessa stater och organisationer att delta i mellanstatliga förhandlingar i avsikt att utarbeta utkast till protokoll med utgångspunkt i ett sådant preliminärt utkast till protokoll.

3. Depositarien ska även överlämna texten till varje preliminärt utkast till protokoll som utarbetats av en sådan arbetsgrupp till de icke-statliga organisationer som depositarien finner lämpliga. Dessa icke-statliga organisationer ska anmodas att utan dröjsmål för depositarien lägga fram sina synpunkter på texten och att som observatörer delta i utarbetandet av ett utkast till protokoll.
4. När depositariens behöriga organ fastställer att ett sådant utkast till protokoll är färdigt att antas ska depositarien sammankalla en diplomatkonferens för antagande av protokollet.

for adoption, the Depositary shall convene a diplomatic conference for its adoption.

5. Once such a Protocol has been adopted, subject to paragraph 6, this Convention shall apply to the category of objects covered thereby.
6. Article 45 *bis* of this Convention applies to such a Protocol only if specifically provided for in that Protocol.

Article 52 – Territorial units

1. If a Contracting State has territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify its declaration by submitting another declaration at any time.
2. Any such declaration shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.

5. Med förbehåll för punkt 6 ska den här Konventionen, när ett protokoll har antagits, vara tillämplig på den kategori av objekt som avses i nämnda protokoll.
6. Artikel 45 *bis* i den här Konventionen är tillämplig på ett protokoll endast om detta uttryckligen föreskrivs i protokollet.

Artikel 52 – Territoriella enheter

1. Om en fördragsslutande stat har territoriella enheter i vilka olika rättssystem är tillämpliga på frågor som regleras i den här Konventionen, får den vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att den här Konventionen ska var tillämplig i alla dess territoriella områden, eller endast i någon eller några av dessa, och får när som helst ändra denna förklaring genom att avge en ny förklaring.
2. I en sådan förklaring ska det uttryckligen anges i vilka territoriella områden den här Konventionen ska var tillämplig.
3. Om en fördragsslutande stat inte har avgett någon för-

3. If a Contracting State has not made any declaration under paragraph 1, this Convention shall apply to all territorial units of that State.
 4. Where a Contracting State extends this Convention to one or more of its territorial units, declarations permitted under this Convention may be made in respect of each such territorial unit, and the declarations made in respect of one territorial unit may be different from those made in respect of another territorial unit.
 5. If by virtue of a declaration under paragraph 1, this Convention extends to one or more territorial units of a Contracting State:
 - a) the debtor is considered to be situated in a Contracting State only if it is incorporated or formed under a law in force in a territorial unit to which this Convention applies or if it has its registered office or statutory seat, centre of administration, place of business or habitual residence in a territorial unit to which this Convention applies;
- klaring enligt punkt 1, ska den här Konventionen tillämpas på alla territoriella områden i staten.
4. Om en fördragsslutande stat utsträcker tillämpningen av Konventionen till att omfatta en eller flera av sina territoriella områden, får förklaringar som kan avges enligt Konventionen, avges i fråga om var och en av dessa territoriella områden, och avgivna förklaringar gällande ett territoriellt område kan ha en annan lydelse än de som har avgetts gällande ett annat territoriellt område.
 5. Om Konventionen enligt en förklaring som har avgetts enligt punkt 1 ska tillämpas på en eller flera territoriella områden i en fördragsslutande stat:
 - a) ska gäldenären anses finnas i en fördragsslutande stat endast om gäldenären bildats enligt lagen i ett territoriellt område på vilken Konventionen ska tillämpas, eller om gäldenären har sitt säte, huvudkontor, driftställe eller hemvist i ett territoriellt område inom vilket Konventionen ska tillämpas;

- | | |
|---|--|
| <p>b) any reference to the location of the object in a Contracting State refers to the location of the object in a territorial unit to which this Convention applies; and</p> <p>c) any reference to the administrative authorities in that Contracting State shall be construed as referring to the administrative authorities having jurisdiction in a territorial unit to which this Convention applies.</p> | <p>b) ska varje hänvisning till objektets läge i en fördragsslutande stat avse objektets läge i ett territoriellt område inom vilket Konvention ska tillämpas; och</p> <p>c) ska varje hänvisning till administrativa myndigheter i den fördragsslutande staten uppfattas som de behöriga administrativa myndigheterna i det territoriella området inom vilket Konvention ska tillämpas.</p> |
|---|--|

Article 53 – Determination of courts

A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare the relevant “court” or “courts” for the purposes of Article 1 and Chapter XII of this Convention.

Article 54 – Declarations regarding remedies

1. A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare that while the charged object is situated within, or controlled from

Artikel 53 – Fastställande av domstolar

En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet av protokollet eller anslutningen till detta förklara vilken eller vilka domstolar som är relevanta vid tillämpningen av artikel 1 och kapitel XII i den här Konvention.

Artikel 54 – Förklaringar om åtgärder

1. En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet av protokollet eller anslutningen till detta förklara att säkerhets-havaren, när den säkerställda

its territory the chargee shall not grant a lease of the object in that territory.

2. A Contracting State shall, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare whether or not any remedy available to the creditor under any provision of this leave of the court.

Article 55 – Declarations regarding relief pending final determination

A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare that it will not apply the provisions of Article 13 or Article 43, or both, wholly or in part. The declaration shall specify under which conditions the relevant Article will be applied, in case it will be applied partly, or otherwise which other forms of interim relief will be applied.

Article 56 – Reservations and declarations

1. No reservations may be made to this Convention but declarations authorised by Articles 39, 40, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 58 and 60 may be made in accordance with these provisions.

tillgången är belägen på dess territorium eller kontrolleras därifrån, inte får leasas ut tillgången inom territoriet.

2. En fördragsslutande stat ska vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet av protokollet eller anslutningen till detta förklara om en åtgärd, som står till borgenärens förfogande enligt en bestämmelse i Konventionen och vars verkställighet enligt dessa bestämmelser inte förutsätter en framställan hos domstol, får vidtas endast efter domstolens samtycke.

Artikel 55 – Förklaringar om interimistiska åtgärder före avgörande av sakfråga

En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet av eller anslutningen till protokollet, förklara att staten inte, eller endast delvis, kommer att tillämpa bestämmelserna i artikel 13 eller artikel 43 eller båda. Av förklaringen måste framgå under vilka förutsättningar bestämmelserna i den relevanta artikeln kommer att tillämpas, om de ska tillämpas delvis, eller vilka andra interimistiska åtgärder som kommer att tillämpas.

2. Any declaration or subsequent declaration or any withdrawal of a declaration made under this Convention shall be notified in writing to the Depositary.

Article 57 – Subsequent declarations

1. A State Party may make a subsequent declaration, other than a declaration authorised under Article 60, at any time after the date on which this Convention has entered into force for it, by notifying the Depositary to that effect.
2. Any such subsequent declaration shall take effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of receipt of the notification by the Depositary. Where a longer period for that declaration to take effect is specified in the notification, it shall take effect upon the expiration of such longer period after receipt of the notification by the Depositary.
3. Notwithstanding the previous paragraphs, this Convention shall continue to apply, as if no such

Artikel 56 – Reservationer och förklaringar

1. Ingen reservation får göras mot den här Konvention, men förklaringar som är tillåtna enligt artiklarna 39, 40, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 58 och 60 får avges i enlighet med dessa bestämmelser.
2. Varje förklaring, efterföljande förklaring eller återkallande av förklaring enligt den här Konventionen ska anmälas skriftligen till depositarien.

Artikel 57 – Efterföljande förklaringar

1. En fördragsslutande stat får när som helst avge en efterföljande förklaring, med undantag av förklaringar till artikel 60, efter dagen för Konventionens ikraftträdande i förhållande till den aktuella staten, genom en anmälan därom till depositarien.
2. En sådan efterföljande förklaring får verkan den första dagen i den månad som följer efter det att sex månader förflutit från och med den dag då depositarien mottagit anmälan. Om det i anmälan anges att förklaringen ska få verkan först

subsequent declarations had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such subsequent declaration.

Article 58 – Withdrawal of declarations

1. Any State Party having made a declaration under this Convention, other than a declaration authorised under Article 60, may withdraw it at any time by notifying the Depositary. Such withdrawal is to take effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of receipt of the notification by the Depositary.
2. Notwithstanding the previous paragraph, this Convention shall continue to apply, as if no such withdrawal of declaration had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such withdrawal.

Article 59 – Denunciations

1. Any State Party may denounce this Convention by notification in writing to the Depositary.

efter en längre tid, ska förklaringen få verkan när den angivna tidsperioden har förflutit från det att depositarien mottagit anmälan.

3. Trots föregående stycken ska Konventionen fortsätta att tillämpas som om en sådan efterföljande förklaring inte har avgetts, i fråga om alla rättigheter eller säkerheter som uppkommit före den dag då den efterföljande förklaringen fick verkan.

Artikel 58 – Återkallande av förklaringar

1. Alla de stater som är parter och har avgett en förklaring enligt Konventionen, med undantag av en sådan förklaring som får avges enligt artikel 60, får när som helst återkalla den genom en anmälan därom till depositarien. Ett sådant återkallande får verkan den första dagen i den månad som följer efter det att sex månader förflutit från och med den dag då depositarien mottagit anmälan.
2. Trots föregående stycke ska Konventionen fortsätta att tillämpas som om en sådan förklaring inte har återkallats, i fråga om alla rättigheter

2. Any such denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of twelve months after the date on which notification is received by the Depositary.
3. Notwithstanding the previous paragraphs, this Convention shall continue to apply, as if no such denunciation had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such denunciation.

Article 60 – Transitional provisions

1. Unless otherwise declared by a Contracting State at any time, the Convention does not apply to a pre-existing right or interest, which retains the priority it enjoyed under the applicable law before the effective date of this Convention.
2. For the purposes of Article 1(v) and of determining priority under this Convention:
 - a) “effective date of this Convention” means in relation to a debtor the time when this Convention enters into

eller säkerheter som uppkommit före den dag då återkallandet fick verkan.

Artikel 59 – Uppsägning

1. Alla stater som är parter får säga upp Konventionen genom en skriftlig anmälan till depositarien.
2. En sådan uppsägning får verkan den första dagen i den månad som följer efter det att tolv månader har förflutit från och med den dag då depositarien mottog anmälan.
3. Trots föregående stycken ska den här Konventionen fortsätta att tillämpas som om en uppsägning inte hade skett, i fråga om alla rättigheter och säkerheter som uppkommit före den dag då uppsägningen fick verkan.

Artikel 60 – Övergångsbestämmelser

1. Såvida inte en fördragslutande stat vid något tillfälle förklarar något annat, ska Konventionen inte tillämpas på en redan befintlig rättighet eller säkerhet, vilken behåller den prioritet den hade enligt tillämplig lag innan den dag då Konventionen fick

- force or the time when the State in which the debtor is situated becomes a Contracting State, whichever is the later; and
- b) the debtor is situated in a State where it has its centre of administration or, if it has no centre of administration, its place of business or, if it has more than one place of business, its principal place of business or, if it has no place of business, its habitual residence.
3. A Contracting State may in its declaration under paragraph 1 specify a date, not earlier than three years after the date on which the declaration becomes effective, when this Convention and the Protocol will become applicable, for the purpose of determining priority, including the protection of any existing priority, to pre-existing rights or interests arising under an agreement made at a time when the debtor was situated in a State referred to in subparagraph (b) of the preceding paragraph but only to the extent and in the manner specified in its
- verkan.
2. För tillämpningen av artikel 1(v) och för fastställande av prioritet enligt den här Konventionen:
- a) avses med ”den dag då Konventionen fick verkan” i fråga om gäldenären, antingen den tidpunkt då Konventionen träder i kraft eller den tidpunkt då den stat i vilken gäldenären befinner sig blir fördragsslutande stat, varvid den dag som infaller sist ska gälla; och
- b) ska gäldenären anses befinna sig i en stat i vilken dennes huvudkontor är beläget eller, om denne saknar huvudkontor, dennes driftställe, eller om gäldenären har mer än ett driftställe, dennes huvudsakliga driftställe eller, om denne saknar driftställe, dennes hemvist är beläget.
3. En fördragsslutande stat får i en förklaring enligt punkt 1 ange ett datum som ska infalla tidigast tre år efter den dag då förklaringen får verkan, från och med vilket Konventionen och proto-

declaration.

Article 61 – Review Conferences, amendments and related matters

1. The Depositary shall prepare reports yearly or at such other time as the circumstances may require for the States Parties as to the manner in which the international regimen established in this Convention has operated in practice. In preparing such reports, the Depositary shall take into account the reports of the Supervisory Authority concerning the functioning of the international registration system.
2. At the request of not less than twenty-five per cent of the States Parties, Review Conferences of States Parties shall be convened from time to time by the Depositary, in consultation with the Supervisory Authority, to consider:
 - a) the practical operation of this Convention and its effectiveness in facilitating the asset-based financing and leasing of the objects covered by its terms;

kollet ska tillämpas, i fråga om fastställandet av prioritet, inbegripet skydd av varje redan befintlig prioritet, på redan befintliga rättigheter eller säkerheter som bildats enligt ett avtal som ingåtts när gäldenären befann sig i en stat enligt punkt 2(b), dock endast i den utsträckning och på det sätt som anges i nämnda förklaring.

Artikel 61 – Konferenser för utvärdering, ändringar och därtill hörande frågor

1. Depositarien ska varje år, eller med annat lämpligt tidsintervall, utarbeta rapporter riktade till de stater som är parter om hur den internationella ordning som inrättas genom Konventionen fungerar i praktiken. Depositarien ska utarbeta rapporterna med beaktande av tillsynsmyndighetens rapporter om driften av det internationella registrerings-systemet.
2. På begäran av minst tjugofem procent av de stater som är parter ska depositarien i samråd med tillsynsmyndigheten anordna återkommande utvärderingskonferenser för dessa stater

- b) the judicial interpretation given to, and the application made of the terms of this Convention and the regulations;
- c) the functioning of the international registration system, the performance of the Registrar and its oversight by the Supervisory Authority, taking into account the reports of the Supervisory Authority; and
- d) whether any modifications to this Convention or the arrangements relating to the International Registry are desirable.
3. Subject to paragraph 4, any amendment to this Convention shall be approved by at least a two-thirds majority of States Parties participating in the Conference referred to in the preceding paragraph and shall then enter into force in respect of States which have ratified, accepted or approved such amendment when ratified, accepted, or approved by three States in accordance with the provisions of Article 49
- för genomgång av:
- a) hur Konventionen tillämpas i praktiken och i vilken grad finansiering mot säkerhet i tillgångar och leasing av objekt som faller inom Konventionens tillämpningsområde faktiskt underlättas genom Konventionen;
- b) den juridiska tolkningen och tillämpningen av Konventionen och regelverket;
- c) det internationella registreringsystemets funktion, registratorns utförande och tillsynsmyndighetens tillsyn över registratorn, på grundval av tillsynsmyndighetens rapporter; och
- d) huruvida det är önskvärt med någon förändring av den här Konventionen eller bestämmelserna om det internationella registret.
3. Med förbehåll för punkt 4 ska varje ändring av den här Konventionen godkännas av minst två tredjedels majoritet av de stater som är parter och som deltar vid konferensen enligt föregående stycke, och träder sedan i

relating to its entry into force.

4. Where the proposed amendment to this Convention is intended to apply to more than one category of equipment, such amendment shall also be approved by at least a two-thirds majority of States Parties to each Protocol that are participating in the Conference referred to in paragraph 2.

Article 62 – Depositary and its functions

1. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), which is hereby designated the Depositary.
2. The Depositary shall:
 - a) inform all Contracting States of:
 - i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - ii) the date of entry into

kraft i förhållande till de stater som har ratificerat, godtagit eller godkänt denna sedan den ratificerats, godtagits eller godkänts av tre stater i enlighet med bestämmelserna i artikel 49 om Konventionens ikraftträdande.

4. Om avsikten är att den föreslagna ändringen av Konventionen ska tillämpas på mer än en kategori av utrustning, ska den likaledes godkännas av minst två tredjedels majoritet av de stater som är parter i varje protokoll och som deltar vid konferensen enligt punkt 2.

Artikel 62 – Depositarien och dess uppgifter

1. Ratifikations-, godtagande-, godkännande- och anslutningsinstrument ska deponeras hos Internationella institutet för harmonisering av privaträtten (Unidroit), nedan kallad depositarien.
2. Depositarien ska:
 - a) underrätta alla fördragslutande stater om:
 - i) varje nytt undertecknande eller varje ny deponering av ratifikations-, godtagande-, godkännan-

- force of this Convention;
- iii) each declaration made in accordance with this Convention, together with the date thereof;
 - iv) the withdrawal or amendment of any declaration, together with the date thereof; and
 - v) the notification of any denunciation of this Convention together with the date thereof and the date on which it takes effect;
- b) transmit certified true copies of this Convention to all Contracting States;
 - c) provide the Supervisory Authority and the Registrar with a copy of each instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date of deposit thereof, of each declaration or withdrawal or amendment of a declaration and of each notification of denunciation, together with the date
- de- eller anslutningsinstrument och om datum för detta undertecknande eller denna deponering;
- ii) om datum för Konventionens ikraftträdande;
 - iii) om varje förklaring som avges enligt Konventionen och om datum för denna förklaring;
 - iv) om varje återkallande eller ändring av förklaringar, samt om datum för sådant återkallande eller sådan ändring; och
 - v) om varje anmälan om uppsägning av Konvention samt om datum för sådan uppsägning och om dag den får verkan;
- b) överlämna bestyrkta avskrifter av Konventionen till alla fördragslutande stater,
 - c) förse tillsynsmyndigheten och registratormed avskrifter av alla ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, underrätta dem

of notification thereof,
so that the information
contained therein is
easily and fully available;
and

- d) perform such other
functions customary for
depositories.

IN WITNESS WHEREOF the
undersigned Plenipotentiaries,
having been duly authorised,
have signed this Convention.

DONE at Cape Town, this
sixteenth day of November, two
thousand and one, in a single
original in the English, Arabic,
Chinese, French, Russian and
Spanish languages, all texts
being equally authentic, such
authenticity to take effect upon
verification by the Joint
Secretariat of the Conference
under the authority of the
President of the Conference
within ninety days hereof as to
the conformity of the texts with
one another.

om dagen för deponering
av dessa, om alla förkla-
ringar, återkallanden och
ändringar av förklaringar
samt om alla anmälningar
om uppsägning, med
uppgift om datum för
dessa anmälningar, så att
uppgifterna i dessa är
enkelt och fullständigt
tillgängliga, och

- d) utföra de övriga uppgifter
som normalt åligger
depositarier.

TILL BEKRÄFTELSE
HÄRAV har undertecknade
befullmäktigade ombud med
stöd av vederbörliga fullmakter
undertecknat denna konvention.

I Kapstaden den sextonde
november tvåtusen ett i ett enda
exemplar på engelska, arabiska,
kinesiska, franska, ryska och
spanska språken, vilka texter alla
har lika giltighet, vilken giltighet
träder i kraft när konferensens
gemensamma sekretariat under
överinseende av konferensens
ordförande inom 90 dagar från
och med dagen för denna akt
har kontrollerat den inbördes
överensstämmelsen mellan dessa
texter.

PROTOCOL
TO THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL INTERESTS IN MOBILE
EQUIPMENT ON MATTERS SPECIFIC TO AIRCRAFT
EQUIPMENT

Signed at Cape Town on 16 November 2001

COPY CERTIFIED AS BEING
IN CONFORMITY WITH THE ORIGINAL

THE SECRETARY GENERAL



JOSE ANGELO ESTRELLA FARIA



CAPE TOWN

16 NOVEMBER 2001

PROTOCOL

**TO THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL
INTERESTS IN MOBILE
EQUIPMENT ON MATTERS
SPECIFIC TO AIRCRAFT
EQUIPMENT**

THE STATES PARTIES TO
THIS PROTOCOL,

CONSIDERING it necessary
to implement the *Convention
on International Interests in
Mobile Equipment* (hereinafter
referred to as “the Conven-
tion”) as it relates to aircraft
equipment, in the light of the
purposes set out in the preamble
to the Convention,

MINDFUL of the need to
adapt the Convention to meet
the particular requirements of
aircraft finance and to extend
the sphere of application of the
Convention to include contracts
of sale of aircraft equipment,

MINDFUL of the principles
and objectives of the *Con-
vention on International Civil
Aviation*, signed at Chicago on
7 December 1944,

HAVE AGREED upon the
following provisions relating to
aircraft equipment:

PROTOKOLL

**TILL KONVENTIONEN OM
INTERNATIONELLA
SÄKERHETER I MOBILT
LÖSÖRE, OM SÄRSKILDA
FRÅGOR RÖRANDE LUFT-
FARTSOBJEKT**

DE STATER SOM ÄR PARTER
TILL DETTA PROTOKOLL,

ANSER att konventionen om
internationella säkerheter i
mobilt lösöre (Konventionen)
bör, mot bakgrund av Konven-
tionens syften såsom dessa
kommer till uttryck i Konven-
tionens ingress, implementeras i
den utsträckning den är
tillämplig på luftfartsobjekt,

ÄR MEDVETNA OM att
Konventionen bör anpassas
efter de särskilda villkor som
gäller vid luftfartsfinansiering,
och utvidgas till att omfatta
försäljning av luftfartsobjekt,

ÄR MEDVETNA OM prin-
ciperna i och syftet med Kon-
ventionen om Internationell
Civil Luftfart undertecknad i
Chicago den 7 december 1944
(Chicagokonventionen),

HAR ENATS OM följande
bestämmelser om luftfarts-
objekt:

Chapter I

Sphere of application and
general provisions

Article I – Defined terms

1. In this Protocol, except where the context otherwise requires, terms used in it have the meanings set out in the Convention.
2. In this Protocol the following terms are employed with the meanings set out below:
 - a) “aircraft” means aircraft as defined for the purposes of the Chicago Convention which are either airframes with aircraft engines installed thereon or helicopters;
 - b) “aircraft engines” means aircraft engines (other than those used in military, customs or police services) powered by jet propulsion or turbine or piston technology and:
 - i) in the case of jet propulsion aircraft engines, have at least 1750 lb of thrust or its equivalent; and
 - ii) in the case of turbine-powered or piston-powered aircraft

Kapitel I

Tillämpningsområde och
allmänna bestämmelser

Artikel I – Definitioner

1. Om inte annat framgår av sammanhanget ska termer som definieras i Konventionen ha samma betydelse i detta protokoll (Protokollet).
2. I Protokollet har följande termer den betydelse som anges nedan:
 - a) luftfartyg: luftfartyg enligt definitionen i Chicagokonventionen, dvs. luftfartygsskrov med flygmotorer installerade, eller helikoptrar;
 - b) flygmotorer: flygmotorer (med undantag för de som används av militär, tull eller polis) som är reaktionsmotorer, turbinmotorer eller kolvmotorer, och som har
 - i) en drivkraft på minst 1 750 pund eller motsvarande, för reaktionsmotorer; och
 - ii) minst 550 hästkrafter nominell axeleffekt eller motsvarande, vid uppstigningen för turbinmotorer och kolv-

- engines, have at least 550 rated take-off shaft horsepower or its equivalent, together with all modules and other installed, incorporated or attached accessories, parts and equipment and all data, manuals and records relating thereto;
- c) "aircraft objects" means airframes, aircraft engines and helicopters;
- d) "aircraft register" means a register maintained by a State or a common mark registering authority for the purposes of the Chicago Convention;
- e) "airframes" means airframes (other than those used in military, customs or police services) that, when appropriate aircraft engines are installed thereon, are type certified by the competent aviation authority to transport:
- i) at least eight (8) persons including crew; or
 - ii) goods in excess of 2750 kilograms, together with all installed, incorporated or attached accessories,
- motorer; tillsammans med komponenter, delar och utrustning som är installerad, inbyggd eller fastsatta i dessa samt alla handböcker, manualer och loggböcker som har samband med dessa;
- c) luftfartsobjekt: luftfartygsskrov, flygmotorer och helikoptrar.
- d) luftfartygsregister: register som förs av en stat eller en registreringsmyndighet enligt Chicagokonventionen;
- e) luftfartygsskrov: flygplansskrov (med undantag för de som används av militär, tull eller polis) som, när utrustade med flygmotorer, är typcertifierade av en behörig luftfartsmyndighet:
- i) för transport av minst åtta (8) personer inklusive besättning, eller
 - ii) för transport av frakt över 2 750 kg; tillsammans med komponenter, delar och utrustning som är installerad, inbyggd eller fastsatta i dessa

- parts and equipment (other than aircraft engines), and all data, manuals and records relating thereto;
- f) “authorised party” means the party referred to in Article XIII(3);
- g) “Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944, as amended, and its Annexes;
- h) “common mark registering authority” means the authority maintaining a register in accordance with Article 77 of the Chicago Convention as implemented by the Resolution adopted on 14 December 1967 by the Council of the International Civil Aviation Organization on nationality and registration of aircraft operated by international operating agencies;
- i) “de-registration of the aircraft” means deletion or removal of the registration of the aircraft from its aircraft register in accordance with the Chicago Convention;
- (med undantag för flygmotorer) samt alla handböcker, manualer och loggböcker som har samband med dessa;
- f) bemyndigad part: den part som avses i artikel XIII(3).
- g) Chicagokonventionen: Konventionen om Internationell Civil Luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944, med senare ändringar, samt bilagorna till denna;
- h) registreringsmyndighet för gemensamhetsbeteckningar; avser den myndighet som har till uppgift att föra register i enlighet med artikel 77 i Chicagokonventionen, såsom den antagits genom resolutionen av Internationella Civila Luftfartsorganisationens råd den 14 december 1967 om nationalitet och registrering av luftfartyg som opereras av internationella organisationer;
- i) avregistrering av luftfartyg: strykning ur eller avregistrering av luftfartygets registrering ur det luftfartygsregister där det är infört enligt

- j) "guarantee contract" means a contract entered into by a person as guarantor;
- k) "guarantor" means a person who, for the purpose of assuring performance of any obligations in favour of a creditor secured by a security agreement or under an agreement, gives or issues a suretyship or demand guarantee or a standby letter of credit or any other form of credit insurance;
- l) "helicopters" means heavier-than-air machines (other than those used in military, customs or police services) supported in flight chiefly by the reactions of the air on one or more power-driven rotors on substantially vertical axes and which are type certified by the competent aviation authority to transport:
- i) at least five (5) persons including crew; or
- ii) goods in excess of 450 kilograms, together with all installed, incorporated or attached accessories, parts and equipment (including
- Chicagokonventionen;
- j) borgensförbindelse: överenskommelse varigenom en part förbinder sig som borgensman eller lämnar en garanti;
- k) borgensman: en person som för att sörja för det rätta fullgörandet av varje förpliktelse gentemot en borgenär enligt ett pantavtal eller annat avtal, går i borgen eller ställer eller låter utfärda en garanti, letter of credit eller varje annan form av kreditförsäkring;
- l) helikopter: ett luftfartyg (med undantag av sådana som används av militär, tull eller polis) som hålls flygande huvudsakligen genom den lyftkraft som genereras av en eller flera rotorerna på väsentligen vertikala axlar och som är typcertifierade av en behörig luftfartsmyndighet för:
- i) transport av minst fem (5) personer inklusive besättning; eller
- ii) transport av frakt över 450 kg, tillsammans med all utrustning och alla tillbehör, delar och utrustningar (inklusive

- rotors), and all data, manuals and records relating thereto;
- m) “insolvency-related event” means:
- i) the commencement of the insolvency proceedings; or
 - ii) the declared intention to suspend or actual suspension of payments by the debtor where the creditor’s right to institute insolvency proceedings against the debtor or to exercise remedies under the Convention is prevented or suspended by law or State action;
- n) “primary insolvency jurisdiction” means the Contracting State in which the centre of the debtor’s main interests is situated, which for this purpose shall be deemed to be the place of the debtor’s statutory seat or, if there is none, the place where the debtor is incorporated or formed, unless proved otherwise;
- o) “registry authority” means the national authority or the common mark registe-
- rotorer) som är installerade, inbyggda eller fastsatta i detta samt alla handböcker, uppgifter och loggböcker som har samband med dessa;
- m) insolvenssituation:
- i) inledande av insolvensförfaranden; eller
 - ii) gäldenärens besked om inställelse av betalningar, eller faktisk inställelse av betalningar i de fall borgenären är förhindrad att inleda ett insolvensförfarande mot gäldenären eller att vidta åtgärder enligt Konventionen enligt lag eller efter en statlig åtgärd;
- n) stat med primär jurisdiktion över insolvensärende: fördragsslutande stat där gäldenären har sina huvudsakliga intressen, vilken för detta ändamål ska anses vara den ort där gäldenären har sin registrerade adress eller säte, eller, om sådant saknas, den stat där bolaget är bildat, om inte annat påvisas;
- o) registreringsmyndighet: avser den nationella myndighet, eller registre-

ring authority, maintaining an aircraft register in a Contracting State and responsible for the registration and de-registration of an aircraft in accordance with the Chicago Convention; and

- p) "State of registry" means, in respect of an aircraft, the State on the national register of which an aircraft is entered or the State of location of the common mark registering authority maintaining the aircraft register.

Article II – Application of Convention as regards aircraft objects

1. The Convention shall apply in relation to aircraft objects as provided by the terms of this Protocol.
2. The Convention and this Protocol shall be known as the Convention on International Interests in Mobile Equipment as applied to aircraft objects.

Article III – Application of Convention to sales

The following provisions of the Convention apply as if references to an agreement creating

ringsmyndighet för gemensamhetsbeteckningar, som har till uppgift att föra ett register över luftfartyg i en fördragsslutande stat och som ansvarar för registrering och avregistrering av luftfartyg i enlighet med Chicago-konventionen; och

- p) registreringsstat: när det gäller luftfartyg, den stat vars nationella luftfartygsregister används för att registrera ett luftfartyg eller den stat där den registreringsmyndighet som har till uppgift att föra luftfartygsregistret är belägen.

Artikel II – Konventionens tillämpning på luftfartsobjekt

1. Konventionen ska tillämpas på luftfartsobjekt enligt bestämmelserna i det här Protokollet.
2. Konventionen och det här Protokollet ska benämnas Konventionen om internationella säkerheter i mobilt lösöre såsom denna är tillämplig på luftfartsobjekt.

Artikel III – Konventionens tillämpning på försäljning

Följande bestämmelser i Kon-

or providing for an international interest were references to a contract of sale and as if references to an international interest, a prospective international interest, the debtor and the creditor were references to a sale, a prospective sale, the seller and the buyer respectively:

Articles 3 and 4;
Article 16(1)(a);
Article 19(4);
Article 20(1) (as regards registration of a contract of sale or a prospective sale);
Article 25(2) (as regards a prospective sale); and
Article 30.

In addition, the general provisions of Article 1, Article 5, Chapters IV to VII, Article 29 (other than Article 29(3) which is replaced by Article XIV(1) and (2)), Chapter X, Chapter XII (other than Article 43), Chapter XIII and Chapter XIV (other than Article 60) shall apply to contracts of sale and prospective sales.

Article IV – Sphere of application

1. Without prejudice to Article 3(1) of the Convention, the Convention shall also apply in relation to a helicopter, or to an airframe pertaining to

ventionen ska tillämpas som om hänvisningarna till ett avtal varigenom en internationell säkerhet bildas eller tillhandahålls vore hänvisningar till ett försäljningsavtal, och som om hänvisningarna till en internationell säkerhet, en framtida internationell säkerhet, gäldenären och borgenären vore hänvisningar till en försäljning, en framtida försäljning, samt säljaren respektive köparen:

Artiklarna 3 och 4;
Artikel 16(1)(a);
Artikel 19(4);
Artikel 20(1) (när det gäller registrering av ett försäljningsavtal eller ett avtal om en framtida försäljning);
Artikel 25(2) (när det gäller en framtida försäljning); och
Artikel 30.

Dessutom ska de allmänna bestämmelserna i artikel 1, artikel 5, kapitel IV till VII, artikel 29 (med undantag av artikel 29(3) som ersätts av artikel XIV(1) och (2)), kapitel X, kapitel XII (med undantag av artikel 43), kapitel XIII och kapitel XIV (med undantag av artikel 60) tillämpas på försäljningsavtal och avtal om framtida försäljning.

Artikel IV – Tillämpningsområde

1. Utan att det påverkar

- an aircraft, registered in an aircraft register of a Contracting State which is the State of registry, and where such registration is made pursuant to an agreement for registration of the aircraft it is deemed to have been effected at the time of the agreement.
2. For the purposes of the definition of "internal transaction" in Article 1 of the Convention:
 - a) an airframe is located in the State of registry of the aircraft of which it is a part;
 - b) an aircraft engine is located in the State of registry of the aircraft on which it is installed or, if it is not installed on an aircraft, where it is physically located; and
 - c) a helicopter is located in its State of registry, at the time of the conclusion of the agreement creating or providing for the interest.
 3. The parties may, by agreement in writing, exclude the application of Article XI and, in their relations with each other, derogate from or vary the effect of any of the provisions of this Protocol
- tillämpningen av artikel 3(1) i Konventionen, ska Konventionen också tillämpas på helikoptrar och luftfartygsskrov tillhörande ett luftfartyg som är införda i ett luftfartygsregister i en fördragsslutande stat. Om registreringen har skett enligt ett avtal om registrering av luftfartyget ska registreringen anses ha skett vid tidpunkten för avtalet.
2. För definitionen av "intern transaktion" i artikel 1 i Konventionen ska:
 - a) ett luftfartygsskrov anses finnas i registreringsstaten för det luftfartyg det tillhör;
 - b) en flygmotor anses finnas i registreringsstaten för det luftfartyg i vilket den är installerad eller, om den inte är installerad i något luftfartyg, i den stat där den faktiskt befinner sig; och
 - c) en helikopter anses finnas i den stat där den är registrerad; vid tidpunkten för ingående av avtalet varigenom den aktuella säkerheten uppkommer eller tillhandahålls.
 3. Parterna kan genom skriftligt avtal undanta tillämpligheten

except Article IX (2)-(4).

Article V – Formalities, effects and registration of contracts of sale

1. For the purposes of this Protocol, a contract of sale is one which:
 - a) is in writing;
 - b) relates to an aircraft object of which the seller has power to dispose; and
 - c) enables the aircraft object to be identified in conformity with this Protocol.
2. A contract of sale transfers the interest of the seller in the aircraft object to the buyer according to its terms.
3. Registration of a contract of sale remains effective indefinitely. Registration of a prospective sale remains effective unless discharged or until expiry of the period, if any, specified in the registration.

Article VI – Representative capacities

A person may enter into an agreement or a sale, and register an international interest in, or a sale of, an aircraft object, in an agency, trust or other representative capacity. In such case,

av artikel XI och, såvitt avser mellanhavandena dem emellan, avvika från eller ändra verkan av bestämmelserna i det här Protokoll med undantag för artiklarna IX(2)-(4).

Artikel V – Formkrav, verkan och registrering avseende försäljningsavtal

1. För tillämpningen av det här Protokoll, avses med försäljningsavtal ett avtal som:
 - a) ingås skriftligen;
 - b) gäller ett luftfartsobjekt över vilken säljaren har möjlighet att förfoga över; och
 - c) möjliggör identifikation av luftfartsobjektet, i enlighet med det här Protokoll.
2. Ett försäljningsavtal överför säljarens rätt avseende luftfartsobjektet till köparen i enlighet med avtalsvillkoren.
3. Registreringen av ett försäljningsavtal ska gälla på obestämd tid. Registreringen av en framtida försäljning ska fortsätta att gälla till dess att den upphävs eller, i förekommande fall, till den tidsperiod som anges i registreringen löpt ut.

that person is entitled to assert rights and interests under the Convention.

Article VII – Description of aircraft objects

A description of an aircraft object that contains its manufacturer's serial number, the name of the manufacturer and its model designation is necessary and sufficient to identify the object for the purposes of Article 7(c) of the Convention and Article V(1)(c) of this Protocol.

Article VIII – Choice of law

1. This Article applies only where a Contracting State has made a declaration pursuant to Article XXX(1).
2. The parties to an agreement, or a contract of sale, or a related guarantee contract or subordination agreement may agree on the law which is to govern their contractual rights and obligations, wholly or in part.
3. Unless otherwise agreed, the reference in the preceding paragraph to the law chosen by the parties is to the domestic rules of law of the designated State or, where that State comprises several

Artikel VI – Företrädares befogenheter

En person får ingå ett avtal, eller ett försäljningsavtal, och registrera en internationell säkerhet i, eller en försäljning av, ett luftfartsobjekt i egenskap av ombud, förvaltare eller annan form av företrädare. I den egenskapen ska personen äga rätt att åberopa de rättigheter och den säkerhet som följer av Konventionen.

Artikel VII – Beskrivning av luftfartsobjekt

En beskrivning av ett luftfartsobjekt som innefattar tillverkarens serienummer, tillverkarens namn samt modellbeteckningen är nödvändig och tillräcklig för identifiering av objektet vid tillämpningen av artikel 7(c) i Konventionen och artikel V(1)(c) i det här Protokoll.

Artikel VIII – Val av tillämplig lag

1. Denna artikel är tillämplig endast om en fördragslutande stat har avgett en förklaring enligt artikel XXX(1).
2. Parterna i ett avtal, ett försäljningsavtal, eller ett avtal om borgensförbindelse eller efterställning får enas om vilken lag som, helt eller delvis, ska

territorial units, to the domestic law of the designated territorial unit.

vara tillämplig på avtalsvillkoren.

3. Om inte annat har avtalats ska hänvisningen i föregående punkt till den lag som parterna valt, avse den utsedda statens nationella rättsregler eller, om den staten omfattar flera territoriella områden, lagen i det utsedda territoriella området.

Chapter II

Default remedies, priorities and assignments

Article IX – Modification of default remedies provisions

1. In addition to the remedies specified in Chapter III of the Convention, the creditor may, to the extent that the debtor has at any time so agreed and in the circumstances specified in that Chapter:
 - a) procure the de-registration of the aircraft; and
 - b) procure the export and physical transfer of the aircraft object from the territory in which it is situated.
2. The creditor shall not exercise the remedies specified in

Kapitel II

Åtgärder vid avtalsbrott, prioritet och överlåtelser

Artikel IX – Ändring av bestämmelser om åtgärder vid avtalsbrott

1. Utöver de åtgärder som anges i kapitel III i Konventionen, och förutsatt att gäldenären vid något tillfälle har lämnat sitt samtycke därtill, får borgenären, i situationer som har specificerats i det kapitlet:
 - a) låta avregistrera luftfartyget; och
 - b) låta exportera och föra ut luftfartsobjektet från det territorium där egendomen finns.
2. Borgenären får inte genomföra åtgärderna som har spe-

the preceding paragraph without the prior consent in writing of the holder of any registered interest ranking in priority to that of the creditor.

3. Article 8(3) of the Convention shall not apply to aircraft objects. Any remedy given by the Convention in relation to an aircraft object shall be exercised in a commercially reasonable manner. A remedy shall be deemed to be exercised in a commercially reasonable manner where it is exercised in conformity with a provision of the agreement except where such a provision is manifestly unreasonable.
 4. A chargee giving ten or more working days' prior written notice of a proposed sale or lease to interested persons shall be deemed to satisfy the requirement of providing "reasonable prior notice" specified in Article 8(4) of the Convention. The foregoing shall not prevent a chargee and a chargor or a guarantor from agreeing to a longer period of prior notice.
 5. The registry authority in a Contracting State shall, subject to any applicable safety laws and regulations, honour a request for de-registration
- cificerats i föregående punkt utan skriftligt samtycke från innehavare av registrerade säkerheter med bättre prioritet än borgenärens.
3. Artikel 8(3) i Konventionen ska inte gälla luftfartsobjekt. Varje åtgärd som anges i Konventionen och som avser ett luftfartsobjekt, ska genomföras på ett affärsmässigt skäligt sätt. En åtgärd ska anses vara genomförd på ett affärsmässigt skäligt sätt när den genomförs i överensstämmelse med en bestämmelse i avtalet, utom i de fall när bestämmelsen är uppenbart oskälig.
 4. En säkerhetshavare som lämnar berörda personer ett skriftligt meddelande minst tio arbetsdagar före planerad försäljning eller leasing ska anses ha uppfyllt kravet på "skälig tid" i artikel 8(4) i Konventionen. Detta ska dock inte hindra en säkerhetshavare och en säkerhetsställare eller en borgensman från att avtala om att meddelande ska lämnas tidigare.
 5. Med förbehåll för lagar och författningar avseende luftfartssäkerhet, ska registreringsmyndigheten i en fördragsslutande stat hörsamma en framställan om avregistre-

and export if:

- a) the request is properly submitted by the authorised party under a recorded irrevocable deregistration and export request authorisation; and
 - b) the authorised party certifies to the registry authority, if required by that authority, that all registered interests ranking in priority to that of the creditor in whose favour the authorisation has been issued have been discharged or that the holders of such interests have consented to the deregistration and export.
6. A chargee proposing to procure the de-registration and export of an aircraft under paragraph 1 otherwise than pursuant to a court order shall give reasonable prior notice in writing of the proposed deregistration and export to:
- a) interested persons specified in Article 1(m)(i) and (ii) of the Convention; and
 - b) interested persons specified in Article 1(m)(iii) of the Convention who have given notice of their rights

ring och export om:

- a) framställan i vederbörlig ordning har lämnats av en bemyndigad part enligt en registrerad oåterkallelig fullmakt gällande avregistrering och export; och om
 - b) den bemyndigade parten, om registermyndigheten så begär, kan styrka att alla registrerade säkerheter, med prioritet före den borgenär som representeras, har frisläppts eller att innehavarna av dessa säkerheter har samtyckt till avregistrering och export.
6. En säkerhetshavare som avser att ansöka om avregistrering och export av ett luftfartyg enligt punkt 1 i annat fall än genom verkställighet av ett domstolsavgörande, ska i skälig tid skriftligen ge information om kommande avregistreringen och exporten till:
- a) de berörda personer som avses i artikel 1(m)(i) och (ii) i Konventionen; samt
 - b) de berörda personer som avses i Konventionens artikel 1(m)(iii), vilka i skälig tid före avregistreringen och

to the chargee within a reasonable time prior to the de-registration and export.

Article X – Modification of provisions regarding relief pending final determination

1. This Article applies only where a Contracting State has made a declaration under Article XXX(2) and to the extent stated in such declaration.
2. For the purposes of Article 13(1) of the Convention, “speedy” in the context of obtaining relief means within such number of working days from the date of filing of the application for relief as is specified in a declaration made by the Contracting State in which the application is made.
3. Article 13(1) of the Convention applies with the following being added immediately after sub- paragraph (d):

“(e) if at any time the debtor and the creditor specifically agree, sale and application of proceeds therefrom”,

and Article 43(2) applies with the insertion after the words “Article 13(1)(d)” of

exporten har underrättat säkerhetshavaren om sina rättigheter.

Artikel X – Ändring av bestämmelserna om interimistiska åtgärder

1. Denna artikel ska vara tillämplig endast om en fördragsslutande stat har avgett förklaring enligt artikel XXX(2) och endast i den utsträckning som framgår av förklaringen.
2. För tillämpningen av artikel 13(1) i Konventionen ska uttrycket ”skyndsamt”, i samband med utverkandet av åtgärder, avses det antal arbetsdagar som anges i förklaringen från den fördragsslutande stat i vilken framställan har lämnats, räknat från dagen för inlämnandet av framställan.
3. Artikel 13(1) i Konventionen ska gälla med tillägget av följande bestämmelse omedelbart efter stycket (d):

”(e) försäljning och fördelning av inkomsterna från försäljningen, om gäldenären och borgenären uttryckligen kommer överens om detta”,

the words “and (e)”.

4. Ownership or any other interest of the debtor passing on a sale under the preceding paragraph is free from any other interest over which the creditor’s international interest has priority under the provisions of Article 29 of the Convention.
5. The creditor and the debtor or any other interested person may agree in writing to exclude the application of Article 13(2) of the Convention.
6. With regard to the remedies in Article IX(1):
 - a) they shall be made available by the registry authority and other administrative authorities, as applicable, in a Contracting State no later than five working days after the creditor notifies such authorities that the relief specified in Article IX(1) is granted or, in the case of relief granted by a foreign court, recognised by a court of that Contracting State, and that the creditor is entitled to procure those remedies in accordance with the Convention; and

och artikel 43(2) ska gälla med tillägget ”och (e)” efter orden ”artikel 13(1)(d)”.

4. Äganderätt eller annan rätt som gäldenären har och som överförs till följd av en försäljning enligt den föregående punkten, är fri från andra säkerheter framför vilka borgenärens internationella säkerhet har prioritet enligt bestämmelserna i artikel 29 i Konventionen.
5. Borgenären och gäldenären eller varje annan berörd person får skriftligen avtala om att undanta tillämpningen av artikel 13(2) i Konventionen.
6. Vad gäller åtgärderna i artikel IX(1):
 - a) ska de göras tillgängliga av registreringsmyndigheten och eventuella andra administrativa myndigheter, i en fördragslutande stat inom fem arbetsdagar efter den dag då borgenären meddelar sådana myndigheter att den åtgärd som avses i artikel IX(1) har beviljats eller, om åtgärden har beviljats av en utländsk domstol, har erkänts i den fördragsslutande staten, och borgenären har till-

- b) the applicable authorities shall expeditiously cooperate with and assist the creditor in the exercise of such remedies in conformity with the applicable aviation safety laws and regulations.
7. Paragraphs 2 and 6 shall not affect any applicable aviation safety laws and regulations.

Article XI – Remedies on insolvency

1. This Article applies only where a Contracting State that is the primary insolvency jurisdiction has made a declaration pursuant to Article XXX(3).

Alternative A

2. Upon the occurrence of an insolvency-related event, the insolvency administrator or the debtor, as applicable, shall, subject to paragraph 7, give possession of the aircraft object to the creditor no later than the earlier of:
- a) the end of the waiting period; and
- b) the date on which the creditor would be entitled to possession of the aircraft object if this Article

stånd att utverka dessa åtgärder enligt Konventionen; och

- b) de behöriga myndigheterna ska skyndsamt erbjuda borgenären samarbete och bistånd vid vidtagandet av sådana åtgärderna i enlighet med tillämpliga lagar och förordningar gällande luftfartssäkerhet.

7. Punkterna 2 och 6 ska inte påverka tillämpligheten av lagar och förordningar avseende luftfartssäkerhet.

Artikel XI – Åtgärder vid insolvens

1. Denna artikel ska vara tillämplig endast om en fördragsslutande stat som har primär jurisdiktion över ett insolvensärende har avgett förklaring enligt artikel XXX(3).

Alternativ A

2. När en insolvenssituation uppstår ska insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären, med förbehåll för punkt 7, överlämna luftfartsobjektet till borgenären senast vid den första av tidpunkterna nedan:

did not apply.

3. For the purposes of this Article, the “waiting period” shall be the period specified in a declaration of the Contracting State which is the primary insolvency jurisdiction.
4. References in this Article to the “insolvency administrator” shall be to that person in its official, not in its personal, capacity.
5. Unless and until the creditor is given the opportunity to take possession under paragraph 2:
 - a) the insolvency administrator or the debtor, as applicable, shall preserve the aircraft object and maintain it and its value in accordance with the agreement; and
 - b) the creditor shall be entitled to apply for any other forms of interim relief available under the applicable law.
6. Sub-paragraph (a) of the preceding paragraph shall not preclude the use of the aircraft object under arrangements designed to preserve the aircraft object and maintain it and its value.
 - a) när väntetiden löpt ut; och
 - b) vid den tidpunkt då borgenären skulle ha rätt att ta luftfartsobjektet i besittning om denna artikel inte var tillämplig.
3. Vid tillämpningen av denna artikel avses med ”väntetid” den tidsfrist som anges i en förklaring från den fördragslutande staten med primär jurisdiktion över insolvensärendet.
4. Hänvisningarna till ”insolvensförvaltaren” i denna artikel avser personen i dess officiella kapacitet och inte sin personliga roll.
5. Om inte och så länge borgenären inte har haft möjlighet att ta besittning enligt punkt 2:
 - a) ska insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären vidta åtgärder i avsikt att bevara luftfartsobjektet och upprätthålla det och dess värde i enlighet med avtalet; och
 - b) ska borgenären ha rätt att ansöka om samtliga andra interimistiska åtgärder som är tillgängliga enligt tillämplig lag.

7. The insolvency administrator or the debtor, as applicable, may retain possession of the aircraft object where, by the time specified in paragraph 2, it has cured all defaults other than a default constituted by the opening of insolvency proceedings and has agreed to perform all future obligations under the agreement. A second waiting period shall not apply in respect of a default in the performance of such future obligations.
8. With regard to the remedies in Article IX(1):
 - a) they shall be made available by the registry authority and the administrative authorities in a Contracting State, as applicable, no later than five working days after the date on which the creditor notifies such authorities that it is entitled to procure those remedies in accordance with the Convention; and
 - b) the applicable authorities shall expeditiously cooperate with and assist the creditor in the exercise of such remedies in conformity with the applicable aviation safety
6. Stycke (a) under föregående punkt ska inte utesluta att luftfartsobjektet nyttjas enligt avtal som träffats i syfte att bevara luftfartsobjektet, underhålla det och upprätthålla dess värde.
7. Insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären får behålla besittningsrätten till luftfartsobjektet om denne senast vid den tidpunkt som fastställs i punkt 2 har läkt alla andra avtalsbrott än de som består i att insolvensförfarande inletts och har förbundit sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet. En andra väntetid ska inte tillämpas om dessa framtida förpliktelser inte uppfylls.
8. De åtgärder som avses i artikel IX(1):
 - a) ska göras tillgängliga av registreringsmyndigheten och, alltefter omständigheterna, de behöriga administrativa myndigheterna i den fördragslutande staten, inom fem arbetsdagar efter den tidpunkt då borgenären har meddelat myndigheterna att borgenären har rätt att utverka

laws and regulations.

9. No exercise of remedies permitted by the Convention or this Protocol may be prevented or delayed after the date specified in paragraph 2.
10. No obligations of the debtor under the agreement may be modified without the consent of the creditor.
11. Nothing in the preceding paragraph shall be construed to affect the authority, if any, of the insolvency administrator under the applicable law to terminate the agreement.
12. No rights or interests, except for non-consensual rights or interests of a category covered by a declaration pursuant to Article 39(1), shall have priority in insolvency proceedings over registered interests.
13. The Convention as modified by Article IX of this Protocol shall apply to the exercise of any remedies under this Article.

Alternative B

2. Upon the occurrence of an insolvency-related event, the insolvency administrator or the debtor, as applicable,

åtgärderna i enlighet med Konventionen; och

- b) de behöriga myndigheterna ska skyndsamt erbjuda borgenären samarbete och bistånd med genomförandet av åtgärderna i enlighet med de lagar och andra författningar som är tillämpliga när det gäller luftfartssäkerhet.
9. Inga åtgärder som tillåts av Konventionen eller Protokollet, ska kunna förhindras eller försenas efter den tidpunkt som fastställs i punkt 2.
10. Ingen av gäldenärens förpliktelser enligt avtalet får ändras utan borgenärens samtycke.
11. Inget i den föregående punkten ska tolkas som att den inskränker insolvensförvaltarens eventuella befogenhet att enligt tillämplig lag säga upp avtalet.
12. Ingen rättighet och ingen säkerhet, med undantag av legala rättigheter eller säkerheter som tillhör en kategori som omfattas av en förklaring enligt artikel 39(1) i Konventionen, ska i samband med insolvensförfarandena ha företräde framför de

upon the request of the creditor, shall give notice to the creditor within the time specified in a declaration of a Contracting State pursuant to Article XXX(3) whether it will:

- a) cure all defaults other than a default constituted by the opening of insolvency proceedings and agree to perform all future obligations, under the agreement and related transaction documents; or
 - b) give the creditor the opportunity to take possession of the aircraft object, in accordance with the applicable law.
3. The applicable law referred to in sub-paragraph (b) of the preceding paragraph may permit the court to require the taking of any additional step or the provision of any additional guarantee.
 4. The creditor shall provide evidence of its claims and proof that its international interest has been registered.
 5. If the insolvency administrator or the debtor, as applicable, does not give notice in conformity with paragraph 2, or when the insolvency administrator or

säkerheter som har registrerats.

13. Konventionen, som den har modifierats genom artikel IX i det här Protokollat, ska tillämpas vid genomförandet av samtliga åtgärder i denna artikel.

Alternativ B

2. När en insolvenssituation uppstår, ska insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären på begäran av borgenären, inom den tidsfrist som anges i en förklaring som avgetts av en fördragsslutande stat enligt artikel XXX(3), meddela borgenären om gäldenären:
 - a) kommer att läka alla avtalsbrott, bortsett från det som består i att insolvensförfarandet inletts, och förbinda sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet och därtill hörande dokument; eller
 - b) kommer att möjliggöra för borgenären att ta luftfartsobjektet i besittning i enlighet med tillämplig lag.
3. Enligt den lag som är tillämplig enligt stycket (b) i

the debtor has declared that it will give the creditor the opportunity to take possession of the aircraft object but fails to do so, the court may permit the creditor to take possession of the aircraft object upon such terms as the court may order and may require the taking of any additional step or the provision of any additional guarantee.

6. The aircraft object shall not be sold pending a decision by a court regarding the claim and the international interest.

Article XII – Insolvency assistance

1. This Article applies only where a Contracting State has made a declaration pursuant to Article XXX(1).
2. The courts of a Contracting State in which an aircraft object is situated shall, in accordance with the law of the Contracting State, cooperate to the maximum extent possible with foreign courts and foreign insolvency administrators in carrying out the provisions of Article XI.

föregående punkt, får domstolen begära att kompletterande åtgärder ska vidtas eller att ytterligare säkerhet ska ställas.

4. Borgenären ska styrka sin fordran och visa att registrering av den internationella säkerheten skett.
5. Om insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären inte lämnar meddelande till borgenären i enlighet med punkt 2, eller om insolvensförvaltaren eller gäldenären har förklarat att borgenären kommer att kunna ta luftfartsobjektet i besittning men så inte sker, får domstolen låta borgenären ta luftfartsobjektet i besittning på de villkor som domstolen fastställer samt får domstolen kräva att kompletterande åtgärder ska vidtas eller ytterligare säkerhet ställas.
6. Luftfartsobjektet får inte säljas så länge domstolen inte fattat beslut om fordran och den internationella säkerhetsrätten.

Artikel XII – Bistånd vid insolvens

1. Denna artikel ska endast tillämpas om en fördrags-

Article XIII – De-registration and export request authorisation

1. This Article applies only where a Contracting State has made a declaration pursuant to Article XXX(1).
2. Where the debtor has issued an irrevocable de-registration and export request authorisation substantially in the form annexed to this Protocol and has submitted such authorisation for recordation to the registry authority, that authorisation shall be so recorded.
3. The person in whose favour the authorisation has been issued (the “authorised party”) or its certified designee shall be the sole person entitled to exercise the remedies specified in Article IX(1) and may do so only in accordance with the authorisation and applicable aviation safety laws and regulations. Such authorisation may not be revoked by the debtor without the consent in writing of the authorised party. The registry authority shall remove an authorisation from the registry at the request of the authorised party.

slutande stat avgett en förklaring enligt artikel XXX(1).

2. Domstolarna i en fördragslutande stat i vilken luftfartsobjektet finns, ska i överensstämmelse med den fördragslutande statens lag så långt det är möjligt samarbeta med de utländska domstolarna och utländska insolvensförvaltarna vid tillämpningen av bestämmelserna i artikel XI.

Artikel XIII – Fullmakt för avregistrering och export

1. Denna artikel ska endast vara tillämplig om en fördragslutande stat har avgett en förklaring enligt artikel XXX(1).
2. Om gäldenären har utfärdat en oåterkallelig fullmakt för avregistrering och export, vilken i allt väsentligt är följer bilagan till Protokoll, och har överlämnat fullmakten för registrering till registreringsmyndigheten, ska fullmakten registreras.
3. Den person för vilken fullmakten är utställd (den ”bemyndigade parten”) eller den person som den bemyndigande parten utser, ska vara den enda person som har rätt att vidta de åtgärder som anges i artikel IX(1) och får

4. The registry authority and other administrative authorities in Contracting States shall expeditiously co-operate with and assist the authorised party in the exercise of the remedies specified in Article IX.

Article XIV – Modification of priority provisions

1. A buyer of an aircraft object under a registered sale acquires its interest in that object free from an interest subsequently registered and from an unregistered interest, even if the buyer has actual knowledge of the unregistered interest.
2. A buyer of an aircraft object acquires its interest in that object subject to an interest registered at the time of its acquisition.
3. Ownership of or another right or interest in an aircraft engine shall not be affected by its installation on or removal from an aircraft.
4. Article 29(7) of the Convention applies to an item, other than an object, installed on an airframe, aircraft engine or helicopter.

göra så endast i överensstämmelse med fullmakten och tillämpliga lagar och förordningar avseende luftfartssäkerhet. Galdenären får inte återkalla fullmakten utan skriftligt samtycke från den bemyndigade parten. Registreringsmyndigheten ska, på begäran av den bemyndigade parten, ta bort en fullmakt som har införts i registret.

4. Registreringsmyndigheten och övriga administrativa myndigheter i de fördragslutande staterna ska skyndsamt samarbeta med och ge stöd till den bemyndigade parten när denne vidtar åtgärder som anges i artikel IX.

Artikel XIV – Ändring av bestämmelser om prioritet

1. En köpare av ett luftfartsobjekt genom ett registrerat köp förvärvar rätten till det objektet fritt från en senare registrerad säkerhet och från en icke registrerad säkerhet, även om köparen har kännedom om den icke registrerade säkerheten.
2. En köpare av ett luftfartsobjekt förvärvar rätten till det objektet med förbehåll för en säkerhet som var registrerad vid tidpunkten för förvärvet.

Article XV – Modification of assignment provisions

Article 33(1) of the Convention applies as if the following were added immediately after subparagraph (b):

“and (c) the debtor has consented in writing, whether or not the consent is given in advance of the assignment or identifies the assignee.”

Article XVI – Debtor provisions

1. In the absence of a default within the meaning of Article 11 of the Convention, the debtor shall be entitled to the quiet possession and use of the object in accordance with the agreement as against:
 - a) its creditor and the holder of any interest from which the debtor takes free pursuant to Article 29(4) of the Convention or, in the capacity of buyer, Article XIV(1) of this Protocol, unless and to the extent that the debtor has otherwise agreed; and
 - b) the holder of any interest to which the debtor's

3. Äganderätten till eller en annan rätt eller säkerhet i en flygmotor, ska inte påverkas av om motorn monteras på eller ner från ett luftfartyg.
4. Artikel 29(7) i Konventionen ska tillämpas på ett föremål, annat än ett objekt, som är monterat på ett flygplansskrov, en flygmotor eller en helikopter.

Artikel XV – Ändring av bestämmelserna om överlåtelser

Artikel 33(1) i Konventionen ska tillämpas med följande tillägg omedelbart efter stycket (b):

”och c) gäldenären skriftligen har samtyckt, oavsett om samtycket har lämnats innan överlåtelserna ägde rum eller inte, och oavsett om förvärvaren är identifierad eller inte.”

Artikel XVI – Bestämmelser om gäldenären

1. Så länge avtalsbrott enligt artikel 11 i Konventionen inte föreligger, har gäldenären rätt att förfoga över och använda egendomen i överensstämmelse med avtalsvillkoren, i förhållande till:

right or interest is subject pursuant to Article 29(4) of the Convention or, in the capacity of buyer, Article XIV(2) of this Protocol, but only to the extent, if any, that such holder has agreed.

2. Nothing in the Convention or this Protocol affects the liability of a creditor for any breach of the agreement under the applicable law in so far as that agreement relates to an aircraft object.

- a) dess borgenärer och innehavaren av en säkerhet som gäldenären är fri från enligt artikel 29(4) i Konventionen, eller i egenskap av köpare, enligt artikel XIV(1) i det här Protokollat, om och i den utsträckning gäldenären inte har samtyckt till något annat; och
 - b) innehavaren av en säkerhet till vilken gäldenärens rätt är underordnad i enlighet med artikel 29(4) i Konventionen, eller i egenskap av köpare, enligt artikel XIV(2) i det här Protokollat, men endast i den utsträckning som innehavaren har samtyckt till detta.
2. Inget i Konventionen eller det här Protokollat ska påverka borgenärens ansvar vid avtalsbrott enligt tillämplig lag, såvida det avtalet avser ett luftfartsobjekt.

Chapter III

Registry provisions relating to international interests in aircraft objects

Kapitel III

Bestämmelser om registrering av internationella säkerheter i luftfartsobjekt

Article XVII – The Supervisory Authority and the Registrar

1. The Supervisory Authority shall be the international entity designated by a Resolution adopted by the Diplomatic Conference to Adopt a Mobile Equipment Convention and an Aircraft Protocol.
2. Where the international entity referred to in the preceding paragraph is not able and willing to act as Supervisory Authority, a Conference of Signatory and Contracting States shall be convened to designate another Supervisory Authority.
3. The Supervisory Authority and its officers and employees shall enjoy such immunity from legal and administrative process as is provided under the rules applicable to them as an international entity or otherwise.
4. The Supervisory Authority may establish a commission of experts, from among persons nominated by Signatory and Contracting States and having the necessary qualifications and

Artikel XVII – Tillsynsmyndigheten och registratören

1. Tillsynsmyndigheten ska vara det internationella organ som utses genom en resolution som antas av diplomatkonferensen sammankallad för antagande av en konvention om mobilt lösöre och ett luftfartsprotokoll.
2. Om det internationella organ som avses i föregående punkt inte kan eller är berett att fungera som tillsynsmyndighet, ska en konferens mellan de undertecknande och fördragsslutande staterna sammankallas för att utse en annan tillsynsmyndighet.
3. Tillsynsmyndigheten samt dess ledning och anställda ska åtnjuta sådan immunitet mot rättsliga och administrativa förfaranden, som ges enligt de bestämmelser som är tillämpliga på dem i egenkap av internationellt organ eller på annan grund.
4. Tillsynsmyndigheten får inrätta en expertkommitté, vars ledamöter ska utses bland de personer som föreslagits av de undertecknande och fördragsslutande staterna, och som har erforderlig kompetens och

experience, and entrust it with the task of assisting the Supervisory Authority in the discharge of its functions.

5. The first Registrar shall operate the International Registry for a period of five years from the date of entry into force of this Protocol. Thereafter, the Registrar shall be appointed or reappointed at regular five-yearly intervals by the Supervisory Authority.

Article XVIII – First regulations

The first regulations shall be made by the Supervisory Authority so as to take effect upon the entry into force of this Protocol.

Article XIX – Designated entry points

1. Subject to paragraph 2, a Contracting State may at any time designate an entity or entities in its territory as the entry point or entry points through which there shall or may be transmitted to the International Registry information required for registration other than registration of a notice of a national interest or a right or interest under Article 40 in either

erfarenhet, och ge denna i uppgift att bistå tillsynsmyndigheten i dess uppgifter.

5. Den första registratorn ska sörja för driften av det internationella registret under en tid av fem år från det dag då det här Protokoll träder i kraft. Därefter ska tillsynsmyndigheten vart femte år utnämna en ny registrator eller förlänga den dåvarande registratorns mandat.

Artikel XVIII – Ett första regelverk

Det första regelverket ska upprättas av tillsynsmyndigheten med verkan från den dag då det här Protokoll träder i kraft.

Artikel XIX – Utseende av kontaktpunkter

1. Med förbehåll för punkt 2 kan en fördragsslutande stat när som helst utse ett eller flera organ inom sitt territorium till kontaktpunkt eller kontaktpunkter, genom vilken eller vilka det ska eller får till det internationella registret överföras information som krävs för registrering, med undantag för registrering av ett meddelande om en nationell säkerhet eller om en rättighet eller säkerhet enligt artikel 40 på grundval

case arising under the laws of another State.

2. A designation made under the preceding paragraph may permit, but not compel, use of a designated entry point or entry points for information required for registrations in respect of aircraft engines.

Article XX – Additional modifications to Registry provisions

1. For the purposes of Article 19(6) of the Convention, the search criteria for an aircraft object shall be the name of its manufacturer, its manufacturer's serial number and its model designation, supplemented as necessary to ensure uniqueness. Such supplementary information shall be specified in the regulations.
2. For the purposes of Article 25(2) of the Convention and in the circumstances there described, the holder of a registered prospective international interest or a registered prospective assignment of an international interest or the person in whose favour a prospective sale has been registered shall take such steps as are within its power to procure the discharge of the registration

av lagen i en annan stat.

2. Vid utseende av kontaktpunkt enligt föregående punkt är det tillåtet, men inte obligatoriskt, att utse en eller flera kontaktpunkter för uppgifter gällande registrering av flygmotorer.

Artikel XX – Ytterligare ändringar av bestämmelserna om registret

1. För tillämpningen av artikel 19(6) i Konventionen ska sökkriterierna för ett luftfartsobjekt vara tillverkarens namn och serienummer samt modellbeteckningen, tillsammans med de kompletterande uppgifter som behövs för identifiering. Sådana kompletterande uppgifter ska specificeras i regelverket.
2. För tillämpningen av artikel 25(2) i Konventionen och under de omständigheter som anges däri, ska innehavaren av en registrerad framtida internationell säkerhet eller av en registrerad framtida överlåtelse av en internationell säkerhet, eller den person för vilken en framtida försäljning har registrerats, vidta åtgärder för att upphäva registreringen senast fem arbetsdagar efter mottagandet av en framställan enligt

no later than five working days after the receipt of the demand described in such paragraph.

3. The fees referred to in Article 17(2)(h) of the Convention shall be determined so as to recover the reasonable costs of establishing, operating and regulating the International Registry and the reasonable costs of the Supervisory Authority associated with the performance of the functions, exercise of the powers, and discharge of the duties contemplated by Article 17(2) of the Convention.
4. The centralised functions of the International Registry shall be operated and administered by the Registrar on a twenty-four hour basis. The various entry points shall be operated at least during working hours in their respective territories.
5. The amount of the insurance or financial guarantee referred to in Article 28(4) of the Convention shall, in respect of each event, not be less than the maximum value of an aircraft object as determined by the Supervisory Authority.

punkten.

3. Avgifterna som anges i artikel 17(2)(h) i Konventionen ska fastställas så att de täcker skäliga kostnader för inrättande, drift och reglering av det internationella registret och skäliga kostnader för tillsynsmyndighetens verksamhet vid utövandet av de åligganden som anges i artikel 17(2) i Konventionen.
4. De centrala funktionerna i det internationella registret ska styras och administreras dygnet runt av registratorn. De olika kontaktpunkterna ska vara aktiva minst under den kontorstid som tillämpas inom respektive territorium.
5. Försäkringsbeloppet eller den ekonomiska garantin som föreskrivs enligt artikel 28(4) i Konventionen ska, för varje skadehändelse, inte understiga det högsta värdet av ett luftfartsobjekt, så som det har fastställts av tillsynsmyndigheten.
6. Inget i Konventionen ska hindra registratorn från att kan teckna försäkring eller garanti till täckande av sådana skadehändelser för vilka registratorn inte är ansvarig enligt artikel 28 i Konventionen.

6. Nothing in the Convention shall preclude the Registrar from procuring insurance or a financial guarantee covering events for which the Registrar is not liable under Article 28 of the Convention.

Chapter IV

Jurisdiction

Article XXI – Modification of jurisdiction provisions

For the purposes of Article 43 of the Convention and subject to Article 42 of the Convention, a court of a Contracting State also has jurisdiction where the object is a helicopter, or an airframe pertaining to an aircraft, for which that State is the State of registry.

Article XXII – Waivers of sovereign immunity

1. Subject to paragraph 2, a waiver of sovereign immunity from jurisdiction of the courts specified in Article 42 or Article 43 of the Convention or relating to enforcement of rights and interests relating to an aircraft object under the Convention shall be binding and, if the other conditions to such

Kapitel IV

Jurisdiktion

Artikel XXI – Ändring av bestämmelserna om jurisdiktion

För tillämpningen av artikel 43 i Konventionen och med förbehåll för artikel 42 i Konventionen, har en domstol i en fördragslutande stat också jurisdiktion om objektet är en helikopter eller ett luftfartygsskrov tillhörande ett luftfartyg, där staten är registreringsstat.

Artikel XXII – Dispensklausul om immunitet

1. Med förbehåll för punkt 2 ska en dispensklausul om immunitet mot rättsliga förfaranden gentemot domstolarna som anges i artikel 42 eller artikel 43 i Konventionen, eller i fråga om verkställighet av rättigheter och säkerheter avseende ett luftfartsobjekt enligt Konven-

jurisdiction or enforcement have been satisfied, shall be effective to confer jurisdiction and permit enforcement, as the case may be.

2. A waiver under the preceding paragraph must be in writing and contain a description of the aircraft object.

tionen, vara bindande och, om övriga villkor för jurisdiktion och verkställighet är uppfyllda, medföra jurisdiktion och tillåta verkställighet beroende på omständigheterna.

2. En dispensklausul enligt föregående punkt måste vara skriftlig och innehålla en beskrivning av luftfartsobjektet.

Chapter V

Relationship with other conventions

Article XXIII – Relationship with the *Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft*

The Convention shall, for a Contracting State that is a party to the *Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft*, signed at Geneva on 19 June 1948, supersede that Convention as it relates to aircraft, as defined in this Protocol, and to aircraft objects. However, with respect to rights or interests not covered or affected by the present Convention, the Geneva Convention shall not be superseded.

Kapitel V

Förhållande till andra konventioner

Artikel XXIII – Förhållande till *Konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg*

Konventionen har, för en fördragsslutande stat som är part till *Konventionen rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg*, undertecknad i Genève den 19 juni 1948, företräde i förhållande till sistnämnda konvention, i den utsträckning det rör luftfartyg, enligt definitionen i det här Protokoll, och luftfartsobjektet. Vad gäller rättigheter eller säkerheter som inte omfattas av eller berörs av Konventionen, har inte Konventionen företräde framför Genèvekonventionen.

Article XXIV – Relationship with the *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Precautionary Attachment of Aircraft*

1. The Convention shall, for a Contracting State that is a Party to the *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Precautionary Attachment of Aircraft*, signed at Rome on 29 May 1933, supersede that Convention as it relates to aircraft, as defined in this Protocol.
2. A Contracting State Party to the above Convention may declare, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol, that it will not apply this Article.

Article XXV – Relationship with the *UNIDROIT Convention on International Financial Leasing*

The Convention shall supersede the *UNIDROIT Convention on International Financial Leasing*, signed at Ottawa on 28 May 1988, as it relates to aircraft objects.

Artikel XXIV – Förhållande till *Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg*

1. Konventionen har, för en fördragsslutande stat som är part till *Konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg*, undertecknad i Rom den 29 maj 1933, företråde i förhållande till sistnämnda konvention, i den utsträckning det rör luftfartyg enligt definitionen i det här Protokollat.
2. En fördragsslutande stat som är part i Konvention får vid ratificeringen, godtagandet eller godkännandet av det här Protokollat, eller vid anslutningen till detsamma, förklara att staten inte ska tillämpa denna artikel.

Artikel XXV – Förhållande till *Unidroits Konvention om internationell finansiell leasing*

Konventionen har företråde framför *Unidroits Konvention om internationell finansiell leasing*, undertecknad i Ottawa den 28 maj 1988, i den utsträckning det den konventionen är tillämplig på luftfartsobjekt.

Chapter VI

Final provisions

Article XXVI – Signature, ratification, acceptance, approval or accession

1. This Protocol shall be open for signature in Cape Town on 16 November 2001 by States participating in the Diplomatic Conference to Adopt a Mobile Equipment Convention and an Aircraft Protocol held at Cape Town from 29 October to 16 November 2001. After 16 November 2001, this Protocol shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT) in Rome until it enters into force in accordance with Article XXVIII.
2. This Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it.
3. Any State which does not sign this Protocol may accede to it at any time.
4. Ratification, acceptance, approval or accession is effected by the deposit of a

Kapitel VI

Slutbestämmelser

Artikel XXVI – Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning

1. Det här Protokollat är öppet för undertecknande i Kapstaden den 16 november 2001 för stater som deltar i diplomatkonferensen i Kapstaden den 29 oktober till den 16 november 2001 för antagande av en konvention avseende mobilt lösöre och ett luftfartsprotokoll. Efter den 16 november 2001 ska det här Protokollat vara öppet för undertecknande av alla stater vid sätet för Internationella institutet för harmonisering av privaträtten (Unidroit) i Rom tills det träder i kraft i enlighet med artikel XXVIII.
2. Det här Protokollat ska ratificeras, godtas eller godkännas av de stater som har undertecknat det.
3. En stat som inte undertecknar Protokollat får när som helst därefter ansluta sig till det.
4. Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning sker genom deponering av

formal instrument to that effect with the Depositary.

5. A State may not become a Party to this Protocol unless it is or becomes also a Party to the Convention.

Article XXVII – Regional Economic Integration Organisations

1. A Regional Economic Integration Organisation which is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Protocol may similarly sign, accept, approve or accede to this Protocol. The Regional Economic Integration Organisation shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that Organisation has competence over matters governed by this Protocol. Where the number of Contracting States is relevant in this Protocol, the Regional Economic Integration Organisation shall not count as a Contracting State in addition to its Member States which are Contracting States.
2. The Regional Economic Integration Organisation shall, at the time of signature,

ett formellt instrument härom hos depositarien.

5. En stat får inte bli part till det här Protokollat om det inte också är eller blir part till Konventionen.

Artikel XXVII – Regionala organisationer för ekonomisk integration

1. En regional organisation för ekonomisk integration som utgörs av suveräna stater och har kompetens inom vissa områden som omfattas av det här Protokollat får på samma sätt underteckna, godta och godkänna Protokollat eller ansluta sig till det. Den regionala organisationen för ekonomisk integration ska då ha samma rättigheter och skyldigheter som en fördragsslutande stat, i den mån organisationen har kompetens på områden som omfattas av Protokollat. I de fall antalet fördragsslutande stater är relevant i det här Protokollat, ska den regionala organisationen för ekonomisk integration inte räknas som en fördragsslutande stat utöver de medlemsstater som är fördragsslutande stater.
2. Vid undertecknandet, godtagandet, godkännandet eller anslutningen ska den

acceptance, approval or accession, make a declaration to the Depositary specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organisation by its Member States. The Regional Economic Integration Organisation shall promptly notify the Depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph.

3. Any reference to a "Contracting State" or "Contracting States" or "State Party" or "States Parties" in this Protocol applies equally to a Regional Economic Integration Organisation where the context so requires.

Article XXVIII – Entry into force

1. This Protocol enters into force on the first day of the month following the expiration of three months after the date of the deposit of the eighth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, between the States which

regionala organisationen för ekonomisk integration för depositarien avge en förklaring med angivandet av där de områden som omfattas av Protokoll, för vilka medlemsstaterna har överfört sin kompetens till organisationen. Den regionala organisationen ska utan dröjsmål underrätta depositarien om ändringar i den kompetensfördelning, inklusive ny kompetens som överförs, som anges i förklaringen.

3. Varje hänvisning till "fördragsslutande stat" eller "fördragsslutande stater" eller "stat som är part" eller "stater som är parter" i det här Protokoll ska gälla på samma sätt för en regional organisation för ekonomisk integration, när sammanhanget så kräver.

Artikel XXVIII – Ikraftträdande

1. Det här Protokoll träder i kraft den första dagen i den månad som följer efter det att tre månader förflutit efter den dag, då det åttonde ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponerats, mellan de stater som har deponerat sådana instrument.

have deposited such instruments.

2. For other States this Protocol enters into force on the first day of the month following the expiration of three months after the date of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

Article XXIX – Territorial units

1. If a Contracting State has territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Protocol, it may, at the time of ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Protocol is to extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify its declaration by submitting another declaration at any time.
2. Any such declaration shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.
3. If a Contracting State has not made any declaration under paragraph 1, this Protocol shall apply to all territorial units of that State.

2. För andra stater träder det här Protokollat i kraft den första dagen i den månad som följer efter det att tre månader förflutit efter den dag då statens ratifikations-, godtagande-godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponerades.

Artikel XXIX – Territoriella områden

1. Om en fördragsslutande stat har territoriella områden i vilka olika rättssystem tillämpas på områden som regleras i det här Protokollat, får det vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att det här Protokollat ska tillämpas i alla dess territoriella områden eller endast i någon eller några av dessa, och staten får när som helst ändra förklaringen genom att avge en ny förklaring.
2. I en sådan förklaring ska uttryckligen anges inom vilka territoriella områden Protokollat ska tillämpas.
3. Om en fördragsslutande stat inte har avgett någon förklaring enligt punkt 1, ska det här Protokollat tillämpas på alla territoriella områden i den staten.

4. Where a Contracting State extends this Protocol to one or more of its territorial units, declarations permitted under this Protocol may be made in respect of each such territorial unit, and the declarations made in respect of one territorial unit may be different from those made in respect of another territorial unit.
5. If by virtue of a declaration under paragraph 1, this Protocol extends to one or more territorial units of a Contracting State:
 - a) the debtor is considered to be situated in a Contracting State only if it is incorporated or formed under a law in force in a territorial unit to which the Convention and this Protocol apply or if it has its registered office or statutory seat, centre of administration, place of business or habitual residence in a territorial unit to which the Convention and this Protocol apply;
 - b) any reference to the location of the object in a Contracting State refers to the location of the object in a territorial unit
4. Om en fördragsslutande stat utsträcker tillämpningen av Protokoll till att omfatta en eller flera av sina territoriella områden, får de förklaringar som tillåts enligt Protokoll avges i fråga om var och en av dessa territoriella områden och de avgivna förklaringarna kan ha olika lydelse för olika territoriella områden.
5. Om Protokoll enligt en förklaring som avgivits enligt punkt 1 ska tillämpas på en eller flera territoriella områden i en fördragsslutande stat:
 - a) ska gäldenären anses finnas i en fördragsslutande stat endast om gäldenären har bildats enligt en lag som är i kraft i ett territoriellt område på vilken Konventionen och Protokoll ska tillämpas, eller har sitt säte, huvudkontor, driftställe eller hemvist i ett territoriellt område där Konventionen och det här Protokoll är tillämpligt,
 - b) ska varje hänvisning till var objektet befinner sig i en fördragsslutande stat avse var objektet befinner sig i ett territoriellt område där Konventionen och det här Protokoll är

to which the Convention and this Protocol apply; and

- c) any reference to the administrative authorities in that Contracting State shall be construed as referring to the administrative authorities having jurisdiction in a territorial unit to which the Convention and this Protocol apply and any reference to the national register or to the registry authority in that Contracting State shall be construed as referring to the aircraft register in force or to the registry authority having jurisdiction in the territorial unit or units to which the Convention and this Protocol apply.

Article XXX – Declarations relating to certain provisions

1. A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol, declare that it will apply any one or more of Articles VIII, XII and XIII of this Protocol.
2. A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or

tillämpligt; och

- c) ska varje hänvisning till administrativa myndigheter i den fördragsslutande stat uppfattas som de behöriga administrativa myndigheterna i ett territoriellt område där Konventionen och det här Protokoll ska tillämpas, och varje hänvisning till det nationella registret eller registermyndigheten i denna fördragsslutande stat ska uppfattas som luftfartygsregistret eller registermyndigheten i det territoriella området eller de territoriella områden där Konventionen och det här Protokoll är tillämpligt.

Artikel XXX – Förklaringar som rör vissa bestämmelser

1. En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet eller godkännandet av det här Protokoll eller anslutningen till detta, förklara att staten kommer att tillämpa en eller flera av artiklarna VIII, XII och XIII i det här Protokoll.
2. En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet eller godkännandet av Protokoll eller anslutningen till

accession to this Protocol, declare that it will apply Article X of this Protocol, wholly or in part. If it so declares with respect to Article X(2), it shall specify the time-period required thereby.

3. A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol, declare that it will apply the entirety of Alternative A, or the entirety of Alternative B of Article XI and, if so, shall specify the types of insolvency proceeding, if any, to which it will apply Alternative A and the types of insolvency proceeding, if any, to which it will apply Alternative B. A Contracting State making a declaration pursuant to this paragraph shall specify the time-period required by Article XI.
4. The courts of Contracting States shall apply Article XI in conformity with the declaration made by the Contracting State which is the primary insolvency jurisdiction.
5. A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol,

detta förklara att staten helt eller delvis kommer att tillämpa artikel X i det här Protokoll. Om staten avger denna förklaring ska staten med avseende artikel X(2) ange vilken tidsfrist som föreskrivs.

3. En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet eller godkännandet av Protokoll eller anslutningen till detta förklara att den kommer att tillämpa alternativ A eller alternativ B i artikel XI i sin helhet och ska, i så fall, ange för vilka, om några, typer av insolvensförfaranden som den kommer att tillämpa alternativ A och för vilka, om några typer av insolvensförfaranden som den kommer att tillämpa alternativ B. En fördragsslutande stat som avger en förklaring enligt denna punkt ska specificera den tidsfrist som föreskrivs i artikel XI.
4. Domstolarna i de fördragsslutande staterna ska tillämpa artikel XI i enlighet med den förklaring som har avgetts av den fördragsslutande stat som har primär jurisdiktion för insolvensförfaranden.
5. En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet eller godkännandet av

declare that it will not apply the provisions of Article XXI, wholly or in part. The declaration shall specify under which conditions the relevant Article will be applied, in case it will be applied partly, or otherwise which other forms of interim relief will be applied.

Article XXXI – Declarations under the Convention

Declarations made under the Convention, including those made under Articles 39, 40, 50, 53, 54, 55, 57, 58 and 60 of the Convention, shall be deemed to have also been made under this Protocol unless stated otherwise.

Article XXXII – Reservations and declarations

1. No reservations may be made to this Protocol but declarations authorised by Articles XXIV, XXIX, XXX, XXXI, XXXIII and XXXIV may be made in accordance with these provisions.
2. Any declaration or subsequent declaration or any withdrawal of a declaration made under this Protocol shall be notified in writing to the Depositary.

Protokollet eller anslutningen till detta förklara att den helt eller delvis inte kommer att tillämpa artikel XXI. I förklaringen ska anges under vilka förhållanden den relevanta artikeln kommer att tillämpas, om den skulle tillämpas endast delvis, eller vilka andra preliminära åtgärder som kommer att tillämpas.

Artikel XXXI – Förklaringar enligt Konventionen

De förklaringar som avgetts enligt Konventionen, omfattande de som avgetts enligt artiklarna 39, 40, 50, 53, 54, 55, 57, 58 och 60 i Konventionen, ska också anses ha avgetts enligt Protokollet, om inte annat anges.

Artikel XXXII – Reservationer och förklaringar

1. Ingen reservation får göras mot det här Protokollet, men förklaringar som är tillåtna enligt artiklarna XXIV, XXIX, XXX, XXXI, XXXIII och XXXIV får avges i enlighet med dessa bestämmelser.
2. Alla förklaringar eller efterföljande förklaringar eller alla återkallanden av förklaringar som gjorts enligt det här Protokollet ska anmälas

Article XXXIII – Subsequent declarations

1. A State Party may make a subsequent declaration, other than a declaration made in accordance with Article XXXI under Article 60 of the Convention, at any time after the date on which this Protocol has entered into force for it, by notifying the Depositary to that effect.
2. Any such subsequent declaration shall take effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of receipt of the notification by the Depositary. Where a longer period for that declaration to take effect is specified in the notification, it shall take effect upon the expiration of such longer period after receipt of the notification by the Depositary.
3. Notwithstanding the previous paragraphs, this Protocol shall continue to apply, as if no such subsequent declarations had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such subsequent declaration.

skriftligen till depositarien.

Artikel XXXIII – Efterföljande förklaringar

1. En stat som är part får avge en efterföljande förklaring, med undantag av förklaringar som får avges i enlighet med artikel XXXI enligt artikel 60 i Konventionen, när som helst från och med dagen för det här Protokollens ikraftträdande i förhållande till staten, genom en anmälan därom till depositarien.
2. Varje sådan efterföljande förklaring får verkan den första dagen i den månad som följer efter det att sex månader förflutit från och med den dag då depositarien mottog anmälan. Om det i anmälan anges att förklaringen ska få verkan först efter en längre tid, ska förklaringen få verkan när den tid som angetts har förflutit efter det att depositarien mottog anmälan.
3. Trots föregående stycken ska det här Protokollat fortsätta att tillämpas som om en sådan efterföljande förklaring inte har avgetts i fråga om alla rättigheter och säkerheter som uppkommit före den dag då en sådan efterföljande förklaring fick verkan.

Article XXXIV – Withdrawal of declarations

1. Any State Party having made a declaration under this Protocol, other than a declaration made in accordance with Article XXXI under Article 60 of the Convention, may withdraw it at any time by notifying the Depositary. Such withdrawal is to take effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of receipt of the notification by the Depositary.
2. Notwithstanding the previous paragraph, this Protocol shall continue to apply, as if no such withdrawal of declaration had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such withdrawal.

Article XXXV – Denunciations

1. Any State Party may denounce this Protocol by notification in writing to the Depositary.
2. Any such denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of twelve months after the date of receipt of

Artikel XXXIV – Återkallande av förklaringar

1. Varje stat som är part och har avgett en förklaring enligt det här Protokollet får, med undantag för en förklaring som avgetts i överensstämmelse med artikel XXXI enligt artikel 60 i Konventionen, när som helst återkalla förklaringen genom en anmälan därom till depositarien. Ett sådant återkallande får verkan den första dagen i den månad som följer efter det att sex månader har förflutit från den dag då depositarien mottog anmälan.
2. Trots föregående stycke ska det här Protokollet fortsätta att tillämpas som om ingen återkallelse av förklaringen hade gjorts, i fråga om alla rättigheter och säkerhet som uppkommit före den dag då återkallandet fick verkan.

Artikel XXXV – Uppsägning

1. Varje stat som är part får säga upp det här Protokollet genom skriftlig anmälan till depositarien.
2. En sådan uppsägning får verkan den första dagen i den månad som följer efter det att tolv månader förflutit från den dag då depositarien

the notification by the Depositary.

3. Notwithstanding the previous paragraphs, this Protocol shall continue to apply, as if no such denunciation had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such denunciation.

Article XXXVI – Review Conferences, amendments and related matters

1. The Depositary, in consultation with the Supervisory Authority, shall prepare reports yearly, or at such other time as the circumstances may require, for the States Parties as to the manner in which the international regime established in the Convention as amended by this Protocol has operated in practice. In preparing such reports, the Depositary shall take into account the reports of the Supervisory Authority concerning the functioning of the international registration system.
2. At the request of not less than twenty-five per cent of the States Parties, Review Conferences of the States Parties shall be convened

mottog anmälan.

3. Trots föregående stycken ska det här Protokollat fortsätta att tillämpas, som om en sådan uppsägning inte har skett, i fråga om alla rättigheter och säkerheter som uppkommit före den dag då uppsägningen fick verkan.

Artikel XXXVI – Konferenser för utvärdering, ändringar och därtill hörande frågor

1. I samråd med tillsynsmyndigheten ska depositarien varje år, eller vid annat tillfälle om omständigheterna kräver, utarbeta rapporter riktade till de stater som är parter om hur den internationella ordning som inrättats i Konventionen, i dess enligt Protokollat ändrade lydelse, fungerar i praktiken. Depositarien ska utarbeta rapporterna med beaktande av tillsynsmyndighetens rapporter om driften av det internationella registrerings-systemet.
2. På begäran av minst tjugofem procent av de stater som är parter, ska depositarien i samråd med tillsynsmyndigheten anordna återkommande utvärderingskonferenser för genomgång av:

from time to time by the Depositary, in consultation with the Supervisory Authority, to consider:

- a) the practical operation of the Convention as amended by this Protocol and its effectiveness in facilitating the asset-based financing and leasing of the objects covered by its terms;
 - b) the judicial interpretation given to, and the application made of the terms of this Protocol and the regulations;
 - c) the functioning of the international registration system, the performance of the Registrar and its oversight by the Supervisory Authority, taking into account the reports of the Supervisory Authority; and
 - d) whether any modifications to this Protocol or the arrangements relating to the International Registry are desirable.
3. Any amendment to this Protocol shall be approved by at least a two-thirds majority of States Parties participating in the Conference referred to in the
- a) hur Konventionen, i dess enligt Protokollet ändrade lydelse, tillämpas i praktiken och i vilken grad finansiering mot säkerhet i tillgångar och finansiell leasing av egendom som faller inom tillämpningsområdet faktiskt underlättas genom Konventionen;
 - b) hur bestämmelserna i Protokollet och i regelverket tolkas och tillämpas;
 - c) hur det internationella inskrivningsregistrets, registratorns verksamhet och tillsynsmyndighetens tillsyn över registratorn fungerar, på grundval av tillsynsmyndighetens rapporter; och
 - d) huruvida Protokollet eller bestämmelserna om det internationella registret bör justeras.
3. Varje ändring av Protokollet måste godkännas med minst två tredjedels majoritet av de stater som är parter och som deltar vid konferensen enligt föregående stycke, och ändringen träder sedan i kraft i förhållande till de stater som har ratificerat, godtagit eller godkänt ändringen, efter det att den ratificerats,

preceding paragraph and shall then enter into force in respect of States which have ratified, accepted or approved such amendment when it has been ratified, accepted or approved by eight States in accordance with the provisions of Article XXVIII relating to its entry into force.

Article XXXVII – Depositary and its functions

1. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), which is hereby designated the Depositary.
2. The Depositary shall:
 - a) inform all Contracting States of:
 - i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - ii) the date of entry into force of this Protocol;
 - iii) each declaration made in accordance with this

godtagits eller godkänts av åtta stater i enlighet med bestämmelserna i artikel XXVIII om Protokollets ikraftträdande.

Artikel XXXVII – Depositarien och dennes uppgifter

1. Ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument ska deponeras vid Internationella institutet för harmonisering av privaträtten (Unidroit), nedan kallad depositarien.
2. Depositarien ska
 - a) underrätta alla fördragslutande stater:
 - i) om varje nytt undertecknande eller deponering av ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och om datum för detta undertecknande eller denna deponering;
 - ii) om datumet för Protokollets ikraftträdande;
 - iii) om varje förklaring som avges enligt Protokollet samt om datum för förklaringen;
 - iv) om varje återkallande eller ändring av för-

- Protocol, together with the date thereof;
- iv) the withdrawal or amendment of any declaration, together with the date thereof; and
 - v) the notification of any denunciation of this Protocol together with the date thereof and the date on which it takes effect;
- b) transmit certified true copies of this Protocol to all Contracting States;
 - c) provide the Supervisory Authority and the Registrar with a copy of each instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date of deposit thereof, of each declaration or withdrawal or amendment of a declaration and of each notification of denunciation, together with the date of notification thereof, so that the information contained therein is easily and fully available; and
 - d) perform such other functions customary for depositaries.
- klaringar, samt om datum för sådant återkallande eller sådan ändring; och
- v) om varje anmälan om uppsägning av Protokollet samt om datum för uppsägning och om den dag uppsägningen får verkan;
- b) överlämna bestyrkta avskrifter av det här Protokollet till alla fördragslutande stater;
 - c) förse tillsynsmyndigheten och registratorn med en kopia av varje ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, tillsammans med datum för deponeering av instrumenten, samt kopior av vare förklaring, eller återkallande eller ändring av en förklaring samt om anmälningar om uppsägning, tillsammans med datum för anmälan, så att uppgifterna är fullständiga och lättillgängliga; och
 - d) utföra de övriga uppgifter som normalt åligger depositarier.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorised, have signed this Protocol.

DONE at Cape Town, this sixteenth day of November, two thousand and one, in a single original in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic, such authenticity to take effect upon verification by the Joint Secretariat of the Conference under the authority of the President of the Conference within ninety days hereof as to the conformity of the texts with one another.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat Protokollet.

I Kapstaden den sextonde november tvåusen ett i ett enda exemplar på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska språket, vilka texter alla har lika giltighet, vilken giltighet träder ikraft när konferensens gemensamma sekretariat under överinseende av konferensens ordförande inom 90 dagar från och med dagen för denna akt har kontrollerat den inbördes överensstämmelsen mellan dessa texter.

Annex

Bilaga

FORM OF IRREVOCABLE
DE-REGISTRATION AND
EXPORT REQUEST
AUTHORISATIONFORMULÄR AVSEENDE
OÅTERKALLELIG
FULLMAKT FÖR
AVREGISTRERING OCH
EXPORT

Annex referred to in Article XIII

Bilaga som avses i artikel XIII

[Insert Date]

To: [Insert Name of Registry
Authority]

[datumuppgift]

Adressat: [uppgift om registre-
ringsmyndighetens namn]Re: Irrevocable De-Registration
and Export Request
AuthorisationRe: Ärende: Oåterkalleligt
fullmakt för avregistrering och
export

The undersigned is the registered [operator] [owner]* of the [insert the airframe/helicopter manufacturer name and model number] bearing manufacturers serial number [insert manufacturer's serial number] and registration [number] [mark] [insert registration number/mark] (together with all installed, incorporated or attached accessories, parts and equipment, the "aircraft").

This instrument is an irrevocable de-registration and export request authorisation issued by the undersigned in favour of [insert name of

Undertecknad är den registrerade [operatören] [ägaren] av [ange namnet på tillverkaren och luftfartygs-/helikopterskrovmodellen], som har tillverkarens serienummer [ange nummer] och är registrerat som [registreringsnummer] [beteckning] [ange registreringsnummer/beteckning] (och tillbehör, delar och utrustningar, som är installerade, inbyggda eller fastsatta i detta, nedan kallat luftfartyget).

Detta instrument utgör en oåterkalleligt fullmakt för avregistrering och export, utställt av undertecknad till

* Select the term that reflects the relevant nationality registration criterion.

creditor] (“the authorised party”) under the authority of Article XIII of the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Aircraft Equipment. In accordance with that Article, the undersigned hereby requests:

- i) recognition that the authorised party or the person it certifies as its designee is the sole person entitled to:
 - a) procure the de-registration of the aircraft from the [insert name of aircraft register] maintained by the [insert name of registry authority] for the purposes of Chapter III of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago, on 7 December 1944, and
 - b) procure the export and physical transfer of the aircraft from [insert name of country]; and
- ii) confirmation that the authorised party or the person it certifies as its designee may take the action specified in clause (i) above on written demand without the consent of the

[ange borgenär] (nedan kallad den bemyndigade parten) i överensstämmelse med artikel XIII i protokollet om frågor som särskilt rör luftfartygsutrustning till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom. Under-tecknad begär i överensstämmelse med ovannämnda artikel om

- i) att den bemyndigade parten eller person som denne utser för ändamålet, ska erkännas som den enda person som är bemyndigad att
 - a) avregistrera luftfartyget i [ange luftfartygsregister], som förs av [ange registermyndighet] i enlighet med kapitel III i Konventionen om Internationell Civil Luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944, och
 - b) låta exportera och fysiskt överföra luftfartyget [från] [ange landet],
- ii) att det bekräftas att den bemyndigade parten eller person som denne utser för ändamålet får vidta de åtgärder som anges i led i) ovan efter skriftlig framställan och utan underteck-

undersigned and that, upon such demand, the authorities in [insert name of country] shall co-operate with the authorised party with a view to the speedy completion of such action.

The rights in favour of the authorised party established by this instrument may not be revoked by the undersigned without the written consent of the authorised party.

Please acknowledge your agreement to this request and its terms by appropriate notation in the space provided below and lodging this instrument in [insert name of registry authority].

[insert name of operator/owner]

Agreed to and lodged this
[insert date]

By: [insert name of signatory]
Its: [insert title of signatory]

[insert relevant notational
details]

nades samtycke och att myndigheterna i [ange landet] vid mottagandet av framställan samarbetar med den bemyndigade parten för att åtgärderna i fråga skyndsamt ska kunna verkställas.

De rättigheter som genom denna handling ges den bemyndigade parten kan inte återkallas av undertecknad utan den bemyndigade partens skriftliga samtycke.

Ni ombeds tillkännage att ni godtar denna fullmakt genom att på lämpligt sätt fylla i uppgifterna nedan i detta dokument samt deponera den hos [ange registermyndighet].

[operatörens/ägarens namn]

Godkänt och deponerat den
[ange datum]

av: [namn och titel]

[nödvändiga anmärkningar]

Statens offentliga utredningar 2014

Kronologisk förteckning

1. Vissa bostadsbeskattningsfrågor. Fi.
2. Framtidens valfrihetssystem
– inom socialtjänsten. S.
3. Boende utanför det egna hemmet
– placeringsformer för barn och unga.
S.
4. Det måste gå att lita på konsument-
skyddet. Ju.
5. Staten får inte abdikera
– om kommunaliseringen av den
svenska skolan. U.
6. Män och jämställdhet. U.
7. Skärpta straff för vapenbrott. Ju.
8. Översyn av statsskuldspolitiken. Fi.
9. Förändrad assistansersättning
– en översyn av ersättningssystemet. S.
10. Ett steg vidare – nya regler och åtgärder
för att främja vidareutnyttjande av
handlingar. S.
11. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet
2014. Forskningsdebatt, alternativ och
beslutsfattande. M.
12. Utvärdera för utveckling – om utvärde-
ring av skolpolitiska reformer. U.
13. En digital agenda i människans tjänst
– en ljusnande framtid kan bli vår. N.
14. Effektiv och rättssäker PBL-över-
prövning. S.
15. Investeringsplanering för försvars-
materiel
En ny planerings-, besluts- och
uppföljningsprocess. Fö.
16. Det ska vara lätt att göra rätt
Åtgärder mot felaktiga utbetalningar
inom den arbetsmarknadspolitiska
verksamheten. A.
17. Genomförande av Seveso III-
direktivet. Fö.
18. Straffskalorna för allvarliga våldsbrott.
Ju.
19. Yrkeskvalifikationsdirektivet – ett
samlat genomförande. U.
20. Läkemedel för särskilda behov. S.
21. Bredband för Sverige in i framtiden. N.
22. Genomförande av EU:s nya redovis-
ningsdirektiv. Ju.
23. Rätt information på rätt plats i rätt tid.
Del 1, 2 och 3. S.
24. Olycksregister och djupstudier på
transportområdet. N.
25. Internationella rättsförhållanden
rörande arv. Ju.
26. Tillträde till COTIF 1999. Ju.
27. Svensk veteranpolitik. Ett ansvar för
hela samhället. + Bilagor. Fö.
28. Lönsamt arbete – familjeansvarets
fördelning och konsekvenser. A.
29. Assisterad befruktning för ensam-
stående kvinnor. Ju.
30. Jämställt arbete? Organisatoriska
ramar och villkor i arbetslivet. A.
31. Visselblåsare
Stärkt skydd för arbetstagare som slår
larm om allvarliga missförhållanden. A.
32. Jordbruks- och bostadsarrende
– några frågor om arrendeavgift och
besittningsskydd. Ju.
33. Från hyresrätt till äganderätt. Ju.
34. Inte bara jämställdhet
Intersektionella perspektiv på hinder
och möjligheter i arbetslivet. A.
35. I vått och torrt – förslag till ändrade
vattenrättsliga regler. M.
36. Frågor om följerrätt och om museernas
kopiering. Ju.
37. De svenska energimarknaderna
– en samhällsekonomisk analys. Fi.
38. Tillväxt och värdeskapande
Konkurrenskraft i svenskt jordbruk
och trädgårdsnäring. L.
39. Så enkelt som möjligt för så många
som möjligt
Bättre juridiska förutsättningar för
samverkan och service. N.
40. Neutral bolagsskatt – för ökad
effektivitet och stabilitet. Fi.

41. Nya regler om aktiva åtgärder mot diskriminering. A.
42. Kärnavfallsrådets yttrande över SKB:s Fud-program 2013. M.
43. Synnerligen grova narkotikabrott. Ju.
44. F-skuldsanering – en möjlighet till nystart för seriösa företagare. Ju.
45. Unik kunskap genom registerforskning. U.
46. Marknadsmissbruk II. Fi.
47. Förbättrad tvistlösning på konsumentområdet – ny EU-lagstiftning och en översyn av det svenska systemet. Ju.
48. Registerutdrag i arbetslivet. A.
49. Våld i nära relationer – en folkhälsofråga. Förslag för ett effektivare arbete. + Bilaga. Ju.
50. Med miljömålen i fokus – hållbar användning av mark och vatten. M.
51. Nya regler om upphandling. S.
52. Resolution. En ny metod för att hantera banker i kris. Vol 1 + 2. Fi.
53. Material i kontakt med dricksvatten – myndighetsroller och ansvarsfrågor. L.
54. Vildsvin och viltskador – om utfodring, kameraövervakning och arrendatorers jakträtt. L.
55. Inhyrning och företrädesrätt till återanställning. A.
56. Genomförande av Omnibus II-direktivet. Fi.
57. En ny reglering för tjänstepensionsföretag. Del 1 + 2. Fi.
58. Privat införsel av alkoholdrycker. Tydligare regler i konsekvens med svensk alkoholpolitik. S.
59. Bostadsförsörjning och riksintressen. M.
60. Tillförlitligare kreditupplysningar – ett förbättrat integritetsskydd vid offentlighetskrav. Ju.
61. Svensk kontanthantering. Fi.
62. Förbättrat förhandsbeskedsinstitut. Fi.
63. Organiserad brottslighet – förfälts- och underlåtenhetsansvar, kvalifikationsgrunder m.m. Ju.
64. En ny modell för åldersklassificering av film för barn och unga. Ku.
65. Försvarsmaktens behov av flygtrafiktjänst Civil och militär samverkan. N.
66. Myndigheter och organisationer under Miljödepartementet – en kartläggning. M.
67. Inbyggd integritet inom Inspektionen för socialförsäkringen. S.
68. Förenklade skatteregler för enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag. Fi.
69. En lag om upphandling av koncessioner. S.
70. Ändrade informationskrav på värdepappersmarknaden. Fi.
71. Ett jämställt samhälle fritt från våld – Utvärdering av regeringens satsningar 2010–2014. U.
72. Handel med begagnade varor och med skrot – vissa kontrollfrågor. N.
73. Försvarsmakten i samhället – en långsiktigt hållbar militär personalförsörjning och en modern folkförankring av försvaret. Fö.
74. Jämställdhet i socialförsäkringen? A.
75. Automatiserade beslut – färre regler ger tydligare reglering. N.
76. Fortsatt utveckling av förvaltningsprocessen och specialisering för skattemål. Ju.
77. Från analog till digital marksänd radio – en plan från Digitalradiosamordningen. Ku.
78. Ersättning för s.k. dold mervärdesskatt vid upphandling av luftburen ambulanssjukvård. Fi.
79. Internationella säkerheter i flygplan m.m. – Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. Ju.

Statens offentliga utredningar 2014

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

- Det ska vara lätt att göra rätt
Åtgärder mot felaktiga utbetalningar inom den arbetsmarknadspolitiska verksamheten. [16]
- Lösamt arbete
– familjeansvarets fördelning och konsekvenser. [28]
- Jämställt arbete? Organisatoriska ramar och villkor i arbetslivet. [30]
- Visselblåsare
Stärkt skydd för arbetstagare som slår larm om allvarliga missförhållanden. [31]
- Inte bara jämställdhet
Intersektionella perspektiv på hinder och möjligheter i arbetslivet. [34]
- Nya regler om aktiva åtgärder mot diskriminering. [41]
- Registerutdrag i arbetslivet. [48]
- Inhyrning och företrädesrätt till återanställning. [55]
- Jämställdhet i socialförsäkringen? [74]

Finansdepartementet

- Vissa bostadsbeskattningsfrågor. [1]
- Översyn av statsskuldpolitiken. [8]
- De svenska energimarknaderna
– en samhällsekonomisk analys. [37]
- Neutral bolagsskatt – för ökad effektivitet och stabilitet. [40]
- Marknadsmissbruk II. [46]
- Resolution. En ny metod för att hantera banker i kris. Vol 1 + 2. [52]
- Genomförande av Omnibus II-direktivet. [56]
- En ny reglering för tjänstepensionsföretag. Del 1 + 2. [57]
- Svensk kontanthantering. [61]
- Förbättrat förhandsbeskedsinstitut. [62]
- Förenklade skatteregler för enskilda näringsidkare och fysiska personer som är delägare i handelsbolag. [68]

- Ändrade informationskrav på värdepappersmarknaden. [70]
- Ersättning för s.k. dold mervärdesskatt vid upphandling av luftburen ambulans-sjukvård. [78]

Försvarsdepartementet

- Investeringsplanering för försvarsmateriel
En ny planerings-, besluts- och uppföljningsprocess. [15]
- Genomförande av Seveso III-direktivet. [17]
- Svensk veteranpolitik. Ett ansvar för hela samhället. + Bilagor. [27]
- Försvarsmakten i samhället
– en långsiktigt hållbar militär personalförsörjning och en modern folkförankring av försvaret. [73]

Justitiedepartementet

- Det måste gå att lita på konsumentskyddet. [4]
- Skärpta straff för vapenbrott. [7]
- Straffskalorna för allvarliga våldsbrott. [18]
- Genomförande av EU:s nya redovisningsdirektiv. [22]
- Internationella rättsförhållanden rörande arv. [25]
- Tillträde till COTIF 1999. [26]
- Assisterad befruktning för ensamstående kvinnor. [29]
- Jordbruks- och bostadsarrende
– några frågor om arrendeavgift och besittningsskydd. [32]
- Från hyresrätt till äganderätt. [33]
- Frågor om följerätt och om museernas kopiering. [36]
- Synnerligen grova narkotikabrott. [43]
- F-skuldsanering – en möjlighet till nystart för seriösa företagare. [44]
- Förbättrad tvistlösning på konsumentområdet – ny EU-lagstiftning och en översyn av det svenska systemet. [47]

Våld i nära relationer – en folkhälsofråga.

Förslag för ett effektivare arbete.
+ Bilaga. [49]

Tillförlitligare kreditupplysningar
– ett förbättrat integritetsskydd vid
offentligrättsliga krav. [60]

Organiserad brottslighet
– förfälts- och underlåtenhetsansvar,
kvalifikationsgrunder m.m. [63]

Fortsatt utveckling av förvaltnings-
processen
och specialisering för skattemål. [76]

Internationella säkerheter i flygplan
m.m. – Kapstadskonventionen och
luftfartsprotokollet. [79]

Kulturdepartementet

En ny modell för åldersklassificering av film
för barn och unga. [64]

Från analog till digital marksänd radio – en
plan från Digitalradiosamordningen.
[77]

Landsbygdsdepartementet

Tillväxt och värdeskapande
Konkurrenskraft i svenskt jordbruk
och trädgårdsnäring. [38]

Material i kontakt med dricksvatten –
myndighetsroller och ansvarfrågor. [53]

Vildsvin och viltskador
– om utfodring, kameraövervakning
och arrendatorers jakträtt. [54]

Miljödepartementet

Kunskapsläget på kärnavfallsområdet
2014. Forskningsdebatt, alternativ och
beslutsfattande. [11]

I vått och torrt – förslag till ändrade
vattenrättsliga regler. [35]

Kärnavfallsrådets yttrande över
SKB:s Fud-program 2013. [42]

Med miljömålen i fokus – hållbar
användning av mark och vatten. [50]

Bostadsförsörjning och riksintressen. [59]

Myndigheter och organisationer under
Miljödepartementet – en kartläggning.
[66]

Näringsdepartementet

En digital agenda i människans tjänst
– en ljusnande framtid kan bli vår. [13]

Bredband för Sverige in i framtiden. [21]

Olycksregister och djupstudier på trans-
portområdet. [24]

Så enkelt som möjligt för så många
som möjligt
Bättre juridiska förutsättningar för
samverkan och service. [39]

Försvarsmaktens behov av flygtrafiktjänst
Civil och militär samverkan. [65]

Handel med begagnade varor
och med skrot – vissa kontrollfrågor.
[72]

Automatiserade beslut – färre regler ger
tydligare reglering. [75]

Socialdepartementet

Framtidens valfrihetssystem
– inom socialtjänsten. [2]

Boende utanför det egna hemmet
– placeringsformer för barn och unga.
[3]

Förändrad assistansersättning
– en översyn av ersättningssystemet.
[9]

Ett steg vidare – nya regler och åtgärder för
att främja vidareutnyttjande av hand-
lingar. [10]

Effektiv och rättssäker PBL-överprövning.
[14]

Läkemedel för särskilda behov. [20]

Rätt information på rätt plats i rätt tid.
Del 1, 2 och 3. [23]

Nya regler om upphandling. [51]

Privat införsel av alkoholdrycker.
Tydligare regler i konsekvens med
svensk alkoholpolitik. [58]

Inbyggd integritet inom Inspektionen för
socialförsäkringen. [67]

En lag om upphandling av koncessioner. [69]

Utbildningsdepartementet

Staten får inte abdikera
– om kommunaliseringen av den
svenska skolan. [5]

Män och jämställdhet. [6]

Utvärdera för utveckling – om utvärdering
av skolpolitiska reformer. [12]

Yrkeskvalifikationsdirektivet – ett samlat
genomförande. [19]

Unik kunskap genom registerforskning.
[45]

Ett jämställt samhälle fritt från våld –
Utvärdering av regeringens satsningar
2010–2014. [71]