

# Tvangsrealisasjon i Norge av luftfartøy og rettigheter i luftfartøy

Thor Falkanger



Marlus nr. 451  
Sjørettsfondet  
Nordisk institutt for sjørett  
Universitetet i Oslo

© Sjørettsfondet, 2015  
ISSN: 0332-7868

Sjørettsfondet  
Universitetet i Oslo  
Nordisk institutt for sjørett  
Postboks 6706 St. Olavs plass  
N-0130 Oslo

Telefon: 22 85 96 00  
Telefaks: 22 85 97 50  
E-post: [sjorett-adm@jus.uio.no](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)  
Internett: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

Redaktør: Professor dr. juris Trond Solvang  
Bidrag sendes til [trond.solvang@jus.uio.no](mailto:trond.solvang@jus.uio.no)

Abonnement og løssalg:  
Den norske bokbyen <http://bokbyen.no/butikk> - [post@bokbyen.no](mailto:post@bokbyen.no)

Trykk: 07 Xpress as

# Forord

Denne fremstilling gjelder tvangsrealisasjon av luftfartøy og rettigheter i luftfartøy etter norsk rett i Norge. Reglene er i betydelig utstrekning preget av internasjonal rett – ikke minst ved at Norge har tiltrådt Cape Town-konvensjonen av 16. november 1998 med protokoll av samme dato.

Oslo i januar 2015

Thor Falkanger



# Innhold

A.	ALMENT OM RETTIGHETER I LUFTFARTØY OG REGISTRERING I LUFTFARTØYREGISTERET .....	11
1	INTRODUKSJON – FORUTSETNINGER .....	11
1.1	Luftfartøyets betydning ved inndrivning av fordringer.....	11
1.2	Sikring av fordring i luftfartøyet – en oversikt .....	12
1.3	Ferden videre .....	13
2	NORGES LUFTFARTØYREGISTER (NLR).....	14
2.1	Hvorfor et register?.....	14
2.2	Luftfartøyregisteret – en karakteristikk.....	14
2.3	Registrering av luftfartøy og rettigheter i luftfartøy .....	15
2.3.1	Luftfartøy .....	15
2.3.2	Registrering av et luftfartøy.....	16
a.	Nasjonalitetsvilkår – hovedregel og unntak.....	16
b.	Dokumentasjonskrav.....	18
c.	Innføring i registeret - nasjonalitets- og registreringsbevis..	19
d.	Registreringsplikt? .....	19
e.	Foreløpig registrering.....	20
2.3.3	Rettighetsregistrering .....	20
2.4	Vilkår for registrering.....	22
2.4.1	Klarhet og form.....	22
2.4.2	Kravet om registerhjemmel.....	22
2.5	Kort om gangen i en registreringsforretning .....	23
2.6	Slettelse i registeret .....	23
2.7	Registreringsnektelse og klage over registreringsbeslutninger, retting .....	24
2.8	Registreringsvirkningene .....	25
2.8.1	Registrering har rettsvernsvirkninger .....	25
2.8.2	Hjemmelspersonkonflikten .....	26
2.8.3	Dobbelt suksesjonskonfliktene .....	26
2.8.4	Særlig om konkurs og tvangsakkord.....	28
3	KORT OM UTLEGG I LUFTFARTØY .....	29
3.1	Innledning .....	29
3.2	Utleggsmyndighet.....	29
3.2.1	De alminnelige kompetanseregler .....	29
3.2.2	Kompetanse vedrørende luftfartøy .....	31

3.3	Begjæringens innhold med dokumentasjon av at utleggsvilkårene foreligger .....	32
3.3.1	Alminnelige krav til begjæringen .....	32
3.3.2	Tvangsgrunnlag .....	32
3.3.3	Forutgående varsel § 4-18.....	34
3.4	Behandling av begjæringen .....	34
3.4.1	Foreleggelse.....	34
3.4.2	Beslutning om utlegg .....	35
3.4.3	Virkninger .....	35
3.4.4	Angrep på utfallet av forretningen .....	35
4	KORT OM LEGALPANT .....	36
4.1	Introduksjon.....	36
4.2	Legalpant i luftfartøy .....	36
5	KORT OM AVTALEPANT .....	38
B.	TVANGSSALG.....	40
6	BEGJÆRING OM TVANGSREALISASJON AV LUFTFARTØY .....	40
6.1	Oversikt over realisasjonsspørsmålene .....	40
6.2	Introduksjon til reglene om tvangssalg.....	41
6.3	Kompetent namsmyndighet.....	41
6.4	Partsforholdet .....	42
6.5	Begjæringens innhold .....	42
6.6	Fra foreleggelse til beslutning .....	43
6.7	Angrep på tingrettens beslutning .....	44
7	NÆRMERE OM TVANGSKRAFTIG TVANGSGRUNNLAG .....	44
7.1	Innledning .....	44
7.2	Tvangsgrunnlag .....	45
7.2.1	Alminnelig tvangsgrunnlag .....	45
7.2.2	Særlige tvangsgrunnlag.....	45
a.	Registrert avtalepant.....	45
b.	Registrert utlegg .....	46
c.	Legalpant for skatt/avgift til det offentlige .....	46
d.	Registrert legalpant.....	46
7.2.3	Innsigelser mot tvangsgrunnlaget.....	47
7.3	Tvangskraftig-vilkåret.....	48
7.4	Varsel, ventefrist.....	48
7.5	Endringer i partskonstellasjonene .....	49

7.6	Utenlandske rettigheter og utenlandske tvangsgrunnlag.....	50
7.6.1	Introduksjon.....	50
7.6.2	Generelt om anerkjennelse.....	50
	a. Heftelse som kan overføres fra utenlandsk register i medhold av luftl. § 3-38 første ledd .....	50
	b. Registrering av andre heftelser.....	52
	c. Vilkåret om gyldighet etter norsk rett .....	52
	d. I hvilken utstrekning skal ikke-registrerte heftelser tas i betraktning ved tvangssalg? .....	53
	e. Særlig om heftelse anerkjent ved utenlandsk dom.....	54
7.6.3	Utenlandsk tvangsgrunnlag .....	55
	a. Alminnelig tvangsgrunnlag .....	55
	b. Særlig om voldgiftsavtaler .....	55
	c. Særlig tvangsgrunnlag.....	56
8	GJENNOMFØRING AV TVANGSSALG.....	57
8.1	Introduksjon .....	57
8.2	Auksjon eller medhjelpersalg.....	57
8.3	Medhjelpersalg .....	57
	8.3.1 Medhjelperens arbeid, innhentelse av bud.....	57
	8.3.2 Stadfestelse og stadfestelsesvilkår.....	58
	a. Introduksjon.....	58
	b. Vilkårene for avsigelse av stadfestelseskjennelse, særlig om dekningsprinsippet.....	59
	c. Høyest mulig kjøpesum.....	60
	d. Stadfestelseskjennelsens virkninger.....	61
	8.3.3 Fordelingskjennelse.....	61
	8.3.4 Kjøpesumsoppgjør og overskjøtning .....	62
	8.3.5 Angrep på stadfestelses- eller fordelingskjennelse.....	62
	8.3.6 Kjøperinnsigelser.....	63
8.4	Auksjonssalg.....	63
	8.4.1 Oversikt.....	63
	8.4.2 Hovedtrekk i et auksjonssalg av et luftfartøy.....	64
	C. SÆRLIG OM TILBEHØR OG MOTORER .....	65
9	TILBEHØR – GENERELT .....	65
9.1	Oversikt over tvangsfullbyrdelseslovens regler om tilbehør .....	65
9.2	Tilbehør til luftfartøy .....	65
	9.2.1 Oversikt.....	65
	9.2.2 Et alminnelig tilbehørsbegrep.....	66

9.2.3	Pant i reservedeler .....	67
9.2.4	Særlig om salgspant.....	69
9.3	Tvangssalg og tilbehør.....	69
9.3.1	Salgets omfang og fordeling av kjøpesummen .....	69
9.3.2	Tilleggsbemerkninger om salgspant .....	70
10	SÆRLIG OM MOTORER ETC. SOM EGET PANTOBJEKT .....	71
D.	SÆRSPØRSMÅL VED PANT I IDEELLE ANDELER OG VED FLÅTEPANT .....	74
11	NOEN TILLEGGSBEMERKNINGER OM PANT I IDEELLE ANDELER.....	74
12	FLÅTEPANT .....	75
E.	TVANGSBRUK.....	77
13	TVANGSBRUK .....	77
F.	SÆRLIG OM LEIEDE (LEASEDE) LUFTFARTØY .....	79
14	SÆRSPØRSMÅL VEDRØRENDE LEASEDE LUFTFARTØYER.....	79
14.1	Introduksjon.....	79
14.2	Leieavtalens status ved tvangssalg av luftfartøyet .....	81
14.3	Tvangsfullbyrdelse av leieavtale .....	81
14.3.1	Tvangsfullbyrdelse av annet enn pengekrav er problematisk... ..	81
14.3.2	Leietagers krav om tvangsfullbyrdelse.....	82
14.3.3	Eiers krav om tvangsfullbyrdelse.....	83
14.4	Leieavtalen som sikkerhetsobjekt .....	84
G.	MIDLERTIDIG SIKRING .....	86
15	ARREST OG MIDLERTIDIG FORFØYNING .....	86
15.1	Introduksjon.....	86
15.2	Arrest .....	87
15.3	Midlertidig forføyning.....	88
15.4	Arrest og midlertidig forføyning der luftfartøyet er leiet.....	89
H.	AVVIK FRA REGLENE I TVANGSFULLBYRDELSSESLOV OG LUFTFARTSLOV .....	90
16	AVVIK VED LOV ELLER AVTALE.....	90
16.1	Tvangsfullbyrdelseslovens regler.....	90
16.2	Cape Town-lovgivningen.....	91



I. REALISASJON AV LUFTFARTØY REGISTRERT I ANNET LAND ENN NORGE .....	92
17 REALISASJON I NORGE AV LUFTFARTØY SOM ER REGISTRERT I ANNET LAND ENN NORGE .....	92
17.1 Oversikt .....	92
17.2 Hvis realisasjon skjer etter tvfbl. kap. 11: Hvilke heftelser kan da tas i betraktning? .....	93
17.2.1 Introduksjon .....	93
17.2.2 Heftelser registrert i utenlandsk register .....	94
17.2.3 Ikke registrerte heftelser .....	95
17.3 Hva er tvangsgrunnlag ved salg av utenlandsk luftfartøy? .....	96
17.4 Når tvfbl. kap. 11 ikke kommer til anvendelse .....	96
17.5 Tvangsrealisasjon ved ikke-pengemessige heftelser .....	97
J. CAPE TOWN-KONVENSJON OG PROTOKOLL .....	98
18 DEN NORSKE CAPE TOWN-REGULERINGEN .....	98
18.1 Introduksjon og oversikt .....	98
18.2 Anvendelsesområdet .....	101
18.3 Hva er en internasjonal sikkerhetsrett? .....	102
18.3.1 Innledning .....	102
18.3.2 Definisjonen av internasjonal sikkerhetsrett .....	103
18.4 Andre rettigheter omhandlet i konvensjonen .....	104
18.4.1 Nasjonale sikkerhetsretter, jf. konvensjonen art. 50 .....	104
18.4.2 Ikke-avtalemessige rettigheter eller sikkerhetsretter, jf. konvensjonen art. 39 .....	105
18.4.3 Registrerbare ikke-avtalemessige rettigheter eller sikkerhetsretter, jf. konvensjonen art. 40 .....	105
18.4.4 Tilhørende rettigheter .....	106
18.4.5 Eksisterende rettigheter eller sikkerhetsrett .....	106
18.5 Registreringsordningen .....	107
18.5.1 Oversikt .....	107
18.5.2 Registeret er et rettighetsregister .....	107
18.5.3 Registrering av salg – protokollen art. III .....	110
18.5.4 Fremgangsmåten ved registrering .....	110
18.6 Registreringens virkninger .....	111
18.6.1 Konkurrerende internasjonale sikkerhetsretter .....	111
18.6.2 Insolvensvernet ved registrering .....	112
18.7 Særlig om registrering av kjøpekontrakter og leieavtaler .....	113
18.7.1 Kjøp av luftfartøy .....	114

---

18.7.2	Leieavtaler.....	114
18.8	Særlig om flymotorer.....	115
18.9	Misligholdsregler .....	116
18.9.1	Oversikt.....	116
18.9.2	Når foreligger mislighold?.....	117
18.9.3	Misligholdsvirkninger .....	117
a.	Panthaverens misligholdsbeføyelser .....	117
b.	Misligholdsbeføyelser for selger som har tatt eiendomsforbehold og for utleier .....	119
c.	Misligholdsbeføyelser ved sikkerhetsoverdragelse («assignment»).....	120
d.	Avtaler om misligholdsbeføyelser .....	120
18.9.4	Særlig om IDERA .....	121
18.10	En oppsummering – under norsk perspektiv.....	122
18.10.1	Innledning.....	122
18.10.2	Kreditor etter internasjonal sikkerhetsrett (en panthaver) tar initiativet .....	123
a.	Kreditor påberoper en IDERA .....	123
b.	Kreditor påberoper seg reglene i konvensjonen art. 8 eller 9 .....	125
c.	Kreditor begjærer tvangssalg etter tvangfullbyrdelsesloven .....	126
18.10.3	En internasjonale panteretts stilling der tvangssalg kreves av panthaver med panterett registrert bare i NLR .....	127
18.10.4	Noen tilleggsbemerkninger om norsk konkurs .....	127
18.10.5	Andre sikkerhetsretter: Om eiendomsforbehold og leie.....	128
18.10.6	Overdragelse av rettigheter.....	129
18.10.7	Regulære kjøp av luftfartøy .....	129
18.10.8	Særlig om flymotorer .....	129
18.10.9	Noen konklusjoner vedrørende betydningen av NLR .....	130
KILDER.....		132
SJØRETTSFONDETS UTGIVELSER .....		135

# A. Alment om rettigheter i luftfartøy og registrering i luftfartøyregisteret

## 1 Introduksjon – forutsetninger

### 1.1 Luftfartøyets betydning ved inndrivning av fordringer

Begrepet sivile luftfartøyer spenner over formuesgoder av sterkt varierende karakter – fra det enkle privateide, propellerdrevne luftfartøy via helikopteret til den kommersielle jumbojet. Og de fordringer som kan oppstå i tilknytning til erverv og bruk av et luftfartøy, kan også være svært ulike: Det kan være fordringer som utspringer av kontrakt: kjøp og leie av luftfartøy med tilleggsutstyr, service- og bemanningskontrakter, oppdrag om transport av personer og gods osv. Videre har vi fordringer som ikke har sin rot i kontrakt, f.eks. ved skade på tredjeperson eller ved bergning av luftfartøyet. Dertil kommer det offentliges skatte- og avgiftskrav. Det er nærliggende at slike fordringer sikres eller søkes sikret i luftfartøyet. Men også fordringer som ikke har noe med luftfartøysvirksomhet å gjøre, kan være eller bli sikret med et luftfartøy som objekt.

I det følgende er det især kreditors rettigheter der hans krav er sikret ved pant i et luftfartøy, som skal undersøkes. Hvorledes kan han få betaling? Vi har især kommersielle forhold for øye, og rammen er realisasjon i Norge. Dermed blir det først og fremst tale om en undersøkelse av reglene i tvangsfullbyrdelsesloven. Hovedvekten legges på tvangsrealisasjon av luftfartøy registrert i det norske luftfartøyregister. Tvangsrealisasjon i Norge av andre luftfartøyer – i praksis luftfartøyer registrert i utenlandsk register – sies det noe om i kap. 17.

I betydelig utstrekning er det i dag slik at eier og operatør ikke er samme person (selskap). I første omgang forutsettes det imidlertid at

eieren også er operatør. De sikkerhets- og realisasjonsspørsmål som en splitting av de to funksjoner medfører, omtales i kap. 14.

I kommersielle forhold av noen størrelse vil økonomiske problemer nok oftest få sin løsning gjennom forhandlinger, men det regelverk som skal beskrives her, gir en bakgrunn for slike forhandlinger. Dermed kan det være nærliggende å avtale – allerede idet gjeldsforholdet etableres, eller på et senere stadium – hvorledes man skal forholde seg dersom det oppstår betalingsvanskeligheter. Og det bringer oss til det praktisk viktige spørsmål om de lovsatte realisasjonsregler undertiden må vike for avtalebestemmelser, og det tas opp i kap. 16.

## **1.2 Sikring av fordring i luftfartøyet – en oversikt**

Der debitor ikke oppfyller frivillig, kan kreditor etter omstendighetene med myndighetenes bistand beslaglegge debtors aktiva, herunder et luftfartøy tilhørende debitor, og det kan han undertiden gjøre selv om forfall ikke er inntrådt. Det er tre former for beslag som kan være aktuelle:

- i) utlegg,
- ii) arrest, eller
- iii) konkurs.

Til disse kan vi føye legalpantet: Visse krav er i kraft av loven sikret gjennom en panterett – i alminnelighet i det objekt som kravet er knyttet til.

Reglene om arrest kommer vi tilbake til. Det kollektive beslag ved konkurs (omfattende alle debtors aktiva til fordel for alle kreditorene) vil ikke få noen generell omtale, men reglene vil dukke opp som begrensninger eller modifikasjoner for hva som gjelder for de sikringsformer vil her skal omtale.

Viktigst i vår sammenheng er naturligvis avtalepantet, det være seg stiftet før eller samtidig med fordringen eller senere (pant for eldre gjeld).

Nær beslektet med panteretten er tilbakeholdsretten, dels med hjemmel i lov/sedvanerett, dels med hjemmel i avtale. Et praktisk eksem-

pel er reparatørens tilbakeholdsrett i den reparerte gjenstand inntil reparasjonsregningen er betalt. Tilbakeholdsretten gir ikke realisasjonsrett; retinenten må på vanlig måte skaffe seg tvangsgrunnlag dersom han skal få dekket sitt pengekrav; får han utlegg i den tilbakeholdte gjenstand, vil utlegget få samme prioritet som tilbakeholdsretten, jf. Rt. 1923 s. 113. Undertiden er imidlertid tilbakeholdsretten utbygget slik at retinenten også har panterett i det tilbakeholdte eller endog har rett til selv å selge det. Et eksempel har vi i reglene om bergelønn i luftl. § 18-8: Bergeren har både tilbakeholdsrett og panterett. Regler om at kreditor også har salgsrett, møter vi i sjøtransportørens tilbakeholdsrett og sjøpant i det transporterte gods samt hans salgsrett, jf. sjøl. §§ 270-272.

Her vil tilbakeholdsretten ikke bli nærmere omtalt.

### **1.3 Ferden videre**

Panterett gir ikke uten videre penger i kassen, men panteretten kan være grunnlag for tvangsrealisasjon, og det er tvangsrealisasjon av luftfartøy – herunder tvangsbruk – som det først og fremst dreier seg om i det følgende. Men også leasing må omtales, dels som spørsmål om naturaloppfyllelse av en leasingavtale, dels som spørsmål om realisasjon der fordringer er sikret ved pant i leasingsavtalen.

Som bakgrunn for selve tvangsrealisasjonen – typisk salg av luftfartøyet – gis det i kap. 35 en oversikt over etableringen av den panterett som er basis for realisasjonen. Men før vi kommer så langt, er det praktisk å si litt om luftfartøyregisteret (kap. 2).

Kap. 616, som utgjør hovedtyngden i fremstillingen, gjelder tvangsrealisasjon rettet mot norskregistrerte rettigheter, med et eget kap. 15 om midlertidige forføyninger. I kap. 17 er temaet tvangsrealisasjon i Norge overfor luftfartøy registrert i annet land.

I luftfarten har man det viktige særtrekk at fremdriftsmotorene ikke er en fast del av luftfartøyet: De tas jevnlig ut for overhaling, og erstattes da med en annen motor som kanskje tidligere har stått i flere andre luftfartøyer. Dette reiser særlige pante- og realisasjonsspørsmål som får; omtalen av disse utskytes til kap. 10.

Luftfartens internasjonale karakter har medført at vi har fått en rekke konvensjoner som skal bygge bro over de nasjonale regelverk. Noen av dem møter vi i den generelle fremstilling av tvangsfullbyrdelseslovens regler (især i kap. 7.6.2 og 7.6.3). Viktigst er Cape Town-konvensjonen av 2001, som får et stort kap. 18.

## **2 Norges luftfartøyregister (NLR)**

### **2.1 Hvorfor et register?**

Et register for luftfartøyer, med angivelse av fartøyets sentrale tekniske data og hvem som er eier og operatør, har åpenbare fordeler når det offentlige skal føre tilsyn med luftfarten. Men også den private tredjeperson vil kunne ha nytte av et slikt register der informasjonen er tilgjengelig for almenheten, typisk der det er tale om kjøp av et luftfartøy eller aksept av det som sikkerhet. Enn mer vil dette gjelde dersom registeret ikke bare er et eierregister, men også et rettighetsregister som gir informasjon om heftelser på fartøyet: panterett, leierett, forkjøpsrett osv., og angir rangrekkefølgen (prioriteten) etter registreringstidspunkt. Sett fra den private parts side, er det ønskelig at man fullt ut kan stole på den informasjon som et register gir. Er f.eks. A angitt som eier, bør man ikke senere kunne bli møtt med at egentlig er B eier.

### **2.2 Luftfartøyregisteret – en karakteristikk**

Norges luftfartøyregister, hjemlet i luftl. § 3-1 og ført av Luftfartstilsynet (som holder til i Bodø), tilfredsstillende langt på vei de nå antydde ønskemål av offentligrettslig og privatrettslig karakter. Det er et offentlig ført og alment tilgjengelig register som faller innenfor realregisterdefinisjonen i pantel. § 1-1 fjerde ledd: et rettighetsregister ordnet etter de formuesgoder som rettigheten gjelder. Og den informasjon – som etter registerførerens kontroll – kommer inn i registeret, er i betydelig utstrekning

tillagt rettslig troverdighet, dvs. at den som i god tro innretter seg etter det som er registrert, ikke kan møtes med innsigelser om at den rettslige situasjon er annerledes. Registrering er også av vesentlig betydning for at en rettsstiftelse skal være beskyttet mot kreditorbeslag.

Registerenheten er luftfartøyet, som naturligvis må behørig identifiseres. Det skjer ved at hvert luftfartøy har sin registerbetegnelse: en bokstavkombinasjon, som gir inntaket til registeret (se nærmere nedenfor).

Tidligere var registeret manuelt, med ett blad for hvert fartøy. Der fremgikk eierforholdet, og heftelser var anmerket i form av et kort sammendrag. I dag er registeret elektronisk (jf. luftl. § 3-1 tredje ledd, jf. forskrift 393/2004 § 4 tredje ledd), uten at dette har ført til noen omredigering av luftl. § 3-17 (om et blad for hvert enkelte luftfartøy). Fra det elektroniske register får man imidlertid papirutskrifter som svarer til det gamle registerblad.

De nærmere regler om registeret – de finnes i luftl. kap. III, supplert med forskrift 393/2004 om registrering av luftfartøy m.m. – har nært slektskap med det som gjelder for tinglysing vedrørende fast eiendom og for registrering i skipsregisteret.<sup>1</sup>

## 2.3 Registrering av luftfartøy og rettigheter i luftfartøy

### 2.3.1 Luftfartøy

Med luftfartøy forstås propeller- og jetfly (motordrevne fly), helikoptre, seilfly og ballonger. De to siste kategoriene vil ikke bli omtalt her.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Se Ot.prp. nr. 84 (1992-93) s. 10 om at departementet anser at regelsettene for skipsregistrene og luftfartøyregisteret så langt mulig bør være parallelle. I én henseende er det forskjell mellom luftfartøyregistrering og tinglysing. I NOU 1982: 17 Ny tinglysningslov ble det foreslått en rekke regler vedrørende prioritetsforhold, dels i samsvar med det som ble oppfattet som gjeldende, ulovfestet rett, dels av rettsendrende karakter. Arbeidet førte ikke til ny tinglysningslov, men de nå antydede regler ble tatt inn i luftl. 1993, se især §§ 3-28 til 3-30. I dag er nok holdningen helst den at de prinsipper som luftfartsloven gir uttrykk for, også gjelder for fast eiendom, jf. *Falkanger & Falkanger* s. 786 og s. 790-791.

<sup>2</sup> Dertil er det i forskrift 393/2004 § 2 gjort unntak for mikrolette luftfartøy, jf. definisjonen i § 3.

Hva som hører til et luftfartøy (er del av eller tilbehør til dette), er med sikte på pantsetting angitt i § 3-39 første ledd. Pantsetting som må bety avtalepantsettelse (jf. fjerde ledd om utlegg), kan også omfatte reservedeler som til enhver tid er lagret på bestemte steder her i riket (første punktum). Etter annet punktum kan også reservedeler i utlandet innbefattes, men det forutsetter at lageret er i en stat som, i likhet med Norge, har sluttet seg til Genève-konvensjonen av 1948 (som vi kommer tilbake til en rekke ganger). Her er det vesentlig at reservedeler har en vid definisjon i annet ledd; ordet omfatter deler av et luftfartøy, motorer, propeller, utstyr, instrumenter og andre ting som holdes lagret for å erstatte deler av fartøyet eller tilbehør som blir utskilt. Ved utlegg kan luftfartøyets eier kreve at tilbehøret skal innbefattes, og den som har panterett i fartøyet med reservedeler, kan motsette seg at det blir gitt utlegg bare i reservedelene. Dette er for å hindre at man kanskje får fordelingsproblemer ved realisasjon. Reglene om panterett i tilbehør, reservedeler og motorer og de realisasjonsspørsmål som da melder seg, kommer vi tilbake til i kap. 9 og 10.

### 2.3.2 Registrering av et luftfartøy

#### a. Nasjonalitetsvilkår – hovedregel og unntak

Utgangspunktet er at et luftfartøy bare kan bli registrert i det norske register når det har norsk eier (luftl. § 3-2), dvs. eies av det offentlige, norske statsborgere eller av stiftelser, foreninger, selskaper m.v. med klart norsk karakter (nr. 1 til 7). For aksjeselskaper innebærer det krav om helt norsk styre med sete i Norge, og dertil at minst to tredjedeler av aksjekapitalen med tilsvarende stemmerett er på norske hender.

Viktige unntak følger av EØS-avtalen kap. 2 om etableringsrett: EU-borgere/EU-selskaper skal likestilles med norske.<sup>3</sup>

Videre følger det av § 3-2 annet ledd at når forholdene tilsier det, kan

---

<sup>3</sup> I Ot.prp. nr. 84 (1992-93) s. 29, jf. s. 8, omtales likestillingsspørsmålet i tilknytning til forskriftshjemmelen i luftl. § 16-1. Forskrift 833/2011 gir Regulation (EC) 1008/2008 (lufttransportforordningen) status som forskrift, og likestilling vedrørende registrering er omhandlet i forordningen art. 12.



NLR (i henhold til delegasjon) tillate at et fartøy blir registrert selv om eieren ikke er norsk. Dette er nærmere regulert i forskrift 393/2004 § 8 der det stilles et krav om *tilhørighet* til Norge. Den nødvendige tilhørighet har vi der eieren er fysisk person bosatt i Norge (altså uten norsk statsborgerskap) eller der fartøyet skal opereres av norsk lisensiert selskap i henhold til innleieavtale godkjent av Luftfartstilsynet. Denne mulighet er overmåte praktisk idet det overveiende antall kommersielle luftfartøyer eies av ikke-norske finansinstitusjoner m.v. som leier (leaser) fartøyet til den norske operatør, se kap. 14 nedenfor.

Reglene om lisens finner vi i Regulation (EC) No 1008/2008, inkorporert ved forskrift 833/2011 (med hjemmel bl.a. i luftl. § 16-1), jf. note 3. Innenfor EØS-området gjelder at et foretak ikke kan «carry by air passengers, mail and/or cargo for remuneration and/or hire», med mindre foretaket har lisens fra en medlemsstat (art. 3). Art. 4 angir i bokstavene (a) til (i) vilkårene for å få lisens – bl.a. at foretaket har «one or more aircraft at its disposal through *ownership or a dry lease agreement*»<sup>4</sup> (min kursivering), og at lisenssøkeren er et luftfartsselskap med «a valid AOC specifying the activities covered by the operating licence» (art. 6). Et Air Operator Certificate (AOC) – på norsk «godkjenningssertifikat for luftfartsselskap» – er definert i art. 2: «a certificate delivered to an undertaking confirming that the operator has the professional ability and organisation to ensure the safety of operations specified in the certificate, as provided in the relevant provisions of Community or national law, as applicable».

Det er som det vil ha fremgått, et krav for registrering at det innleiede luftfartøy *opereres* av lisensinnhaveren. Innholdet av dette krav er ikke nærmere definert i forskrift 393/2004 (registreringsforskriften), men i forskrift 833/2011 om lufttransporttjenester er det sagt at operatør er ethvert selskap som innehar gyldig lisens eller tilsvarende (§ 4 nr. 5), riktignok en definisjon som er begrenset til «denne forskrift». Det sentrale er imidlertid at det må dreie seg om en godkjent leieavtale, og her gir 2011-forskriften nærmere regler i § 6 om vilkår for godkjennelse av dry-lease, og de innebærer bl.a. at «operatøransvaret må entydig være tillagt

---

<sup>4</sup> Dry lease er avtale om leie av luftfartøy uten besetning, se nærmere i kap. 14.

innleier, og at luftfartøyet bare skal opereres av innleiers egne besetninger i ansettelsesforhold».

## **b. Dokumentasjonskrav**

Registrering skjer etter skriftlig søknad fra eieren (luftl. § 3-4), og det må da naturligvis dokumenteres at vedkommende er berettiget til å få fartøyet registrert. Forskriften § 7 angir kravene for registrering etter første så vel som annet ledd i luftl. § 3-2, men ved registrering etter annet ledd er det tilleggsvilkår i forskriften § 8. Reglene om registrering i medhold av annet ledd er av særlig betydning i leieforhold, som vi skal omtale nedenfor i kap. 14.1. Her har vi for øye registrering etter første ledd. Hovedkravene i forskriften § 7 er:

- i) Selger og kjøper må identifiseres.
- ii) Det må foreligge skjøte eller annet hjemmelsdokument som viser eierens adkomst til fartøyet. Slikt hjemmelsdokument må gi uttrykk for en ubetinget eiendomsoverdragelse eller eiendomsrett. Se også luftl. § 3-24 med hjemmelskrav for utsteder av slikt dokument; hva som ligger i dette, kommer vi tilbake til under rettighetsregistrering
- iii) Har fartøyet vært registrert i et annet land, må det foreligge attest fra forrige registreringsland om at fartøyet er slettet i landets register (eller «ikke har vært innført»!). En heftelse fra forrige registreringsland kan sperre for norsk registrering, jf. § 3-3 første ledd tredje punktum om at slik er det ved en registrert rettighet/heftelse «som etter overenskomst med fremmed stat skal anerkjennes her i riket<sup>5</sup> ..., med mindre rettighetshaveren er utløst eller samtykker i overføringen, eller rettigheten er falt bort ved tvangssalg».
- iv) Det kreves luft- og miljødyktighetsattest utstedt eller godkjent av Luftfartstilsynet. Se nærmere luftl. § 4-4 som sier at norsk luftfartøy som skal brukes til luftfart etter denne lov, skal ha luftdyktig-

---

<sup>5</sup> Om anerkjennelse av slike rettigheter kommer vi tilbake til etter hvert.

hetsbevis og miljødyktighetsbevis<sup>6</sup> som er utstedt eller godkjent av luftfartsmyndigheten. Se videre § 4-3 om utstedelse og fornyelse av slike bevis.

### **c. Innføring i registeret - nasjonalitets- og registreringsbevis**

Når registreringsmyndigheten har godtatt registreringssøknaden, blir fartøyet, innført i registeret, med de opplysninger som er angitt i luftl. § 3-5 – især om merker (jf. nedenfor), identifikasjon av luftfartøyet, eieren og dennes ervervs måte samt dato for innføring. Samtidig tildeler registreringsmyndigheten fartøyet registreringsmerke og nasjonalitetsbevis (§ 3-12), med slikt innhold som angitt i forskrift 393/2004 (registreringsforskriften) § 9. Se også forskrift 1332/2002 om nasjonalitets- og registreringsmerking av luftfartøy. Fartøyet identifiseres etter dette ved nasjonalitetsbokstavene LN, etterfulgt av tre bokstaver – f.eks. slik LN-ABC.<sup>7</sup> Dette vil være en identifikasjon som følger luftfartøyet, selv om eierposisjonen skifter. Opplysninger om fartøyet får man altså ved å søke på en fembokstav-kombinasjon (på lignende måte som man i grunnboken søker på et gårds- og bruksnummer).

### **d. Registreringsplikt?**

For skip som er norsk, jf. nasjonalitetsvilkårene i sjøl. § 1, er det en registreringsplikt, jf. § 11 annet ledd. Dette gamle prinsipp er imidlertid blitt myket kraftig opp, jf. innledningsordene i § 1 om at et skip ikke anses som norsk når det «er innført i annet lands skipsregister».

For luftfartøy er det ingen tilsvarende registreringsplikt,<sup>8</sup> men norsk registrering innebærer fordeler som kan tilsi slik registrering, jf. prinsippet i luftl. § 2-2 nr. 1 om at luftfart innenfor norsk område bare kan

---

<sup>6</sup> Jf. Ot.prp. nr. 84 (1992-93) s. 2021.

<sup>7</sup> Dette er regler som utspringer av Chicago-konvensjonen av 7. desember 1944 (Convention on International Civil Aviation) annek 7.

<sup>8</sup> Se imidlertid forskrift 833/2011 om lufttransporttjenester om at ved godkjenning av leieavtale for mer enn seks måneder må luftfartøyet være registrert i Norge (§ 8). Med den utstrakte bruk av innleide luftfartøyer fører de offentligrettslige vilkår for å drive lufttransporttjenester til at luftfartøyene vil være registrert.

foretas med fartøy som har norsk nasjonalitet. Fra dette prinsipp er det imidlertid særdeles viktige unntak i nr. 2, 3 og 4 om hjemmel i lov, forskrift, overenskomst med fremmed stat, eller særskilt tillatelse (som kan gis av Luftfartstilsynet i henhold til delegasjon).

Når luftfartøyet først er registrert, er det imidlertid en plikt å holde informasjonen à jour (luftl. § 3-6, jf. § 14-3).

### e. Foreløpig registrering

Ved erverv av luftfartøy fra utlandet kan det være ønskelig med en midlertidig registrering, og det er det adgang til etter luftl. § 39, jf. forskriften §§ 10 og 11. Det er også mulighet for en foreløpig registrering der luftfartøyet bygges i Norge, jf. § 3-10.

### 2.3.3 Rettighetsregistrering

Luftfartsregisteret er som nevnt også et rettighetsregister. Hovedtrekkene i reglene for rettighetsregistrering og den virkning registreringen har, er hva det skal redegjøres for i dette punkt.

Luftl. § 3-22 er skåret over samme lest som tingl. § 12: Man kan i registeret få anmerket (registrert) «dokument som går ut på å stifte, forandre, overdra, behefte, anerkjenne eller oppheve en rett som har et registrert luftfartøy til gjenstand». De praktisk viktige tilfeller vil være et skjøte eller en kjøpekontrakt, en panterett (kanskje forbundet med et forbud mot videre salg eller pantsettelse), en leieavtale eller en forkjøpsrett. Sjøl. § 20 setter forbud mot registrering av dokument vedrørende sjøpanterett i eller leie- eller befraktningsavtale for skip. Under luftfartslovens forberedelse ble et lignende forbud vurdert, men forkastet.<sup>9</sup> Registrering av legalpant er ikke synderlig praktisk (jf. imidlertid luftl. § 12-8 om legalpant ved bergning mv.), men leiekontrakter – i form av *dry lease* – er praktisk meget viktige, og de kan registreres uten hensyn til løpetid. En *wet lease* kan derimot ikke registreres; nasjonalitetskravene stenger for det.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Jf. Ot.prp. 84 (1992-93) s. 3132.

<sup>10</sup> «Dry lease» er en tingsrettslig leieavtale for et luftfartøy uten besetning, mens *wet*

En registrert rettighet kan være gjenstand for videre rettigheter. F.eks.: En leieavtale overdras, brukes som pantobjekt eller blir utleggsobjekt. Det følger av § 3-22 at også rettsstiftelser av denne art kan registreres.<sup>11</sup>

En form for heftelse fortjener særlig omtale. Vi gjengir fra luftfartøyregisterets nettside:

«Norge har avgitt erklæring om at Protokollens artikkel XIII [Protokoll til Cape Town-konvensjonen – både konvensjon og protokoll er av 2001, og de omtales nedenfor i kap. 18] skal gjelde. Dette innebærer at det åpnes for at debitor kan avgi en ugjenkallelig fullmakt til å anmode om avregistrering og eksporttillatelse, jf. artikkel XIII nr. 2. Siden Norges luftfartøyregister er et eierregister, må en slik erklæring avgis av eier.

Slik ugjenkallelig fullmakt (IDERA – «Irrevocable De-registration and Export Request Authorisation») må i det alt vesentlige ha en utforming som følger Protokollens vedlegg. Original IDERA, undertegnet av eier med penn, må sendes Norges luftfartøyregister i to eksemplarer. Den registrerte IDERA vil bli returnert til den bemyndigede.

Når en IDERA mottas av Norges luftfartøyregister, vil dette bli registrert i luftfartøyregisteret i tilknytning til det aktuelle fartøyet. Det påløper gebyr for registrering av IDERA, jf. forskrift 18. februar 2011 nr. 185 om gebyr til Luftfartstilsynet § 12.

Når det er avgitt slik IDERA, innebærer det at kun den bemyndigede kan søke om eksporttillatelse og begjære fartøyet slettet fra Norges luftfartøyregister. Luftfartslovens og registreringsforskriftens krav til utforming av slik begjæring om sletting vil gjelde som normalt.

Tilbakekall av registrert IDERA kan kun skje på grunnlag av skriftlig samtykke fra den bemyndigede part, fortrinnsvis på den bemyndigedes kopi av den registrerte IDERA.»

Betydningen av en slik registrering kommer vi tilbake til, jf. især kap. 18.9.4.

---

lease gjelder et bemannet luftfartøy. Jf. sjørettens sondring mellom bare boat-certificate og tidscerteparti.

<sup>11</sup> Men for visse sekundære rettsstiftelser er det gjort unntak fra de prioritetsvirkninger som en registrering vanligvis har, jf. § 3-27 femte ledd – f.eks. slik at rettsvern ved overdragelse av en panterett beror på reglene i gjeldsbrevloven (lov 17. februar 1939 nr. 1).

De nærmere krav for å få registrert en rettighet omtales nedenfor i kap. 2.4.

## **2.4 Vilkår for registrering**

Utover det som er angitt ovenfor, er det en rekke krav som stilles til det dokument som skal godtas til registrering. Vi skal ta for oss noen hovedpunkter før vi kort beskriver gangen i en registreringsforretning.

### **2.4.1 Klarhet og form**

Dokumentet, som må være på norsk, svensk, dansk eller engelsk, må naturligvis tilfredsstillende rimelige krav til klarhet: det må angis hvem det vedrører, hvilket fartøy og hva slags rettighet det gjelder, og det må være rette vedkommende som har undertegnet dokumentet. Jf. luftl. § 3-18 og forskrift 393/2004 § 17, jf. § 7. For pantedokumenter og leieavtaler er det i forskriften § 18 angitt hva slike dokumenter *skal* inneholde.

### **2.4.2 Kravet om registerhjemmel**

Den som i registeret er oppført som eier (eller berettiget til å råde som eier), har – sier luftl. § 3-23 – registerhjemmel. Og på lignende vis: Den som er oppført som berettiget f.eks. etter et pantedokument eller en leieavtale, har registerhjemmel som hhv. panthaver eller leietager. Dette er posisjoner av stor betydning idet dokument som gir uttrykk for en frivillig rettsstiftelse, ikke kan registreres med mindre det er undertegnet av hjemmelshaver eller hjemmelshaver har gitt sitt samtykke til registreringen (luftl. § 3-24). Skal skjøte fra A til B registreres, må således A ha registerhjemmel som eier (eller det må foreligge samtykke til registreringen fra hjemmelshaver). Er A f.eks. registrert som panthaver, må erklæring om at panteretten skal vike prioritet for B's panterett, være undertegnet av A, eller han må ha samtykket. Og skal rettighetene etter en leieavtale pantsettes, må pantedokumentet være undertegnet eller godtatt av den som er registrert som leietager.

For tvungne rettsstiftelser er det ikke et hjemmelskrav. Utlegg i luftfartøyet vil således bli tatt dersom namsmannen anser debitor som

reell eier, jf. dekl. § 2-2, og utlegget vil kunne registreres, jf. tvfbl. § 7-20 om at namsmannen skal sørge for registrering.

Legalpant for bergelønn mv. i medhold av luftl. § 12-8 er det kreditor (bergeren) som må begjære registrert; kravet må da sannsynliggjøres overfor registerføreren.

## 2.5 Kort om gangen i en registreringsforretning

Når et dokument kommer inn til registrering, skal det dagbokføres, og etter kontroll av at vilkårene for registrering er til stede, vil det bli innført i selve registeret. Som allerede nevnt er det et utdrag som innføres, vanligvis et meget kort utdrag.<sup>12</sup> Det er imidlertid dokumentets innhold (de rettsstiftelser det inneholder) som anses registrert (med de virkninger som vi skal se nærmere på i kap. 2.8). Derfor kreves det at rekvisenten vedlegger en gjenpart som arkiveres og kan vise nøyaktig hva som er registrert (luftl. § 3-18 tredje ledd, jf. forskrift 393/2004 § 21).

Blir dokumentet godtatt, blir det påført attest om at det er registrert; det er inkomstdatoen (datoen for dagbokføring) som angis som registreringsdato, slik som i grunnboken (ikke klokkeslett for inkomst til registrering). Dokumentet blir returnert til innsenderen (rekvisenten), og gjenparten går inn i registerets gjenpartsarkiv.

Ved registrering av pantedokument skal det etter luftl. § 3-20 annet ledd gjøres anmerkning om «registrerte heftelser som kan øve innflytelse på pantavers rett». Forskriften § 33 sier at dette skjer i form av «attestert registerutskrift», som er definert i § 34 første ledd: «en utskrift som viser registrert eier av og registrerte heftelser i fartøyet».

Det som er registrert, kan senere endres; det pantesikrede beløp kan bli endret, prioritert kan bli veket osv. Og selvfølgelig kan heftelser bli slettet, jf. kap. 2.6.

## 2.6 Slettelse i registeret

Vi har regler om slettelse av *luftfartøyet* i § 3-7, f.eks. fordi det begjæres

---

<sup>12</sup> Antall dagbokføringer pr. år er (2014) i underkant av 400.

av hjemmelshaver ved salg av fartøyet til utlandet (nr. 1). Hviler det heftelse på fartøyet, må heftelsens rettighetshaver samtykke. Hvis han ikke gjør det, blir det registrert en anmerkning «om det forhold som skulle ha medført slettelse». Dette innebærer at rettsvernet ikke går tapt, men ytterligere registreringer (bortsett fra slettelse av vedkommende heftelse) kan ikke skje, jf. § 3-8.

Om slettelse av *heftelser* er det regler i § 3-35. Slettelse kan f.eks. foretas der det blir registrert bevis for at en panterett er innfridd eller panthaveren samtykker. Av de detaljerte reglene nevnes for øvrig bare sju ledd om at registerføreren kan slette en heftelse når det finnes at den «åpenbart er opphørt» eller når rettsvernet er tapt ved foreldelse, jf. § 334. Etter § 334 annet ledd faller f.eks. rettsvernet som oppnås ved registrering av utlegg, bort når fem år er gått, regnet fra dagbokføringen – med mindre vi får en re-registrering, jf. fjerde ledd.

## 2.7 Registreringsnektelse og klage over registreringsbeslutninger, retting

Når et dokument begjæres registrert, må registerføreren ta standpunkt til om registreringsvilkårene foreligger; er ikke dette tilfellet, må dokumentet nektes registrert. Og på det vis kan det også gå dersom dokumentet «er utydelig eller uklart slik at det er tvilsomt hvordan det skal innføres i luftfartøyregisteret». Reglene finnes i § 3-19. Blir det dagbokførte dokument nektet registrert, skal det i medhold av fjerde ledd gjøres anmerkning om dette i dagbok og register, og rekvirenten skal underrettes.

Den som har fått en slik avgjørelse imot seg, kan klage, jf. § 321, og det er en klage til Justisdepartementet.<sup>13</sup> Klagereglene omfatter imidlertid langt mer enn denne situasjon, jf. den generelle regel i annet ledd om at registerførerens avgjørelser kan påklages av *enhver* som har *rettslig interesse* i saken. Har f.eks. en panthaver betinget seg at ytterlige pantsettelse krever hans samtykke, vil han ha klagerett dersom et nytt pantedokument skulle bli registrert uten hans medvirkning.

Fører klagen frem, vil anmerkning om nektelse bli slettet, og i pantset-

---

<sup>13</sup> Jf. forskrift 202/1994.



telsestilfellet må panteretten slettes. Her må merkes at det av hensyn til god tro-ervertsreglene kan være innskrenkninger i departementets omgjøringskompetanse, jf. fjerde ledd med henvisning til tingl. §§ 10a og 10b.

Registerføreren kan også utenom klagetilfellene gripe inn i det registrerte, jf. § 3-21 første ledd om at der han blir oppmerksom på at et dokument er innført på uriktig måte, skal han rette feilen.

## 2.8 Registreringsvirkningene

### 2.8.1 Registrering har rettsvernsvirkninger

De privatrettslige virkninger av at en rettsstiftelse registreres, er at den får beskyttelse overfor konkurrerende rettsstiftelser (rettsvern). Ved den nærmere beskrivelse av reglene må det sondres mellom konkurranse med tidligere eiere (rettighetshavere) og konkurranse mellom rettighetshavere som utleder rett fra samme person. Den første betegnes gjerne som hjemmelspersonkonflikten og den annen som dobbeltsuksjesjonskonflikten.

Et grunnleggende trekk er at den godtroende, frivillige erverver skal kunne stole på registeropplysningene. Registeret har som hovedregel rettslig troverdighet; han kan trygt innrette seg etter det som står der (positiv troverdighet), og han behøver ikke respektere andre rettsstiftelser enn dem som fremgår av registeret (negativ troverdighet). Bedømmelsen av god tro knyttes til dagbokføringstidspunktet (under forutsetning av at endelig registrering skjer): Hva visste eller burde han ha forstått på dette tidspunkt?

Dertil er registreringen av betydning ved konkurs, jf. kap. 2.8.4.

Her skal det bare gis en oversikt over et regelverk som har mange nyanser.<sup>14</sup> På dette felt kan Cape Town-konvensjonen ha meget viktige

---

<sup>14</sup> Noen grundigere gjennomgang av regelverket foreligger ikke, men ettersom det – som nevnt – i betydelig utstrekning er skåret over samme lest som tinglysingsreglene, kan meget hentes derfra, jf. *Berg & Bråthen-Otterbech*, Tinglysing (2009) og *Falkanger & Falkanger* s. 568-612. Registreringsreglene har hentet meget fra NOU 1082: 17 Ny tinglysingslov, jf. note 1; og luftl. §§ 3-27 til 3-30 som antas å være av betydning også ved tinglysing, er derfor omtalt i *Falkanger & Falkanger* s. 762-808.

virksomheter, jf. luftl. § 3-53 om at for panterrett eller tilsvarende sikkerhetsrett som faller inn under konvensjonen, har konvensjonens (og den tilsluttede protokolls) regler «forrang så langt de gjelder foran bestemmelsene i denne lovens kapittel III». Hva dette nærmere innebærer, kommer vi tilbake til i kap. 18.

### 2.8.2 Hjemmelspersonkonflikten

Når B kjøper et luftfartøy av A, som er registrert som eier, er hovedregelen at den godtroende B ikke behøver frykte at det skal dukke opp en tidligere eier (den A utleder eller synes å utlede sin rett fra: A's hjemmelsperson H) med krav om å være rette eier, jf. § 3-33. F.eks.: Har A lurt H til å selge til seg, eller er overdragelsen proforma, eller om det er reelt salg, har A ikke gjort opp for seg, slik at H med rette har hevet salgsavtalen, så er alt dette innsigelser som B er beskyttet mot. Men hans beskyttelse er ikke uten unntak, jf. annet ledd med unntak for de tilfeller hvor det har vært umulig eller meget vanskelig for H å unngå at A blir registrert som eier. Slik er det hvor skjøtet som har gjort A til hjemmelshaver, er falsk eller forfalsket, eller transaksjonen er ugyldig på grunn av mindrerighet, eller det overfor H har vært utøvet grov tvang.

Tilsvarende kan det være for en rettighet: B som er leietager etter avtale med A, kan f.eks. bli møtt med den innsigelse at H er eier og at A derfor ikke var berettiget til inngå avtalen. Her vil godtroende B som hovedregel være beskyttet.

Utleggstageren nyter ikke godt av dette vernet. Han kan få utlegg i de verdier debitor *reelt* sett eier, jf. deknl. § 2-2 – som riktignok har flere unntak, men ingen av dem er av betydning her.

### 2.8.3 Dobbelt suksessjonskonfliktene

Når flere rettsstiftelser utledes fra hjemmelshaver A, kan de være kolliderende. Klare eksempler er at A selger både til B og C, eller A tilsier både B og C panterett på førsteprioritetsplass. Men er B lovet første prioritet og C annen prioritet, har vi ingen konflikt, og det har vi heller ikke hvor B's leieavtale gjelder år x og C's avtale gjelder år y.

For konflikttilfellene er hovedregelen i § 3-26 første ledd slik:

«Når et dokument er dagbokført, går rettsstiftelser som dokumentet gir uttrykk for, foran rettsstiftelse som ikke er dagbokført.»

Mao.: Skjøte av 2. juni som er dagbokført 3. juni, går foran det eldre ikke-registrerte skjøtet av 1. juni; og utleggsforretningen av 2. juni, dagbokført 3. juni, får prioritet foran kontraktspantet av 1. juni som blir dagbokført 4. juni.<sup>15</sup>

Her er det unntak i § 3-27, hvorav nevnes:

Etter første ledd kan en avtaleerhverver som på tidspunktet for dagbokføring av egen rettsstiftelse kjente eller burde kjent til en eldre ikke-registrert (frivillig eller tvungen) rettsstiftelse (ikke var i god tro), ikke påberope seg § 3-26 første ledd.<sup>16</sup> Slik er det ikke ved tvungne rettsstiftelser: B som får sitt utlegg registrert 2. juni, behøver ikke respektere en eldre ikke-registrert rettighet, selv om han har sikker kjennskap til den.

Hovedregelen gjelder ikke for «lovbestemte rettigheter» – med mindre annet er bestemt ved lov (annet ledd). Et eksempel gir luftl. § 12-8: Ved bergning som avsluttes her i landet, har bergeren panterett i luftfartøy og gods «med prioritet foran alle andre rettigheter», og tilsvarende gjelder godtgjøring for «ekstraordinære utgifter som har vært nødvendige for å bevare fartøyet eller godset».<sup>17</sup>

Tredje ledd har et viktig unntak ved eiendomsovergang, typisk slik: Fartøyet selges på kreditt, og selgeren betinger seg sikkerhet for utestående beløp ved pant i fartøyet. Panteretten kan fremstå som et forbehold i skjøtet eller komme til uttrykk i et særskilt pantedokument, og den vil gå foran rettsstiftelser som er utledet fra kjøperen og registrert før

---

<sup>15</sup> For rettsstiftelser dagbokført samme dag er den noen presiseringer i annet ledd, først og fremst at tvungne rettsstiftelser går foran frivillige.

<sup>16</sup> I annet ledd er erverv ved avtale og det som for erververen fremtrer som avtaleliggende, likestilt, men det er presisert at erverv ved arv ikke gir grunnlag for godtroerverv.

<sup>17</sup> Dette er imidlertid en helt spesiell legalrettighet ved at den faller bort etter tre måneder med mindre den blir anmerket i registeret og beløpet blir godkjent eller sak reist om panteretten.

skjøtet.<sup>18</sup> Fremgår panteretten av et særskilt dokument, er forutsetningen at dette registreres senest samtidig med skillet.

Videre nevnes at fjerde ledd presiserer at heftelser overført fra utenlandsk register idet luftfartøyer blir registrert i det norske register, går foran «alle andre heftelser», og de beholder den innbyrdes prioritet fra det opprinnelige register.

Og endelig: Femte ledd sier at ved overdragelse av og pantsettelse av panterett i luftfartøy gjelder ikke § 3-26. Her er det reglene for fordringer som må anvendes, jf. især reglene i gjeldsbrevloven (lov 17. februar 1939 nr. 2).<sup>19</sup>

#### **2.8.4 Særlig om konkurs og tvangsakkord**

Ved konkurs fratras debitor rådigheten over sin formue; den beslaglegges av konkursboet, jf. deknl. § 2-2. Hans verdier skal omgjøres i penger som fordeles forholdsmessig på kreditorene. Men dette gjelder ikke verdier tredjeperson har ervervet, forutsatt at vedkommende har skaffet seg rettsvern overfor konkursboet. For luftfartøyet finnes regelen i § 3-31 første og annet ledd. Skal f.eks. ervervet av fartøyet eller panteretten i fartøyet måtte respekteres av boet, må retten være dagbokført senest dagen før konkursåpningen. Har det vært en forutgående forhandling om tvangsakkord som er gått over i konkurs, forskyves det kritiske tidspunkt til dagen før åpning av forhandling om tvangsakkord.<sup>20</sup>

Også ved tvangsakkord er det en særregel. Rett til luftfartøy berøres ikke av tvangsakkorden dersom retten er dagbokført senest dagen før åpning av tvangsakkordforhandlingen (tredje ledd).

---

<sup>18</sup> Slik vil det kunne være med en utleggsforretning basert på at kjøperen er blitt reell eier; utlegget kan registreres selv om debitor ikke er hjemmelshaver.

<sup>19</sup> Se nærmere *Falkanger & Falkanger* s. 694-696.

<sup>20</sup> Her er et unntak for det tilfelle at rettsstiftelsen er skjedd i forhandlingsperioden med samtykke av gjeldsnemnda.

## 3 Kort om utlegg i luftfartøy

### 3.1 Innledning

For den som har et pengekrav som ikke blir oppgjort på frivillig vis, vil første skritt i inndrivelsen ofte være å få hjelp av en profesjonell inkassator, hvis virksomhet er underlagt lov 26/1988 om inkassovirksomhet. Fører ikke dette frem, blir neste skritt å få namsmyndighetenes bistand: det begjæres avholdt utleggsforretning slik at det kan bli etablert panterett til sikring av kravet med omkostninger. Det er imidlertid ingen forutsetning for utlegg at det først er prøvet med utenrettslig inkasso.

Tvangsfullbyrdsloven har generelle regler som gjelder også der det er aktuelt med utlegg i et luftfartøy, likeledes om utlegg i rett etter en leieavtale (lease).

En del særspørsmål knytter seg til pant i motorer og tilbehør til et luftfartøy. Omtalen av disse utskytes til kap. 10 og 11. Også de spørsmål som knytter seg til leasing (leie) av luftfartøy, lar vi foreløpig ligge. Vi kommer tilbake til dem i kap. 14.

Utlegg og tvangsrealisasjon er to former for tvangsfullbyrdelse, og reglene om tvangsgrunnlag som nødvendig forutsetning for fullbyrdelse er i betydelig utstrekning de samme, jf. tvfbl. kap. 4 om tvangsgrunnlagene og deres tvangskraft. Her i kap. 3 gis det bare en oversikt over regelverket, mens omtalen er noe bredere i kap. 7 i tilknytning til tvangssalg av luftfartøy.

### 3.2 Utleggsmyndighet

#### 3.2.1 De alminnelige kompetanseregler

Hovedregelen i tvfbl. § 7-3 første ledd er at en begjæring om utleggsforretning skal rettes til namsmannen i det distrikt hvor debitor (saksøkte) har sitt *alminnelige verneting*. Ifølge tvfbl. § 1-8 femte ledd er det der debitor har sin bopel eller «slik tilknytning som nevnt i tvisteloven § 4-4 tredje til femte ledd». I vår sammenheng er det særlig tvistel. § 4-4 tredje ledd som er av interesse: Virksomhet registrert i foretaksregisteret, jf. lov

78/1985, har vernetingsdistriktet der hovedkontoret ifølge registreringen ligger. Her er det tilstrekkelig å nevne at etter foretaksregisterl. § 2-1 er det en vidtrekkende registreringsplikt, som bl.a. omfatter aksjeselskaper, andre næringsdrivende selskaper og enkeltpersonforetak som sysselsetter mer enn fem personer i hovedstilling.

Det alminnelige vernetingsdistriktet er imidlertid ikke eksklusivt, idet utleggsbegjæring i medhold av tvfbl. § 7-3 annet ledd kan fremsettes overfor namsmannen i det distrikt der debitor «har formuesgoder», jf. § 1-9 som har regler som klargjør hva de siterte ord innebærer.<sup>21</sup> Det er imidlertid ikke tilstrekkelig at debitor har et formuesgode i namsmannskretsen; i tillegg må ett av de alternative vilkår i annet ledd (bokstavene a til f) være oppfylt.

Vilkårene er:

Når det er «sannsynlig» at det ikke vil være tilstrekkelige eller hensiktsmessige utleggsobjekter i det alminnelige vernetingsdistriktet, kan det tas utlegg i namsmannsdistriktet (bokstav a).

Har kreditor panterrett eller tilbakeholdsrett i et objekt som er i namsmannsdistriktet, kan det tas utlegg i slikt objekt (bokstav b).

Det samme gjelder der debitor er næringsdrivende og har forretnings- eller driftssted i namsmannsdistriktet (bokstav c).

Utlegg kan videre tas dersom debitor ikke «har kjent alminnelig vernetingsdistrikt» i riket (bokstav d), eller dersom han etter mislighold har samtykket i at vedkommende namsmyndighet skal være kompetent (bokstavene d og e).

Endelig kan utlegg tas i namsmannsdistriktet der fullbyrdelsen «ellers vil bli vesentlig vanskeliggjort» (bokstav f).

Er det et *utenlandsk* tvangsgrunnlag som påberopes (jf. nedenfor om den slags), og grunnlaget faller inn under § 4-1 annet ledd bokstavene f til g (avgjørelser av utenlandske eller internasjonale domstoler), har vi den særregel i § 7-3 tredje ledd at begjæringen må rettes til tingretten.<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Annet ledd i § 7-3 gjelder imidlertid ikke ved slikt tvangsgrunnlag som angitt i § 7-2 bokstav f («skriftstykket som fordringshaveren selv har sendt til skyldneren og som viser kravets grunnlag og omfang»).

<sup>22</sup> Se nærmere *Falkanger, Flock & Waaler* s. 376-377.

### 3.2.2 Kompetanse vedrørende luftfartøy

De nå skisserte regler gjelder også der det krav som søkes inndrevet, skriver seg fra luftfartsvirksomhet. De tilfeller der det er aktuelt å ta utlegg i et luftfartøy, krever noen tilleggsord.

Ved det alminnelige verneting kan det tas utlegg i debtors luftfartøy (eller andre verdier), i utgangspunktet uten hensyn til hvor det befinner seg, jf. tvfbl. § 7-3 første ledd og motsetningsvis annet ledd. Men her kan det være begrensninger av folkerettslig art, jf. især tvfbl. § 1-4.<sup>23</sup> Prinsippet er at norsk namsmyndighets kompetanse er geografisk begrenset, jf. f. eks. *Brækhus*, Den personlige gjeldsforfølgning (3. utg. 1991) s. 87:

«Gjeldsforfølgning, såvel enkeltforfølgning som kollektiv forfølgning, innebærer en utøvelse av tvangsmakt fra vedkommende stats side. Uten særskilt folkerettslig hjemmel kan en stat bare utøve slik tvangsmakt på sitt eget territorium (inklusive sjøterritoriet og skib under statens flagg på det åpne hav). Hvor gjeldsforfølgningen retter seg mot debtors eiendeler, betyr det at statens kompetanse folkerettslig er begrenset til eiendeler som befinner seg på statens territorium. At debitor er fremmed statsborger eller har fast bopel i utlandet, setter ikke her noen folkerettslige grenser for statens adgang til å ta beslag i hans eiendeler.»

Dette innebærer imidlertid ikke at enhver verdi utenfor norsk territorium er urørlig, jf. også her *Brækhus* (sammesteds):

«At myndighetene i stat A treffer beslutning om kreditorbeslag i et aktivum som debitor har i stat B (f.eks. i aksjer deponert i en bank i B), er neppe i strid med den folkerettslige kompetanseregulering. Beslutningen kan tenkes å få visse rettsvirkninger i A; debitor pålegges f.eks. (under trussel om straff) å utstyre kreditor med de nødvendige fullmakter, slik at han får aksjene utlevert. Men beslutningen vil normalt ikke bli respektert i stat B, og gir under ingen omstendigheter noen rett til å få effektivt beslaget der. Beslutningen kan bli et slag i luften, og det kan spørres om ikke myndighetene i A av denne grunn bør avvise en begjæring om beslag i verdier utenfor A.»

---

<sup>23</sup> Om § 1-4, se *Falkanger, Flock & Waaler* s. 68-71.

At det kan treffes beslutning om verdier utenfor norsk territorium og at det kan pålegges debitor å bringe verdier innenfor norsk tvangsmyndighets fulle kompetanseområde, finner vi utslag av i:

- tvfbl. § 11-3: begjæring om tvangsdekning i skip og luftfartøy kan fremsettes overfor tingretten der skipet eller luftfartøyet «ventes å komme i nær fremtid»,<sup>24</sup> og
- tvfbl. § 11-10: når skip eller luftfartøy begjæres tvangssolgt, kan tingretten pålegge debitor «å bringe det til et angitt sted i riket».<sup>25</sup>

### **3.3 Begjæringens innhold med dokumentasjon av at utleggsvilkårene foreligger**

#### **3.3.1 Alminnelige krav til begjæringen**

En utleggsbegjæring må fylle de alminnelige krav i tvfbl. § 5-2 og dertil de særlige i § 7-5: partene må angis, og det må naturligvis også det krav som søkes sikret gjennom utlegg. I motsetning til hva som gjelder ved midlertidig forføyning, må kravet være forfalt (§ 4-4). Og ikke minst: Skal man få namsmyndighetens bistand, må det foreligge et tvangsgrunnlag, og det må i alminnelighet være gitt et særskilt varsel til debitor. Disse to vilkår omtales nærmere i de følgende to punkter.

#### **3.3.2 Tvangsgrunnlag**

Skal namsmyndigheten handle, må det være rimelig sikkert at kreditor har det pretenderte krav. Dette er kommet til uttrykk gjennom reglene om at det må foreligge og dokumenteres et *tvangsgrunnlag*, jf. tvfbl. § 4-1 første ledd, og dette grunnlaget må være tvangskraftig, jf. § 4-12. Loven sondrer mellom alminnelige og særlige tvangsgrunnlag (§ 4-1 annet og femte ledd). Av de første, oppregnet i § 4-1 annet ledd, er rettskraftig dom av norsk domstol viktigst.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> Om bestemmelsen, se *Falkanger, Flock & Waaler* s. 676-679, jf. især s. 678-679 om det folkerettslige spørsmål.-

<sup>25</sup> Se nærmere *Falkanger, Flock & Waaler* s. 712-713.

<sup>26</sup> Se nærmere *Falkanger, Flock & Waaler* s. 166-174.



Fra rettskraftkravet – at dommen er endelig og dommens oppfyllelsesfrist er omme (kravet er tvangskraftig) – er det et viktig unntak i tvfbl. § 4-12 annet ledd: På grunnlag av dom på betaling av penger kan det tas utlegg når betalingsfristen er oversittet, selv om avgjørelsen ikke er endelig – ellers kunne man risikere at debitor kvittet seg med sine verdier mens en ankesak pågår. Vernet for debitor ligger i at slikt utlegg ikke kan brukes som tvangssalgsgrunnlag før dommen er blitt endelig (jf. § 11-2 annet ledd annet punktum, som omtales nærmere nedenfor i kap. 7.2.2.b).

Også utenlandsk dom (samt en del avgjørelser som likestilles med dom) kan gi tvangsgrunnlag, jf. bokstav f om lov eller overenskomst med fremmed stat om rettskraft. Se her især tvistel. § 19-16 første ledd om at Lugano-konvensjonen<sup>27</sup> gjelder som lov, og denne konvensjon (inntatt i Lovsamlingen etter tvisteloven) har i kap. III (art. 32-56) omfattende regler om tvangsgjeld på basis av tvangsgrunnlag etablert i en medlemsstat. Videre sies det i tvfbl. § 4-1 bokstav g at også dom som er bindende etter tvistel. § 19-16 annet og tredje ledd, er tvangsgrunnlag. Det er (med et *ordre public*-forbehold) dom av utenlandsk domstol, der denne domstols domsmyndighet er vedtatt av partene i samsvar med kravene i tvistel. § 4-6 for et bestemt søksmål eller for søksmål som ut-springer av et bestemt rettsforhold. Også avgjørelse av internasjonal domstol mv. kan gi tvangsgrunnlag der det etter overenskomst med fremmed stat er bestemmelse om dette (tvfbl. § 4-1 bokstav h). Har et EFTA-organ ilagt norsk foretak en bot eller tvangsmulkt, kan den således tvangsgjeldes i Norge.

Endelig nevnes at voldgiftsavgjørelser i betydelig utstrekning vil kunne tvangsgjeldes:

- norske i medhold av bokstav d,
- utenlandske der det følger av overenskomst med fremmed stat (bokstav f). Slik overenskomst har vi i New York-konvensjonen av 1958 om anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske voldgiftsdommer. Nå gir imidlertid voldgiftsl. (lov 25/2004) § 45

---

<sup>27</sup> Konvensjon om domsmyndighet og om anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i sivile og kommersielle saker, vedtatt i Lugano 30. oktober 2007.

enhver voldgiftsdom – som fyller minimumskravene i bestemmelsen – grunnlag for tvangsfullbyrdelse.<sup>28</sup>

De *særlige* tvangsgrunnlag for utlegg finner vi i § 7-2 under bokstavene a til f.<sup>29</sup> Vi nevner bare to av dem:

- lovbestemmelse om at et krav gir tvangsgrunnlag (bokstav e); viktige eksempler er offentlige krav på skatter og avgifter,<sup>30</sup> og
- skriftstykket som fordringshaveren selv har sendt skyldneren og som viser kravets grunnlag og omfang (bokstav f). En faktura for leveranse av en gjenstand eller for utført arbeid vil således kunne gi tilstrekkelig grunnlag for et utlegg.

### 3.3.3 Forutgående varsel § 4-18

En dom skal forkynnes, og dermed har debitor fått det nødvendige varsel. For det særlige tvangsgrunnlag stilles det i § 4-18 krav om et varsel før tvangsfullbyrdelse (her utlegg) begjæres: Det må være gått to uker etter avsendelse av skriftlig varsel om at tvangsfullbyrdelse vil bli krevet dersom kravet ikke oppfylles.<sup>31</sup>

## 3.4 Behandling av begjæringen

### 3.4.1 Foreleggelse

Finner namsmannen at begjæringen i alle fall i første omgang kan tas under behandling, vil den bli meddelt (forelagt for) debitor,<sup>32</sup> slik at han kan fremsette mulige innsigelser eller gi annen informasjon av betydning for gjennomføringen av utleggsforretningen.

---

<sup>28</sup> Se *Høgetveit Berg* (red.), *Voldgiftsloven* (2006) s. 335-336.

<sup>29</sup> Se nærmere *Falkanger, Flock & Waaler* s. 363-371.

<sup>30</sup> Jf. luftl. § 13a-8 om at avgifter fastsatt i medhold av § 7-26 gir tvangsgrunnlag for utlegg, jf. også nedenfor i kap. 4.2 om legalpant.

<sup>31</sup> Det er unntak der debitor ikke kan nås, og dertil kan namsmyndigheten gi fritak dersom det er «grunn til å frykte at fullbyrdelsen ellers ville bli vanskeliggjort».

<sup>32</sup> Om formen, se domstoll. § 186, hvilket i alminnelighet tilsier skriftform, men også muntlig meddelelse vil kunne skje, jf. *Falkanger, Flock & Waaler* s. 384.

### 3.4.2 Beslutning om utlegg

Etter at fristen angitt i foreleggelsen er omme, og namsmannen beslutter at forretningen skal fremmes, må det gis meddelelse til saksøkte om tid og sted for selve forretningen (§ 7-10). Om stedet, se § 7-9; ved utlegg i luftfartøy vil det i alminnelighet være på namsmannens kontor at beslutning treffes.

Finner namsmannen at det er verdier som det kan tas utlegg i, vil han treffe beslutning om og nedtegne i namsboken at det nå hviler utleggspant på et identifisert formuesgode – f.eks. et luftfartøy – til sikring av et nærmere angitt krav (§ 7-18). Det hører også til hans oppgave å sørge for rettsvern, jf. § 7-20. Med utlegg i luftfartøy for øye er det første ledd som er av interesse: Utskrift av namsboken skal sendes luftfartøyregisteret til registrering der.

Utleggsbeslutningen må naturligvis meddeles debitor, og det samme gjelder kreditor, som imidlertid kan få meddelelse direkte fra luftfartøyregisteret (§ 7-19).

### 3.4.3 Virkninger

Utleggsbeslutningen gir panterett, med rettsvern og prioritet i samsvar med de vanlige regler (jf. foran i kap. 2.8). Denne panteretten med luftfartøyet som objekt kan utnyttes til å kreve tvangssalg etter to uker (§ 112 annet ledd – se nærmere nedenfor i kap. 7.4). Dertil kommer at debitor ikke må opptre på en slik måte at kreditors sikkerhet settes i fare, jf. pantel. § 1-7 første og annet ledd. Adgangen til å foreta avhendelse og andre rettslige disposisjoner – f.eks. inngå en leieavtale – er regulert i pantel. § 1-11.<sup>33</sup>

### 3.4.4 Angrep på utfallet av forretningen

Namsmannens avgjørelser og handlemåte kan angripes ved klage til tingretten, hva enten begjæringen tas til følge eller nektes fremmet, jf. § 5-16. Klagen fremsettes overfor namsmannen, som etter omstendig-

---

<sup>33</sup> Se *Falkanger, Flock & Waaler* s. 436.

hetene kan omgjøre sin beslutning. Det kan ikke, med visse unntak, klages etter at saken er avsluttet. Et viktig unntak har vi i § 726 om at når det er tatt utlegg, «kan klage til tingretten etter § 516 settes fram så lenge tvangsdekning ikke er begjært». Altså: Når det på grunnlag av utlegget begjæres tvangssalg, er det for sent å klage, men overfor tingretten som har hånd om tvangssalget, kan det fremsettes innsigelser.<sup>34</sup>

## 4 Kort om legalpant

### 4.1 Introduksjon

Pant som er etablert direkte i kraft av loven når en fordring eksisterer, sparer kreditor for en utleggsbegjæring, og dertil kommer at legalpant ofte også er gitt en gunstig prioritet. Men på den annen side er legalpant gjenstand for foreldelse; den generelle regel i foreldesl. (lov 18/1979) § 27 er at panteretten faller bort når den sikrede fordring foreldes.<sup>35</sup> Og videre: Legalpant hefter på et objekt som fordringen er knyttet til, og dette objektet kan være av mindre verdi enn det man kanskje hadde fått utlegg i.

Her er det legalpant i luftfartøy som det skal redegjøres for. På det nåværende stadium skal det klargjøres når legalpant kan forekomme, og så vil det senere bli redegjort for hvorvidt legalpant gir tvangsdekningsgrunnlag og hvorledes legalpantet virker inn i en dekningsprosess foranlediget av en annen panthaver.

### 4.2 Legalpant i luftfartøy

I sjøretten har legalpant – betegnet som sjøpant – lange tradisjoner og

---

<sup>34</sup> Det er på flere stadier i tvangssalget at innsigelse kan tenkes fremsatt, men ventes det for lenge, kan innsigelsen gå tapt, jf. Rt. 1997 s. 1929 om ektefelles sent fremsatte innsigelse om medeierskap.

<sup>35</sup> I spesiallovgivningen har vi også eksempler på direkte foreldelse, jf. således sjøl. § 55 om ett års foreldelse av panteretten – uten at dette får betydning for fordringen.

spiller fremdeles en betydningsfull rolle.<sup>36</sup> I norsk luftrett kjennes imidlertid bare to. Det ene er hjemlet i luftl. § 12-8. Den som berger luftfartøy, som er «i nød eller forulykket», har krav på bergelønn, hva enten bergingen skjer «til sjøs, til lands eller i luften». Likestilt med dette er krav på godtgjøring for «ekstraordinære utgifter som har vært nødvendige for å bevare fartøyet».<sup>37</sup> Dersom bergningsarbeidet er avsluttet her i riket, er kravet sikret ved tilbakeholdsrett og legalpanterett «foran alle andre rettigheter». I motsetning til sjøpanterettighetene, kan dette luftrettslige legalpant registreres, og det får som det vil ha fremgått, beste prioritet (jf. luftl. § 3-27 annet ledd). Panteretten faller bort etter tre måneder, med mindre den innen den tid er blitt anmerket i luftfartøyregisteret og kravet er godkjent eller sak reist om panteretten,<sup>38</sup> men slikt bortfall berører ikke tilbakeholdsretten.

Det annet legalpant er hjemlet i pantel. § 6-4, som har regler om legalpant til dekning av boomkostninger. Prinsippet er at ved konkurs kan inntil fem prosent av verdien av ethvert formuesgode som er pantbeholdt idet debitor erklæres konkurs, gå til dekning av nødvendige boomkostninger. Denne rett for konkursboet er sikret ved legalpant med første prioritet.

Avgifter for benyttelse av «landingsplasser som er til allmenn bruk og avgifter for å stille andre luftfartsanlegg eller tjenester til rådighet for luftfartøy uavhengig av faktisk bruk», og regler for betaling av slike avgifter, kan fastsettes i forskrift (luftl. § 7-26). Slikt avgiftskrav er tvangsgrunnlag for utlegg (§ 13-7), og det gir tilbakeholdsrett i et luftfartøy for dets bruk av landingsplassen (§ 13-2). Tilbakeholdsretten utstrekkes til å omfatte annet luftfartøy som debitor «eier eller bruker», men den er ikke utbygget til en legalpanterett.<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> For en oversikt, se *Falkanger & Bull* s. 103-110.

<sup>37</sup> Om «nødvendige utgifter», se Ot.prp. nr. 15 (1952) s. 4.

<sup>38</sup> Om den nærmere forståelse av § 12-8 (som svarer til § 6 i lov 4. juli 1952 nr. 6 om anerkjennelse av rettigheter i utenlandske luftfartøyer i henhold til konvensjon av 19. juni 1948 § 6, og til en samsvarende nasjonal bestemmelse i luftl. 1923 § 45a), se Ot.prp. nr. 15 (1952) s. 5, jf. Innstilling om gjennomføring av konvensjonen om internasjonal anerkjennelse av rettigheter i luftfartøyer (1950) s. 910.

<sup>39</sup> En legalpantelignende ordning har vi luftl. § 3-51, jf. kap. 17.1.

Et slags legalpant har vi også i luftl. § 3-51 vedrørende tvangssalg av luftfartøy registrert i utlandet. Har luftfartøyet voldt skade på person eller eiendom nede på jorden, og det krav som således er oppstått, ikke dekkes av godkjent ansvarsforsikring (jf. § 10-38a), men søkes inndrevet gjennom tvangssalg av luftfartøyet, har vi særlige regler om fordeling av tvangssalgsbeløpet: ikke mer enn fire femtedeler av kjøpesummen [kan] brukes til dekning av foranstående heftelser med mindre alle erstatningskrav får full dekning.

## 5 Kort om avtalepant

Pant stiftet ved avtale har åpenbare fordeler fremfor de øvrige panteformer: Det kan etableres samtidig eller endog før fordringen oppstår, og med passende avtaleformuleringer – noen av dem av tinglig, andre av obligatorisk art – kan man få et «skreddersydd» sikkerhetsopplegg. Her nøyer vi oss med å fastslå noen prinsipper:

- i) Avtalepant forutsetter at det finnes lovhjemmel, jf. pantel. § 1-2 annet ledd (det såkalte panterettslige legalitetsprinsipp). Pantel. § 2-1 er således hjemmel for pantsettelse av fast eiendom, herunder sameierett, og av rettigheter i fast eiendom – f.eks. pantsettelse av rettighetene som en tinglyst kjøpekontrakt gir. Noen tilsvarende bestemmelse for luftfartøy og skip har vi ikke i panteloven, og det har vi heller ikke i luftfarts- eller sjølov. Men begge lovverk har tilstrekkelige forutsetningshjemler,<sup>40</sup> slik at pantsettelsesmuligheten for luftfartøyet blir tilsvarende som etter pantel. § 2-1.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Jf. luftl. kap. III (især §§ 3-18, 3-20, 3-26, 3-27, 3-30, 3-34, 3-35 og 3-39); for sjøloven, se især sjøl. § 41.

<sup>41</sup> Pantel. § 2-1 krever at skal man kunne få gyldig avtalepant i en kjøpskontrakt (eller andre rettigheter, f.eks. en leieavtale) til fast eiendom, må kjøpskontrakten være tinglyst. Et tilsvarende krav har vi ikke for luftfartøy, ei heller for rettigheter i skip. Noe stort spørsmål er dette i praksis ikke, idet rettsvernkravene innebærer at leieretten må være registrert, jf. luftl. § 3-24 første ledd, jf. § 3-23 første ledd annet punktum (og for sjøretten, sjøl. § 21 tredje ledd). For utlegg er det naturligvis helt annerledes.

- ii) Pantsettelse er betinget av at det er avhendelsesadgang, jf. pantel. § 1-3 annet ledd: «Når en rett ikke kan avhendes, eller bare kan avhendes på visse vilkår, gjelder samme begrensning med hensyn til adgangen til å pantsette retten.» Har f.eks. en pantavtale bestemmelse om at salg av pantobjektet ikke må skje, vil det være stengt for ytterligere pantsettelse – med mindre pantkaveren gir sitt samtykke.
  
- iii) Vi har også et helhetsprinsipp: Har man en rett, må en pantsettelse omfatte hele retten, jf. pantel. § 1-3 tredje ledd. Man kan overdra f.eks. en tredjedel av eiendomsretten til luftfartøyet, men ikke pantsette en tredjedel av den eiendomsrett man har. Når salget er gjennomført, vil selgeren kunne pantsette det han nå eier – altså to tredjedeler – og kjøperen på sin side kan pantsette den ervervede tredjedel.

## B. Tvangssalg

### 6 Begjæring om tvangsrealisasjon av luftfartøy

#### 6.1 Oversikt over realisasjonsspørsmålene

Den som har et pengekrav som er sikret ved pant i et luftfartøy, kan oppnå dekning ved tvangsrealisasjon av fartøyet – hvis sikkerheten er god nok. Dekning kan skje ved tvangssalg, enten som medhjelpersalg eller som tvangsauksjonssalg. I begge tilfeller blir det en etterfølgende fordeling av den oppnådde kjøpesum. Denne form for realisasjon er temaet i kap. 6, 7 og 8. Et alternativ til tvangssalg er tvangsbruk: Panthaveren bruker luftfartøyet og kan – forhåpentlig – få dekket sitt krav av de inntekter som hans bruk genererer. Slik tvangsbruk omtales i kap. 13.

I panterettslig sammenheng reiser luftfartøyets tilbehør, herunder motorene, særlige spørsmål som utskytes til kap. 9 og 10.

Pant i ideell andel av luftfartøy og i flere luftfartøyer (flåtepant) reiser også spørsmål som fortjener egne avsnitt (kap. 11 og 12).

Der luftfartøyet er leaset (leiet), kanskje for en lang periode, møter vi panterettslige konstellasjoner som krever en særskilt omtale i kap. 14, og det gjelder også den aktive bruk av panteretten i en realisasjonsprosess.

I mange tilfeller kan det forut for en realisasjon av luftfartøyet være tale om midlertidig sikring, og noen korte bemerkninger om arrest og midlertidig forføyning kommer i kap. 15.

De hermed omtalte regler kan etter omstendighetene fremstå for en part – i særdeleshet for en kreditor – som tungvinte eller uhensiktsmessige for det konkrete tilfelle. Hvorvidt det finnes andre veier, f.eks. i kraft av avtale, drøftes i kap. 16.

Endelig skal vi i kap. 17 gjennomgå reglene for tvangsrealisasjon i



Norge der luftfartøyet ikke er registrert i det norske register.

Cape Town-konvensjonen med protokoll av 2001 kan ha dyptgripende konsekvenser, jf. lov 58/2010. I første omgang sees det bort fra Cape Town-reglene; vi kommer tilbake til dem i kap. 18.

## 6.2 Introduksjon til reglene om tvangssalg

Tvangssalg av norsk-registrert luftfartøy skjer etter reglene i tvfbl. kap. 11, som gjelder realisasjon av formuesgoder registrert i et realregister. Den grunnleggende forutsetning for tvangsrealisasjon er at det foreligger et *tvangsgrunnlag* som er *tvangskraftig* – enkelt sagt: kreditors pantesikrede krav må være forfalt. Hva som nærmere ligger i dette, beskrives i kap. 7 nedenfor og i nær tilknytning til dette de varslingsregler som må iakttas før realisasjon kan kreves. Her i kap. 6, hvor det forutsettes at disse vilkår er til stede, skal vi kort omtale til hvem en begjæring om realisasjon skal rettes (namsinstansens kompetanse), hvem som er parter, og hvorledes namsmyndigheten håndterer saken frem til det treffes beslutning om å ta begjæringen til følge eller å forkaste den.

## 6.3 Kompetent namsmyndighet

Regelen om kompetent tvangsmyndighet ved tvangssalg av skip og luftfartøy finner vi i § 113 annet ledd – der knyttet til tidspunktet for fremsettelse av begjæring om tvangsrealisasjon. Det er «tingretten i den krets der skipet eller luftfartøyet er eller ventes å komme i nær fremtid».

Forarbeidene som gir nærmere retningslinjer, er nok mer preget av forholdene i sjøfart enn luftfart:

«Bestemmelsen siktemål er at salget som utgangspunkt skal skje der formuesgodet er. Det gjør det lettere for eventuelle kjøpsinteresserte å besiktige formuesgodet. Alternativet 'ventes å komme i nær fremtid' gjør det mulig å forberede salget mens skipet eller luftfartøyet er underveis. Dermed kan det driftsavbrudd som tvangssalget medfører, reduseres. Det kreves at det er konkrete planer om at skipet skal komme til rettskretsen, jf. 'ventes å komme'. Det vil foreligge konkrete planer dersom skipet eller luftfartøyet

f.eks går i fast rutetrafikk. Med uttrykket 'i nær fremtid' menes at det skal være forholdsvis kort tid til ankomsten. Ettersom siktemålet med bestemmelsen er å forberede tvangssalget, bør det tillates at begjæringen fremsettes inntil et par måneder før ankomst, men det bør normalt ikke tillates at begjæringen fremsettes særlig lenger tid i forveien» (Ot.prp. nr. 65 (199-091) s. 207).

Begjæring om realisasjon medfører viktige rådighetsbegrensninger vedrørende luftfartøyet, jf. § 11-10 (som omtales nærmere nedenfor), men disse virkningene inntreer først idet begjæringen foregges for debitor (saksøkte), jf. § 11-7 tredje ledd om at det i foreleggelsen skal gis opplysning om forbudet, og at forbudet skal forkynnes for luftfartøysjefen (jf. luftl. § 6-1). Og innen den tid vil luftfartøyet kanskje være et helt annet sted. Her er det imidlertid slik at det ikke medfører at tingrettens kompetanse opphører, jf. domstoll. § 34.<sup>42</sup> Men det ligger en viktig reservasjon i tvfbl. § 11-10 tredje ledd om at på tidspunktet for stadfestelse av et bud må luftfartøyet befinne seg «i riket»

## 6.4 Partsforholdet

Dekningsbegjæringen fremsettes av den som har panterett i luftfartøyet, jf. tvfbl. § 11-1. Hvem som skal eller kan gjøres til motpart (saksøkt), er regulert i § 11-4. Minimumskravet er at den registrerte eier angis som saksøkt. Men er vedkommende muligens eller antagelig ikke reell eier, *kan* den antatte reelle eier gjøres til medsaksøkt. Har saksøkeren kunnskap om at en annen helt eller delvis er reell eier, *skal* imidlertid denne være medsaksøkt. Og er luftfartøyet sikkerhet for tredjepersons gjeld, sier annet ledd at hovedskyldneren skal stå som medsaksøkt. På dette vis vil den som har eller antas å ha en vesentlig interesse, få de muligheter som saksøktposisjonen gir for å påvirke realisasjonsprosessen.

## 6.5 Begjæringens innhold

Begjæringen til tingretten må tilfredsstillende de generelle krav i § 5-2

---

<sup>42</sup> Jf. *Falkanger, Flock & Waaler* s. 677.

(identifikasjon av partene, hva slags tvangsfullbyrdelse det gjelder – her tvangsrealisasjon – kravets art og størrelse, tilleggskrav, hva slags tvangsgrunnlag som påberopes mv.). Dertil er det mer spesifikke regler i § 11-4: Det pantobjektet som ønskes realisert, må naturligvis identifiseres gjennom registerbetegnelse, og det bør gis opplysninger om luftfartøyets «art, størrelse og vedlikehold m.m.». Det må også sies hvor luftfartøyet «befinner seg». Med begjæringen skal følge attest fra luftfartøyregisteret – ikke mer enn tre måneder gammel – som viser eierforhold og registrerte heftelser.<sup>43</sup> Kjenner den begjærende til ikke-registrerte heftelser på luftfartøyet, må han opplyse om slike.

## 6.6 Fra foreleggelse til beslutning

Når tingretten mottar begjæringen, kan den umiddelbart nektes fremmet (tingretten er ikke kompetent, det påberopte tvangsgrunnlag holder ikke osv.). Synes begjæringen å være i orden, skal den forelegges for saksøkte, jf. § 11-7, dvs. at den skal forkynnes for ham med oppfordring om innen én måned å uttale seg om forhold av betydning for gjennomføringen av tvangsfullbyrdelsen. Dertil skal det i foreleggelsen opplyses om påløpte og fremtidige utgifter, samt om at tvangsdekning kan unngås ved at det utestående krav nå gjøres opp.

Foreleggelsen har viktige virkninger, jf. § 11-10 om at dersom luftfartøyet er i tingrettens distrikt (rettskrets) på det tidspunkt begjæringen blir forelagt saksøkte, må det ikke forlate rettskretsen. Er luftfartøyet annetsteds i Norge, må det heretter ikke tas ut av landet. Tingretten kan imidlertid bestemme (i forbindelse med foreleggelsen eller senere) at luftfartøyet skal være på et bestemt sted, men også – nå etter å ha hørt saksøkeren – at luftfartøyet «flyttes fra rettskretsen eller settes i virksomhet i eller utenfor riket».

Det kan komme innsigelser av mange slag fra saksøkte, f.eks. at kravet allerede er oppgjort, at forfallstid ikke er inntrådt, at kravet er mye mindre enn angitt osv.). Etter at saksøkte på dette vis er gitt mulighet til å fremme

---

<sup>43</sup> Der tvangsgrunnlaget er en registrert panterett, stilles det ytterligere det krav at attesten ikke må være fra tiden før den begjærendes panterett ble stiftet.

innsigelser, må tingretten ta et standpunkt til om realisasjonen skal fremmes. Blir det sagt ja til begjæringen og luftfartøyet da befinner seg utenfor rikets grenser, kan det i beslutningen gis saksøkte pålegg om å bringe luftfartøyet til «et angitt sted i riket» (§ 11-10 første ledd tredje punktum).

Tingretten må også ta standpunkt til om realisasjonen skal skje ved tvangsauksjon eller ved såkalt medhjelpersalg som karakteriseres ved at salgsprosessen så langt mulig er lagt opp til det som skjer ved et vanlig, frivillig salg (§ 11-12). Ved medhjelpersalg utpeker retten en hjelper – en advokat eller en megler – som får i oppgave å kunngjøre salg og innhente bud. Fremstår et bud som akseptabelt, tar tingretten endelig standpunkt (budet stadfestes), og den bestemmer også hvorledes kjøpesummen skal fordeles. Valget mellom de to fremgangsmåter beror på hva som forventes å gi beste nettoresultat; vanligvis vil det være medhjelpersalg. I kap. 8 gis det en mer detaljert beskrivelse av gangen i et tvangssalg.

## **6.7 Angrep på tingrettens beslutning**

En beslutning om å godta eller nekte å fremme en begjæring kan angripes – i alminnelighet av saksøkte i det første tilfellet og saksøkeren i det annet. Dette skjer i så fall i form av anke til lagmannsretten, jf. tvistel. kap. 29, jf. tvfbl. § 2-12.

# **7 Nærmere om tvangskraftig tvangsgrunnlag**

## **7.1 Innledning**

En tvangsrealisasjon forutsetter at det foreligger et tvangsgrunnlag; en oversikt gis i kap. 7.2, og i nær tilknytning kommer noen bemerkninger om innsigelser mot et tvangsgrunnlag. Tvangsgrunnlaget må være tvangskraftig; hva dette innebærer, redegjøres det for i kap. 7.3. Dertil

må det gis et varsel til debitor eller ventes en viss tid før realisasjon kan forlanges (kap. 7.4). I kap. 7.5 kommer noen bemerkninger om enkelte av de spørsmål som endringer i partskonstellasjonen kan medføre. Så langt skal vi fortrinnsvis ha norsk tvangsgrunnlag (norsk dom, norsk utlegg osv.) for øye. De spørsmål som utenlandske tvangsgrunnlag reiser, får sin omtale i kap. 7.6. Forsåvidt er det praktisk først å redegjøre for det mer generelle spørsmål om i hvilken utstrekning rettigheter som kan karakteriseres som ikke-norske, tas i betraktning ved et tvangssalg, jf. kap. 7.6.2. Redegjørelsen for tvangsgrunnlag kommer dermed som kap. 7.6.3.

## 7.2 Tvangsgrunnlag

Tvfbl. § 11-2 angir hva som kan være tvangsgrunnlag ved realisasjon av et luftfartøy. Vi har fem muligheter.

### 7.2.1 Alminnelig tvangsgrunnlag

For det første er et alminnelig tvangsgrunnlag tilstrekkelig. De alminnelige tvangsgrunnlag, oppregnet i § 4-1, er berørt foran i forbindelse med utlegg. Nå er det tale om tvangsgrunnlag med sikte på realisasjon av et identifisert luftfartøy – og slikt grunnlag har man der det foreligger dom (og en del beslektede avgjørelser) for at luftfartøyet kan tvangsselges. Det praktiske er imidlertid at realisasjon begjæres ut fra et særlig tvangsgrunnlag.

### 7.2.2 Særlige tvangsgrunnlag

I § 11-2 er det definert fire særlige tvangsgrunnlag.

#### a. Registrert avtalepant

Et vanlig, registrert pantedokument er tvangsgrunnlag, uten hensyn til hvilken prioritet det har.<sup>44</sup> I bestemmelsen er det gjort et begrenset unntak

---

<sup>44</sup> Men ved gjennomføringen av et tvangssalg vil prioriteten kunne være avgjørende, jf. det som nedenfor i kap. 8.3.3 sies om dekningsprinsippet.

for skadesløsbrevet (som knapt forekommer i dag). Denne panteform karakteriseres ved at det av selve pantedokumentet fremgår at det er et mulig inntredende ansvar som skal sikres (f.eks. ansvar som entreprenøren måtte pådra seg under utførelsen av en entreprise). Loven krever her at beløpet må være fastsatt ved «dom eller annet tvangsgrunnlag». Dette unntaket får ikke anvendelse der man isteden bruker et vanlig pantedokument; mao.: det sondres ikke mellom reelle og gjorte pantedokumenter.<sup>45</sup>

### **b. Registrert utlegg**

Et utlegg i et luftfartøy skal namsmyndigheten, som foran nevnt, besørge registrert i luftfartøyregisteret (tvfbl. § 7-20), og det registrerte utlegg er tvangsgrunnlag for en etterfølgende realisasjonsbegjæring.

### **c. Legalpant for skatt/avgift til det offentlige**

Dette alternativet synes ikke å ha betydning for luftfartøyer, jf. det som er sagt foran i kap. 4.2.

Legalpantet for boomkostninger, jf. pantel. § 6-4, vil i alminnelighet ikke føre til noe realisasjonskrav: Realisasjon kreves av en annen, og boet vil ha fortrinnsrett til dekning i salgssummen. Unntaksvis kan det stille seg annerledes, f.eks. der luftfartøyet abandoneres (kkl. § 117b) eller overføres til en panthaver (kkl. § 117c) som for tiden ikke ønsker å realisere.

### **d. Registrert legalpant**

Vi har foran i kap. 4.2 omtalt legalpant for bergelønn og visse nødvendige omkostninger. Når det er registrert, gir det tvangssalgsgrunnlag.

---

<sup>45</sup> Jf. *Falkanger, Flock & Waaler* s. 668-669. Om sondringen mellom reelle og gjorte pantedokumenter, se *Falkanger & Falkanger* s. 765-766, med påpekning av at sondringen i dag er uten praktisk interesse. Er det f.eks. pant for en svingende kassekreditt, vil pantedokumentet etter sin tekst gi sikkerhet for et bestemt beløp. Hva det reelle skyldforhold er, må dokumenteres, og tingretten må under realisasjonen ta et standpunkt der partene ikke er enige om hvilket beløp som er dekket under panteretten.

### 7.2.3 Innsigelser mot tvangsgrunnlaget

Den saksøkte kan tenkes å ha mange innvendinger mot det påberopte tvangsgrunnlag – det kan dreie seg om stiftelsen av gjeld og panterett (ugyldighet, formmangler osv.) eller etterfølgende omstendigheter (betaling, foreldelse, ettergivelse osv.). Tvfb. § 4-2 setter grenser for hvilke innsigelser som kan fremmes når tvangsfullbyrdelse er igangsatt. Her er det naturlig nok en viktig forskjell mellom et alminnelig grunnlag (typisk en dom) og et særlig grunnlag (typisk det registrerte avtalepant).<sup>46</sup>

For det alminnelige tvangsgrunnlag kan det etter første ledd gjøres innvending om at avgjørelsen (typisk dommen) ikke skriver seg fra en kompetent instans, og videre at om kompetansespørsmålet er i orden, så er avgjørelsen etter sitt innhold slik at den ikke kan fullbyrdes (selvmot-sigende/tvetydig). Annet ledd gjelder krav som er fastslått i et alminnelig grunnlag; i dommen sies det f.eks. at kravet er 100. På fullbyrdesstadiet kan ikke saksøkte hevde at dette er uriktig, men han har full adgang til å fremføre at etter domstidspunktet er det skjedd endringer: gjelden er helt eller delvis innfridd, den er ettergitt osv.

Overfor det særlige grunnlag kan det etter tredje ledd gjøres gjeldende enhver innsigelse som kunne ha vært fremmet under et søksmål.

Endelig er det i fjerde ledd hva angår innsigelser mot en voldgiftsdom, henvist til voldgiftsloven (lov 25/2004) kap. 10. Dommen gir fullbyrdesgrunnlag med mindre man kommer inn under ett av unntakene i § 4-6 første ledd bokstavene a) til f) – kort sagt ved tilsidesettelse av grunnleggende prosessuelle regler. Dertil er det etter § 4-2 annet ledd unntak der tvisten ikke kunne vært avgjort ved voldgift i Norge, og der fullbyrdelse vil stride mot *ordre public*.<sup>47</sup>

En praktisk innvending mot tvangsfullbyrdelse er å hevde at kravet er falt bort eller redusert som følge av motregning. Dette er en innsigelse som går inn under § 4-2. Reglene i § 4-3 tar sikte på motregning som erklæres etter at tvangsfullbyrdelse er begjært, og de innebærer en be-

<sup>46</sup> Om den nærmere forståelse av reglene, se Falkanger, Flock & Waaler s. 176-192.

<sup>47</sup> I Falkanger, Flock & Waaler s. 191 antas det at også første ledd bokstav b og annet ledd kan komme til anvendelse.

grensning i anvendelsen av de vanlige motregningsregler. På dette stadium er det bare klare, uomtvistelige motkrav som er av betydning: kravet må være erkjent, eller det må foreligge tvangsgrunnlag for kravet overfor saksøkeren.

### 7.3 Tvangskraftig-vilkåret

I tillegg til slikt tvangsgrunnlag som er omtalt i kap. 7.2, stilles det i tvfbl. kap. 4.III materielle vilkår for tvangsfullbyrdelse. I § 4-4 første ledd sies det at tvangsfullbyrdelse først kan kreves når kravet – i vår sammenheng det pantesikrede kravet – er forfalt og misligholdt. Utlegg forutsetter at kravet er forfalt og misligholdt, og det blir derfor ikke noe tilleggsvilkår etter § 4-4. Ved avtalepant må det derimot kreves at forfall – typisk etter den underliggende låneavtale – er inntrådt. Tilleggsvilkåret om at det må foreligge mislighold, kan tenkes få betydning der oppgjør ikke kan skje i riktig tid pga. forhold på kreditors side (kreditormora). Mer praktisk er nok at oppgjør er betinget av en motytelse – i så fall er det etter annet ledd tilstrekkelig at motytelsen tilbys «før fullbyrdelsen gjennomføres».<sup>48</sup>

### 7.4 Varsel, ventefrist

Når det teknisk sett foreligger grunnlag for å begjære tvangssalg, kan det være fremsatt tilbud eller pågå forhandlinger, og da kan rimelighet tale for at kreditor markerer at nå er det slutt: tvangsrealisasjon vil bli krevet. Uten hensyn til den konkrete situasjon har tvangsfullbyrdsesloven en del alminnelige regler som innebærer at realisasjonsbegjæringen ikke kommer uten at det er gitt debitor en siste mulighet til å dekke kravet.

For særlige tvangsgrunnlag – og det er det som er praktisk i vår sammenheng – er det varslingsregler i § 4-18. Tvangsfullbyrdelse kan først begjæres to uker etter at skriftlig varsel er sendt om at tvangsfullbyrdelse vil bli krevet dersom kravet ikke blir oppfylt. Slikt varsel kan

---

<sup>48</sup> En tilsvarende regel finnes der tvangsfullbyrdelse er betinget av sikkerhetsstillelse fra saksøkerens side, jf. § 4-5.



tidligst sendes på forfallsdagen. For registrert utlegg er det imidlertid en særregel i § 11-2 annet ledd. Varsel etter § 4-18 er ikke nødvendig, men det er en ventefrist; tvangssalg kan ikke begjæres før to uker etter at underretning om utlegget ble sendt saksøkte.

Foran har vi nevnt den særregel at det kan gis utlegg selv om en dom ikke er rettskraftig, jf. tvfbl. § 4-12 (tidligere benevnt som avsetning). Et slikt utlegg kan imidlertid ikke gi grunnlag for tvangssalg før dommen er blitt rettskraftig, jf. tvfbl. § 11-2 annet ledd annet punktum.

## 7.5 Endringer i partskonstellasjonene

Utgangspunktet er naturligvis at den som skal kunne kreve tvangssalg, må være berettiget i henhold til tvangsgrunnlaget (§ 46): Saksøkeren er den som er berettiget etter utlegget eller etter pantedokumentet osv. Og tilsvarende: Begjæringen må rettes mot den som i tvangsgrunnlaget er angitt som forpliktet (§ 4-7). Men her kan det skje endringer, typisk ved at panteretten – og dermed også i alminnelighet den underliggende fordring – overdras. I så fall er erververen berettiget til å begjære tvangssalg, jf. § 4-6 første ledd om den som «lovlig har ervervet kravet». Også på forpliktelsessiden har vi noen særregler i kap. 4. Av disse nevnes at dersom den forpliktete går konkurs, gjelder tvangsgrunnlaget også overfor konkursboet, forutsatt at panteretten har rettsvern (§ 4-9). Og videre: Tvangsgrunnlag overfor et selskap er tvangsgrunnlag også over selskapsmedlemmene der det er «direkte ansvar i selskapsforhold» (§ 4-10).<sup>49</sup> Endelig nevnes den viktige regel i § 4-11 om at der kreditor har tvangsgrunnlag overfor A, gjelder dette også overfor B som måtte erverve pantobjektet – her luftfartøyet – forutsatt at det fra B's side ikke er skjedd et godtroerverv som har utslettet panteretten.<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> Se især selskapsl. (lov 83/1985) § 2-4 om at i det ansvarlige selskap hefter en deltager «for alle og alle for en for selskapsforpliktelse».

<sup>50</sup> Hvorvidt B også blir personlig ansvarlig, er et spørsmål om gjeldsovertagelse. Her må reglene i pantel. § 2-7 vedrørende fast eiendom ha en betydelig overføringsverdi.

## 7.6 Utenlandske rettigheter og utenlandske tvangsgrunnlag

### 7.6.1 Introduksjon

På det norskregistrerte luftfartøy kan det hvile eller pretenderes å hvile heftelser/rettigheter som er stiftet i utlandet i samsvar med ikke-norsk rett. I hvilken utstrekning skal det tas hensyn til slike rettigheter ved norsk tvangssalg av luftfartøyet? Og der det gjøres, kan vi få spørsmålet om en utenlandsstiftet panterett vil kunne være grunnlag for tvangssalg etter tvfbl. kap. 11. Det siste spørsmål er best klarlagt siden vi for så vidt står overfor en tolkning av tvfbl. § 11-2.

### 7.6.2 Generelt om anerkjennelse

Vi utskyter temaet panterett som tvangsgrunnlag til kap. 7.6.3. For det mer generelle spørsmål om anerkjennelse av panterett og andre heftelser i luftfartøyet kan det sondres mellom en del typetilfeller:

#### **a. Heftelse som kan overføres fra utenlandsk register i medhold av luftl. § 3-38 første ledd**

Det praktiske vil være at luftfartøyet ved salg er blitt overført fra utenlandsk til norsk register – og vi får da to underkategorier: den heftelse som er blitt overført, og den som ikke er blitt det. Luftl. § 3-38 gir her det svar at

«registrerte heftelser som hviler på fartøyet og som etter overenskomst med fremmed stat skal anerkjennes her i riket, føres over til dets blad i [det norske] registeret».

Slik overenskomst har vi i Genève-konvensjonen av 1948, som er implementert i luftl. kap. III.E (§§ 3-42 til 3-49).<sup>51</sup> Hovedregelen i § 3-43 første ledd er at når luftfartøyet er registrert i en stat som har sluttet seg til

---

<sup>51</sup> Konvensjonen ble opprinnelig implementert ved lov 4. juli 1952 nr. 6; reglene der ble senere overført til luftl. 1960 og derfra til luftl. 1992.

konvensjonen, skal følgende rettigheter anerkjennes i Norge:

- «1. eiendomsrett,
2. besitterens rett etter kjøpeavtale til å erverve eiendomsretten,
3. bruksrett etter leieavtale for minst seks måneder,
4. panterett og andre rettigheter som grunner seg på avtale og skal sikre betalingen av pengekrav på eller inntil et bestemt beløp.»

Nr. 1 omfatter også en ideell eiendomsrett (en sameierett) og videre det tilfelle at eiendomsrett f.eks. skal gå over til erververen etter tre måneder. Er det tale om en kjøpsavtale – rett til å bli eier ved å erlegge kjøpesummen – er vi imidlertid utenom nr. 1. Vi er også utenom nr. 2, med mindre kjøperen allerede har besittelsen; det kan han f.eks. ha der luftfartøyet er leiet med rett til å kjøpe det ved leietidens utløp. Kortvarige leieavtaler kan ikke anerkjennes etter første ledd. Grensen er i nr. 3 satt til seks måneder; det avgjørende er den avtalte tid, ikke hvor meget som gjenstår idet spørsmålet om anerkjennelse kommer opp. Endelig følger det av nr. 4 at en avtalepanterett kan anerkjennes,<sup>52</sup> forutsatt at det er satt et maksimumsbeløp for hva pantet skal hefte for (jf. pantel. § 1-4). Utleggspant<sup>53</sup> og legalpant faller utenom, men med et unntak for bergelønn mv., som vi straks kommer tilbake til.

Forutsetningen for at de nå nevnte rettigheter skal kunne anerkjennes, er:

- i) at rettigheten er «lovlig stiftet i i samsvar med loven i en konvensjonsstat hvor luftfartøyet var registrert på stiftelsestiden»,<sup>54</sup> og

---

<sup>52</sup> Dette gjelder hva enten panteretten er bygget på mortgage- eller hypotek-konstruksjonen; den første innebærer en betinget eiendomsovergang mens den annen svarer til norsk oppfatning om panteretten som en (begrenset) rettighet.

<sup>53</sup> De beslektede regler i sjøl. § 74 skal imidlertid forstås slik at også registrert utleggspant skal kunne overføres, jf. Innstilling VI fra Sjølovkomiteén (1966) s. 95.

<sup>54</sup> Jf. også gyldighetsregelen i § 3-44 annet ledd.

- ii) at ikke bare luftfartøyet er registrert, men også at rettigheten er registrert i vedkommende register.

At en rettighet på dette vis anerkjennes, innebærer at når luftfartøyet registreres i norsk register, skal rettigheten «overføres til dets blad i [det norske] registeret» (§ 3-3 første ledd),<sup>55</sup> og den vil da få prioritet etter de regler som er beskrevet ovenfor i kap. 2.8 – herunder særreglene i § 3-27 fjerde ledd om fortrinn for de overførte heftelser som beholder den interne prioritet.<sup>56</sup>

## b. Registrering av andre heftelser

Rettigheter som ikke fanges opp av disse reglene, f.eks. et registrert utlegg eller en leierett som ikke er registrert, kan etter § 3-38 annet ledd «bare registreres med samtykke av eieren», og det må bety den som er registrert som eier. Men Genève-konvensjonen setter den skranke, jf. § 3-43 annet ledd, at slike rettigheter ikke kan få prioritet foran de fire typer som anerkjennes i medhold av § 3-43 første ledd.

## c. Vilkåret om gyldighet etter norsk rett

Hva enten det er tale om overføring av rettigheter (§ 3-43 første ledd) eller registrering med eier-samtykke (annet ledd), er det et vilkår at det

---

<sup>55</sup> Registreringsforskriften (392/2004) § 7 har nærmere regler om overføringen, jf. bokstav c) om at det kreves:

«Attest fra forrige registreringsland. For luftfartøy som overføres fra et annet land, skal det vedlegges attest fra vedkommende lands register som bekrefter at fartøyet er slettet eller ikke har vært innført. Attest om at fartøyet er slettet må inneholde opplysninger om slettedato, om luftfartøyet er fritt for heftelser på slettedidspunktet og opplysninger om hvem som var siste registrerte eier.

Inneholder vedkommende luftfartøyregister ikke slike opplysninger kan registreringsmyndigheten istedenfor godta en erklæring som gir status mht. de ovennevnte forhold. Erklæringen utstedes av advokat og skal i tillegg redegjøre for gjeldende rett i vedkommende land vedrørende disse rettsforhold. Denne erklæringen skal være bekreftet i henhold til § 20. Attest eller erklæring vedrørende heftelser gjelder alle land som har tiltrådt og ratifisert Genève-konvensjonen av 19. juni 1948 nr. 1 (Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft).»

<sup>56</sup> Anerkjennelsesreglene har betydning utover dette. Jf. især nedenfor i kap. 17 om tvangssalg her i landet av utenlandsk luftfartøy.

må dreie seg om en rettighet som rettsgyldig kan stiftes etter norsk lov (tredje ledd).

#### **d. I hvilken utstrekning skal ikke-registrerte heftelser tas i betraktning ved tvangssalg?**

At en heftelse ikke er registrert, innebærer ikke at man uten videre kan se bort fra den ved et tvangssalg.

Utgangspunktet er at *lex rei sitae* er avgjørende, jf. f.eks. *Gaarder/Lundgaard*, Gaarders innføring internasjonal privatrett (3. utg. 2000) s. 285:

«At *lex rei sitae* er avgjørende, vil si at stiftelse av tinglig rett bestemmes av loven i det land der gjenstanden befant seg på stiftelsestiden. Er retten gyldig og virksomt kommet i stand etter denne lov, blir den (som hovedregel) fortsatt stående ved lag om gjenstanden senere blir flyttet til et land der stiftelsesakten ikke tilfredsstillers lovens krav.»<sup>57</sup>

Det kan stilles spørsmål om hvorvidt situs-regelen passer der det dreier seg om et realregistrert (eller realregistrerbart) formuesgode, ikke en vanlig løsøre-gjenstand. I alle fall må det være slik at situs-regelen ikke kan medføre at man ser bort fra norske rettsvernkrav. Er heftelsen behørig bragt frem (dokumentert) under tvangssalget, må den derfor prioritetsmessig komme etter de registrerte heftelser, selv om den etter reglene i stiftelseslandet hadde høyere rang. Og videre: Det må dreie seg om en heftelse som kunne vært stiftet etter norsk rett. Luftl. § 3-38 tredje ledd setter dette som et vilkår for å overføre en heftelse fra utenlandsk til norsk register, og det er ikke grunn til å stille lempeligere krav der det er tale om å la en heftelse bli betraktet som relevant under tvangssalgoppjøret.

I de fleste tilfeller vil imidlertid reglene i Genève-konvensjonen være avgjørende, jf. reglene i luftl. kap. IV.E – med den sentrale § 3-43, som er omtalt ovenfor under bokstav a.

---

<sup>57</sup> Jf. også *Cordero-Moss*, Internasjonal privatrett (2013) s. 279.

### e. Særlig om heftelse anerkjent ved utenlandsk dom

En heftelse – det være seg panterett eller annet – kan være fastslått ved dom i utlandet. Tvistel. § 19-16 har som utgangspunkt at en slik dom ikke har rettskraft i Norge, men kan ha det i kraft av «lov eller overenskomst med fremmed stat». Vi har flere tilfeller som faller inn under de siterte ord; her skal vi begrense oss til noen ord om Lugano-konvensjonen.<sup>58</sup>

Den gjeldende Lugano-konvensjon av 2007,<sup>59</sup> som avløser Lugano-konvensjonen av 1988, gjelder domsmyndighet og anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i sivile saker. Den har som formål

«å styrke det rettslige samarbeidet mellom konvensjonspartene gjennom felles regler om domsmyndighet i internasjonale saker. Konvensjonen viderefører også prinsippet i Luganokonvensjonen 1988 om gjensidig anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer truffet av domstolene i andre konvensjonsstater» (Ot.prp. nr. 89 (2008-2009) s. 5).

Dertil er det vesentlig at den er et oppdatert parallellinstrument til det tilsvarende regelverket i EU som er rådsforordning 22. desember 2000 (44/2001). Konvensjonen står tilbake for det som følger av spesialkonvensjoner, jf. art. 67, og er derfor av begrenset interesse i vår sammenheng.

Konvensjonen er gjennomført ved at tvistel. § 4-8 gir konvensjonen med protokoller og vedlegg lovs kraft, og det samme sies i tvistel. § 19-16 første ledd. Noen endringer i luftfartsloven har det ikke vært ansett nødvendig å gjøre.

Konvensjonen art. 33 innebærer at en dom avsagt i en konvensjonsstat skal anerkjennes i Norge. Er det dom for at det eksisterer en panterett, vil dette måtte legges til grunn på samme vis som hvor man har en norsk dom. Den kan således registreres så sant den er bindende for hjemmelshaveren, jf. luftl. § 3-24 fjerde ledd annet punktum, og den rettighet den

<sup>58</sup> Se oversikt *Rognlien* s. 25 flg. Overenskomst med Storbritannia av 12. juni 1961 og lov 77/1977 om anerkjennelse og fullbyrding av nordiske dommer på privatrettens område nevnes kort nedenfor.

<sup>59</sup> Konvensjon om domsmyndighet og anerkjennelse og fullbyrdelse av dommer i sivile og kommersielle saker, vedtatt i Lugano 30. oktober 2007.

gir uttrykk for, får prioritet etter de vanlige regler. I konvensjonen er det visse reservasjoner vedrørende anerkjennelse i art. 34 og 35; her nevnes bare *ordre public*-unntaket i art. 34 nr. 1, hvis innhold ikke er uomtvistelig.<sup>60</sup> I vår sammenheng må det bemerkes at unntaket i luftl. § 3-38 tredje ledd er mer omfattende enn *ordre public*-unntaket.<sup>61</sup>

### 7.6.3 Utenlandsk tvangsgrunnlag

Hvorvidt et utenlandsk grunnlag – dom, administrativt vedtak, avtale mv. – kan gi grunnlag for tvangssalg av et norsk-registrert luftfartøy, beror som sagt på tvfbl. § 11-2. Der sondres det, som foran omtalt, mellom alminnelige og særlige tvangsgrunnlag.

#### a. Alminnelig tvangsgrunnlag

Vi begrenser oss til omtale av utenlandsk dom, som er nevnt i tvfbl. § 4-1 første ledd bokstavene f, g og h.

Viktigst er *bokstav f* om avgjørelse av utenlandsk domstol «som etter lov eller overenskomst med fremmed stat vil være bindende og skal kunne fullbyrdes her i riket». Det vil først og fremst være tilfellet med avgjørelser som fanges opp av Lugano-konvensjonen; den er så omfattende at i vår sammenheng er overenskomst med Storbritannia av 12. juni 1961 og lov 77/1977 om anerkjennelse og fullbyrding av nordiske dommer på privatrettens område av mindre interesse.

*Bokstav h* gjelder dom avsagt av en internasjonal domstol hvis avgjørelse «etter overenskomst med fremmed stat skal kunne fullbyrdes her i riket».

Etter *bokstav g* er det tale om avgjørelse fra fremmed domstol som partene har vedtatt som domsmyndig.

#### b. Særlig om voldgiftsavgjørelser

Også voldgiftsavgjørelser kan være tvangsgrunnlag. Tidligere var grunnlaget New York-konvensjonen av 1958 (Convention on the Recognition

---

<sup>60</sup> Jf. *Rognlien* s. 236 flg.

<sup>61</sup> Jf. *Reinertsen Konow, Løsørepan* s. 216.

and Enforcement of Foreign Arbitral Awards), som Norge har sluttet seg til. Men nå har vi en videre hjemmel i tvfbl. § 4-1 første ledd bokstav d med henvisninger til voldgiftsloven (lov 25/2004). Det følger av denne lov at også en utenlandsk voldgiftsdom i sin alminnelighet gir tvangsgrunnlag, jf. prinsippet i voldgiftsloven § 45 første ledd – med en del reservasjoner i § 46.

### c. Særlig tvangsgrunnlag

I medhold av tvfbl. § 11-2 er det en rekke registrerte panteretter som gir tvangsgrunnlag. Det betyr først og fremst registrert i norsk register. At panteretten opprinnelig var registrert i utenlandsk register, er uten betydning – hvis den er registrert i norsk register idet tvangssalg begjæres. Hvorvidt en utenlandsk panterett – avtalepant, utleggspant eller legalpant – skal kunne bli registrert, vil bero på de anerkjennelsesregler som er omtalt ovenfor.

En registrert panterett kan også være en panterett registrert i et *utenlandsk* register,<sup>62</sup> jf. tvfbl. § 1-8 første ledd tredje punktum om at likt med norsk register er «tilsvarende utenlandske registre». Se Rt. 2013 s. 307 om kravene til «tilsvarende» skipsregister; synspunktene der er utvilsomt av betydning der det er spørsmål om et luftfartøyregister er «tilsvarende».

I tillegg til de registrerte panteretter er det i medhold av tvfbl. § 11-2 bokstav c (så langt det har interesse her) et legalpant tvangsgrunnlag der det sikrer krav for «skatt eller avgift til stat eller kommune». Ovenfor er det nevnt at etter Genève-konvensjonen kan utenlandske panterettigheter som ikke hviler på avtale, bare gis prioritet etter de rettigheter man er forpliktet til å anerkjenne. Det er altså et nasjonalt spørsmål om panterettigheter av offentligrettslig karakter skal anerkjennes med etterstående prioritet.

---

<sup>62</sup> Slikt bør ikke forekomme, jf. luftl. § 3-3.



## 8 Gjennomføring av tvangssalg

### 8.1 Introduksjon

Reglene om gjennomføring av et tvangssalg er omfattende. Det er bare hovedtrekkene som fremstilles i det følgende – med sikte på luftfartøyer. For en mer omfattende beskrivelse må det henvises til spesiellitteraturen.<sup>63</sup>

### 8.2 Auksjon eller medhjelpersalg

Når tingretten har truffet beslutning om at tvangssalgsbegjæringen skal tas til følge, er et grunnleggende spørsmål hvorvidt realisasjon skal skje ved offentlig tvangsauksjon eller ved medhjelpersalg.<sup>64</sup>

Her skal vi først se på reglene for medhjelpersalg, som lovgiveren har forutsatt vil være det hyppigst foretrukne alternativ (og som er det i praksis for øvrige formuesgoder som fanges opp av tvfl. kap. 11). Dette kommer til uttrykk ved at reglene for medhjelpersalg er detaljerte, mens man for auksjonssalg (som omtales nedenfor i kap. 8.4) i stor utstrekning nøyer seg med henvisninger til reglene for medhjelpersalg.

### 8.3 Medhjelpersalg

#### 8.3.1 Medhjelperens arbeid, innhentelse av bud

Valget av medhjelper er regulert i § 2-12. Vedkommende må naturligvis ikke være inhabil, men for øvrig gjelder ikke særlige regler ved salg av luftfartøy. Retten må derfor velge en advokat eller en annen person som antas å ha kompetanse til å forestå et luftfartøysalg.

Beslutning om å fremme tvangssalget og valg av medhjelperløsningen vil kunne skje samtidig, og dermed får saksøkte varsel, jf. også tvistel. § 19-5 første ledd om meddelelse av simple beslutninger. Dertil vil sak-

---

<sup>63</sup> Se således *Falkanger, Flock & Waaler* s. 719-865.

<sup>64</sup> Tvangsbruk er også, som nevnt, en mulighet, se om tvangsbruk i kap. 13.

søkte få varsel fra den oppnevnte medhjelper, jf. tvbl. § 11-16 om medhjelperens plikter i så måte.

Medhjelperen, som i noen utstrekning kan eller bør rådføre seg med tingretten, partene og rettighetshavere i luftfartøyet (§ 11-13), må innhente informasjon om luftfartøyet og dets heftelser, og på denne bakgrunn utforme «en skriftlig salgsoppgave». Denne skal så langt mulig inneholde «de opplysninger som det er vanlig å gi ved frivillig omsetning gjennom megler» (§ 11-24 første ledd). Salgsoppgaven skal også gi informasjon om at det dreier seg om et tvangssalg, og om de viktigste konsekvenser dette har (annet og tredje ledd).

Medhjelperen skal kunngjøre salget på den måte «som er vanlig ved frivillig omsetning gjennom megler», med mulighet for kjøpsinteresserte til å besiktige luftfartøyet slik det er «vanlig praksis ved frivillig omsetning» (§ 11-25).

Medhjelperen har plikt til å dra omsorg for luftfartøyet. De omkostninger dette kan medføre, kan bli forskuttert av en panthaver, eller om medhjelperen dekker dem av egen lomme, vil han ha et krav som er privilegert ved kjøpesumsoppgjøret. Se nærmere § 11-15.

Når megleren har fått et bud som han kan anbefale (om de nærmere krav til et bud, se nedenfor i kap. 8.3.3 om stadfestelse), må budet forelegges for saksøkeren som må ta standpunkt til om budet skal gå videre til tingretten med anmodning om at det stadfestes (§ 11-28).

### **8.3.2 Stadfestelse og stadfestelsesvilkår**

#### **a. Introduksjon**

Skal det bli salg, må tingretten stadfeste (godta) det bud som hjelperen fremlegger med saksøkerens samtykke. Denne skriftlige fremleggelsen skal inneholde informasjon som angitt i § 11-29, bl.a. om hvorledes medhjelperen mener at kjøpesummen skal fordeles mellom dem som har rettigheter i luftfartøyet. Fremleggelsen skal ikke bare sendes til tingretten, men også til «partene, kjente rettighetshavere og bydere som har gitt bud som er begjært stadfestet» (§ 11-29). På dette vis gis rettighetshaverne m.fl. mulighet til å komme med innsigelser mot stadfestelse eller for øvrig

gi informasjon av betydning for oppgjøret, før tingretten treffer sin avgjørelse.

Finner tingretten at alt er i orden, avsier den en stadfestelseskjennelse (§ 11-30), som suppleres av en samtidig eller senere fordelingskjennelse (§ 11-36).

Under bokstavene b og c nedenfor omtales vilkårene for å avsi stadfestelseskjennelse, under d virkningene av stadfestelsen, mens reglene om fordelingskjennelse kommer i kap. 8.3.4. Den endelige gjennomføring av salget ved betaling og overskjøtning til kjøperen redegjøres det for i kap. 8.3.5. Stadfestelseskjennelsen så vel som fordelingskjennelsen kan angripes; reglene kommenteres kort i kap. 8.3.6. Endelig er det slik at kjøperen kan tenkes gjøre innsigelser gjeldende; se om dette i kap. 8.3.7.

## **b. Vilråene for avsigelse av stadfestelseskjennelse, særlig om dekningsprinsippet**

I § 11-30 er det regnet opp en rekke forhold som tingretten må ta standpunkt til før stadfestelseskjennelse kan avsies. Vi skal begrense oss til det som gjelder kjøpesummens størrelse.

Ved et tvangssalg er det behov for regler som beskytter rettighetshavernes og debtors interesser, hvilket er kommet til uttrykk i tre prinsipper:

- i) høyest mulig salgssum,
- ii) dekningsprinsippet, og
- iii) prioritetsprinsippet.

Deknings- og prioritetsprinsippene omtales her, mens det første prinsipp får sin omtale under bokstav c.

Dekningsprinsippet er hjemlet i § 11-20 første ledd første punktum:

«Salget kan bare gjennomføres dersom alle heftelser med bedre prioritet enn saksøkerens krav blir dekket.»

Ved gjennomføringen av prinsippet sondres det mellom pengeheftelser og andre heftelser (ikke-pengemessige heftelser). Skal et salg kunne stadfestes, må alle pengeheftelser med prioritet foran saksøkerens krav dekkes av *kjøpesummen*. Er førsteprioritetspannet i luftfartøyet på 100, kan tvangssalg begjært av annenprioritetspanthaveren ikke gjennomføres med mindre budet minst er 100;<sup>65</sup> det kreves ikke at det skal bli noe til saksøkeren. For de ikke-pengemessige heftelser er ordningen den at heftelser med bedre prioritet enn saksøkerens krav må overtas *utenfor kjøpesummen* (i tillegg til kjøpesummen). Har vi i eksemplet like ovenfor også en leierett med prioritet foran saksøkeren, vil følgelig minste bud være 100 pluss en forpliktelse for byderen til å overta (respektere) leieretten.

De pengemessige heftelser som ikke dekkes, faller bort (§ 11-31 fjerde ledd første punktum). I eksemplet med bud på 100 vil således saksøkerens krav – og etterfølgende pantekrav – falle bort. For ikke-pengemessige heftelser, i eksemplet en leierett med prioritet etter saksøkerens panterett, er ordningen den at luftfartøyet søkes solgt med de påhvilende ikke-pengemessige heftelser. Lykkes ikke det, blir den dårligst prioriterte «satt til side», og slik kan man fortsette med gradvis avskalling av heftelser (jf. § 11-21). Til slutt er det kanskje bare heftelser med bedre prioritet enn saksøkerens som blir stående. De tilsidesatte heftelser faller bort ved stadfestelsen (§ 11-31 fjerde ledd annet punktum).

Blir alle heftelser og omkostninger dekket, går eventuelt overskudd til luftfartøyets eier.

### **c. Høyest mulig kjøpesum**

Tingretten skal ikke bare ta standpunkt til om dekningsprinsippet er tilfredsstillt (§ 11-30 annet ledd bokstav b). Den skal også vurdere hvorvidt det er sannsynlig at fornyede salgsforsøk vil lede til større utbytte (bokstav

---

<sup>65</sup> Her er fremstillingen forenklet ved at det sees bort fra renter og omkostninger. Om disse, se annet punktum med henvisning til § 11-36. Avgjørende er hva kravet med tillegg av renter og omkostninger vil utgjøre på oppgjørsdagen – som er to måneder etter foreleggelsesdagen, jf. § 11-27. Oppgjørsdagen omtales nedenfor under bokstav d.

a). Fornyeede salgsforsøk trekker naturligvis med seg økte omkostninger, og det må tingretten ta i betraktning.

#### **d. Stadfestelseskjennelsens virkninger**

At stadfestelseskjennelse blir avsagt, har en rekke virkninger – i hovedsak slik, jf. § 11-31:

Risikoen for luftfartøyet går over på kjøperen, normalt på oppgjørsdagen. Ved beregningen av kravene (inkl. renter og omkostninger) og fordelingen av kjøpesummen er det praktisk at det opereres med en oppgjørsdag som alle krav kan knyttes og beregnes til. Denne er i § 11-27 fastlagt til to måneder etter at medhjelperens anmodning om stadfestelse i samsvar med § 11-29 ble forelagt tingretten m.fl.

Når kjøperen i tillegg har betalt kjøpesummen, blir han ”eier av formuesgodet og overtar retten til avkastningen”.

Og når kjøperen er blitt eier, «faller samtlige pengeheftelser i formuesgodet bort» – med unntak for de tilfeller der det foreligger særlig avtale mellom kjøperen og en panthaver. De ikke-pengemessige heftelser som er «satt til side» i medhold av § 11-21 annet ledd, faller også bort fra dette tidspunkt.

Det må merkes at disse virkninger inntreer selv om kjennelsen ikke er rettskraftig (se nedenfor i kap. 8.3.6 om anke), fordi anke er antatt å forekomme forholdsvis sjelden. Men blir det anket, kan man risikere et etteroppgjør, jf. § 11-35.

### **8.3.3 Fordelingskjennelse**

Tingretten må ikke bare ta standpunkt til stadfestelse, den må også fordele kjøpesummen. Det skjer gjennom en fordelingskjennelse (§ 11-36). Tingretten har her et utgangspunkt i det utkast som medhjelperen skal utarbeide (§ 11-29 annet ledd bokstav f).

Hovedtrekkene er at først dekkes rettsgebyr og godtgjørelse til medhjelperen, og en del øvrige omkostninger. Deretter kommer turen til heftelsene – beregnet frem til oppgjørsdagen – i prioritetsrekkefølge.

Er en heftelse satt til side, kan det hvis kjøpesummen er tilstrekkelig,

komme på tale å yte erstatning for bortfallet (§ 11-21 annet ledd, jf. § 11-36 annet ledd).

Er en pengeheftelse ikke beløpsmessig klar – det er f.eks. gitt pant for mulig erstatningsansvar – kan det bli avsatt et beløp (§ 11-36 tredje ledd).

### **8.3.4 Kjøpesumsoppgjør og overskjøtning**

Når kjøpesummen er betalt og stadfestelseskjennelsen dertil er blitt rettskraftig, har kjøperen krav på skjøte, jf. § 11-33 med nærmere bestemmelser om at skjøtet skal ha et innhold som medfører at det ved registrering gir et riktig bilde av de heftelser som heretter hviler på luftfartøyet.

Bestemmelsens annet ledd har en særlig rettsvernsregel. For å finansiere ervervet har kjøperen kanskje tatt opp banklån, som skal sikres ved pant i luftfartøyet. Blir slikt pant registrert samme dag som medhjelperen besørger eiendomservervet registrert, går denne panteretten foran alle andre rettsstiftelser som utledes fra kjøperen, uansett når de er registrert. F.eks.: Kjøperens kreditorer tar utlegg i luftfartøyet etter at han er blitt eier (§ 11-31, jf. dekl. § 2-2); dette utlegg vil etter regelen i annet ledd kunne få prioritet etter den finansierende banks panterett.

Om selve utbetalingen av kjøpesummen er det regler i § 11-38.

### **8.3.5 Angrep på stadfestelses- eller fordelingskjennelse**

Så vel stadfestelseskjennelsen som fordelingskjennelsen kan angripes ved anke til lagmannsretten. I begge tilfeller er ankefristen én måned; for angrep på stadfestelseskjennelsen regnes fristen fra avsigelsen av kjennelsen (§ 11-34 annet ledd), for fordelingskjennelsen fra forkynnelsen (tvistel. § 29-5 første ledd). Det er flere enn partene som kan være ankerberettiget. For stadfestelseskjennelsen gir § 11-34 tredje ledd ankerett også til kjøperen og rettighetshavere med en rett som salget har grepet inn i. For fordelingskjennelsen har den som mener at hans rett er blitt tilsidesatt, ankerett.

For stadfestelseskjennelsen er ankegrunnene begrenset. Anken må være begrunnet i at stadfestelse ikke skulle ha vært gitt etter § 11-30 annet ledd bokstavene b til f. Det er viktig at man ikke kan påberope seg at nye

salgsforsøk ville ha gitt et bedre resultat (bokstav a). Dertil er det slik at omstendigheter som kunne vært anført for tingretten, i alminnelighet ikke kan fremføres nå.

Fører anken frem, blir det et etteroppgjør, jf. § 11-35.

Fordelingskjennelsen kan angripes ikke bare ved anke, men også ved begjæring om gjenåpning, jf. § 11-37. Blir fordelingen endret, skal den som har fått for meget, tilbakebetale – med mindre beløpet er mottatt «i god tro».

### **8.3.6 Kjøperinnsigelser**

Kjøperen kan mene at luftfartøyet ikke samsvarer med de forventninger han mente det var grunn til å ha. I §§ 11-39 til 11-42 er det regler om hvorvidt kjøperen har noe krav og overfor hvem kravet må fremmes. Fra de detaljerte regler nevnes at § 11-39 definerer hva som kan være en relevant mangel. Hvis en slik foreligger, kan det ikke heves, men det kan fremsettes et prisavslagskrav overfor «de som har fått del i den del av kjøpesummen som rammes av prisavslaget». Slikt krav gjøres gjeldende ved søksmål ved tingretten.

Det kan bli hevdet at luftfartøyet helt eller delvis var eiet av en som ikke var gjort til saksøkt (eller varslet som mulig eier, jf. § 11-8). Slik tvist vedrørende «rettsmangel» avgjøres ved søksmål for tingretten, jf. § 11-40.

Om heftelser som ikke er opplyst under salget, gjelder mangelsreglene tilsvarende, jf. § 11-41.

Både ved total og partiell rettsmangel (§§ 11-40 og 11-41) kan det tenkes at eiendomsrett/rettighet er falt bort i kraft av reglene om godtroerverv.

Om medhjelperens ansvar er det regler i § 11-39 annet ledd og om saksøkerens ansvar i § 11-42; ansvar er for begge vedkommende betinget av uaktsomhet.

## **8.4 Auksjonssalg**

### **8.4.1 Oversikt**

Realisasjon på basis av panterett har tradisjonelt skjedd ved offentlig tvangsauksjon: De fremmøtte oppfordres til å by, og bud og overbud

fremsettes. Når budgivningen opphører, må saksøkeren ta standpunkt til om han ønsker et bud stadfestet av vedkommende namsmyndighet. Blir det stadfestelse etter kontroll av at lovens krav er tilfredsstilt, får vi et kjøpssumsoppgjør og for realregistrerte formuesgoder en overskjøtningen til kjøperen.

Ved tvangsfullbyrdelsesreformen av 1992 ble som foran nevnt medhjelpersalg introdusert, ikke bare som et alternativ, men som en hovedform.

### **8.4.2 Hovedtrekk i et auksjonssalg av et luftfartøy**

Når tingretten finner at realisasjonen skal skje ved auksjonssalg, jf. § 11-12, tar den også standpunkt til om salget skal holdes av tingretten eller namsmannen (§ 11-43). Parter må varsles og gis pålegg om å gi informasjon som kan være av betydning for salget, jf. § 11-44. Saksøkeren må utarbeide forslag til auksjonsvilkår; de endelige, skriftlige vilkår som skal være tilgjengelige for de kjøpsinteresserte (sml. kjøpekontrakt), fastsettes av namsmyndigheten, jf. § 11-45.

Når auksjonsmøtet etter behørig kunngjøring åpnes, oppfordres det til budgivning, jf. især § 11-49 om hva som er lovlig bud. Ved avslutningen av auksjonsmøtet gis de interesserte mulighet til å uttale seg om de avgitte bud, og saksøkeren må da eller innen én måned ta standpunkt til om han ønsker et bud – normalt det høyeste – stadfestet, jf. § 11-50.

Tingretten tar standpunkt til hvorvidt stadfestelse skal skje, etter tilsvarende regler som ved medhjelpersalg, og med tilsvarende virkninger, jf. § 11-51. Om fordelingen av kjøpesummen lager retten et utkast som sendes til parter og kjente rettighetshavere. Etter utløpet av fristen for bemerkninger avsier retten en fordelingskjennelse under iakttagelse av de samme prinsipper som ved medhjelpersalg, jf. § 11-52.

Om rettsmidler og mangler, herunder rettsmangler, gjelder tilsvarende som ved medhjelpersalg, jf. § 11-51 femte ledd, § 11-52 tredje ledd og § 11-53.



## C. Særlig om tilbehør og motorer

### 9 Tilbehør – generelt

#### 9.1 Oversikt over tvangsfullbyrdelseslovens regler om tilbehør

Til mange realregistrerte formuesgoder kan det være tilbehør av høyst ulik karakter – undertiden kanskje av en slik karakter at det er nødvendig for å kunne utnytte hovedgjenstanden. Dette gir foranledning til spørsmål om tilbehøret – i tilfelle i hvilken utstrekning – skal omfattes av en tvangsrealisasjon. Hovedregelen i tvfbl. § 11-18 første ledd er at et tvangsalg skal omfatte hovedgjenstanden og tilhørende ting og rettigheter som omfattes av panteretten. De panterettslige regler er på dette felt dels deklarasjoniske, jf. f.eks. pantel. § 2-2 om hva som følger med ved pantsettelse av fast eiendom der «ikke annet er avtalt», dels preseptoriske, jf. f.eks. pantel. § 2-3 om hva panterett i festerett skal omfatte, og de detaljerte regler i sjøl. § 45.

Her kan man få vanskelige oppgjørsspørsmål f.eks. dersom førsteprioriteten bare gjelder hovedgjenstanden mens den realiserende pantehaver også har pant i tilbehøret – med den konsekvens at tilbehørets verdi inngår i kjøpesummen (jf. nedenfor i kap. 9.31).

#### 9.2 Tilbehør til luftfartøy

##### 9.2.1 Oversikt

Luftfartsloven har ingen definisjon av hva som i alminnelighet er tilbehør til et luftfartøy og heller ikke noen angivelse av hva som kan eller skal følge med ved en pantsettelse. Her er det en viktig reservasjon i § 3-39 som har regler om at reservedeler – som er gitt en meget vid definisjon

– kan pantsettes og være utleggsobjekt, i begge tilfeller *sammen med* luftfartøyet. I tillegg kommer de særregler som gjelder for salgspant (se nedenfor i kap. 9.2.4). Realisasjonsspørsmålene omtales i kap. 9.3. De spørsmål som særskilt pant i flymotorer foranlediger, holder vi foreløpig utenfor; de krever sitt eget kap. 10.

### 9.2.2 Et alminnelig tilbehørsbegrep

Dersom et luftfartøy pantsettes uten noen angivelse av hva som skal følge med, gir altså loven ingen retningslinjer for hva som skal være innbefattet i panteretten og dermed tvangssalget. Man må derfor falle tilbake på mer generelle oppfatninger om hva som i alminnelighet følger med ved kjøp av et luftfartøy. En viss veiledning finner man i avhendingsl. (lov 53/1992) § 3-4 om at når det er tvil om noe skal regnes som tilbehør til fast eiendom, «skal det leggjast vekt på om det gjeld noko som er uhøveleg å flytte, som er nødvendig til bruk på eiegen, eller som best kan nyttast der». For skip har man en avklaring i sjøl. § 45 vedrørende pantsettelse; denne bestemmelse må imidlertid leses på bakgrunn av at man for skip har et preseptorisk tilbehørsbegrep. Bestemmelsen sier at pant i skip omfatter, foruten skipets enkelte deler,

«tilbehør som befinner seg om bord eller midlertidig er fjernet. ... Som tilbehør regnes ikke proviant, brensel eller andre gjenstander bestemt til forbruk».<sup>66</sup>

Av forarbeidene til luftfartsloven fremgår det at «midlertidig fjernet» ikke medfører tap av panteretten – altså på lignende vis som fastslått i sjøloven.<sup>67</sup> Panteretten i flymotoren går således ikke tapt der motoren tas ut for overhaling. Se her luftl. § 3-23 tredje ledd som direkte gjelder registerhjemmel, men reglene hviler på det prinsipp at luftfartøyet og det som hører til luftfartøyet, utgjør en 'teknisk og økonomisk driftsmessig enhet' som man i utgangspunktet bør kunne gå ut fra er undergitt samme

---

<sup>66</sup> Se nærmere *Falkanger & Bull* s. 28-30 om sjølovens tilbehørsbegrep.

<sup>67</sup> Jf. NOU 1991: 18 s. 18, jf. s. 27.

rettsforhold.<sup>68</sup> Forarbeidene viser også at reservemotorer kan inngå i pantet. Det sies at registerhjemmelen

«må antas å omfatte reservemotorene, eventuelt også hvor det til flyet hører dobbelt sett motorer, slik at man kan bytte motorer og la flyet dra videre med reservemotorene, mens de andre blir overhaldt og så satt i reserve til neste gang. Om pantssettelse av reservemotorene m.v. kan vises til lovens § 3-2, jf. bl.a. annet ledd. I slike tilfelle vil en panterett i i fartøyet med motorer bestå også for de av motorene som ikke er montert i flyet på det aktuelle tidspunkt» (NOU 1991: 18 s. 18).

Det vil kunne være betydelig forskjell ved fastleggelsen av hva som er tilbehør ettersom det dreier seg om pant i et selskaps eneste luftfartøy eller pant i ett av et selskaps flåte av luftfartøyer. I det siste tilfelle må det regnes med at det er objekter som i betydelig utstrekning benyttes den ene dag i ett fartøy og i et annet den neste dag, og dermed svekkes den tilknytning som er viktig for karakteristikken tilbehør.

Dette almene tilbehørsbegrep vil være av betydning også ved fastleggelsen av hva et utlegg omfatter. Slik er det etter pantel. § 5-2 ved utlegg i fast eiendom; bestemmelsen antas å være utslag av en mer almen setning.<sup>69</sup>

### 9.2.3 Pant i reservedeler

Luftfartsloven har en helt spesiell ordning med pant i «reservedeler», jf. § 3-39 som vi her skal omtale med sikte på avtalepantsettelse. Avslutningvis kommer noen bemerkninger om utleggspant.

Når et registrert luftfartøy pantsettes, kan pantssettelsen etter første ledd omfatte reservedeler som til enhver tid er lagret «på bestemte steder her i riket» (og endog i utlandet, jf. nedenfor). Det er intet krav om at det må være reservedeler *særskilt* knyttet til det pantsatte luftfartøy; det er tilstrekkelig at de tilhører «eieren av luftfartøyet», men «deres art og

---

<sup>68</sup> NOU 1991: 18 s. 17-18.

<sup>69</sup> Sjøl. § 45 er klar på dette punkt: Det preseptoriske tilbehørsbegrep gjelder enhver form for pant.

omtrentlige antall» må fremgå av pantedokumentet.<sup>70</sup> I tillegg kreves det at hvert lager skal ha «et oppslag som gir opplysning om panteretten og panthaverens navn og adresse».

Det dreier seg med andre ord om et tingsinnbegrepsant: objektet er de gjenstander som til enhver tid er lagret på ett eller flere steder her i landet (første ledd). Nye reservedeler går automatisk inn under pantet, og de som befinner seg der, må kunne brukes på ethvert luftfartøy tilhørende eieren. Når reservedelen benyttes i luftfartøy x, er den dermed tapt som sikkerhet for panthaveren i luftfartøy y. Av tredje ledd fremgår det at reservedeler ikke skal overføres (selges eller håndpantsettes) til tredjeperson, og at en slik urettmessig transaksjon ikke fører til at panteretten opphører. Men der reservedelen er bortført fra lageret og erververen ikke «forsto eller burde forstå at avhendelsen var uberettiget av hensyn til panthaveren», skjer det et ekstinktivt erverv (sml. pantel. § 3-7).

Et vesentlig spørsmål blir hva som i denne sammenheng regnes som reservedeler; her finner man en vid definisjon i § 3-29 annet ledd:

«Til reservedeler reknes deler av et luftfartøy, motorer, propeller, utstyr, instrumenter og andre ting som holdes lagret for å erstatte deler av luftfartøyet eller tilbehør som blir utskiftet.»<sup>71</sup>

Med et lager for flere luftfartøytyper vil panthaveren i et luftfartøy ha sikkerhet i de reservedeler som det kan være aktuelt å benytte i det pantsatte luftfartøy, ikke i dem som passer for en annen type.

Også reservedelslager i utlandet kan inngå i pantesikkerheten (første ledd annet punktum), men det forutsetter at lageret er i en stat som har sluttet seg til «den internasjonale konvensjon om anerkjennelse av rettigheter i luftfartøyer», dvs. Genève-konvensjonen av 19. juni 1948.

For utlegg er det særlige regler i fjerde ledd. Det kan tas utlegg i

<sup>70</sup> Etter noen tid vil pantedokumentets opplysninger være uriktige: reservedeler forbrukes, nye kommer inn. Loven stiller imidlertid ikke noe krav om at det skal skje noen oppdatering som skal komme formelt til uttrykk.

<sup>71</sup> Definisjonen bygger på art. XVI i 1948-konvensjonen om anerkjennelse av rettigheter i luftfartøyer, jf. NOU 1991: 18 s. 18.

luftfartøyet, men debitor kan kreve at utlegget skal omfatte reservedeler lagret her i landet. Reservedeler kan være særskilt utleggsobjekt,<sup>72</sup> men den som har panterett i fartøy med reservedeler, kan motsette seg dette. Bakgrunnen for disse reglene er at man så langt mulig skal unngå problemer på realisasjonsstadiet, se nærmere i kap. 9.3.

## 9.2.4 Særlig om salgspant

Pantel. § 3-18 forutsetter at man kan ha gyldig salgspant i deler av eller tilbehør til et realregistrert formuesgode, jf. tredje ledd. Sjøl. § 45 tillater ikke (med noen mindre unntak) dette. Luftfartsloven har ikke tilsvarende avskjæringsregler, men reglene i pantel. § 3-19 om sammenføyning og § 3-20 om bearbeidelse og påkostning kan føre til at salgspantet faller bort. Her er det viktig å merke seg at så dominerende verdimessige komponenter som flymotorer i alminnelighet ikke rammes av § 3-19 eller § 3-20.

Rettsvern for salgspantet fås ved registrering i luftfartøyregisteret, dvs. på luftfartøyets «blad», jf. luftl. § 3-23. Overfor eldre heftelser i luftfartøyet har imidlertid panthaveren rettsvern uten registrering, jf. pantel. § 3-18 tredje ledd, jf. første og annet ledd.

## 9.3 Tvangssalg og tilbehør

### 9.3.1 Salgets omfang og fordeling av kjøpesummen

Utgangspunktet i tvfbl. § 11-18 er, som nevnt, at tvangssalg av et realregistrert formuesgode omfatter det saksøkeren har panterett i (første ledd første punktum). For luftfartøyspant kan vi ha disse situasjonene:

- i) panteretten omfatter luftfartøyet med reservedeler
- ii) panteretten omfatter luftfartøyet «med tilbehør»
- iii) stiftelsesgrunnlaget for panterett i luftfartøyet angir ikke nærmere hva som følger med.

---

<sup>72</sup> Det er ikke hjemmel for avtale om pant kun i reservedelene som tingsinnbegrep.

I tilfelle (iii) må det være en presumpsjon for at «vanlig tilbehør» følger med, og (ii) og (iii) kan derfor behandles under ett. Hvis det bare er én panterett i luftfartøyet, oppstår det ikke særspørsmål – bortsett fra at ved pant også i reservedeler vil realisasjonen ikke omfatte reservedeler lagret i utlandet (tredje ledd første punktum).<sup>73</sup> Vanskelige spørsmål kan oppstå der vi har flere panteretter med ulikt omfang. Disse er søkt løst i tvbfl. § 11-18 tredje og fjerde ledd – i korthet slik:

Saksøker med panterett også i reservedelene kan kreve at reservedelene holdes utenfor der det er en foranstående panterett som kun omfatter luftfartøyet, hvis samlet salg kan føre til at verdien av reservedelene tilføres foranstående panthaver til fortregning for saksøkeren.<sup>74</sup> Og i så fall kan det også bli aktuelt med separat salg av reservedelene «under forfølgningen» – dvs. at reservedelene nå blir solgt etter reglene i tvbfl. kap. 8, jf. § 8-1 annet ledd.<sup>75</sup> Blir luftfartøy og reservedeler solgt sammen, skal hele kjøpesummen fordeles «under ett»; og det reiser noen spørsmål som ikke er ordentlig klarlagt fra lovgiverens side.<sup>76</sup> Etter fjerde ledd kan den som har panterett etter saksøkeren, og som i motsetning til de foranstående har panterett også i reservedelene, kreve at salget skal omfatte også reservedelene.<sup>77</sup>

I tillegg til de problemer som nå er antydnet, minnes om det som er sagt ovenfor om at reservedelslageret kan være del av pantet, ikke bare for ett luftfartøy, men for flere fartøyer.

### 9.3.2 Tilleggsbemerkninger om salgspant

Hviler det rettsvernet salgspant på deler av eller tilbehør til luftfartøyet,

<sup>73</sup> Jf. Ot.prp. nr. 65 (1990-91) s. 221 der det sies at norsk namsmyndighet ikke har kompetanse til å forestå slikt salg.

<sup>74</sup> Luftfartøyet som er verdt 80, er pantsatt til A for 100 og til B som også har pant i reservedelene, for 50. Ved samlet salg for 110, vil full dekning til A innebære at han får tilført verdier fra reservedelene.

<sup>75</sup> Om § 81 annet ledd, se *Falkanger, Flock & Waaler* s. 473.

<sup>76</sup> Jf. *Falkanger, Flock & Waaler* s. 742-743.

<sup>77</sup> Luftfl. § 3-52 har en særregel for salg av reservedeler; den gjelder imidlertid bare ved reservedeler til utenlandsk registrert luftfartøy, og omtalen av bestemmelsen utskytes derfor til kap. 17.2.2.

innebærer det at salg av luftfartøyet ikke omfatter vedkommende del eller tilbehør. Det er ikke adgang til, etter krav eller ønske fra en interessert, å utvide salget til også å omfatte salgspantobjektet der det antas at et samlet salg vil gi det beste resultat.<sup>78</sup>

Ønsker salgspanthaveren å realisere sitt pant, må han gå frem etter reglene i tvfbl. kap. 8 eller kap. 9.<sup>79</sup>

## 10 Særlig om motorer etc. som eget pantobjekt

For flymotorer mv. gjelder særlige forhold, beskrevet slik i NOU 1991: 18 s. 18:

«[Det har i] praksis utviklet seg slik at et selskap som har flere fly av samme type/serie, bruker motorene til disse fartøyer 'om hverandre' i et rotasjonssystem. Motorer som inngår i et slikt system, kan ikke godt sies å høre til noe bestemt fartøy i vanlig forstand. Når f.eks. et fly kommer inn og en eller flere av dets motorer skal vedlikeholdes, repareres eller overhales, blir motoren tatt ut av flyet og sendt til verkstedet. Når den er ferdig der, vil den normalt bli montert i et annet fly av vedkommende type/serie hvor det da passer å bruke den, eller motoren blir satt på lager som reserve for kortere eller lengre tid. Det som her er nevnt om motorer, er til dels også tilfelle for annet utstyr eller tilbehør.»

Denne rotasjonsordning foranlediger en rekke panterettslige spørsmål, som er av stor betydning hensett til de verdier som flymotorene har. I NOU'en s. 19 sies det:

«Motorer og visse andre kostbare komponenter til luftfartøyet kan i stor utstrekning sies 'å leve sitt eget liv'. De er i mange relasjoner

---

<sup>78</sup> Salgspanthaveren kan naturligvis når det skjærer seg, inngå avtale med panthaver(ne) om frafall av salgspantet og om en etterfølgende oppgjørsordning.

<sup>79</sup> Det er bare i forbrukerforhold at valgfriheten er begrenset, jf. tvfbl. § 9-1.

lite knyttet til noe bestemt fartøy; de utgjør en meget betydelig del av fartøyets verdi, og de er avhengig av et meget regelmessig og grundig vedlikehold etter nærmere fastsatt system. For en panthaver vil det være minst like viktig at motorene blir skikkelig overhaldt, som at flyskroget blir det. I betraktning av at motorer og visse andre komponenter kan spesifiseres ved serienummer eller lignende, kunne gode grunner synes å tale for at man fikk et eget realregister for motorer, eventuelt for enkelte andre komponenter.»

Spørsmålet ble naturlig nok også omtalt i Ot.prp. nr. 84 (1992-93), og der ble det konkludert slik:

«Med bakgrunn i de meget store verdier som bl.a. motorene representerer, støtter *departementet* utvalgets syn på at en ordning med særskilt registrering av disse vil by på avgjørende fordeler. Dette forutsetter imidlertid at de registreringstekniske spørsmål lar seg løse og videre at man oppnår en internasjonal løsning, slik at flest mulig land får ensartede regler på området. Dette er imidlertid en prosess som vil være tidkrevende, og det må arbeides internasjonalt for eventuelt å komme frem til en ordning hvoretter motorer og eventuelt andre komponenter blir egne registreringsobjekter og dermed selvstendige rettighetsobjekter» (s. 14).

Så langt har vi ikke fått noen nasjonal løsning, men Cape Town-konvensjonen med protokoll, begge av 2001, har etablert en ordning som gjelder også i Norge, jf. luftl. § 3-53 om at for panterett eller tilsvarende sikkerhetsretter som faller inn under konvensjonen og protokollen, gjelder reglene der, og de har forrang i forhold til reglene i luftfartsl. kap. III.

På dette sted er det tilstrekkelig å si at det bortsett fra for helikoptre, kan det etableres en egen sikkerhetsrett (typisk: en tradisjonell norsk panterett)<sup>80</sup> i en motor. Panteretten får rettsvern ved registrering i et internasjonalt register, plassert i Dublin. Vi kommer tilbake til dette registeret og registreringens virkninger nedenfor i kap. 18. Her begrenser vi oss til å peke på at panteretten kan tenkes påberopt som grunnlag for

---

<sup>80</sup> I konvensjonen er begrepet internasjonal sikkerhetsrett av sentral betydning, se nærmere om dette nedenfor i kap. 18.3.



tvangssalg i Norge. Registreringen i det internasjonale register medfører at motoren eller motorene – som er behørig identifisert – må anses å falle inn under realregistrerte formuesgoder, slik at tvangssalget skjer etter reglene i tvfbl. kap. 11. For skip og luftfartøy har vi sett at tingrettens kompetanse beror på hvor salgsobjektet befinner seg – kort sagt: skipet/luftfartøyet må være her i riket, jf. § 11-10. En tilsvarende regel for tilbehør har vi, som nevnt ovenfor, i § 11-18 tredje ledd, jf. også § 8-3. Mao.: Realisasjon av motorpantet forutsetter at motoren er i Norge. Gjelder pantretten flere motorer, er kanskje noen av dem i utlandet, og de kan da ikke tvangsrealiseres av norsk myndighet.

## D. Særspørsmål ved pant i ideelle andeler og ved flåtepant

### 11 Noen tilleggsbemerkinger om pant i ideelle andeler

En panterett kan gjelde en ideell del av et luftfartøy (delpant). Hvor A og B f.eks. er sameiere i forholdet 1:2, pantsetter A sin tredjedel, og denne panteretten blir registrert på vanlig måte. Etter tvfbl. § 11-1 første ledd vil også realisasjon av denne form for panterett gå etter kap. 11, slik at det kan henvises til fremstillingen foran – også med sikte på de tilfeller der det er registrert flere rettigheter som heftelse på den ideelle part.

Vi har imidlertid en særregel i § 11-19 første ledd annet punktum om at tvangssalget etter omstendighetene kan utvides til å omfatte *hele* luftfartøyet. Bakgrunnen for dette er at etter sameiel. (lov 18. juni 1965 nr. 6) § 15 kan som hovedregel enhver sameier etter rimelig varsel til medeieren(e) kreve sameiet oppløst. For udelelige ting som et luftfartøy vil oppløsning bety salg etter reglene i tvangsfullbyrdelsesloven, med etterfølgende fordeling av nettoprovenyet i samsvar med sameiebrøken. Kjøper C den anpart som tilhørte A, kan altså C umiddelbart etterpå fremme oppløsningskrav overfor sameier B. Det vil åpenbart være praktisk om man kan nøye seg med ett salg. I medhold av § 11-19 kan derfor retten beslutte at det tvangssalg som opprinnelig var rettet mot A's tredjepart, skal gjelde hele luftfartøyet – forutsatt at A eller B samtykker.

Problemer med fordeling av kjøpesummen på partene (og derigjennom på rettighetshavere i de enkelte parter) kan imidlertid etter omstendighetene tilsi at retten ikke beslutter å utvide salget. Fordelingsproblemet melder seg også ved salg begrenset til den ideelle anpart. Vi kan ha fire typetilfeller:

- i) bare A's part tvangsselges, da blir det intet fordelingsspørsmål
- ii) bare A's part er beheftet, men salg omfatter i medhold av § 11-18 hele eiendommen; saksøkeren kan ikke her få mer enn den del av kjøpesummen som kan tilskrives A's part,
- iii) A's part er pantsatt og i tillegg er det senere registrert en panterett i hele luftfartøyet (helpant); her kan man få tre undervarianter: a) bare A's part selges, b) hele fartøyet selges, c) helpanthaveren begjærer tvangssalg,
- iv) etter et helpant blir pant i A's part registrert; også her har vi tre undervarianter: a) helpanthaveren begjærer salg, b) den som har pant i A's part begjærer salg, c) A's part begjæres solgt, men salget utvides til å gjelde hele fartøyet.

Om løsningsmulighetene for (iii) og (iv) vises det til *Falkanger, Flock & Waaler s. 751752*.

## 12 Flåtepant

En næringsdrivende kan f.eks. pantsette sin motorvognpark slik den til enhver tid er (som et 'tingsinnbegrep'), jf. pantel. § 3-8. Når en ny motorvogn anskaffes, utvides panteretten; når en motorvogn selges/utrangeres (innenfor de rammer loven setter), reduseres panteretten. Noen tilsvarende mulighet er det ikke for eieren av en luftfartøyflåte. Han må pantsette de enkelte, individualiserte fartøyer, og det kan han godt gjøre i ett pantedokument. Hvor flere luftfartøyer pantsettes som sikkerhet for samme krav, har vi et fellespant, jf. pantel. § 11-2. Hvis ikke annet er avtalt, innebærer fellespantsettelse at panthaveren har «rett til å holde seg til det eller de pantobjekter han vil for hele kravet». Hvis mislighold foreligger, kan han følgelig begjære samtlige pantsatte luftfartøyer tvangssolgt, eller han kan begrense seg til ett (eller noen) av dem. Hans valg kan få inngripende virkning for andres rettigheter i luftfartøy-

ene. Begrenses dekningsbegjæringen vedrørende et større krav til ett fartøy, vil det kunne innebære at alle med etterstående rettigheter i dette fartøyet, taper alt. Det er derfor behov for en etteroppgjørsordning, og den er hjemlet i pantel. § 11-2 annet ledd.

Utgangspunktet i tvangsfullbyrdelsesloven er at panthaverens valg legges til grunn. Er hans begjæring rettet mot luftfartøy x, vil salget måtte gjennomføres også om det har slike konsekvenser som antydnet, og selv om problemene ville falle bort eller bli redusert hvis begjæringen hadde gjeldt fartøy y. Det etteroppgjør som pantel. § 11-2 omhandler, faller utenfor namsmyndighetens kompetanse etter tvangsfullbyrdelsesloven.

Noen særregler for realisasjon der det foreligger fellespant, har vi likevel i tvfbl. § 11-19.

Første ledd innebærer at dersom begjæringen gjelder flere luftfartøyer, skal de selges ett for ett. Dette gjør det enklere å fordele kjøpesummen og å konstatere hvorvidt dekningsprinsippet er tilfredsstillt. Rekkefølgen blir dermed et viktig spørsmål, og om dette sier annet ledd at retten skal fastsette den der det er «mulig at saksøkeren vil få full dekning uten at alle selges» (annet ledd første punktum). Og videre, skulle de pantsatte luftfartøyer dels tilhøre hoveddebitor, dels tredjeperson (realkausjon), skal de som tilhører hoveddebitor, selges først (annet ledd annet punktum).

## E. Tvangsbruk

### 13 Tvangsbruk

Den som har panterett i et luftfartøy (generelt: i et realregistrert formuesgode), kan etter § 11-2 begjære tvangsbruk med sikte på å oppnå dekning gjennom de inntekter som høstes ved bruken av fartøyet. Som ved tvangssalg må det foreligge et tvangskraftig grunnlag, og det må gis varsel etter § 4-18. Men i motsetning til ved tvangssalg har en saksøker ikke krav på realisasjon i form av tvangsbruk, jf. § 11-1 tredje ledd om at tvangsbruk kan nektes der det «av særlige grunner vil påføre saksøkte eller rettighetshavere i formuesgodet vesentlig skade eller ulempe, og panthaveren må antas å være like godt tjent med å kreve tvangssalg».

Namsmyndigheten – her tingretten – må i sin beslutning angi et tidspunkt for bruksperiodens begynnelse. For luftfartøy kan brukstiden ikke overskride to år (men kan forlenges), og det kan settes slike vilkår for bruken som er saklig begrunnet i det konkrete tilfelle (§ 1155 tredje ledd), f.eks. om hvor og hvorledes fartøyet kan benyttes og hvorledes det skal ordnes med forsikring.

Det skal etter § 11-56 oppnevnes en bestyrer som har kompetanse vedrørende drift av et luftfartøy. Det kan være en tredjeperson, men også saksøkeren; endog saksøkte kan oppnevnes som bestyrer.

Bestyreren har et vidtgående ansvar overfor tredjeperson, men det er saksøkeren som er ansvarlig for «nødvendige utgifter til drift og vedlikehold, medregnet forsikringspremier og godtgjørelse til bestyrer og revisor».

Bestyreren skal sørge for «formålstjenlig drift», «dra forsvarlig omsorg» for luftfartøyet og holde det forsikret (§ 11-57). Han må ikke inngå avtaler om leie eller annen bruk ut over «det som er vanlig etter forholdene». Etter omstendighetene kan en leieavtale inngås for lengre tid enn tvangsbruksperioden. Og for å oppnå «formålstjenlig drift», kan

det komme på tale at tingretten, etter begjæring fra bestyreren, setter til side en ikke-pengemessig heftelse, f.eks. en leieavtale (§ 11-58).

For de inntekter som bruken skaper, gir § 11-59 fordelingsregler. Først dekkes nødvendige utgifter, så forfalte krav (inkludert renter og omkostninger) som har bedre prioritet enn saksøkerens krav, og deretter kan det bli nedbetaling av saksøkerens krav (herunder eventuell godtgjørelse til ham som bestyrer).

Bestyreren må føre regnskap, jf. § 11-60 om avleggelse av regnskap overfor retten og partene, og om at rettighetshavere kan kreve gjenpart av regnskapet.

Tvangsbruken skal naturligvis opphøre når saksøkerens krav er dekket, eller når han selv begjærer det (§ 11-61), men kan også opphøre mot hans vilje der bruksutøvelsen anses uforsvarlig (§ 11-62). I § 11-63 er det oppregnet ytterligere opphørsgrunner: tiden er ute, kjøper ved tvangssalg er blitt ny eier, og tvangsbruk kreves av en bedre prioritert pantthaver.

## F. Særlig om leiede (leasede) luftfartøy

### 14 Særspørsmål vedrørende leasede luftfartøyer

#### 14.1 Introduksjon

Et dominerende antall av de luftfartøyer som er registrert i det norske luftfartøyregisteret, er ikke norskeiet, men leiet inn («leased») fra utlandet (dels fra EØS-land, dels fra andre).

Leasingavtalene faller i to hovedkategorier, som gjerne betegnes slik:

- i) wet lease, som er leie av et luftfartøy med mannskap, gjerne for en kortere tid, jf. flyselskapet som ikke makter å ta sesongtoppen med eget materiell,
- ii) dry lease, som er leie av luftfartøyet uten besetning, gjerne for lang tid. Avtalen kan være forbundet med eiendomsovergang eller rett for leietager til å bli eier (kjøpsopsjon) i løpet av leietiden eller ved leietidens utløp.<sup>81</sup>

Bakgrunnen for den utstrakte bruk av dry lease er det etablerte finansieringsmønster, som det ikke kan gås nærmere inn på her. Det er nok å nevne at det i betydelig utstrekning brukes et special purpose company (SPC) for hvert luftfartøy. Den som finansierer ervervet av luftfartøyet, yter lånet til et SPC (f.eks. på Cayman Islands); dette SPC står som eier av luftfartøyet og er organisert/kontrollert av långiver. Mellom SPC og flyselskapet (operatøren) inngås det så en leieavtale, og eierens rettigheter etter leieavtalen blir i sikringsøyemed overført (assigned) til långiver.

---

<sup>81</sup> Sml. disse to kategorier med sjørettens reise/tidsbefraktning hvor bortfrakter holder mannskap og står for teknisk drift og vedlikehold, og på den annen side bare boat-befraktning som er en tingsrettslig leieavtale.

At leasing er av vesentlig større betydning enn det som nå er antydnet, fremgår av *Diederich-Verschor, An Introduction to Air Law* (9. ed. 2012) s. 378 hvor det sies at storparten av verdens kommersielle luftfartøyflåte er eiet av

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

Et viktig element i lånearrangementet er at det er registrert en IDERA – en Irrevocable De-registration and Export Authorisation – som gjør det mulig for SPC'et eller leasing selskapet å få kontroll over luftfartøyet der leietageren (operatøren) kommer i økonomiske vanskeligheter. Se også foran i kap. 2.3.3 om IDERA i norsk register.

En annen hyppig forekommende løsning er at erververen av luftfartøyet (operatøren) selger det til långiveren, som leier det tilbake til operatøren (sale and lease-back).

Som omtalt i kap. 2.3.2 er det i luftl. § 3-2 annet ledd hjemmel for å registrere et luftfartøy selv om det ikke har norsk eier, og denne er, som nettopp nevnt, blitt utnyttet, jf. registreringsforskriften (forskrift 393/2004) § 8 om registrering av luftfartøyet der det skal

”opereres av norsk lisensiert selskap i henhold til innleieavtale godkjent av Luftfartstilsynet”.

Her er det tre elementer som må bemerkes:

- i) det må være en norsk «operatør»,
- ii) operatøren må være «norsk lisensiert selskap», og
- iii) operatøren må ha rådighet over luftfartøyet i henhold til leieavtale som er godkjent av Luftfartstilsynet. Om disse elementene, se foran i kap. 2.3.2.a. Ordningen med leieavtaler foranlediger i vår



sammenheng spørsmål vedrørende:

- leieavtalens status der luftfartøyet tvangsselges,
- hvorvidt leieavtalens bestemmelser kan tvangsgjennomføres,
- realisasjon der leieavtalen er sikkerhetsobjekt.

## 14.2 Leieavtalens status ved tvangssalg av luftfartøyet

Leieavtalen vil i alminnelighet bli registrert som heftelse på luftfartøyet og får dermed normalt prioritet etter registreringstidspunktet, jf. foran i kap. 2.8. Når fartøyet blir solgt ved frivillig salg, følger heftelsene – herunder leieavtalen – med, hvis det ikke er grunnlag for et ekstinktivt erverv (hvilket vil være utelukket der leieavtalen er registrert).

Også ved *tvangssalg* må leieavtalen tas i betraktning, jf. det som er sagt foran i kap. 8.3.3 om at dersom leieretten har prioritet foran saksøkerens krav, kan et tvangssalg ikke gjennomføres, med mindre kjøperen overtar forpliktelsene etter leieavtalen. Men er leieavtalen etterstående, kan den bli satt til side (etter omstendighetene med en pengemessig kompensasjon, jf. kap. 8.3.4).

## 14.3 Tvangsfullbyrdelse av leieavtale

### 14.3.1 Tvangsfullbyrdelse av annet enn pengekrav er problematisk

Spørsmålet om tvangsfullbyrdelse vedrørende en leieavtale – krevet av eier eller leietager – er åpenbart mer komplisert enn tvangssalg på grunnlag av en panterrett.<sup>82</sup> Under en leieavtale kan det være en rekke forpliktelser på begge sider – i utpreget grad der det er tale om en *wet lease*.<sup>83</sup> En gjennomtvangelse av annet enn pengeforpliktelser kan foranledige vanskelige avveininger. Her skal vi bare peke på noen hovedlinjer i et problematisk terreng.

---

<sup>82</sup> Tilsvarende blir det ved kjøp.

<sup>83</sup> Ved en *wet lease*, altså leie av fartøy med besetning, reiser det seg spørsmål om hvilken betydning en registrering skal tillegges, idet gjennomtvangelse (naturaloppfyllelse) av det arbeidsmoment som ligger i avtalen, kan være problematisk, jf. Falkanger, *Leie av skib* (1969) s. 580-582.

### 14.3.2 Leietagers krav om tvangsfullbyrdelse

Dersom luftfartøyet ikke blir stilt til disposisjon til riktig tid og leietageren søker namsmyndighetens bistand for å få hånd om fartøyet, er det reglene i tvfbl. kap. 13 som blir avgjørende, jf. § 13-1 om at krav som går ut på annet enn penger, kan begjæres tvangsfullbyrdet etter kap. 13 dersom det foreligger tvangsgrunnlag. Og tvangsgrunnlag vil her som for øvrig enten være alminnelig (jf. § 4-1 annet ledd) eller særlig. En tvist kan tenkes avgjort ved en dom/en voldgiftsdom som også er av karakteren fullbyrdsdom.<sup>84</sup> De særlige tvangsgrunnlag er angitt i § 13-2. Der er det annet ledd om hva som er grunnlag for utlevering av løsøre, som er av interesse. Et luftfartøy må i denne sammenheng utvilsomt regnes som *løsøre*, selv om luftfartøyer i mange henseender plasseres i kategorien realregistrerbare formuesgoder (jf. især tvfbl. kap. 11). De to tvangsgrunnlag som er angitt i annet ledd, gjelder imidlertid grunnlag som *eieren* kan påberope. Skal leietageren kunne få tvangslevert luftfartøyet, må han altså ha et alminnelig tvangsgrunnlag.

Krav om tvangsfullbyrdelse må som hovedregel fremsettes overfor namsmannen der luftfartøyet er, jf. § 13-3 første ledd. Etter foreleggelse av begjæringen (§ 13-6), treffes det beslutning om hvorvidt begjæringen skal tas til følge (§ 13-7). Blir den godtatt, fremgår fullbyrdsesmåten av §§ 13-8 til 13-10.<sup>85</sup>

Den prinsipale fullbyrdsesmåte er at namsmannen tar det som skal leveres fra saksøkte og leverer det til saksøkeren (§ 13-8 første ledd). Dette er en helt inadekvat regel for objekter som et luftfartøy. Namsmannen har i praksis ingen muligheter for å ta hånd om et luftfartøy og levere det til saksøkte, med mindre man forestiller seg at namsmannen formelt legger beslag på luftfartøyet der det befinner seg, og så umiddelbart gir rådigheten videre til saksøkte som er møtt frem med nødvendige serti-

<sup>84</sup> Det tidligere skille i tvistemåsl. 1915 mellom fastsettelses- og fullbyrdsesdommer er ikke opprettholdt, jf. tvistel. § 13. Men skal det bli tale om tvangsfullbyrdelse, må dommen gi et pålegg, jf. *Falkanger, Flock & Waaler* s. 167.

<sup>85</sup> Jf. *Falkanger, Flock & Waaler* s. 961 med uttalelse om at § 13-8 gjelder «[a]lle legemlige, flyttbare gjenstander som skip, og luftfartøy til gjenstander uten formuesverdi, f eks et fotoalbum».

fikater og et mannskap som er kompetent til å flytte fartøyet.

Paragraf 13-8 har i annet ledd et alternativ for å fremtvinge levering, nemlig pålegg om levering sanksjonert med en løpende dagmulkt. Og det kunne fremstå som mer egnet enn namsmannens fysiske inngrep. Men etter sin ordlyd kan dette alternativ bare benyttes der fartøyet ikke finnes i saksøktes besittelse, og saksøkte dertil ikke gjør det sannsynlig at oppfyllelse er umulig.<sup>86</sup>

Gjelder leietagerens krav ferdigstilling eller oppgradering av luftfartøyet, reiser tvangsfullbyrdelse særlige spørsmål.<sup>87</sup> Her nøyer vi oss med å peke på at av de fullbyrdelsesmåter som § 13-14 gir anvisning på, fremstår tvangsmulkt som mest nærliggende: Utleier pålegges å gjøre arbeidet, under trussel om løpende dagmulkt for hver dag som går uten at handleplikten blir oppfylt. Men er det ikke praktisk mulig å gjøre arbeidet, kan mulkt ikke besluttes, jf. tredje ledd som henviser bl.a til § 13-8 fjerde ledd om bortfall av pålagt tvangsmulkt der det godtgjøres at det er umulig å oppfylle kravet.

### 14.3.3 Eiers krav om tvangsfullbyrdelse

Eieren kan ha krav på å få luftfartøyet tilbake fordi den kontraktsmessige leietid er ute – etter kontraktens opprinnelige lydelse eller fordi kontrakten er oppsagt i samsvar med kontraktens bestemmelser. Det kan også være irregulære forhold som fører til hevning og dermed krav om tilbakelevering av luftfartøyet. Skjer tilbakelevering ikke frivillig, kan det bli tale om tvangsfullbyrdelse etter tvfbl. kap. 13. Også i den situasjon vi her har for øye, kan det tenkes dom for utlevering, men det er de særlige grunnlag som er av spesiell interesse, og nå kommer vi, som allerede antydnet, til § 13-2 annet ledd med sine to alternativer.

Det første er at det i den skriftlige leieavtale er inntatt vedtagelse av at utlevering kan kreves når leien ikke blir betalt. Slikt krav kan ikke komme som lyn fra klar himmel; det kreves at det først er gitt varsel i samsvar med § 4-18.

---

<sup>86</sup> Falkanger, Flock & Waaler s. 962.

<sup>87</sup> Se Falkanger, Flock & Waaler s. 4142.

Den annen mulighet er at det i skriftlig avtale om leie for en bestemt tid er sagt at utlevering kan kreves når leietiden er løpt ut.

Det kan åpenbart være en rekke opphørstilfeller som ikke fanges opp av ett av de to alternativer (f.eks. leieavtalen løper på oppsigelse, leieavtalen oppsies/heves pga. dårlig vedlikehold eller misligholdt forsikringsplikt), og for så vidt vil man måtte påberope et alminnelig tvangsgrunnlag – i praksis: dom for tilbakelevering.

Hvor det foreligger tvangsgrunnlag og begjæringen om tvangsrealisasjon blir godtatt, er vi over i samme regler som kort beskrevet i foregående punkt.

Ved krav fra eiers side f.eks. om at avtalt vedlikeholdsarbeid skal gjennomføres, er dette et spørsmål som må avgjøres etter § 13-14. Se her omtalen av bestemmelsen ovenfor i kap. 14.3.2.

## 14.4 Leieavtalen som sikkerhetsobjekt

Foran i kap. 2.3.3 er det omtalt at den registrerte leieavtale kan være gjenstand for videre disposisjoner: Leietageren kan etter omstendighetene overdra sine rettigheter, fremleie dem eller pantsette dem,<sup>88</sup> og hans kreditorer kan legge beslag på den rett han har etter leieavtalen (typisk ved utlegg).

Først minnes det om at leieretten kan rammes ved tvangssalg gjennomført av kreditor med panterett i luftfartøyet på bedre prioritet enn leieretten, jf. reglene om tilsidesettelse i § 11-21 – omtalt foran i kap. 8.3.3.b. Praktisk betyr dette at i alle fall den som skal yte lån mot sikkerhet i leieretten, vil betinge seg at leieretten har god prioritet (eller får det i kraft av prioritetsvikelser).

Her skal vi se på hva panthaveren kan gjøre dersom hans krav som er sikret ved panterett i leieretten, ikke blir rettidig betalt.

Når leieretten er registrert, kan panterett i denne gi grunnlag for tvangsfullbyrdelse etter tvfbl. kap. 11, se § 11-1 første ledd første punktum.

---

<sup>88</sup> Som foran nevnt er registrering av leieavtalen ikke et gyldighetsvilkår for pantsettelse av rettighetene etter denne (i motsetning til hva som gjelder for fast eiendom). For å få rettsvern for pantet, må imidlertid leieavtalen være registrert.

Vi kan derfor nøye oss med å henwise til kap. 7 og 8 foran, men med understrekning av at salgsobjektet er vedkommende leierett: Tvangssalget ender med at kjøperen overtar leieretten (at den kan overdras er jo en forutsetning for at den kan pantsettes), og han overtar den renvasket for pengeheftelser og i praksis vel også for ikke-pengemessig heftelser.<sup>89</sup>

Dersom luftfartøyet ikke er registrert, vil panterett i leiekontrakten – det vil i praksis si et utlegg – måtte realiseres etter reglene i tvfbl. § 10-13. Namsmannen, som er den kompetente, har mulighet til å velge mellom salg, utleie, rettighetsutøving ved en bestyrer og tvangssalg etter løserereglene i tvfbl. kap. 8.<sup>90</sup>

---

<sup>89</sup> Ikke-pengemessige heftelser med prioritet foran saksøkeren skal jo overtas utenfor kjøpesummen, jf. § 11-20. Er det tale om en heftelse av synderlig betydning, vil nok den i alminnelighet sperre for etterfølgende pantsettelse. For utlegg kan det stille seg annerledes.

<sup>90</sup> Se nærmere *Falkanger, Flock & Waaler* s. 646-648.

## G. Midlertidig sikring

### 15 Arrest og midlertidig forføyning

#### 15.1 Introduksjon

Den som har et usikret pengekrav mot eier eller leietager av et luftfartøy, kan gjennom avtale få sikkerhet for sitt krav. Der debitor ikke vil medvirke, er kreditor henvist til utleggsveien. Men å få utlegg kan ta tid, og i mellomtiden kan mulighetene til å oppnå adekvat sikkerhet forringes eller helt gå tapt. Især er det debtors disposisjoner som kan være bekymringsfulle sett med kreditors øyne. Her har kreditor fått et rettslig middel gjennom reglene om *arrest* – tidligere hjemlet i tvangsfullbyrdelsesloven, nå overflyttet til tvisteloven, se tvistel. kap. 32 og 33. Kreditors rettigheter kan være av ikke-pengemessig art. Det kan være krav om få luftfartøyet stilt til disposisjon eller til å få det tilbakelevert. Andre eksempler er krav vedrørende vedlikehold eller krav om at luftfartøyet ikke benyttes på nærmere angitt måte. Som for pengekrav gjelder at tvangsfullbyrdelseslovens regler (jf. kap. 13) ikke alltid gir den nødvendige beskyttelse mot debtors opptreden. Også her har kreditor fått et særlig våpen, nå i reglene om *midlertidig forføyning* – disse også opprinnelig hjemlet i tvangsfullbyrdelsesloven, se nå tvistel. kap. 32 og 34.

Arrest og midlertidig forføyning betegnes samlet som midlertidig sikring. Det er fellesregler i tvistel. kap. 32, med nærmere regler for arrest og midlertidig forføyning i hhv. kap. 33 og 34. I det følgende skal det gis en oversikt over disse to regelsett med særlig sikte på luftfartøyer. Avslutningsvis kommer noen bemerkninger i tilknytning til leieavtaler.<sup>91</sup>

---

<sup>91</sup> For en bred fremstilling av reglene, se *Falkanger, Flock & Waaler* s. 1009-1219 og især *Flock*, *Midlertidig sikring* (2011).

## 15.2 Arrest

Arrest er en form for beslag: Ved vedtak av namsmyndigheten forbys saksøkte (eieren/leietageren av luftfartøyet) «å rå over de arresterte formuesverdier [her: luftfartøyet] til skade for arresthaveren. Om skyldnerens råderett gjelder for øvrig de samme regler som for utleggspant» (§ 33-7).

Skal man kunne få arrest til sikring av et krav – forfalt eller foreløpig ikke forfalt – må det foreligge en sikringsgrunn, jf. § 33-2 første ledd som sier at arrest kan besluttes når skyldnerens adferd gir grunn til å frykte at tvangsfullbyrdelse av kravet ellers

- - vil bli forspilt, eller
- - vil bli vesentlig vanskeliggjort, eller
- - vil måtte skje i utlandet.

I tillegg til disse generelle grunnlag for arrest er det et særlig grunnlag for luftfartøyer (og skip), jf. tredje ledd. Har kreditor pantesikkerhet i luftfartøyet, og dette er en panterett som tilfredsstillere vilkårene for tvangsgrunnlag (typisk registrert avtalepant eller registrert utlegg),<sup>92</sup> og kravet dertil er forfalt, kan arrest «besluttes uten særlig arrestgrunn».

Begjæring om arrest fremsettes overfor tingretten der saksøkte (eieren av luftfartøyet) har sitt alminnelige verneting eller overfor tingretten der luftfartøyet er eller ventes å komme «i nær fremtid» (tvistel. § 32-4). Begjæringen avgjøres ved kjennelse (§ 32-7). Arrestsøkeren må sannsynliggjøre sitt krav og at det foreligger sikringsgrunn; i særlige tilfeller kan det bli tatt arrest selv om kravet ikke er sannsynliggjort (§ 33-3). Med disse regler er det mulighet for at det til sist viser seg at arrest ikke burde vært gitt; den risiko som her ligger, avdempes ved at beslutningen om arrest *kan* gjøres betinget av at det stilles sikkerhet (§ 33-3 første ledd), og beslutningen *skal* gjøres betinget av sikkerhetsstillelse der arrest innvilges til tross for at kravet ikke er sannsynliggjort (§ 33-3 annet ledd). Det kan også komme på tale å sette frist for å reise søksmål om kravet, eller begjære tvangsfullbyrdelse der tvangsgrunnlag allerede foreligger (§ 334 annet ledd).

---

<sup>92</sup> Se nærmere tvfbl. § 11-2 og fremstillingen ovenfor i kap. 7.2.

Arrest kan besluttes uten at den annen part høres (§ 33-7), men i så fall kan den som rammes av arresten, etterpå kreve muntlig forhandling (§ 33-8); retten er da ubundet av sin første beslutning.

Når arrest i et luftfartøy besluttes, skal dette registreres i luftfartøyregisteret (§ 33-7 annet ledd). Virkningen av arrest er at «skyldneren mister retten til å råde over [luftfartøyet] til skade for arresthaveren» (§ 33-7). Dette gjelder faktiske så vel som rettslige disposisjoner. I tillegg til disse generelle regler om arrestens virkninger følger særlige begrensninger for saksøkte (debitor) i kraft av § 33-8. Der henvises det til sjøl. § 95 annet og tredje ledd, og det innebærer at som hovedregel må ikke luftfartøyet forlate det sted det er på arresttidspunktet.

At luftfartøyet er arrestert, hindrer ikke at det f.eks. blir kontraktspantsatt; og denne panteretten kan registreres, men med etterstående prioritet. Arresten blir en prioritetsreservasjon, dvs. at dersom det senere blir tatt utlegg for kravet, får utlegget arrestens prioritet.<sup>93</sup>

Arresten er imidlertid uten betydning for kreditorbeslag; utlegg kan tas uten hensyn til arresten, og utlegget vil få prioritet foran arresten.<sup>94</sup>

Om opphevelse og bortfall av en arrest, se §§ 33-9 og 33-10.

### 15.3 Midlertidig forføyning

Midlertidig forføyning gjelder, som innledningsvis nevnt, midlertidig sikring av et ikke-pengemessig krav. Denne form for sikring kan gå ut på at «saksøkte skal unnlate, foreta eller tåle en handling, eller på at et formuesgode [her: luftfartøyet] skal settes ut av saksøktes besittelse og tas under forvaring eller bestyrelse» (§ 34-3). En slik beslutning, som treffes etter tilsvarende regler som ved arrest, forutsetter en sikringsgrunn (§ 34-1) og en sannsynliggjøring av krav og sikringsgrunn (§ 34-2). Sikringsgrunn er det når saksøktes «adferd» gjør det nødvendig med en midlertidig sikring fordi gjennomføringen av kravet ellers vil bli vesentlig vanskeliggjort, eller en midlertidig ordning finnes nødvendig for å

---

<sup>93</sup> Jf. *Falkanger, Flock & Waaler* s. 1120.

<sup>94</sup> Her kan det oppstå kompliserte prioritetsproblemer, jf. *Falkanger, Flock & Waaler* s. 1121-1122.



-«avverge vesentlig skade eller ulempe, eller for å hindre voldsomheter som saksøktens adferd gir grunn til å frykte for». Saksøkeren kan bli pålagt å stille sikkerhet (§ 34-2), og saksøkte kan etter omstendighetene unngå den midlertidige forføyning ved at *han* stiller sikkerhet (§ 34-3). Om gjennomføringen av beslutningen er det detaljerte regler i § 34-4, herunder om registrering av beslutningen, hvilket kan være aktuelt der pålegget er «av en art som kan ekstingveres ved overdragelse til godtroende tredjeperson».<sup>95</sup>

Om opphevelse og bortfall av forføyningen, se §§ 34-5 og 34-6.

## 15.4 Arrest og midlertidig forføyning der luftfartøyet er leiet

Hvor luftfartøyet er leiet (leaset), kan leietagers kreditorer ikke få arrest i luftfartøyet, men i leietagers rett i henhold til leieavtalen, jf. tvistel. § 33-6 om at det kan tas arrest i «ethvert formuesgode som det kan tas utlegg i». Etter dekl. § 2-2 vil ethvert formuesgode som tilhører skyldneren på beslagstiden, kunne være utleggsobjekt.

På lignende vis vil en midlertidig forføyning rettet mot leietageren vedrøre de rettigheter og plikter som utspringer av leiekontrakten – typisk slik at det nedlegges forbud mot å bruke luftfartøyet på en nærmere angitt måte.

---

<sup>95</sup> Falkanger, Flock & Waaler s. 1201.

## H. Avvik fra reglene i tvangsfullbyrdelseslov og luftfartslov

### 16 Avvik ved lov eller avtale

#### 16.1 Tvangsfullbyrdelseslovens regler

Reglene i tvangsfullbyrdelsesloven skal dekke tilfeller som kan være svært ulikeartede, og dermed dukker fort spørsmålet opp om ønskeligheten av regler som kanskje er mer tilpasset det konkrete forhold. Det kan være begge parter som er av en slik oppfatning, men ofte vil det nok være kreditor som mener at det er behov for en regulering som avviker fra lovens.

Utgangspunktet er imidlertid at tvangsfullbyrdelsesloven ikke viker for motstående avtale, jf. tvfbl. § 1-3 med overskriften «ufravikelighet». Der møter vi to prinsipper.

For det første kan man ikke modifisere lovens regler, f.eks. avtale at man kan hoppe over enkelte varslingsregler eller at en lovsatt frist skal være kortere. Vil man inndrive et krav etter tvangsfullbyrdelsesloven, må lovens regler tas som et hele.

For det annet kan det ikke gyldig avtales at tvangsdekning skal skje på annen måte enn gjennom namsmyndighetene, f.eks. at pantekreditor skal ha rett til å overta pantobjektet ved mislighold, eller ha rett til å selge det underhånden med etterfølgende pengeoppgjør med debitor. Denne ugyldighetsregel gjelder *forhåndsavtaler*. Når misligholdet er et faktum, står det derimot partene fritt å avtale hvorledes problemene skal løses.<sup>96</sup> Er eieren av luftfartøyet f.eks. kommet i store økonomiske vanskeligheter, vil det således nå kunne inngås avtale om at kreditor skal selge luftfar-

---

<sup>96</sup> Men her må det gjøres vesentlige reserverasjoner: En avtale kan tenkes være ubeskyttet i en etterfølgende konkurs (rettsvern mangler), eller den anses å komme på tvers av kreditorfellesskapets interesser slik at den er omstøtelig etter reglene i dekl. kap. 5.

tøyet, og at oppnådd salgssum skal legges til grunn i den endelige avregning mellom partene. Skulle de økonomiske problemer ha ført til konkurs, blir konkursboet avtalemotparten, jf. kkl. §§ 117-117c om realisasjon av boets eiendeler.

I forarbeidene til tvangsfullbyrdelsesloven sies det: Skal loven kunne fravikes, må det være hjemmel i loven selv, eller i annen lov.<sup>97</sup>

## 16.2 Cape Town-lovgivningen

Den viktigste hjemmel for avvik fra tvangsfullbyrdelseslovens regler for så vidt angår luftfartøyer, har vi i lov 58/2010 om internasjonale sikkerhetsretter i mobilt løsøre og i luftl. § 3-53 som gir reglene i Cape Town-konvensjonen og protokollen av 2001 forrang, så langt de gjelder, foran bestemmelsene i luftl. kapittel III. Forrangen gjelder ikke bare reglene i kapitlet; konvensjonens regler må også gå foran reglene i tvangsfullbyrdelsesloven og tvisteloven, jf. *lex posterior*-prinsippet, men især tvfbl. § 1-4 og tvistel. § 1-2. Dette kompleks av regler er så omfattende at det krever et eget kap. 18.

---

<sup>97</sup> Innst. O. nr. 72 (199-192) s. 15.

# I. Realisasjon av luftfartøy registrert i annet land enn Norge

## 17 Realisasjon i Norge av luftfartøy som er registrert i annet land enn Norge

### 17.1 Oversikt

Tvfbl. kap. 11 gjelder begjæring om tvangssalg av formuesgode registrert i et realregister. Dette tar naturligvis først og fremst sikte på norsk realregister, men i tvfbl. § 1-8 første ledd sies det at likt med norske registre er «tilsvarende utenlandske registre». Som omtalt foran i kap. 7.6.3 er det i Rt. 2013 s. 307 trukket opp retningslinjer for hva som skal kunne ansees som et «tilsvarende» skipsregister. De må fastsettes i lys av de vilkår som sjøl. § 74 setter for anerkjennelse av en utenlandsk panterett – og det er i korthet: Det må være et lovfestet register, der det registrerte skal være offentlig tilgjengelig, og utskrifter og avskrifter av det registrerte skal kunne fås hos registerføreren. Når luftfartsloven ikke gir nærmere veiledning, er det all grunn å stille tilsvarende krav som i sjøl. § 74.

Hvor det skjer tvangssalg etter kap. 11, gjøres det i luftl. § 3-50 noen mindre modifikasjoner, som det ikke er grunn til å gå nærmere inn på her; men det bør bemerkes at modifikasjonene kun gjelder der vi er innenfor Genève-konvensjonen (jf. henvisningene i § 3-50 til § 3-42). Konvensjonen åpner for visse særregler, og det er en mulighet som er utnyttet i §§ 3-51 og 3-52 om kjøpesumsfordeling. Disse reglene, som ble tilføyd ved lov 3/1994, er derfor ikke knyttet til luftfartøy registrert i en konvensjonsstat.<sup>98</sup>

---

<sup>98</sup> Reglene som opprinnelig var plassert i tvfbl. 1915, ble ikke på tilfredsstillende vis bragt videre ved tvfbl. 1992 – og dette ble justert ved lov 3/1994, jf. Ot.prp. nr. 23 (1993-94).

Har det utenlandsregistrerte luftfartøyet voldt skade på person eller eiendom her i riket, kan det vanlige dekningsprinsipp, i medhold av § 3-51, fravikes der det begjæres tvangssalg til inndrivelse av erstatningskravet – forutsatt at ansvaret ikke er dekket av en godkjent ansvarsforsikring. Uten slik ansvarsforsikring kan ikke mer enn fire femdeler av kjøpesummen brukes til dekning av foranstående heftelser med mindre alle erstatningskrav får full dekning. Paragraf 3-52 gjelder fordeling av kjøpesummen ved særskilt salg av reservedeler til et utenlandsk luftfartøy, se nærmere nedenfor i kap. 17.2.2.

Kan luftfartøyet ikke anses registrert i et tilsvarende register, kan realisasjon ikke skje etter tvfbl. kap. 11, men det blir de alminnelige løsereregler i kap. 8 som må anvendes.<sup>99</sup>

Vi forutsetter i kap. 17.2 og 17.3 at det er et tvangssalg som går etter tvfbl. kap. 11. Vi står da overfor to hovedspørsmål: Hvilke heftelser på luftfartøyet må tas i betraktning ved tvangssalget? I kap. 17.3 stilles det spørsmål om hva som i denne sammenheng kan være tvangskraftig tvangsgrunnlag. Avslutningsvis sies det litt om situasjonen der luftfartøyet ikke er registrert i et tilsvarende register (kap. 17.4).

## **17.2 Hvis realisasjon skjer etter tvfbl. kap. 11: Hvilke heftelser kan da tas i betraktning?**

### **17.2.1 Introduksjon**

Luftfartsloven har en rekke bestemmelser om anerkjennelse av rettigheter. I vår sammenheng betyr det at en anerkjent rettighet må tas i betraktning ved et tvangssalg i Norge. Reglene i §§ 3-42 til 3-52 er en inkorporering av Genève-konvensjon av 1948 om anerkjennelse av rettigheter i utenlandsk luftfartøy; reglene er i noen utstrekning omtalt ovenfor i kap. 7.6.2. Videre har vi luftl. § 3-53 som implementerer Cape Town-konvensjonen med dens protokoll om internasjonale sikkerhetsretter i luftfartøyløssøre; disse regler nevnes bare kort her, idet de får bred omtale nedenfor i kap. 18.

---

<sup>99</sup> Se Rt. 2013 s. 307 (ankeutvalget) avsnitt 7.

Utenom disse spesialkonvensjoner har vi flere konvensjoner om anerkjennelse av utenlandske dommer mv. Av særlig betydning er Lugano-konvensjonen.

## 17.2.2 Heftelser registrert i utenlandsk register

Ved realisasjon i Norge vil det i tillegg til den panterett som er grunnlaget for realisasjonen (jf. kap. 17.2.3), kunne hvile heftelser, som det må tas standpunkt til: Skal de anerkjennes og tas hensyn til under realisasjonen? Her i dette avsnittet er det de heftelser som på realisasjonstiden er registrert i et utenlandsk register, vi skal ha for øye.

I de praktisk viktige tilfeller vil det dreie seg om rettigheter som faller inn under Genève-konvensjonen av 1948, jf. foran i kap. 7.6.2. Her minnes om at det må dreie seg om en rettighet som angitt i luftl. § 3-43. Den må være gyldig stiftet i samsvar med loven i en konvensjonsstat hvor fartøyet var registrert på stiftelsestiden, og dertil må rettigheten være innført i et offentlig rettighetsregister i hjemlandet. Forarbeidene sier ikke synderlig om hva slags krav som stilles til offentlig rettighetsregister, jf. Ot.prp. nr. 15 (1952) s. 4, men de siterte ord indikerer rimelig klart det som i sjølov-sammenheng har vært ansett som vesentlig for at et register skal kunne anses likestilt med det norske, jf. foran i kap. 17.1.

På tilsvarende vis stiller det seg med rettigheter som etter Cape Town-konvensjonen og protokollen er registrert i det internasjonale rettighetsregister som er etablert i medhold av disse regler. Detaljene i regelverket kommer vi større bredde tilbake til i kap. 18, men det pekes allerede nå på at de her aktuelle rettighetene har en privilegert stilling, jf. luftl. § 3-53 om de internasjonale rettigheters forrang.

Vi kan ha registrerte rettigheter som ikke fanges opp av de nå beskrevne regler – det kan være registre som må anses tilsvarende NLR, men også registre som ikke tilfredsstiller minimumskravene for å være tilsvarende. Luftfartsloven har ikke nærmere regler om dette.

Sjøl. § 74 har, som allerede berørt, regler om anerkjennelse av fremmed panterett – som omfatter avtalepant så vel som utlegg.<sup>100</sup> Disse regler må

<sup>100</sup> Jf. Innstilling VI fra Sjølovkomiteén (1966) s. 95 (ad utk. § 267, som svarer til gjeldende

ha en betydelig overføringsverdi. Forutsetningen for anerkjennelse i medhold av § 74 er at pantet er registrert i et register som fyller visse krav, jf. ovenfor i kap. 17.1. I sjølovsforarbeidene er regelen kommentert, jf. Innstilling VI fra Sjølovkomiteén (1966) s. 94-95. Der pekes det på at regelen har sitt opphav i Norges tiltredelse til skipspanterettskonvensjonen av 1926, men at også «heftelser i skip som ikke hører hjemme i konvensjonsstater, er blitt anerkjent i Norge ... Dette bør fortsatt være ordningen». Noen uttalelser eller antydninger om anerkjennelse av ikke-registrerte panterettigheter – eller andre heftelser – gis ikke (om dette, se kap. 17.2.3).

Fra disse sjørettslige regler må vi i det minste kunne legge til grunn at registrerte panterettigheter må anerkjennes så sant tilsvarende vilkår som i sjøl. § 74 er oppfylt, også der registerlandet ikke er en konvensjonsstat. Og videre: Det er neppe grunn til å sette panterettigheter i en særstilling. Prinsippet i sjøl. § 74 bør anvendes også overfor andre rettigheter.

I luftl. § 3-52 er det en særregel som utspringer av Genève-konvensjonen, men som er gjort uavhengig av konvensjonstilknytning (jf. ovenfor i kap. 17.1). Ved særskilt tvangssalg av reservedeler til et utenlandsk luftfartøy etter begjæring av en utleggstager kan det være en foranstående heftelse som hviler både på luftfartøy og reservedeler. Slik foranstående heftelse skal ikke være til hinder for at salget gjennomføres dersom kjøpesummen er minst to tredjedeler av reservedelens verdi. Det er namsmannen sammen med to rettsvitner (sakkyndige) som foretar verdsettelsen. Namsmannen kan her bestemme at foranstående rettighetshaver ikke skal ha mer enn to tredjedeler av kjøpesummen.<sup>101</sup>

### 17.2.3 Ikke registrerte heftelser

Ikke-registrerte heftelser som påberopes under tvangssalg i Norge, eller heftelser registrert i et register som ikke ansees som «tilsvarende», kan

---

lov § 74).

<sup>101</sup> F.eks.: Foranstående har panterett i luftfartøy og reservedeler med 100. Verdien av reservedelene settes av namsmann og rettsvitner til 21. Etter namsmannens beslutning må foranstående nøye seg med to tredjedeler av en kjøpesum på 21. Utbringer reservedelene 21, vil altså 14 tilfalle foranstående, og utleggstageren får 7 til dekning av sitt krav. Foranstående må for sitt restkrav på 86 holde seg til luftfartøyet.

reise vanskelige dokumentasjonsspørsmål: De har ikke vært gjennom den kontroll som ligger i registrering i et «tilsvarende register». Men er bevissituasjonen klar, får vi et prinsipielt anerkjennelsesspørsmål. Vi får nøye oss med å konstatere at lovgiveren har inntatt en forsiktig holdning, jf. de kriterier som er nedlagt i sjøl. § 74.

### **17.3 Hva er tvangsgrunnlag ved salg av utenlandsk luftfartøy?**

Forutsetningen her er at luftfartøyet er registrert i slikt utenlandske register som angitt i tvfbl. § 11-1, jf. § 1-8, og at vi har en tingrett som er kompetent til å tvangsselge luftfartøyet. Hva som under disse omstendigheter utgjør et nødvendig tvangsgrunnlag, beror på reglene i tvfbl. § 11-2. Disse er omtalt foran i kap. 7.2, slikt at her er det tilstrekkelig med noen korte tilleggsbemerkninger.

Et alminnelig tvangsgrunnlag vil først og fremst være en dom. Det kan være en norsk dom som gir rett til tvangssalg, jf. § 4-1 annet ledd bokstav a. Er det en utenlandsk dom, må den fanges opp av bokstav f eller g for å gi tvangsgrunnlag. Bokstav f omfatter tilfeller der dommen etter lov eller overenskomst med fremmed stat vil være bindende og skal kunne fullbyrdes her i riket; Lugano-konvensjonen er et godt eksempel (jf. tvistel. § 4-8, jf. § 19-6 første ledd). Bokstav g gjelder dom av domstol som partene har vedtatt som domsmyndig. Også dom av internasjonal domstol kan i kraft av konvensjon gi alminnelig tvangsgrunnlag (jf. bokstav h). Og endelig nevnes at norsk eller utenlandsk voldgiftsdom hører med til de alminnelige tvangsgrunnlag (bokstav d).

Også i nærværende sammenheng er det nok de særlige tvangsgrunnlag som er av størst praktisk betydning, jf. § 11-2 første ledd. Registrert avtalepant, registrert utlegg og registrert legalpant (bokstavene a, b og d) kan være pant registrert i utenlandsk register som er tilsvarende det norske.

### **17.4 Når tvfbl. kap. 11 ikke kommer til anvendelse**

Er ikke luftfartøyet registrert i et register som kan karakteriseres som tilsvarende, er det, som nevnt allerede i kap. 17.1, reglene i tvfbl. kap. 8



som kommer til anvendelse – altså betydelig enklere (og dermed etter omstendighetene mindre betryggende) regler.<sup>102</sup>

## **17.5 Tvangsrealisasjon ved ikke-pengemessige heftelser**

Ved krav om tvangsfullbyrdelse av ikke-pengemessige heftelser er det tvfbl. kap. 13 som er avgjørende for om kravet skal tas til følge. Tvangsgrunnlaget kan være alminnelig, jf. § 13-2 første ledd. For så vidt kan det henvises til det som er sagt like ovenfor. Særlige tvangsgrunnlag som kan være aktuelle, er angitt i annet ledd bokstavene a og b, men som påpekt ovenfor i kap. 14, er det en rekke krav som faller utenfor angivel-sene i a og b.

---

<sup>102</sup> Forut for tvfbl. 1992 var det løsørereglene som måtte anvendes ved tvangssalg av fremmed luftfartøy, uten hensyn til registrering og registreringsland.

## J. Cape Town-konvensjon og protokoll

### 18 Den norske Cape Town-reguleringen

#### 18.1 Introduksjon og oversikt

Bakgrunnen for Cape Town-konvensjonen av 16. november 2001 er at det finnes løsøre av betydelig verdi som brukes på tvers av landegrensene, og at det er ønskelig med et regelverk som gir trygghet og forutsigbarhet for den som finansierer slikt løsøre. Fra konvensjonens fortale «preamble» – som konkluderer med at en konvensjon bør utarbeides – gjengis:

«RECOGNISING the advantages of asset-based financing and leasing for this purpose and desiring to facilitate 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 the interested parties,

BELIEVING that such rules must reflect the principles underlying asset-based financing and leasing and promote the autonomy of the parties necessary in these transactions »

Konvensjonen gjelder, jf. art. 2, for de nærmere definerte «international interests» (på norsk: «internasjonale sikkerhetsretter») vedrørende mobilt løsøre. Det må imidlertid være løsøre som faller innenfor en av disse tre kategorier:

- flyskrog, flymotorer og helikoptre, eller
- rullende jernbanemateriell, eller
- romutstyr.

Konvensjonen er for luftfartens vedkommende gjort operativ ved en protokoll av samme dato «on matters specific to aircraft equipment», jf. konvensjonen art. 2. De to dokumenter må sees som et hele, jf. konvensjonen art. 6.<sup>103</sup> Det må bemerkes at en viktig nøkkel til forståelse av regelverket ligger i de mange og detaljerte definisjoner i konvensjonen art. 1 og 2 og protokollen art. 1.

I konvensjonen er artiklene nummert med arabertall, mens det i protokollen er brukt romertall; for sikkerhets skyld vil imidlertid referanse i det følgende til konvensjonens artikler i alminnelighet få forbokstaven K mens det for protokollens artikler brukes bokstaven P.

Som det vil ha fremgått av fortalen, er den finansierende kreditors interesser tillagt stor vekt, og reglene beskytter denne kreditor i betydelig større utstrekning enn det som følger av tradisjonelle norske regler.

Norge har tiltrådt konvensjon og protokoll – og dette er gjennomført ved:

- lov 12. november 2010 nr. 58, og
- endringer i tvangsfullbyrdslovs og luftfartslovs, ved at en registrert internasjonal sikkerhetsrett er definert som tvangsgrunnlag (tvfbl. § 112), og ved at luftl. § 3-53 bestemmer at Cape Town-reglene har «forrang så langt de gjelder foran bestemmelsene i denne lovens kapittel III».

Som pekt på foran i kap. 16.2, vil reglene også ha forrang i forhold til tvangsfullbyrdslovs og tvistelov.

Kort fortalt: Konvensjonen med protokollen gir internasjonalt rettsvern for internasjonale sikkerhetsretter ved registrering i et internasjonalt rettighetsregister. Slik er det overfor konkurrerende avtaleerververe så vel som kreditorene.<sup>104</sup> Beskyttelsen beror på registreringen alene; kunnskap om ikke-registrerte heftelser er uten betydning. Og videre: Kreditor er gitt betydelig frihet til selv å gripe inn ved mislighold, til f.eks. selv å

---

<sup>103</sup> Skulle det være «any inconsistency» mellom det to, går protokollen foran, jf. K art. 6 nr. 2.

<sup>104</sup> Hjemmelspersonkonflikten, jf. luftl. § 3-33, er ikke regulert i konvensjon eller protokoll, jf. *Reinertsen Konow* s. 15.

ta hånd om pantsatte verdier og realisere dem i Norge eller i utlandet.

Forarbeidene til det norske regelverket er en sakkyndig utredning av 19. februar 2010 ved *Berte-Elen Reinertsen Konow* (her sitert som *Reinertsen Konow*). Denne utredning har departementet i det alt vesentlige bygget på i Prop. 153 LS (2009-2010). Fra Justiskomiteén foreligger en kortfattet Innst. 18 S (2010-2011) om ratifikasjon og en likeledes kortfattet Innst. 19 L (2010-2011) om lovvedtak.

Et viktig dokument er *Goode*, Official Commentary (as approved for distribution by the UNIDROIT Governing Council pursuant to Resolution No. 5 adopted by the Cape Town Diplomatic Conference) – 3rd ed. 2013, 763 sider. Boken inneholder foruten en kort introduksjon «reviews» av konvensjon og protokoll (s. 9-238), og deretter kommentarer til de enkelte bestemmelser i konvensjon og protokoll (s. 239-499). Resten av boken er konvensjons- og protokolltekster samt «Regulations and Procedures for the International Registry» (6th 2013); videre er inntatt diverse resolusjoner og oversikter.

Av øvrig ikke-norsk litteratur nevnes *Murphy & Desai*, *Aircraft Leasing* (2011), med kap. 20 om «International conventions affecting aircraft financing transactions» (s. 264-274), og *Practitioners' Guide to The Cape Town Convention and The Aircraft Protocol*, utgitt av The Legal Advisory Panel of the Aviation Working Group (2011) (130 sider tekst pluss diverse bilag).

Konvensjons- og protokolltekst på engelsk – og i norsk oversettelse – er inntatt som vedlegg til Prop. 153 LS (2009-2010). Det finnes en «Consolidated Text», som det ikke vil bli henvist til her.

I det følgende skal det gis en kort oversikt over:

- anvendelsesområdet for regelverket (kap. 18.2),
- hva en internasjonal sikkerhetsrett er (kap. 18.3),
- andre rettigheter omhandlet i konvensjonen (kap. 18.4),
- registreringsordningen med et internasjonalt register (kap. 18.5),
- registrerings virkninger (kap. 18.6),
- registrering av kjøps- og leieavtaler (kap. 18.7),
- særregler for flymotorer (kap. 18.8),
- en del misligholdsregler (kap. 18.9), og til slutt kommer
- oppsummering – ut fra et norsk perspektiv, der bl.a. samvirket

eller konkurransen mellom det internasjonale og det norske register vil bli omtalt (kap. 18.10).

Det viktigste i vår sammenheng ligger i kap. 18.8, 18.9 og 18.10.

## 18.2 Anvendelsesområdet

K art. 3 gjør konvensjonens virkeområde avhengig av at «the debtor is situated in a Contracting State» på det tidspunkt da den internasjonale sikkerhetsrett ble avtalt. Uttrykket «situated» er nærmere definert i K art. 4; av de fire alternativer nevnes «where it has its place of business». Hva som utgjør en internasjonal sikkerhetsrett, omtales i kap. 18.3. Her skal vi ta med oss definisjonen av debitor i K art. 1 bokstav j:

«a chargor under a security agreement, a conditional buyer under a title reservation agreement [eiendomsforbehold], a lessee under a leasing agreement or a person whose interest in an object is burdened by a registrable non-consensual right of interest [f.eks. et utlegg]».

En rekke av disse ord er nærmere definert. Vi nøyer oss med at *security agreement* er:

«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<sup>105</sup> to secure the performance of any existing or future obligation of the chargor or a third person» (K art. 1 bokstav ii).

Hvor kreditor befinner seg på stiftelsestidspunktet, er uten betydning (K art. 3 nr. 2).

Protokollen definerer hva slags formuesgoder en sikkerhetsrett må knytte seg til, jf. P art. II om at konvensjonen gjelder «aircraft objects as provided by the terms of this Protocol», og *aircraft object* defineres som

---

<sup>105</sup> «Object» er definert i K art. 1 bokstav u som «an object of a category to which Article 2 applies».

«airframes, aircraft engines and helicopters» (P art. 1 bokstav c).

Her må bemerkes at regelverket er av betydning for mer enn internasjonale sikkerhetsrettigheter, særlig må merkes P art. III om konvensjonens anvendelse på salg, jf. nedenfor i kap. 18.7. I vår sammenheng er det imidlertid sikkerhetsrettene som er hovedtemaet.

## 18.3 Hva er en internasjonal sikkerhetsrett?

### 18.3.1 Innledning

Konvensjonen omhandler i alt syv typer sikrede krav eller rettigheter, jf. Prop. 153 LS (2009-2010) s. 1011, nemlig:

- 1) internasjonale sikkerhetsretter, jf. K art.2
- 2) fremtidige internasjonale sikkerhetsretter, jf. K art. 1 bokstav y,
- 3) nasjonale sikkerhetsretter, jf. art. 1 bokstav r,
- 4) ikke-avtalemessige rettigheter eller sikkerhetsretter, jf. K art. 1 bokstav s,
- 5) registrerbare ikke-avtalemessige rettigheter eller sikkerhetsretter, jf. K art. 1 bokstav dd,
- 6) tilhørende rettigheter, jf. K art. 1 bokstav c, og
- 7) eksisterende rettighet eller sikkerhetsrett, jf. K art. 1 bokstav v.

Disse skal vi kort omtale – først de som har status som internasjonal sikkerhetsrett. Her må understrekes at et hovedformål med konvensjonen er «å etablere et sett av internasjonale sikkerhetsrettigheter som kan benyttes i forbindelse med registrering i det internasjonale registeret» (*Reinertsen Konow* s. 7), og i kap. 18.3.2 skal vi se nærmere på hvorledes internasjonal sikkerhetsrett («international interest») er definert. De øvrige krav eller rettigheter kommer vi tilbake til i kap. 18.4.

Det er viktig å merke seg at konvensjonens begreper «right» og «interest» i den norske oversettelse er gjengitt med rettighet og sikkerhetsrett.

### 18.3.2 Definisjonen av internasjonal sikkerhetsrett

K art. 1 bokstav o definerer internasjonal sikkerhetsrett som «interest held by a creditor to which Article 2 applies». Dermed kommer vi til K art. 2 nr. 2 som sier at en internasjonal sikkerhetsrett er:

- «an interest», som er
- etablert i samsvar med K art. 7,
- i et identifisert objekt av den type som er beskrevet i K art. 2 nr. 3, jf. ovenfor i kap. 18.2.

I «interest»-definisjonen, som vi altså finner i K art. 2 nr. 2, er det tre elementer. Det må være en rett:

- (a) «granted by the chargor under a security agreement», eller
- (b) «vested in a person who is the conditional seller under a title reservation agreement», eller
- (c) «vested in a person who is the lessor under a leasing agreement».

«A security agreement» har en vid definisjon i K art. 1 bokstav ii. Det er en avtale der:

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

Som det fremgår omfattes ikke bare sikring av en eksisterende forpliktelse, men også en fremtidig forpliktelse (f.eks. der finansieringsavtalen ikke er endelig eller eiendomsretten foreløpig ikke er gått over til debitor). I de norske forarbeidene er avtaler som gjelder fremtidige forpliktelser, omtalt som en egen kategori.<sup>106</sup>

Hvilke *norske rettighetstyper* som går inn under *internasjonal sikkerhetsrett* («international interest»), er sammenfattet slik i Prop. 153 LS (2009-2010) s. 10:

---

<sup>106</sup> Prop. 153 LS (2009-2010) s. 10.

«Internasjonale sikkerhetsretter, definert i artikkel 2, er den sentrale typen av sikrede krav som konvensjonen regulerer. Internasjonale sikkerhetsretter omfatter *tradisjonelle panterettigheter, eiendomsforbehold (salgs pant) og leie* (leasing). Internasjonale sikkerhetsretter kan også være avledede rettigheter, forhold som i norsk rett anses som *fremleie* eller fremleielignende forhold» (mine kursiveringer).

Et typisk eksempel: Når den norsk-baserte virksomhet (jf. K art. 3) pantsetter – etter norske regler – sitt luftfartøy eller sine rettigheter i henhold til en leieavtale, vil vi ha en internasjonal sikkerhetsrett, som kan registreres i et internasjonalt register (jf. nedenfor i kap. 18.5), men også i NLR, jf. nedenfor i kap. 18.10 om slik dobbeltregistrering.

Kravene i K art. 7 er at rettsgrunnlaget for retten er skriftlig (typisk skriftlig pantavtale), at rettsgrunnlaget «relates to an object of which the chargor, conditional seller or lessor has power to dispose», at objektet lar seg identifisere i samsvar med protokollen, uten krav om angivelse av et beløp eller et maksimum.

## **18.4 Andre rettigheter omhandlet i konvensjonen**

I tillegg til de internasjonale sikkerhetsretter er det i konvensjonen regler om disse rettigheter:

### **18.4.1 Nasjonale sikkerhetsretter, jf. konvensjonen art. 50**

En nasjonal sikkerhetsrett er definert i K art. 1 bokstav r som en sikkerhetsrett som kreditor har i en gjenstand, og som er stiftet ved «an internal transaction covered by a declaration under Article 50 (1)». For at det skal være en intern norsk transaksjon, må sikkerhetsobjektet være i en konvensjonsstat på avtaletiden, avtalepartenes virksomhet må være knyttet til vedkommende stat, og retten må være registrert i det nasjonale register (K art. 1 bokstav n). Norge har ikke avgitt noen erklæring, jf. K art. 50, om etablering av en slik kategori utenfor konvensjonens rekkevidde. Konvensjonens regler vil derfor gjelde fullt ut for en avtale inngått i Norge om pant i et luftfartøy. Med forarbeidenes ord: «Vi har en ordning



som innebærer at interne transaksjoner samtidig også omfattes av konvensjonens bestemmelser». <sup>107</sup>

#### **18.4.2 Ikke-avtalemessige rettigheter eller sikkerhetsretter, jf. konvensjonen art. 39<sup>108</sup>**

K art. 39 gjelder «non-consensual rights of interest», og denne kategori omfatter etter K art. 1 bokstav s en rettighet eller sikkerhetsrett hjemlet i lovgivningen i en konvensjonsstat for å sikre oppfyllelse av en forpliktelse; dertil kreves det at vedkommende stat har avgitt erklæring etter K art. 39. Overskriften i art. 39 viser at det gjelder en rett/en sikkerhetsrett som har prioritet uten registrering; for norsk rett kan det være tale om *legalpant* (om utlegg, se kap. 18.4.3). Norge har avgitt erklæring etter K art. 39 nr. 1 bokstav a og b, og det innebærer at Norge har forbeholdt seg at slike rettigheter skal ha «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» (bokstav a). Dette betyr at det ikke-registrerte legalpant kan gå foran det avtalepant som er registrert i det internasjonale register.

På lignende vis er det tatt forbehold om fortrinn for arrest og tilbakeholdelse til sikring av vederlag for «public services» (bokstav b).<sup>109</sup>

#### **18.4.3 Registrerbare ikke-avtalemessige rettigheter eller sikkerhetsretter, jf. konvensjonen art. 40**

Registrerbare rettigheter som ikke har avtalegrunnlag, er etter K art. 1 bokstav dd en rett eller sikkerhetsrett som det kan tas forbehold om i medhold av K art. 40. Norge har avgitt erklæring etter K art. 40, og det innebærer at utlegg – og legalpant som ikke fanges opp av K art. 39 – kan gis internasjonalt rettsvern ved registrering i det internasjonale register. Dette gjelder imidlertid ikke ethvert utlegg eller legalpant.<sup>110</sup> Erklæringen

---

<sup>107</sup> Reinertsen Konow, sitert i Prop. 153 LS (2009-2010) s. 41.

<sup>108</sup> Om K art. 39, se Prop. 153 LS (20092010) s. 3940.

<sup>109</sup> Om K art. 39, se *Goode* s. 375-379. Etter K art. 39 nr. 4 er det adgang til å ta reservasjoner med sikte på overgangsspørsmål – en mulighet som Norge ikke har benyttet.

<sup>110</sup> Se teksten i Prop. 153 LS (2009-2010) s. 40.

omfatter bare disse to kategoriene, som altså får status som internasjonal sikkerhetsrett:<sup>111</sup>

- i) «rights of a person obtaining a *court order* permitting attachment of an aircraft object in partial or full satisfaction of a *legal judgment*» (mine kursiveringer). M.a.o.: En utleggsforretning holdt av namsmannen duger ikke der grunnlaget er et særlig tvangsgrunnlag. Er grunnlaget en (i gammeldags forstand) fullbyrdsdom, må namsmannens beslutning være tilstrekkelig. Og er utlegg besluttet av tingretten,<sup>112</sup> må det være nok – også der tingretten bygger på et særlig tvangsgrunnlag.
- ii) «liens or other rights of a state entity relating to taxes or other unpaid charges». Her er det altså bare tale om det offentliges krav, herunder krav av den type som Avinor AS måtte ha.

#### 18.4.4 Tilhørende rettigheter

Dette er en gruppe krav («associated rights») som er definert i K art. 1 bokstav c:

all rights to payment or other performance by a debtor under an agreement which are secured by or associated with the object”.

Dette vil typisk være den betalingsforpliktelse som utspringer av et låneforhold der forpliktelsen er sikret ved panterett i luftfartøyet. Den tilhørende rettighet vil kunne omfatte f.eks. rett til renter og dekning av omkostninger, jf. pantel. § 15.

#### 18.4.5 Eksisterende rettigheter eller sikkerhetsrett

Denne kategorien omfatter rettigheter og sikkerhetsretter etablert før

---

<sup>111</sup> Jf. *Reinertsen Konow* s. 9.

<sup>112</sup> Hovedregelen er som foran nevnt, at namsmannen holder utleggsforretningen, men der det kreves utlegg i henhold til utenlandsk tvangsgrunnlag, ligger kompetansen i tingretten, jf. tvfbl. § 7-3. Likt med tingrettsbeslutning må være at tingretten etter klage fastholder namsmannens utleggsvedtak, jf. tvfbl. § 7-26.

konvensjonens ikrafttredelse, jf. K art. 1 bokstav v. Noen norsk erklæring etter K art. 60 om at eldre rettsstiftelser skal falle inn under konvensjonen, er ikke gitt.<sup>113</sup>

## 18.5 Registreringsordningen

### 18.5.1 Oversikt

Det internasjonale rettsvern som det tilsiktes å gi de internasjonale sikkerhetsretter, oppnås gjennom registrering i et internasjonalt register, som er etablert i Dublin («International Register of Mobile Assets», heretter forkortet IR). Reglene finnes i K kap. IV og V (art. 16 til 26), supplert av kap. VI og VII om tilsyns- og registreringsmyndigheter (art. 27 og 28). Tilsynsmyndighet er ICAO (International Civil Aviation Organization) og registreringsmyndighet er selskapet Aviareto.<sup>114</sup>

De viktige regler om registreringens rettsvirkninger overfor tredjepersoner har vi i kap. VIII (art. 29 og 30). Også i protokollen er det regler av betydning, som det i nødvendig utstrekning vil bli redegjort for i det følgende.

Tilsynsmyndigheten (ICAO) har utarbeidet «Regulations and Procedures for the International Registry». Den 5. utg. fra 2013 består av «Regulations» (18 sections) og «Procedures» (21 sections) samt «Appendix. Fee Schedule» (med et addendum nr. 1 til «Fee Schedule») – i utskrift et dokument på vel 50 sider. Videre må nevnes «Aviareto Certification Practice Statement Version 1.4» av 10. februar 2006, og (udatert) «Terms and Conditions of Use». Og dertil finnes det en «User Manual» utarbeidet av IR – versjonen fra 2. september 2013 er på 94 sider.

Her skal vi især holde oss til K kap. IV og V. Omtalen av registreringens rettsvirkninger kommer i kap. 18.6.

### 18.5.2 Registeret er et rettighetsregister

Grunnboken og skipsregisteret er både eier- og rettighetsregister. Men

---

<sup>113</sup> Prp. 153 LS (2009-2010) s. 43.

<sup>114</sup> Se Prop. 153 LS (2009-2010) s. 15.

IR er først og fremst et rettighetsregister, se imidlertid nedenfor i kap. 18.5.3 om P art. III. Fra registerets hjemmeside gjengis:

«The International Registry is an electronic registry which operates under the legal framework of the Cape Town Convention and Aircraft Protocol adopted on the 16th of November 2001. It provides for the electronic registration and the protection of ‘international interests’ which are recognised by all ratifying states, with priority being determined on a ‘first-to-file’ basis.»

Transaksjonens objekt må være klart angitt (K art. 18 nr. 1, P art. VII), og ved registreringen tildeles den et løpenummer (K art. 19). Registeret skal være søkbart for enhver (K art. 22 nr. 1), og registermyndigheten skal på anmodning utstede attester («certificates») om det som er registrert (K art. 22 nr. 2 og 3).

Fra IRs hjemmeside gjengis videre:

«How do I get started?

Organisations and individuals (entities) seeking to register interests in aircraft assets on the International Registry must first apply on this web site to become an Approved Administrator ... , by completing the required application web pages and by supplying any additional information which the Registry Officials need to complete the approval process. Upon applying, you will receive an email setting out the additional documentation you must provide. Each entity will need one Administrator. All applications for Approved Administrator accounts are reviewed by the Registry Officials. Upon approval, the Administrator may register interests in aircraft assets on the International Registry. Approved Administrators may also approve additional users (Users) within their respective entities who have applied by selecting ‘apply’ above.»

Den sentrale bestemmelse er i vår sammenheng K art. 16 nr. 1 som under bokstavene a til e beskriver hva som kan registreres.

*Bokstav a* angir de internasjonale sikkerhetsretter, så vel de eksiste-

rende som de fremtidige, jf. omtalen av disse ovenfor i kap. 18.3. I tillegg til de avtalebaserte rettigheter som kan registreres, kommer registrerbare ikke-avtalemessige rettigheter og sikkerhetsretter, jf. K art. 40. Denne siste kategori er omtalt foran i kap. 18.4.3, og der er det sagt at Norge har avgitt erklæring, i medhold av art. 40. Dette innebærer at utlegg og legalpant som ikke fanges opp av K art. 39 om ikke-registrerbare rettigheter, kan registreres i IR og dermed få internasjonalt rettsvern, men etter den norske erklæring til K art. 40, jf. ovenfor, er det altså ikke alle utlegg som kan registreres i IR.

I medhold av *bokstav b* kan overdragelser av internasjonale sikkerhetsretter – herunder også fremtidige sikkerhetsretter – registreres.

Konvensjonen bruker uttrykket «assignment», som etter engelsk rett kan ha en noe annen betydning enn overdragelse i norsk rett. Begrepet defineres imidlertid i K art. 1 bokstav b; den norske oversettelse er:

en avtale som, enten i form av sikkerhet eller på annen måte, gir mottakeren tilhørende rettigheter, med eller uten overføring av den motsvarende sikkerhetsrett.

Uttrykket tilhørende rettigheter («associated rights») er igjen definert i K art. 1 bokstav c, jf. ovenfor i kap. 18.4.4.

Etter *bokstav c* kan erverv av internasjonale sikkerhetsretter, i medhold av lov- eller avtalebestemt subrogasjon, registreres.

*Bokstav d* gjelder meldinger («notices») om nasjonale sikkerhetsretter – om nasjonale sikkerhetsretter, se kap. 18.4.1. Meldinger av denne art kan registreres.<sup>115</sup> Som omtalt foran i kap. 18.4.1 har ikke Norge etablert slike nasjonale rettigheter, men andre land kan ha gjort det, og dermed kan registrering av nasjonale rettigheter være noe den norske domstol må ta hensyn til.

Endelig medfører *bokstav e* at det er adgang til å registrere avtale om prioritet for de registreringer som er skjedd i medhold av bokstavene a til d.

---

<sup>115</sup> Melding er definert i K art. 1 bokstav t. Det er en melding som er registrert eller skal registreres i det internasjonale registeret, om at det er stiftet en nasjonal sikkerhetsrett.

Registrering i IR er ikke til hinder for nasjonal registrering, og omvendt: Nasjonal registrering er ingen sperre for registrering i IR.<sup>116</sup> Dette kommer vi tilbake til i kap. 18.10.

### 18.5.3 Registrering av salg – protokollen art. III

P art. III gjelder salg, dels etter særlige regler, dels slik at noen av konvensjonens regler får anvendelse på denne transaksjonsform,<sup>117</sup> dvs. at reglene for sikkerhetsretter gjelder tilsvarende. Blant bestemmelsene i siste kategori er K art. 16 bokstav a, hvilket vil si at salgsavtalen vedrørende et luftfartøy (eller en motor) kan registreres.<sup>118</sup> Vi kommer mer detaljert tilbake til salg i kap. 18.7.

### 18.5.4 Fremgangsmåten ved registrering

P kap. VI har regler om vilkår for registrering, og disse suppleres av de foran nevnte «regulations», som tilsynsmyndigheten utformer (K art. 17). Det er partene i en transaksjon som kan foreta registrering; det er ingen instans som kontrollerer om vilkårene for registrering foreligger eller innestår for gyldigheten av en registrering, jf. K art. 18 nr. 2:

«Den elektroniske registreringen skjer i utgangspunktet uten menneskelig innblanding, og det foretas ingen kontroll av dokumentasjonen i forbindelse med selve registreringen» (Prop. 153 LS (2009-2010) s. 11).

Skal en *internasjonal sikkerhetsrett* bli registrert, kan en av partene registrere den (legge retten inn i registeret), men det forutsetter at den annen part samtykker. På samme vis er det ved endring og forlengelse av registreringen. Men ved disposisjoner som reduserer en parts rettigheter, trengs det ikke samtykke fra den som begunstiges. Jf. K art. 20 nr. 1, 2 og 3.

Ved *subrogasjon* (jf. ovenfor i kap. 18.5.2) kan subrogasjonen regis-

---

<sup>116</sup> Se f.eks. Prop. 153 SL (2009-2010) s. 33.

<sup>117</sup> Jf. definisjoner i K art. 1 bokstav gg og for fremtidig salg K art. 1 bokstav z.

<sup>118</sup> Jf. Prop. 153 LS (2009-2010) s. 2324.

treres av den som er trådt inn i retten, jf. art. 20 nr. 4.

Dreier det seg om en ikke-avtalebasert rettighet eller sikkerhetsrett, er innehaveren berettiget til å registrere, jf. art. 20 nr. 5. Et utlegg kan altså registreres av utleggskreditor, men med de vesentlige begrensninger som følger av K art. 40 og Norges erklæring, jf. foran i kap.18.4.3.

Endelig har art. 20 nr. 6 regler om *melding om nasjonal sikkerhetsrett* (jf. ovenfor i kap. 18.5.2). Også her er det innehaveren som kan registrere.

Konvensjonen har regler om registreringens gyldighet (hvilket ikke må forveksles med gyldigheten av den underliggende transaksjon), jf. K art. 19 nr. 1 om at en registrering er gyldig «only if made in conformity with Article 20» (om «Consent to registration»), jf. også K art. 21 om at registreringen av en internasjonal sikkerhetsrett «remains effective until discharged or until expiry of the period specified in the registration».

## 18.6 Registreringens virkninger

Virkningene som en registrering av en internasjonal sikkerhetsrett har, er fordelt på to artikler: K art. 29 om prioritet for konkurrerende sikkerhetsretter («competing interests») og K art. 30 om insolvens.

### 18.6.1 Konkurrerende internasjonale sikkerhetsretter

K art. 29 nr. 1 fastslår prinsippet om først-til-møllen: En registrert sikkerhetsrett (og dermed likestilte rettigheter) har prioritet foran en senere eller ikke-registrert sikkerhetsrett – og her er det tale om klokkeslett-prioritering. Regelen i nr. 1 samsvarer med hovedregelen i luftl. § 3-26. Et viktig avvik fra luftl. § 3-27 er at K art. 29 nr. 2 fastslår at prinsippet i nr. 1 gjelder selv om rettighetshaveren på registreringstidspunktet hadde kunnskap om en eldre rett og uten hensyn til om han har engasjert seg: (jf. ordene «value given»<sup>119</sup>). Således kan en panthaver foreta opplåning med bibehold av prioritet, selv om han kjenner til en senere pantsettelse, likegyldig om den senere pantsettelse er registrert eller ei.<sup>120</sup>

---

<sup>119</sup> Om betydningen av engasjert seg, se *Falkanger & Falkanger* s. 785-786.

<sup>120</sup> Jf. *Goode* s. 334.

At en rett er registrert i et nasjonalt register, influerer ikke på de regler som følger av konvensjonen. Mellom de ikke-registrerte og nasjonalt registrerte regler må prioritetsforholdet fastlegges etter den anvendelige nasjonale lov. Men hvis en av disse skulle bli registrert i IR, vil den få sin prioritet bestemt etter art. 29 nr. 1 og 2.<sup>121</sup>

Art. 29 nr. 3 omhandler kjøpers stilling ved et vanlig salg («an outright sale» – i motsetning til salg med eiendomsforbehold e.l.). Bestemmelsen erstattes imidlertid av P art. III, som omtales nedenfor i 18.7.<sup>122</sup>

I art. 29 nr. 4 gis det regler om kjøp med eiendomsforbehold og om leie. Erververen (kjøperen/leietageren) som registrerer, må respektere en tidligere registrert sikkerhetsrett, men ikke en tidligere ikke-registrert rettighet, selv om han hadde kunnskap om den.

Art. 29 nr. 5 har regler om prioritetsendringer ved avtale. Slik avtale kan registreres (jf. K art. 16 nr. 1 bokstav e).<sup>123</sup>

En særlig virkning av registreringen fremgår av art. 29 nr. 6: Prioritet i henhold til registrering går over på erstatningsprovenyer.

Endelig har art. 29 nr. 7 regler om inkorporerte deler (som ikke er «objects», dvs. ikke er «airframes, aircraft engines and helicopters»). En rett til en slik del berøres ikke av konvensjonen hvis rettighetene «under the applicable law ... continue to exist after the installation». Konvensjonen er heller ikke til hinder for at det stiftes rett i slik del som tidligere har vært installert i et «object where under the applicable law those rights are created».<sup>124</sup>

## 18.6.2 Insolvensvernet ved registrering

Registreringen av en internasjonal sikkerhetsrett gir etter K art. 30 nr. 1

<sup>121</sup> Jf. *Goode s. 338*.

<sup>122</sup> Her forskutteres bare at salget kan registreres, og det medfører utslettelse av ikke-registrerte sikkerhetsretter.

<sup>123</sup> Er vedkommende rettighet overdradd («assigned»), kan en redusert prioritetsposisjon ikke gjøres gjeldende overfor erververen, med mindre prioritetsvikelsen var registrert før overdragelsen.

<sup>124</sup> Se *Goode s. 228*: «In fact Article 29(7)(b) is unnecessary because the Convention does not in any event apply to items that are not installed or have ceased to be installed, so that rights in these are necessarily governed by the applicable law.»



vern overfor «insolvency proceedings», forutsatt at registrering er skjedd før slike «proceedings» begynte. I K art. 1 bokstav l er det en ganske vid definisjon av insolvency proceedings:

«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».

Konkurs- og gjeldsforhandling etter konkursloven (lov 58/1984) er klarligvis innbefattet. Ved insolvensforhandling i Norge vil skjærings-tidspunktet bero på reglene i dekl. § 1-2.<sup>125</sup>

I nr. 2 presiseres det at konvensjonen ikke medfører at den mulighet man måtte ha til å gjøre en ikke-registrert internasjonal sikkerhetsrett gjeldende etter «applicable law» (ved konkurs i Norge: norsk rett), forringes (innskrenkes).<sup>126</sup> Av nr. 3 fremgår at rettsvern i konkurs i kraft av registreringen ikke er til hinder for at omstøtelsesregler m.v. kommer til anvendelsen (jf. dekl. kap. 5).

Om andre rettigheter enn internasjonale sikkerhetsretter sies det i Prop. 153 LS (2009-2010) s. 18:

«En registrerbar ikke-avtalemessig rettighet eller sikkerhetsrett av en kategori som fremgår av en liste utarbeidet av konvensjonsstaten, og som er registrert i det internasjonale register, likestilles med en internasjonal sikkerhetsrett i insolvenssituasjoner. Dersom det etter anvendelig nasjonal rett er rettsvern for en uregistrert internasjonal sikkerhetsrett, er det ingen bestemmelser i konvensjonen som avskjærer en slik løsning.»

## 18.7 Særlig om registrering av kjøpekontrakter og leieavtaler

Så vel kjøp som leie er omtalt flere ganger i det foregående. Her skal det gis en kort, mer samlet fremstilling.

---

<sup>125</sup> Jf. definisjonen i K art. 1 bokstav d.

<sup>126</sup> Se nærmere *Goode* s. 343.

### 18.7.1 Kjøp av luftfartøy

P art. III har, som nevnt i kap. 18.6.1, særlige regler for kjøp av luftfartøy,<sup>127</sup> og her dreier det seg om regulære kjøp. Salg med eiendomsforbehold eller lignende sikringsarrangementer faller inn under *internasjonal sikkerhetsrett*, jf. foran i kap. 18.3.

I Prop. 153 LS (2009-2010) s. 2324 sies det om P art. III:

«Artikkel III fordeler konvensjonens bestemmelser i tre hovedkategorier når det gjelder forholdet mellom konvensjonens og protokollens regler: Bestemmelser som er generelle og som kommer til anvendelse slik de står i konvensjonen, bestemmelser i konvensjonen som kommer til anvendelse med visse modifikasjoner, og konvensjonsbestemmelser som ikke kommer til anvendelse.»

Her nevnes at konvensjonens regler i enkelte henseender erstattes av andre regler i protokollen. F.eks. er det de kjøpsrettslige misligholdsbeføyelser, ikke konvensjonens regler, som skal anvendes ved mangelfull oppfyllelse fra den ene eller den andre side. Et annet eksempel er at K art. 29 nr. 3 erstattes av P art. XIV nr. 1 og 2 – og det innebærer

«at kjøperen når han registrerer salget i henhold til protokollen, erverver luftfartøygjenstanden fri for senere registrerte heftelser, og fri for tidligere [uregistrerte]<sup>128</sup> heftelser selv om kjøperen hadde kjennskap til den uregistrerte heftelsen. På den annen side må kjøperen respektere heftelser i flygjenstanden som allerede er registrert» (Prop. 153 LS (2009-2010) s. 1718).

At kjøpet kan registreres, fremgår ved at P art. III gir K art. 16 nr. 1 tilsvarende anvendelse (som om reglene om internasjonal sikkerhetsrett gjaldt en kjøpskontrakt).

### 18.7.2 Leieavtaler

Leieavtaler anses som sikkerhetsretter, jf. K art. 7 nr. 2 bokstav c.

<sup>127</sup> Om flymotorer, se nedenfor i kap. 18.8.

<sup>128</sup> I proposisjonen står det *registrerte*, hvilket åpenbart er en trykkfeil.

## 18.8 Særlig om flymotorer

Foran i kap. 10 er omtalt den alminnelige praksis med rotering av flymotorer: når en motor trenger overhaling, erstattes den med en annen og kommer kanskje aldri tilbake til det første luftfartøyet. Det er pekt på at denne ordning reiser særlige finansierings spørsmål, som man ikke fant å kunne løse da luftfartsloven ble vedtatt. Gjennom Cape Town-konvensjonen er imidlertid problemet løst ved at flymotoren er gjort til et eget sikkerhetsobjekt.

Det sondres mellom fly og helikopter; for et helikopter er «motoren inkludert», jf. *Reinertsen Konow* s. 23, og hun fortsetter (s. 23-24):

«I prinsippet følger det av konvensjonens Art 2 (3) a) jf Protokoll I Art II og definisjonen av 'flygjenstand' i Protokoll I Art I (2) c) at det kan etableres en internasjonal sikkerhetsrettighet i flymotoren som sådan.»

For flymotor for flyskrog gjelder at den er

«et eget selvstendig pantsettelsesobjekt i den forstand at det er mulig å etablere en internasjonal sikkerhetsrettighet i denne. Rettsstiftelser i selve flymotoren er ikke påvirket av om den er innmontert i et flyskrog, eller om motoren er tatt ut av flyskroget. Det kan stiftes en separat internasjonal sikkerhetsrettighet i selve flymotoren, og rettigheten kan registreres separat for flymotoren» (s. 24).

For helikoptre er det altså annerledes; her regnes

«motoren som en del av helikopteret straks motoren er montert. Dette innebærer at eventuelle rettigheter i helikopteret også omfatter helikopterets motor. Så lenge motoren er installert, eksisterer det ingen egen internasjonal sikkerhetsrettighet i motoren» (s. 24).

Men:

«Før en flymotor er installert i et helikopter, og etter at den er tatt

ut, vil det altså kunne eksistere en egen sikkerhetsrettighet i selve motoren» (s. 23).

Se til dette Prop. 153 LS (2009-2010) s. 8) hvor man slutter seg til *Reinertsen Konow*.

## 18.9 Misligholdsregler

### 18.9.1 Oversikt

Konvensjonen og protokollen har en rekke regler om mislighold, dels om når mislighold foreligger, dels om hvilke reaksjoner som kan settes inn der mislighold er et faktum.

Konvensjonens kap. III (art. 8 til 15) har regler om misligholdsbeføyelser («default remedies»), med angivelse i art. 11 av hva som er mislighold. Videre er det i kap. IX om overdragelse av tilhørende rettigheter («assignment of associated rights») regler om misligholdsbeføyelser i art. 34. Også protokollen kap. II (art. IX til XVI) har bestemmelser om misligholdsbeføyelser, prioriteter og overdragelser («default remedies, priorities and assignments»), og gjennom disse blir konvensjonens regler supplert og i noen grad modifisert.

Regelverket kommer til anvendelse uten hensyn til registrering (men registrering er nødvendig pga. rettsvernet), og misligholdsbeføyelsene er nyansert etter hvem som er kreditor.<sup>129</sup> Her skal det bare gis noen hovedtrekk fra dette nokså kompliserte regelverk. Og det gjør vi slik at de misligholdsbeføyelser som konvensjonen, supplert med protokollen, gir anvisning på, omtales i kap. 18.9.3, men først må det redegjøres for hva som kreves for at disse beføyelser skal kunne gjøres gjeldende (kap. 18.9.2). De viktige reglene knyttet til «de-registration» (P art. IX nr. 5, jf. art. XIII) får imidlertid sin særlige omtale i kap. 18.9.4.

Nasjonal rett kan ha sine regler om mislighold og misligholdsbeføyelser. De kan anvendes så langt de ikke kommer i strid med K art. 15, som oppregner bestemmelser som ikke kan fravikes (art. 8 (3)(6), art. 9

---

<sup>129</sup> Jf. Prop. 153 LS (2009-2010) s. 13.

nr. 34, art. 13 (som Norge ikke har tatt) og art. 14). Nedenfor i kap. 18.3 bokstav d gis det en oversikt over hva K art. 15 innebærer.

Endelig: Det er en betydelig frihet til å fravike regelverket. Det kan gjelde vilkår for å konstatere mislighold eller adgang til å påberope konvensjonens og protokollens misligholdsbestemmelser, og det kan være fastleggelse av misligholdsbeføyelser. Også her er det begrensninger i art. 15, se også for så vidt nedenfor i kap. 18.3 bokstav d.

### 18.9.2 Når foreligger mislighold?

K art. 11 nr. 1 og 2 (som ikke modifiseres i protokollen) fastlegger når det foreligger mislighold.

Utgangspunktet i nr. 1 er at partene kan bestemme – på forhånd eller under marsjen – hva som utgjør mislighold eller utløser de reaksjoner som er beskrevet i art. 8 til 10 og i art. 13 (som omtales nedenfor i kap. 18.9.3). Slik avtale må være skriftlig.<sup>130</sup>

Hvis det ikke foreligger avtale av denne art, vil reaksjonene (beføyelsene) ifølge nr. 2 være aktuelle der det er et vesentlig mislighold: «default which substantially deprives the creditor of what it is entitled to expect under the agreement».

### 18.9.3 Misligholdsvirkninger

Her må det sondres mellom de misligholdsbeføyelser panthaveren har, og de som står til rådighet for eiendomsforbeholdsselger og utleier («lessor»).

#### a. Panthaverens misligholdsbeføyelser

I K art. 8 nr. 1 møter vi tre misligholdsbeføyelser som kreditor kan gjøre gjeldende hvis debitor ved etableringen av forpliktelsesforholdet eller senere har godtatt dem, og de er tilgjengelige også etter protokollen, jf. P art. IX nr. 1.<sup>131</sup> Disse er:

---

<sup>130</sup> *Skriftlig* er definert i K art. 1 bokstav nn: «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».

<sup>131</sup> Det er en reservasjonsmulighet for en kontraherende stat, men denne mulighet er

- (a) å ta besittelsen og rådigheten over pantobjektet, og/eller
- (b) å selge eller leie bort pantobjektet, og/eller
- (c) å innkreve eller motta inntekt/fortjeneste som oppnås ved forvaltningen («management or use») av pantobjektet.

Før salg eller bortleie settes i verk, skal de berørte underrettes (K art. 8 nr. 4, med nærmere presisering i P art. IX nr. 4).

Kreditors rettigheter må utnyttes in «a commercially reasonable manner», og dét anses å være tilfellet hvis man holder seg til det avtalte

- med mindre det avtalte «is manifestly unreasonable» (P art. IX nr. 3
- som erstatter K art. 8 nr. 3).

De beløp som kreditor på dette vis måtte få hånd om, skal avregnes mot forpliktelsen (K art. 8 nr. 5); er det noe igjen etter at kreditors (og eventuelle foranståendes) krav er dekket, skal de etterstående få sitt (nr. 6).

Foreligger det ikke slik avtale som angitt i art. 8 nr. 1, kan kreditor i medhold av nr. 2 begjære en domstolsbeslutning, «authorising or directing any of the acts referred to in the preceding paragraph».

I tillegg til de beføyelser som er angitt i K art. 8, har kreditor ytterligere en mulighet, jf. K art. 9 om «vesting of object in satisfaction; redemption» (på norsk: «overføring av eiendomsrett som kompensasjon, frigjøring»). Dette er etter art 9 nr. 1 en beføyelse som kan værer aktuell *etter* at det foreligger mislighold: Kreditor og de berørte personer («interested persons»), som inkluderer debitor,<sup>132</sup> kan da bli enige om at eiendomsretten til pantobjektet skal overføres til kreditor, som fullt eller delvis oppgjør for den underliggende forpliktelse. Se her også nr. 5 om virkningen for rettigheter i pantobjektet.

I medhold av nr. 2 kan denne overføringsbeføyelse komme på tale også ved domstolsbeslutning etter kreditors begjæring, jf. nr. 3 om når begjæringen *skal* godtas.

Debitor har imidlertid hele tiden – frem til salget eller til det treffes

---

ikke benyttet av Norge, jf. Prop. 153 LS (2009-2010) s. 42.

<sup>132</sup> Se definisjonen av «interested persons» i K art. 1 bokstav m.

domstolsbeslutning etter nr. 2 – den mulighet at han innfrir gjelden, jf. nr. 4, og dermed faller beføyelsene bort.

K art. 13 har regler om foreløpige rettsmidler (jf. reglene i tvisteloven om arrest og midlertidig forføyning). Her er det imidlertid etter K art. 55 en reservasjonsrett. EU har reservert seg av hensyn til jurisdiksjonsbestemmelsene i Brusselordningen (rådsforordning (EF) 44/2001), jf. for norsk rett Luganokonvensjonen. Norge har for å få en mest mulig homogen praktisering av reglene i Lugano-konvensjonen i EØS-området, sammenholdt med det parallelle regelverket i Brusselordningen, inntil videre gjort tilsvarende reservasjoner. Se nærmere Prop. 153 LS (2009-2010) s. 42-43), jf. *Reinertsen Konow* s. 45-46.

I tillegg har protokollen viktige bestemmelser, jf. især art. IX nr. 1 om avregistrering og eksport – som gis særskilt omtale nedenfor i kap. 18.9.4.

Videre har art. X regler om midlertidige forføyninger, som Norge ikke har vedtatt, jf. Prop. 153 S 2009-2010) s. 46.

Art. XI og XII har bestemmelser om tiltak og om domstolsbistand over landegrensene ved insolvens. Norge har avgitt erklæring også om at art. XII skal gjelde, og at det samme er tilfellet for alternativ A i art. XII, jf. Prop. 153 S 2009-2010) s. 45-48. Prop. 27 gir denne sammenfatning av innholdet i alternativ A:

«Alternativ A gir detaljerte regler om overlevering av luftfartøygjenstanden til kreditor, og om partenes ansvar for vedlikehold med mer frem til overlevering skjer.»

## **b. Misligholdsbeføyelser for selger som har tatt eiendomsforbehold og for utleier**

Hvilke midler som står til rådighet ved mislighold overfor selger med eiendomsforbehold<sup>133</sup> eller overfor bortleier, er angitt i K art. 10. Her møter vi en tosporet løsning.

---

<sup>133</sup> Hvor det er «rent» salg, f.eks. der kreditor benytter sin rett K art. 8, er kjøperen godt beskyttet, jf. Prop. 153 LS (2009-2010) s. 29: «Kjøperen av en luftfartøygjenstand gjennom et registrert salg erverver sin rett i luftfartøygjenstanden frigjort fra eventuelle senere registrert eller uregistrerte sikkerhetsretter eller eierrettigheter. Det spiller ingen rolle om kjøperen kjente til de eldre uregistrerte rettighetene.»

Bokstav a har en selvhjelpsordning; den er betinget av konvensjonsstatens beslutning i medhold av K art. 54. Norge har avgitt erklæring slik at denne enklere inndrivelsesmåte er tilgjengelig.<sup>134</sup> Og den går ut på at kreditor (selgeren) erklærer avtalen som bortfalt og kan overta besittelsen av eller rådigheten over salgobjektet (som reelt sett er et pantobjekt).

I medhold av bokstav b kan det fremsettes begjæring overfor domstolen, som kan gi tillatelse til eller pålegg om en av de handlinger som er angitt under bokstav a.

Om bruken av K art. 10 og forholdet til øvrige interesser, se *Goode s. 289*:

«A sub-lessee whose sub-lessor registers its international interest before the head lessor has registered its own international interest is protected by Article 29 ... However, in other cases the Convention does not determine the effect of termination of a title reservation agreement or leasing agreement on a sub-interest, such as a lease by the conditional buyer or a sub-lease by the lessee. That is left to the applicable law and the terms of the head agreement.»

### **c. Misligholdsbeføyelser ved sikkerhetsoverdragelse («assignment»)**

Ved overdragelse i sikringsøyemed («assignment») har K art. 34 misligholdsbeføyelser som svarer til dem vi har omtalt under bokstav a.

### **d. Avtaler om misligholdsbeføyelser**

K art. 12 omhandler avtale om «additional remedies», som er «any remedies agreed upon by the parties». Avtalen er bindende så langt den ikke kommer i konflikt med K art. 15. De tvingende regler som det henvises til i art. 15, er:

- i) K art. 8 nr. 36. Nr. 3 er erstattet av P art. IX nr. 3 – med tilsvarende regler om at misligholdsbeføyelser skal utøves «in a commercially reasonable manner». Nr. 4 har regler om notis, som er nærmere

---

<sup>134</sup> Jf. Prop. 153 LS (2009-2010) s. 42.



presisert i P art. IX nr. 4, og nr. 5 og 6 har regler om avregning, eventuelt fordeling, av de beløp kreditor måtte få ved utøvelsen av misligholdsbeføyelsene.

- ii) K art. 9 nr. 34. Det første punkt gjelder forutsetningene for domstolenes medvirkning, og det annet debitors muligheter til å få stanset misligholdsprosessen ved å betale.
- iii) K art. 13 – som Norge ikke er bundet av, jf. ovenfor under bokstav a.
- iv) K art. 14 om at misligholdsbeføyelsene skal bli utøvet «in conformity with the procedure prescribed by the law of the place where the remedy is to be exercised».

#### 18.9.4 Særlig om IDERA

P art. IX har særdeles viktige bestemmelser om at det før eller etter mislighold kan avtales at kreditor skal ha rett til:

- a) sørge for («procure») avregistrering av luftfartøyet, og
- b) sørge for eksport og fysisk overføring fra territoriet der luftfartøygjenstanden befinner seg.

Disse tilleggsbeføyelsene kan, sies det i Prp. 153 LS (2009-2010) s. 26,

«settes i verk som midlertidige tiltak i medhold av konvensjonens artikkel 13 [men se ovenfor om Norges forbehold vedrørende art. 13]. De gir kreditor mulighet til å kreve endring av nasjonaliteten på et luftfartøy og å få det fysisk overført til en eventuell ny registreringsstat».

Naturlig nok kan disse beføyelser ikke utøves over hodet på den bedre prioriterte rettighetshaver, og i nr. 2 stilles det krav om skriftlig samtykke fra den eller de bedre berettigede.

Vedkommende registermyndighet skal, på visse vilkår, medvirke til at slik avtale kan bli gjennomført, jf. nr. 5. For det første må alle luftsikringskrav være tilfredsstillt. Dernest er det et vilkår at begjæringen rettet til registermyndigheten er basert på *en registrert ugjenkallelig*

*fullmakt* til å anmode om avregistrering og eksport (bokstav a). Denne sentrale fullmakt – en såkalt IDERA («Irrevocable De-registration and Export Request Authorisation» – må i det alt vesentlige ha en utforming som følger protokollens vedlegg.<sup>135</sup> Det tredje vilkår er at registermyndigheten kan kreve dokumentasjon for at forholdet til bedre prioriterte rettighetshavere er ordnet (bokstav b).

Utnyttelsen av disse rettigheter berører ikke bare de bedre prioriterte, men alle med interesser i luftfartøyet, og det er derfor varslingsregler i nr. 6.

P art. XII angir myndighetenes plikter til å bistå hvor en IDERA påberopes. Artikkelens anvendelse beror på hvorvidt konvensjonsstaten har avgitt erklæring om at bestemmelsen skal gjelde, og det har Norge gjort.<sup>136</sup>

## **18.10 En oppsummering – under norsk perspektiv**

### **18.10.1 Innledning**

Vi har i det foregående sett at i mange henseender har konvensjonen og protokollen regler som avviker – til dels markant – fra hva som ellers følger av norsk rett. Vi har også sett at konvensjon og protokoll er gitt ikke bare lovs kraft, men gitt forrang, og det gjelder også ved tvangsrealisasjon, jf. tvfbl. § 11-1 tredje ledd om kreditors rett til å velge inndrivelse etter konvensjonen og protokollen, eller etter tvangsfullbyrdsloven. At reglene går foran det som følger (typisk) av luftfartslov og tvangsfullbyrdsloven, kan føre til et komplisert samspill mellom det vi kan kalle det internasjonale regelverk (konvensjon og protokoll) og det nasjonale (norske regler med unntak av det som følger av konvensjon og protokoll). I det følgende skal enkelte hovedtrekk i dette samspillet omtales, hvilket nødvendigvis gjør en viss repetisjon på enkelte punkter.

Det tas utgangspunkt i at kreditor, som har rettigheter i et norsk-registrert luftfartøy, gjør misligholdsbeføyelser gjeldende, og det forutsettes at det finnes en internasjonal sikkerhetsrett i luftfartøyet som svarer

---

<sup>135</sup> IDERA er kort omtalt foran i kap. 2.3.3.

<sup>136</sup> Prop. 153 LS (2009-2010) s. 48.

til en tradisjonell norsk panterett (kap. 18.10.2 og kap. 18.10.3). Insolvens – typisk konkurs – krever noen særlige bemerkninger (kap. 18.10.4).

Andre sikkerhetsretter (eiendomsforbehold/leieavtale) kommer vi til i kap. 18.10.5. Overdragelse av rettighet får noen korte bemerkninger i kap. 18.10.6, og det samme gjelder regulære luftfartøykjøp i kap. 18.10.7. Også spørsmålene vedrørende flymotorer får sin separate omtale, jf. kap. 18.10.8. Og til slutt er det plass for noen kommentarer eller konklusjoner vedrørende betydningen av NLR.

### **18.10.2 Kreditor etter internasjonal sikkerhetsrett (en panthaver) tar initiativet**

Vi skal her ha for øye hva kreditor etter en internasjonal sikkerhetsrett – for enkelhets skyld betegnet som internasjonal panthaver eller internasjonal kreditor – kan gjøre når han mener at det foreligger mislighold. Det er flere situasjoner som må vurderes: han benytter sin rett etter en IDERA (jf. foran i kap. 18.9.4), han utnytter sine rettigheter etter konvensjonens art. 8 eller 9, eller begjærer tvangssalg i medhold av tvangsfullbyrdelsesloven.

#### **a. Kreditor påberoper en IDERA**

Som det vil ha fremgått av kap. 18.9.4, innebærer en IDERA-registrering *en ugjenkallelig fullmakt* til å kreve avregistrering og eksport av luftfartøyet (P art. IX nr. 5 bokstav a). En slik fullmakt må i det alt vesentlige ha en utforming som følger protokollens vedlegg. Når en slik registrering er skjedd i NLR, og kreditor påberoper seg erklæringen – etter at notifikasjon er skjedd i samsvar med P art. IX nr. 6 – er myndighetene ikke bare berettiget, men forpliktet til å bistå, jf. P art. IX nr. 5. Kreditor er ikke pliktig til å angi noen grunn; myndighetene kan f.eks. ikke forlange dokumentasjon for at det foreligger mislighold eller annen rimelig grunn til påberopelsen av IDERA'en. Men avregistrering må ikke komme i strid med norske «safety laws and regulations», og dertil stiller art. IX nr. 2 et viktig krav: Den som har rettighet i luftfartøyet med bedre prioritet, må skriftlig ha gitt sitt samtykke til avregistrering, hvilket kan være gjort i

god tid på forhånd eller tidsmessig i tilknytning til avregistreringsbegjæringen. Det nødvendige samtykke må dokumenteres overfor NLR.

Dette reiser spørsmålet om forholdet mellom registrering i det internasjonale register (IR) og NLR, hvilket tilsier en noe bredere omtale som vil være av betydning også for drøftelsen i de etterfølgende punkter. Skjematisk kan vi ha disse tilfeller:

- i) alle registreringer er i NLR,
- ii) alle registreringer er i IR,
- iii) noen registreringer er i IR, noen i NLR,
- iv) en rettighet (eller flere) er registrert i begge registre.

*Til (i): alle registreringer er i NLR.*

Det er visse krav som må være oppfylt for at en rettighet kan registreres som internasjonal sikkerhetsrett i IR, men slik registrering er intet vilkår for karakteristikken internasjonal sikkerhets rett. De særlige prioritetsregler i K art. 29 beror imidlertid på at rettigheten er registrert i IR, jf. K art. 1 bokstav bb.

M.a.o.: Har kreditor ikke registrert i IR, vil prioriteten bero på nasjonale regler, dvs. reglene i luftl. § 3-26 og 3-27. I vår sammenheng blir det altså disse reglene som blir avgjørende når man i NLR skal ta standpunkt til om kravet i K art. IX nr. 2 om samtykke fra de bedre prioriterte er oppfylt.

*Til (ii): alle registreringer er i IR*

Det er ikke noe i veien for at luftfartøyet er registrert i NLR, mens alle heftelser er registrert i IR. I så fall beror prioriteten på reglene i K art 29 nr. 1, jf. nr. 2. Det vil si at rekvirenten må dokumentere at han er best prioritert etter konvensjonens regler; er han ikke det, må samtykke fra de bedre foreligge.

*Til (iii): noen rettigheter registrert i IR, andre (bare) i NLR*

Vi kan f.eks. tenke oss at panterett nr. 1 er registrert i IR mens panterett

nr. 2 (avtalepant eller utlegg) er registrert i NLR (om registrering begge steder, se nedenfor). Her vil panterett nr. 1 gå foran panterett nr. 2, uten hensyn til om panterett nr. 2 måtte være eldre og være registrert først – og uten hensyn til om kreditor etter panterett nr. 1 var klar over den eldre panterett nr. 2. Dette følger av K art. 29, sammenholdt med luftfl. § 3-53 som gir konvensjonens regler forrang. I vår sammenheng betyr dette at panthaver nr. 1 ikke behøver ha samtykke fra panthaver nr. 2 når IDERA-begjæringen fremsettes (men må som nevnt ovenfor dokumentere at det ikke er noen med bedre IR-prioritet, eventuelt fremlegge samtykke fra bedre prioriterte).

*Til (iv): rettigheten er registrert både i IR og NLR*

Det er ingenting i veien for at samme rettighet registreres både i IR og NLR.<sup>137</sup> Det følger av det som er sagt ovenfor, at dersom det er forskjell i rettsvirkninger, vil de som følger av konvensjonen, ha forrang. F.eks.: A's panterett blir registrert i NLR, og noen tid senere blir B's panterett registrert både i NLR og i IR. I kraft av registreringen i IR har B's panterett prioritet foran A's panterett. Sagt på en annen måte: B's registrering i IR medfører at den prioritet som A oppnådde ved registrering i NLR, blir ekstingvert.

Når en IDERA brukes, og luftfartøyet bringes ut av norsk register og norsk jurisdiksjon, vil det bli registrert i et annet land. Det vil da bero på reglene i det nye registreringsland hva som måtte følge med fra det norske register.

## **b. Kreditor påberoper seg reglene i konvensjonen art. 8 eller 9**

I kap. 18.9.3.a er beskrevet særlige beføyelser som panthaveren kan settes inn der det foreligger mislighold (om mislighold, se kap. 18.9.2).<sup>138</sup> Det minnes om at det er tale om beføyelser som er langt mer kreditorvennlige

---

<sup>137</sup> Se f.eks. Prop. 153 LS (2009-2010) s. 33.

<sup>138</sup> Beføysene er ikke betinget av registrering, men rettsvernet er det. I vår sammenheng er det forholdet til tredjeperson som er av interesse, og det forutsettes derfor at panteretten er registrert.

enn tvangsfullbyrdslovens,<sup>139</sup> og at disse dels har sitt grunnlag i avtale, dels i domstolsbeslutning.

Utnyttelsen av de muligheter konvensjonen gir, kan i mange tilfeller innebære avregistrering, og da vil en registrert IDERA (jf. foran i kap. 18.9.4) være vesentlig. Foreligger det ingen IDERA, må man gå veien om domstolsbeslutning, jf. K art. 9 nr. 2.

Det minnes også om at avregistrering i henhold til en IDERA krever samtykke fra de bedre prioriterte. For fastleggelsen av prioritetsforholdet, se ovenfor i kap. 18.10.2.b.

### **c. Kreditor begjærer tvangssalg etter tvangsfullbyrdsloven**

Det forutsettes at kreditor har en panterett som bare er registrert i IR, og at han velger å realisere etter tvangsfullbyrdsloven, jf. tvfbl. § 11-1 tredje ledd.

Det første spørsmål er om den internasjonale panterett gir tvangsgrunnlag. I Prop. 153 LS (2009-2010) s. 39 uttales det:

«Det er ikke tvilsomt at det internasjonale registeret er et realregister.<sup>140</sup> Det kan heller ikke være tvil om at det internasjonale registeret må anses som et utenlandsk register i relasjon til tvangsfullbyrdsloven § 1-8. Selv om lovhjemmelen etter departementets syn er klar nok, mener departementet at det av pedagogiske grunner bør tas inn en henvisning i § 11-2 til rettigheter som er registrert i det internasjonale registeret.»

Tvfbl. § 11-2 første ledd bokstav e fastsetter i samsvar med dette at en sikkerhetsrett registrert i IR er et særlig tvangsgrunnlag. I tillegg må de vanlige krav til tvangskraft foreligge. Og er de til stede, vil fremgangsmåten være som foran beskrevet.

<sup>139</sup> Jf. f.eks. Prop. 153 LS (2009-2010) s. 35 hvor det siteres fra *Reinertsen Konow* om at konvensjonen vil føre til at «prosessene i inndrivelsesomgangen blir langt enklere».

<sup>140</sup> Jf. sjøl. § 74 som stiller en del krav til hva som skal aksepteres som et tilsvarende skipsregister; i tillegg kommer at den internasjonale panterett som påberopes som tvangsgrunnlag, er en sikkerhetsrett som har «de karakteristiske trekk som fremgår av panterettsdefinisjonen i pantel. § 11 første ledd» (*Falkanger, Flock & Waaler* s. 665).

Deknings- og fordelingsprinsippene nødvendiggjør imidlertid noen tilleggsbemerkinger.

Skal et tvangssalg kunne gjennomføres, er det et minimumskrav at det blir dekning til alle med prioritet foran saksøkeren, jf. tvfbl. § 11-20 første ledd. Foran har vi sett at det som er registrert i IR, går foran alle heftelser som ikke er registrert der. Saksøkeren vil altså i vårt tilfelle kunne få solgt luftfartøyet uten at det sees hen til ikke-registrerte heftelser og heftelser som er registrert i NLR. Dvs. at pengeheftelser kan bli udekket, og ikke-pengemessige heftelser (typisk en leiekontrakt) kan bli satt til side.

Fordelingen av kjøpesummen skjer etter prioritetsprinsippet, jf. tvfbl. § 11-36. Det innebærer at rettigheter registrert i IR dekkes først; er det så noe igjen av kjøpesummen, må den fordeles etter de tradisjonelle norske prioritetsregler.

Et særlig problem er at for den internasjonale panterett er det intet krav om angivelse av det beløp som skal sikres, eller i det minste av et maksimumsbeløp. Dermed kan det lett bli strid om hvor meget panthaveren er berettiget til å ta ut av kjøpesummen.<sup>141</sup>

### **18.10.3 En internasjonale panteretts stilling der tvangssalg kreves av panthaver med panterett registrert bare i NLR**

Av det som er sagt ovenfor, vil det ha fremgått at der panthaver med utelukkende norsk registrering står som saksøker ved et tvangssalg, vil alle rettigheter registrert i IR være foranstående – og det kan praktisk sett gjøre et tvangssalgforsøk uinteressant.

### **18.10.4 Noen tilleggsbemerkinger om norsk konkurs**

Blir luftfartøyets eier tatt under konkursbehandling, følger det av luftl. § 3-31 at skal en frivillig stiftet rettighet i luftfartøyet måtte godtas av konkursboet, må den være registrert senest dagen før konkursåpningen.

---

<sup>141</sup> Slike spørsmål kan naturligvis også oppstå under panterettigheter som er i samsvar med pantel. § 1-4, men tvistepotensialet øker der det ikke er satt noen grense.

For en tvungen rettsstiftelse som utlegg, er det enda strengere krav, jf. dekl. § 5-7 om at registrering må være skjedd minst tre måneder før fristdagen (som i alminnelighet vil være den dag da konkursbegjæringen kom inn til tingretten, jf. dekl. § 1-2).

Registrering i IR har imidlertid tilsvarende virkning, jf. K art. 30 nr. 1 (se nærmere fremstillingen foran i kap. 18.6.2), og konvensjonens regel gjelder også ved norsk konkurs, jf. luftl. § 3-53.

### 18.10.5 Andre sikkerhetsretter: Om eiendomsforbehold og leie

Pantel. § 315 fastsetter at det ikke kan stiftes salgspant i luftfartøy, og avtale om eiendomsforbehold skal etter § 3-22 likestilles med salgspant. Cape Town-loven (lov 58/2010) § 1 innebærer imidlertid at denne sikkerhetsform må anerkjennes.

Det er to forhold som krever nærmere omtale.

I Prop. 153 LS (2009-2010) s. 14 sies det at etter K art. 2 nr. 4 er det

«kvalifikasjonen av avtalen etter den anvendelige nasjonale rett som er avgjørende for hvilken kategori av sikkerhetsrett man står overfor. Dersom det følger av nasjonal rett at en leieavtale eller en avtale om eiendomsforbehold regnes som en avtale om sikkerhetsstillelse, vil bestemmelsene i artikkel 8 og 9 komme til anvendelse ved mislighold. Skal klassifiseringen foretas etter norsk rett, vil avtaler om eiendomsforbehold vanligvis måtte klassifiseres som avtaler om sikkerhetsstillelse. De er da underlagt misligholdsbeholdelsene i artikkel 8 og 9 og ikke artikkel 10. Det samme vil være tilfellet for avtaler om finansiell leasing.»

I konvensjonens forstand er eiendomsforbeholdet en sikkerhetsrett. Ved mislighold kan kreditor i medhold av tvfbl. § 11-1 tredje ledd velge inndrivelse etter konvensjonen og protokollens regler *eller* etter tvfbl. kap. 11.

Det første vil innebære at K art. 8 og 9 anvendes; om disse artikler henvises det til kap. 18.10.2.b ovenfor.

En inndrivelse etter tvangsfullbyrdelsesloven vil si at eiendomsforbeholdet oppfattes som en panterett som får sin prioritet fastlagt etter



reglene i konvensjon og protokoll. For øvrig henvises det til fremstillingen ovenfor i kap. 18.10.2.c.

For leieavtalen som ikke kan karakteriseres som finansiell leasing,<sup>142</sup> blir det K art. 10 som kommer til anvendelse.

For konkurs kan det vises til hva som er sagt ovenfor i kap. 18.10.4.

### **18.10.6 Overdragelse av rettigheter**

Blir en rettighet overdradd, kan man det tenkes konkurranse med andre som avleder rett fra overdrageren. Gjelder det en registrert rettighet, vil registreringsreglene i alminnelighet gi svar på hvem som trekker av med seieren. Her skal bare nevnes at der det i konvensjonens forstand foreligger overdragelse i sikringsøyemed («assignment») av en internasjonal sikkerhetsrett, gir K art. 34 regler om erververens beføyelser der overdrageren misligholder sine forpliktelser.<sup>143</sup>

### **18.10.7 Regulære kjøp av luftfartøy**

Et kjøp kan registreres i IR, jf. P art. III, og det kan registreres i NLR.

Når A selger til B, som får sitt erverv registrert i IR, har dette viktige konsekvenser, jf. kap. 18.7.1 med omtale av P art. XIV nr. 1 og 2: Kjøperen får luftfartøyet uten påhefte av senere heftelser eller av eldre heftelser som ikke har vært registrert – selv om erververen hadde kjennskap til de eldre heftelser.

Dette innebærer også at luftfartøyet erverves fritt for heftelser som måtte være registrert i NLR – likegyldig om det er en panterett, en leierett eller rett etter en kjøpekontrakt.

### **18.10.8 Særlig om flymotorer**

Flymotorer er et eget registreringsobjekt i IR, og registeret må for så vidt oppfattes som et realregister (eller en del av realregister) på tilsvarende vis som for luftfartøyer. Her må anvendes de regler som er beskrevet ovenfor med sikte på luftfartøyet som objekt. Men det er den viktige

---

<sup>142</sup> Dvs. en avtale hvor formen brukes for å sikre finansieringen av et erverv.

<sup>143</sup> Se nærmere *Goode* s. 359-360.

forskjell at for flymotorer kjenner norsk rett ikke en ordning med avtalt underpant som får rettsvern gjennom registrering.<sup>144</sup> Men Cape Town-loven § 1 medfører at dette nå er en panterettsform som må anerkjennes, og den må anses som en rett som kan realiseres etter reglene i tvfbl. kap. 11. Ved mislighold kan imidlertid panthaveren isteden holde seg konvensjonen og protokollens regler.

Skulle f.eks. en flymotor bli forsøkt realisert av en utleggstager (med rettsvern ved registrering i Løsøreregisteret) etter reglene i tvfbl. kap. 8, vil den rett som er registrert i IR, gå foran utleggstagerens.

### 18.10.9 Noen konklusjoner vedrørende betydningen av NLR

Ovenstående viser klart at det er meget risikabelt å gi lån mot pant i et luftfartøy og la dette registrere bare i NLR: Et senere lån som registreres i IR, får prioritet foran det første lånet – også om långiver nr. 2 er fullt på det rene med det eldre lån (som ikke er registrert eller bare er registrert i NLR). En slik adferd som fører til tap for den eldre långiver, kan være nokså lurvet – og den kan etter omstendighetene føre til erstatningskrav og omstøtelseskrav, hvilket i noen grad kan være et plaster på såret. Men erstatningsreglene kan være tvilsomme, og betalingsevnen hos den som eventuelt skulle bli dømt, kan også være usikker. Den som finansierer luftfartøyer vil ha rimelig klare regler, og det tilsier at panteretten blir registrert i IR – i alle fall der det dreier seg om slike forhold at registrering i IR er en mulighet. På lignende vis kan det stille seg med andre rettigheter i et luftfartøy.

Også utleggstagerens situasjon krever noen bemerkninger. Har f.eks. skattekreditor eller utstyrslieferandør fått utlegg i luftfartøyet, vil namsmannen ha sørget for registrering NLR. Ved tvangssalg av luftfartøyet vil imidlertid en senere rettighetshaver med registrering i IR gå foran. Her er ikke svaret som ovenfor at man må sørge for at utlegget blir registrert i IR, for – som påpekt foran i kap. 18.4.3 – følger det av Norges erklæring knyttet til K art. 30 at det er en begrenset registreringsadgang.

<sup>144</sup> For utlegg er saken enkel: Det dreier seg om et beslagbart formuesgode, jf. dekl. § 2-2, og rettsvern kan oppnås ved tinglysing i Løsøreregisteret. En annen sak er at slikt beslag kan medføre viktige rådighetsbegrensninger.

Skattekravet faller innenfor erklæringen, men det vil i alminnelighet ikke være tilfellet med leverandørens krav, som i vanligvis vil være basert på et namsmannsvedtak i henhold til et særlig tvangsgrunnlag.

Den nærliggende konklusjon er at NLRs betydning som rettsvernsregister er blitt vesentlig redusert etter at Cape Town- loven trådte i kraft. Det kan være livsfarlig å nøyes med en registrering i NLR! For større lån er derfor blitt slik at registrering skjer i IR.

## Kilder

### Bøker

- Brækhus*, Gjeldsforfølgning
- Brækhus*, Pant
- Falkanger & Bull*
- Falkanger & Falkanger*
- Falkanger, Flock & Waaler*
- Goode*
- Lødrup*, Luftrett 1
- Reinertsen Konow*
- Sjur Brækhus*, Den personlige gjeldsforfølgning (3. utg. 1991)
- Sjur Brækhus*, Pant og annen realsikkerhet (3. utg. ved *Borgar Høgetveit Berg* 2005)
- Thor Falkanger og Hans Jacob Bull*, Sjørett (7. utg. 2010)
- Thor Falkanger og Aage Thor Falkanger*, Tingsrett (7. utg. 2013)
- Thor Falkanger, Hans Flock og Thorleif Waaler*, Tvangsfullbyrdesloven (4. utg. 2008)
- Roy Goode*, Official Commentary. Convention on international interests in mobile equipment and protocol thereto on matters specific to aircraft equipment (3rd ed. 2013)
- Peter Lødrup*, Luftrett 1 (2. utg. 1965, opptrykk i Luftretten anno 1975 (1997))
- Berte-Elen Reintertsen Konow*, The UNIDROIT 2001 Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment. Protocol 1 to the Convention on International

Interests in Mobile Equipment  
on Matters Specific to Aircraft  
Equipment, Utredning for  
Justisdepartementet av 19.  
februar 2010

*Reinertsen Konow, Løsøre-  
pant*

*Berte-Elen Reintertsen Konow,  
Løsøre pant over landegrenser  
(2006)*

*Rognlien*

*Stein Rognlien, Luganokonven-  
sjonen (1973)*

## **Lover**

Cape Town-loven

lov 12. november 2010 nr. 58  
om internasjonale sikkerhet-  
sretter i mobilt løsøre

deknl.

lov 8. juni 1984 nr. 59 om for-  
dringshavernes dekningsrett  
(dekningsloven)

domstoll.

lov 13. august 1915 nr. 5 om  
domstolene (domstolloven)

kkl.

lov 8. juni 1984 nr. 58 om  
gjeldsforhandling og konkurs  
(konkursloven)

luftl.

lov 11. juni 1993 nr. 101 om  
luftfart (luftfartsloven)

pantel.

lov 8. februar 1980 nr. 2 om  
pant (panteloven)

sjøl.

lov 24. juni 1994 nr. 39 om  
sjøfarten (sjøloven)

tingl.

lov 7. juni 1935 nr. 2 om ting-  
lysing (tinglysingsloven)

tvfbl.	lov 26. juni 1992 nr. 86 om t v a n g s f u l l b y r d e l s e (tvangsfullbyrdelsesloven)
tvistel.	lov 17. juni 2005 nr. 90 om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven)

## Sjørettsfondets utgivelser

Sjørettsfondet fremmer forskning innen sjørett, transportrett, forsikring, petroleumsrett, energirett og beslektede juridiske emner. I tidsskriftet *MarIus*, inkludert *Scandinavian Institute Maritime and Petroleum Law Yearbook (SIMPLY)*, publiserer studenter og forskere sine arbeider. Fondet utgir også pensumlitteratur for studenter.

### Tidsskriftet *MarIus* - siste utgaver

- 444 MØSE, Kristine ... men ikke sånne som deg. Om adgangen til å nekte EØS-borgere innreise og opphold av hensyn til den offentlige orden, sikkerhet eller folkehelse. 2014. 156 s.
- 445 HAMMERSVIK, Simen Tilgi våre synder...Om misligheter som avvisningsgrunn ved offentlige anskaffelser. 2014. 158 s.
- 446 EU Renewable Energy Law. Legal challenges and new perspectives Contributions from: Angus Johnston, Juliane Steffens, Lydia Scholz, Sirja-Leena Penttinen, Kim Talus, Thea Sveen, Carsten König. 2014. 206 p.
- 447 REIESTAD, Anne Ingeborg F Erstatningsansvar ved avslutning av petroleumsvirksomhet – med særlig fokus på forurensningsskader. 2015. 122 s.
- 448 ØRJASÆTER, Jo Sondringen mellom tinglige og obligatoriske rettigheter. Formuerettens grunnbegreper belyst gjennom valgte fragment. 2015. 142 s.
- 449 BRUZELIUS, Karin M Offentlig eierskap i transportselskap. 2015. 38 s.
- 450 Det 26. nordiske sjørettsseminar: Voldgift i shipping og offshore. Bidrag av: Geir Gustavsson, Georg Scheel, Trond Eilertsen, Jes Anker Mikkelsen, Lars Rosenberg Overby, Mette Christensen, Kristina Siig, Jens Mathiasen, Ditte Rust. 2015. 114 s.

## Bøker utgitt av Sjørettsfondet

- Syversen, Jan: Skatt på petroleumsutvinning. ISBN 82-90260-33-4  
762 s. 1991.
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, ISBN 82-90260-34-2  
Sanfelt, Scheel og Thoresen: Skipsfart og  
samarbeid. Maritime joint ventures i rettslig  
belysning. 1119 s. 1991.
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: Håndbok i ISBN 82-90260-37-7  
kaskoforsikring På grunnlag av Norsk  
Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993.
- Hans Peter Michelet: Last og ansvar. Funksjons- ISBN 82-90260-36-9  
og risiko- fordeling ved transport av gods under  
tidscerteparti. (Hefte) 180 s. 1993.
- Røsæg, Erik: Organisational Maritime Law. 121 s. (Utsolgt)  
1993.
- Nygaard, Dagfinn: Andres bruk av ISBN 82-90260-40-7  
utvinningsinnretninger. 365 s. 1997
- Bull, Hans Jacob: Hefte i sjøforsikringsrett. 60 s. (Utsolgt)  
2. utg. 1997.
- Michelet, Hans Peter: Håndbok i tidsbefraktning. ISBN 82-90260-31-8  
600 s. 1997.
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, ISBN 82-90260-42-3  
Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter  
Graver: Næringsreguleringsrett 187 s. 1998.
- Brautaset, Are, Eirik Høiby, Rune O. Pedersen og ISBN 82-90260-43-1  
Christian Fredrik Michelet: Norsk Gassavsetning  
- Rettslige hovedelementer 611 s. 1998.
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, ISBN 89-90260-47-4  
Amund Lunne: Den nye reguleringen av  
oppstrøms gassrørledningsnett. 344 s. 2005.
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: Sjørett. ISBN  
7. utg. 602 s. 2010. 978-82-90260-48-9



## Distribusjon

Bøker, pensum og tidsskriftet MarIus distribueres via Den norske bokbyen og andre bokhandler. Sjørettsfondet og Nordisk institutt for sjørett håndterer ikke bestillinger.

Informasjon om priser på enkeltnummer av MarIus er oppdatert på <http://bokbyen.no/butikk>. Du kan bestille på nett via butikkløsningen, e-post til [post@bokbyen.no](mailto:post@bokbyen.no) eller telefon 57 69 22 10.

Fullstendig oversikt over Sjørettsfondets utgivelser finnes på nettsidene til Nordisk institutt for sjørett: [jus.uio.no/nifs](http://jus.uio.no/nifs). Se banneret MarIus nede til høyre på siden.

## Tidsskriftet MarIus – abonnement

Sjørettsfondet tilbyr abonnement med flere valgmuligheter. Du kan abonnere på disse kategoriene:

A: Alle utgaver

B: Innbundet årgang

C: Sjørett (på norsk og engelsk)

D: Petroleums- og energirett (på norsk og engelsk)

E: Utgaver på engelsk, inkludert SIMPLY  
(både sjørett, petroleums- og energirett)

F: SIMPLY

For å tegne abonnement, send e-post til [post@bokbyen.no](mailto:post@bokbyen.no). Faktura basert på kostnader sendes i etterkant et par ganger i året. Prisen vil variere med sidetall per publikasjon og antall utgivelser i året.

Årgang 2014, tjue utgaver på totalt 3 215 sider, kostet tilsammen ca 8 500 kr i utsalg og 6 430 kr i abonnement.

Ivar Alvik

# Fartøystjenesteleie

*Om bakgrunnsrett og risikofordeling ved tidsbaserte fartøystjenester*



Fartøystjenesteleie behandler noen av de mest grunnleggende risikospørsmålene i kontrakter om rigg- og fartøystjenester i offshorepetroleumsvirksomhet. Disse kontraktene kjennetegnes ved at de gjerne inngår i komplekse offshoreoperasjoner og ofte er utformet etter modell av kontraktstandarder for offshorekonstruksjon og -installasjon. Samtidig er vederlaget i kontraktene gjerne basert på dagrater. Formålet med boken er i lys av dette både å analysere kontraktens grunnleggende natur og gjøre rede for hvilken bakgrunnsrett og alminnelige prinsipper de aktualiserer.

Boken vil være nyttig for advokater og andre som jobber med kontrakter innenfor shipping og offshore-næringen.

ISBN: 978-82-05-47710-0 • Pris: 650,- • I salg fra 13. januar 2015

ISBN e-bok: 978-82-05-47711-7 • Pris e-bok: 520,-

  
**GYLDENDAL**  
JURIDISK