



SETTERWALLS

Nya utmaningar inom flyggjuridiken

24 oktober 2011



Setterwalls Advokatbyrå AB

- ➔ Grundades i Stockholm 1878
- ➔ Kontor i Stockholm, Göteborg och Malmö
- ➔ Rådgivning inom affärsjuridikens samtliga discipliner
- ➔ Ca 250 medarbetare, varav 180 erfarna jurister med gedigen erfarenhet av de flesta branscher
- ➔ Väl etablerat internationellt juridiskt nätverk
- ➔ Aviation Team på 10 personer – försäljning och marknadsfrågor, leasing/ finansiering, flygplansanskaffningar, konkurrensrätt, regulatoriska frågor, skatte- och miljörättsfrågor
- ➔ Vårt fokus – Din affär



Handel med utsläppsrätter (ETS)

- ➔ Lag (2004:1199) om handel med utsläppsrätter
 - EU Emissions Trading Scheme Directive (2003/87/EC)
 - EU Aviation Emissions Trading Scheme Directive (2008/101/EC)
 - Kommissionens förordning (EC) 2216/2004 om register för utsläppsrätter m m
- ➔ Träder i kraft 1 januari 2012 – första tilldelningsperiod är 2012-2020
- ➔ Syftar till att begränsa utsläppet av s k växthusgaser (CO₂)
- ➔ Omfattar all flygtrafik som som avgår från eller ankommer till en flygplats inom EU (lagförslag ligger att utvidga detta till EES)
- ➔ Tilldelning görs för år 2012 med 97% av utsläppen för basåret 2010 och fr.o.m år 2013 med 95% jämfört med basåret

Utsläppsrätter – vad är det?

En utsläppsrätt:

- ➔ Ger innehavaren rätt att släppa ut viss mängd växthusgas
- ➔ Är fritt överlåtbar (dock med vissa begränsningar för flygbranschen)
- ➔ Kan pantsättas (dock saknas specifika regler, men säkerhetsöverlåtelse fungerar i vart fall)

För att omfattas av den svenska lagen ska ett flygbolag ha:

- ➔ Giltig svensk operativ licens
- ➔ Genomföra minst 244 flygningar under en 4-månaders period inom ett kalenderår eller ha utsläpp motsvarande minst 10.000 ton per år
- ➔ Trafikera flygplats inom EU/EES



Utsläppsrätter – några egenheter

- ➔ “Flygutsläppsrätter” kan bara överlåtas mellan flygbolag men flygbolag kan också köpa “vanliga” utsläppsrätter av industrin
- ➔ Tre myndigheter inblandade
 - Transportstyrelsen – tolkar och tillämpar lagstiftningen
 - Naturvårdsverket – tilldelar utsläppsrätter
 - Energimyndigheten – registrerar och kontoför utsläppsrätter*
- ➔ Lagen anger att utsläppsrätter är “finansiella instrument” medan lagen (2007:528) om värdepappersmarknaden (efter genomförandet av MiFID**) inte identifierar utsläppsrätter som finansiella instrument (d v s det är oklart vem som ansvarar för tillsynen av handeln och hur detta ska gå till)

* Notera dock att förslag finns på ett EU-gemensamt register

**Markets in Financial Instruments Directive (2004/39/EC)

Transportöransvaret – vad är det?

- ➔ Alla flygbolag har skyldighet att kontrollera att utlänning innehar pass och de tillstånd som krävs för resa in i landet
 - Gäller för inresa från land utanför EU och icke-Schengen stat
- ➔ Myndighetsutövning?
- ➔ Särskild avgift kan utgå om kontrollskyldigheten inte fullgörs
- ➔ Drygt 2 miljoner passagerare per år berörs av kontrollskyldigheten
 - C:a 800.000 från utanför Europa*
 - C:a 1,2 miljoner inom Europa (UK, Irland, Rumänien, Bulgarien och de flesta icke EU-medlemmar (ej Island, Norge, Schweiz)*)

* Information från Swedavia okt 2011



Transportöransvaret - vilken kontroll ska flygbolagen göra?

- ➔ "Grundläggande kontroll", "rimlig kontrollskyldighet"
- ➔ Saknas föreskrifter, anvisningar eller andra regler från myndighet
- ➔ Kunna upptäcka "avsaknad av eller *uppenbart* falska eller förfalskade handlingar"
 - Inga större utredningsinsatser, inte te sig orimligt, ligga inom flygbolagens kompetens, ingen specialutrustning

Problem: Utlänningen anländer till ARN utan pass?
Eller passet visar sig vara en förfalskning?

Transportöransvaret - hur ska flygbolaget visa att kontrollen gjorts?

- ➔ Flygbolaget har bevisbördan
- ➔ Visa rutiner, procedurer, policies, avtal med handling agent etc.
- ➔ Domstolarna kräver redogörelse för det "enskilda fallet"
- ➔ Måste flygbolaget därför dokumentera samtliga handlingar för att undgå ansvar?
 - Strider mot personuppgiftslagen att föra "loggbok"
 - Förseningar för passagerare
 - Kräver extra resurser för flygbolagen
 - Flygbolaget har att avgöra "om och när" det finns anledning att dokumentera
- ➔ Vittne, redogörelse från berörd personal – i praktiken svårt
- ➔ Resultat – restriktivitet, eventuell diskriminerande behandling



Finansiering av flygplan i Norden

Länge hände“ingenting”, sedan:

- ✈ 1 april 2005 – ny lagstiftning gör sale & leaseback transaktioner möjliga för flygplan på svenskt register
- ✈ 1 april 2011 – Kapstaden-konventionen träder i kraft i Norge

Ändå – skillnaderna har aldrig varit större än nu vad avser möjligheterna till kostnadseffektiv finansiering för flygbolag i de nordiska länderna

Vad är då Kapstaden-konventionen?

- ✈ The Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol on Matters specific to Aircraft Equipment
 - Ingånget 16 november 2001
 - I kraft från 1 mars 2006
 - 49 medlemstater (sept 2011)



Finansiering av flygplan i Norden (forts)





Kapstaden-konventionen:

- ➔ Tillskapades för att ge förutsättningar till billig och säker finansiering för i första hand kreditsvaga flygbolag i utvecklingsländer
- ➔ Erkänner och ger rättsligt skydd i alla konventionsländer för panträtter och andra s k internationella rättigheter i luftfartyg, flygmotorer och helikoptrar
- ➔ Panträtter m m ges skydd genom registrering i ett internationellt register (International Registry of Mobile Assets)
- ➔ Motsvarar bankers krav på "bästa rätt i tillgången" (*first priority mortgage* eller *förstahandspant*)

MEN nu har marknaden utvecklats så att de statliga exportkreditmyndigheterna i tillverkarländerna ger generösa "ränterabatter" till de låntagare som kan erbjuda panträtt registrerad enligt konventionen



Finansiering av flygplan i Norden (forts)

				
Ägarregister	Ja	Ja	Ja	Ja
Stämpelskatt vid ägarbyte	Ja, 0,1% av priset/värdet	Nej	Nej	Nej
Avgift ägarbyte (2011)	DKK 4.130	EUR 150	NOK 13.800	SEK 7.300
Stämpelskatt på inteckning	Ja, 0,1% på beloppet	Nej	Nej	Ja, 1% på beloppet
Avgift inteckning (2011)	DKK 3.660	EUR 100	NOK 2.400 – 15.150	SEK 6.100
Cape Town	Nej	Nej	Ja (USD 100)	Nej
Slutsats			"Bäst i test"	



Passagerarförordningen (EG 261/2004)

- ✈ Vem ansvarar när det går fel eller när askmolnet stänger flygtrafiken?
- ✈ Tre typsituationer: försening, denied boarding och inställt flyg
- ✈ När gäller reglerna?
 - Alla flighter från flygplats inom EU oavsett flygbolag
 - Flighter in till EU med EU-flygbolag
 - I övriga fall – flygbolagets villkor eller avreselandets lag
- ✈ Tvingande regler
- ✈ Bonusresor omfattas



Passagerarförordningen (EG 261/2004) (forts)

Försenat flyg

- ➔ Förseningens längd och flygsträckan avgör ersättningens storlek
- ➔ Service och assistans
- ➔ Försening mer än tre timmar ⇒ rätt till kompensation
 - Ingen rätt till kompensation enligt förordningen ⇒ Men, EU-domstolen har utvidgat förordningens tillämpningsområde och likställt försening med inställd flygning (mål Sturgeon november 2009)

Denied boarding

- ➔ Ersättning
 - Frivillig, enligt överenskommelse mellan flygbolag och pax
 - Ofrivillig 250-600 EUR
- ➔ Service och assistans



Passagerarförordningen (EG 261/2004) (forts)

Inställt flyg

- ➔ Vad är en inställd flygning?
 - Om planet lyft, men, "oavsett orsak, därefter tvingas återvända till avgångs-flygplatsen och passagerarna flyttas över till andra flygningar" (EU-domstolen okt 2011)
- ➔ Ersättning
- ➔ Ombokning eller avbokning - passagerarens val

Force majeure – extraordinära omständigheter

- ➔ Restriktiv tolkning – måste vara utanför flygbolagets normala verksamhet och faktiska kontroll
 - Tekniska problem i sig inte extraordinär omständigheter
 - Groundning av viss flygplanstyp från tillverkaren/tillsynsmyndigheten
 - Extrema väderförhållanden



Passagerarförordningen (EG 261/2004) (forts)

Code Share

- ➔ Vem ansvarar för code share passagerare om operating carrier är icke-EU bolag som flyger in till EU?
- ➔ Av vem köper passageraren biljetten?
- ➔ Sker överföring av ansvar från operating carrier till avtalsparten (marketing carrier)?
- ➔ EU-bolaget har alltid ansvar (ombud)
- ➔ Flight till EU
 - Om icke-EU bolag flyger gäller inte förordningen
 - Om EU-bolag flyger gäller förordningen även om pax köpt biljetten av icke-EU bolag (marketing carrier)



Fler frågor? Vi ser fram emot en kontakt

Erik Hellners

Advokat/Senior Associate

T: +46 8 598 891 13

E: erik.hellners@setterwalls.se

Magnus Eriksson

Advokat/Partner

T: +46 8 598 891 23

E: magnus.eriksson@setterwalls.se

Setterwalls Stockholm

Arsenalsgatan 6

111 47 Stockholm

Box 1050

101 39 Stockholm

T: +46 8 598 890 00

F: +46 8 598 890 90

Setterwalls Malmö

Stortorget 23

211 34 Malmö

Box 4501

203 20 Malmö

T: +46 40 690 04 00

F: +46 40 690 04 70

Setterwalls Göteborg

Sankt Eriksgatan 5

411 05 Göteborg

Box 11235

404 25 GÖTEBORG

T: +46 31 701 17 00

F: +46 31 701 17 01

