

Internationella säkerhetsrätter  
i järnvägsfordon m.m.  
– Järnvägsprotokollet

*Betänkande av Kapstadsutredningen II  
– Internationella säkerhetsrätter i rullande  
järnvägsmateriel*

*Stockholm 2016*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

**SOU 2016:43**

SOU och Ds kan köpas från Wolters Kluwers kundservice.  
Beställningsadress: Wolters Kluwers kundservice, 106 47 Stockholm  
Ordertelefon: 08-598 191 90  
E-post: [kundservice@wolterskluwer.se](mailto:kundservice@wolterskluwer.se)  
Webbplats: [wolterskluwer.se/offentligapublikationer](http://wolterskluwer.se/offentligapublikationer)

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Wolters Kluwer Sverige AB  
på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

*Svara på remiss – hur och varför*

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

En kort handledning för dem som ska svara på remiss.

Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på [regeringen.se/remisser](http://regeringen.se/remisser)

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet

Omslag: Elanders Sverige AB

Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2016

ISBN 978-91-38-24462-3

ISSN 0375-250X

# Till statsrådet Morgan Johansson

Regeringen beslutade den 17 juni 2015 att ge en särskild utredare i uppdrag att ta ställning till om Sverige bör tillträda Luxembourg protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konvention om internationella säkerhetsrätter i lösa saker (*Luxembourg protocol to the convention on international interests in mobile equipment on matters specific to railway rolling stock*, i fortsättningen järnvägsprotokollet eller protokollet).

I uppdraget ingick också att föreslå vilka förklaringar till protokollet som Sverige bör lämna vid ett tillträde samt att ange på vilket sätt bestämmelserna i protokollet bör införlivas med svensk rätt. Den särskilde utredaren hade även i uppdrag att ta ställning till om Sverige ska utse särskilda kontaktpunkter som sköter kontakten med det internationella registret. I uppdraget ingick slutligen att lämna de författningsförslag som ett svenskt tillträde till protokollet kräver eller som i övrigt bedöms lämpliga för att protokollets bestämmelser ska kunna tillämpas fullt ut.

Samma dag förordnades lagmannen numera hovrättspresidenten Ralf G Larsson till särskild utredare.

Som expert i utredningen förordnades från och med den 17 juni 2015 rådmannen Sara Skouras. Den 10 augusti 2015 förordnades ämnessakkunnige Josefin Malmin, Justitiedepartementet som ämnessakkunnig i utredningen. Den 17 augusti 2015 förordnades departementssekreteraren Lars Falksveden, Näringsdepartementet, advokaten Maria Chambers, Sveriges Advokatsamfund, chefsjuristen Petra Jansson, Exportkreditnämnden, verksjuristen Andreas Kappen, Kronofogdemyndigheten, chefsjuristen Magnus Rundgren, Svenska Bankföreningen, docenten Johan Schelin, Juridiska institutionen, Stockholms universitet, chefsjuristen Mikael Wågberg, Tågoperatörerna och juristen Susanna Angantyr, Transportstyrelsen som experter i utredningen.

Hovrättsassessorn Sandra Moradi anställdes som sekreterare i utredningen från och med den 22 juni 2015.

Den 1 september 2015 entledigades Johan Schelin som expert i utredningen. Samma dag förordnades professor Göran Millqvist som expert att representera Juridiska institutionen, Stockholms universitet. Den 11 januari entledigades Josefin Mallmin och samma dag förordnades rättssakkunnige Johan Nordin som sakkunnig i utredningen.

Kanslissekreteraren Anna Ek har bistått utredningen med textbearbetning och layout av betänkandet. Sammanfattningen av betänkandet har översatts av Språktjänsten vid Utrikesdepartementet.

Utredningen, som antagit namnet Kapstadsutredningen II – internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel (Ju 2015:07), överlämnar härmed betänkandet *Internationella säkerhetsrätter i järnvägsfordon m.m. – Järnvägsprotokollet* (SOU 2016:43). Utredningens uppdrag är härmed slutfört.

Malmö i juni 2016.

Ralf G Larsson

/Sandra Moradi

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>11</b>
<b>Summary</b> .....	<b>19</b>
<b>1 Författningsförslag</b> .....	<b>27</b>
1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker .....	27
1.2 Förslag till lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979).....	31
1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1845:50 s.1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva.....	32
<b>2 Inledning</b> .....	<b>33</b>
2.1 Utredningens uppdrag.....	33
2.2 Utredningens arbete .....	34
2.3 Betänkandets disposition.....	35
2.4 Översättning.....	35
<b>3 Bakgrund</b> .....	<b>37</b>
3.1 Inledning.....	37
3.2 Terminologi.....	38
3.3 Avregleringen .....	39

3.4	Finansiering av rullande järnvägsmateriel .....	40
3.4.1	Inledning.....	40
3.4.2	Banklån .....	41
3.4.3	Leasing inom järnvägssektorn .....	42
3.4.4	Public Private Partnership (PPP).....	45
3.4.5	Statligt stödda exportkrediter .....	46
3.5	Ett enhetligt järnvägssystem inom Europeiska unionen.....	49
3.5.1	Det nationella fordonsregistret.....	50
3.5.2	Fjärde järnvägspaketet .....	52
<b>4</b>	<b>Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet – bakgrund och uppbyggnad .....</b>	<b>53</b>
4.1	Bakgrund.....	53
4.2	Syfte.....	56
4.3	Att läsa och tolka texterna .....	57
4.3.1	Två texter – ett instrument.....	57
4.3.2	Den officiella kommentaren.....	58
4.3.3	Tolkningsfrågor.....	59
4.4	Systemet med förklaringar .....	59
4.5	Kapstadskonventionen, järnvägsprotokollet och EU-rätten.....	60
<b>5</b>	<b>Järnvägsprotokollets materiella bestämmelser .....</b>	<b>63</b>
5.1	Disposition.....	63
5.2	Inledning .....	64
5.3	Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser (kapitel I) .....	65
5.3.1	Inledning och terminologi.....	65
5.3.2	Egendom som omfattas av järnvägsprotokollet....	66
5.3.3	Försäljning.....	68
5.3.4	Frågor om representation (artikel IV).....	68
5.3.5	Identifiering av rullande järnvägsmateriel i avtalet (artikel V) .....	69
5.3.6	Lagval (artikel VI).....	70

5.4	Åtgärder vid avtalsbrott, m.m. (kapitel II).....	71
5.4.1	Inledning .....	71
5.4.2	Åtgärder vid avtalsbrott som följer av konventionen.....	71
5.4.3	Åtgärder vid avtalsbrott som följer av järnvägsprotokollet (artiklarna VII–XI) .....	73
5.4.4	Ändring av bestämmelserna om interimistiska åtgärder (artikel VIII) .....	75
5.4.5	Åtgärder vid insolvens.....	76
5.4.6	Bistånd vid insolvens (artikel X) .....	84
5.4.7	Bestämmelser om gäldenären (artikel XI) .....	84
5.5	Jurisdiktion (kapitel IV).....	84
5.6	Förhållande till andra konventioner (kapitel V) .....	86
5.6.1	Leasingkonventionen (artikel XIX) .....	86
5.6.2	COTIF (artikel XX) .....	86
5.7	Slutbestämmelser (kapitel VI) .....	87
5.7.1	Artikel XXVI – Begränsning av tillämpligheten av övergångsbestämmelser .....	87
<b>6</b>	<b>Förklaringar till protokollet .....</b>	<b>91</b>
6.1	Disposition .....	91
6.2	Inledning.....	92
6.2.1	Bestämmelser och information om lämnande av förklaringar.....	93
6.2.2	Olika typer av förklaringar .....	94
6.3	Förklaringar som Sverige lämnat vid tillträdet till Kapstadskonventionen.....	95
6.3.1	Förklaringar till artiklarna 39.1 och 39.4 i Kapstadskonventionen.....	95
6.3.2	Förklaring till artikel 40 i Kapstadskonventionen.....	96
6.3.3	Förklaring till artikel 54.2 i Kapstadskonventionen.....	96

6.4	EU:s tillträde till Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet .....	97
6.4.1	EU:s tillträde och frågan om kompetens.....	97
6.4.2	Förklaringar som EU har lämnat .....	98
6.4.3	Begränsningar i EU-medlemsstaternas möjlighet att lämna förklaringar.....	99
6.5	Övriga förklaringar till järnvägsprotokollet .....	105
6.5.1	Artikel X.....	105
6.5.2	Artikel XIII.....	106
6.5.3	Artikel XIV.....	106
6.5.4	Artikel XXIV.....	108
6.5.5	Artikel XXV.....	109
<b>7</b>	<b>Det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel.....</b>	<b>111</b>
7.1	Inledning .....	111
7.2	Det internationella registret (konventionen kapitel IV–VII och protokollet kapitel III).....	112
7.2.1	Tillsynsmyndighetens uppgifter .....	112
7.2.2	Tillsynsmyndighetens privilegier .....	113
7.3	Hur fungerar det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel?.....	114
7.3.1	Syftet.....	114
7.3.2	Vad kan registreras i det internationella registret? .....	115
7.3.3	Kontaktpunkter.....	116
7.3.4	Registrering .....	118
7.3.5	Registratorns ansvar.....	119
7.3.6	Fel i det internationella registret.....	119
7.3.7	Upphävande av registrering.....	120
<b>8</b>	<b>Bör Sverige tillträda järnvägsprotokollet? .....</b>	<b>123</b>
8.1	Inledning .....	123
8.2	Storbritannien och järnvägsprotokollet .....	124



8.3	Ekonomiska argument för ett tillträde.....	125
8.3.1	Inledning.....	125
8.3.2	Förbättrad tillgång till privat kapital.....	125
8.3.3	Fördelar för järnvägsoperatörer.....	127
8.4	Möjligheten att registrera säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel.....	128
8.5	Övriga argument för ett tillträde.....	129
8.5.1	Inledning.....	129
8.5.2	Tydligare reglering av säkerhetsrätter.....	130
8.5.3	Sveriges roll i det internationella samarbetet.....	130
8.6	Finns det något som talar emot ett tillträde?.....	131
8.7	Sverige bör tillträda järnvägsprotokollet.....	133
8.8	Sammanställning över förklaringar som Sverige bör lämna respektive avstå från att lämna.....	133
8.8.1	Inledning.....	133
8.8.2	Förklaringar till järnvägsprotokollet.....	134
<b>9</b>	<b>Införlivande av järnvägsprotokollet.....</b>	<b>135</b>
9.1	Metod för järnvägsprotokollets införlivande med svensk rätt.....	135
9.1.1	De olika metoderna för införlivande.....	135
9.1.2	Järnvägsprotokollet bör i relevanta delar gälla som svensk lag.....	136
9.2	Stockholms tingsrätt bör vara reservforum vid svensk domsrätt.....	138
9.3	Författningsändringar med anledning av Sveriges tillträde till järnvägsprotokollet.....	138
9.3.1	Järnvägsprotokollets insolvensbestämmelser bör gälla.....	138
9.3.2	Upplysningar om protokollets företräde.....	140
9.3.3	Internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel bör ges särskild förmånsrätt.....	141
9.3.4	Sakrättsligt skydd vid köp av rullande järnvägsmateriel.....	141

<b>10</b>	<b>Ikraftträdande .....</b>	<b>145</b>
<b>11</b>	<b>Konsekvensbeskrivning.....</b>	<b>147</b>
11.1	Inledning .....	147
11.2	Konsekvenser för företag.....	148
11.2.1	Konsekvenser för mindre företag .....	149
11.3	Konsekvenser för staten.....	149
11.4	Övriga konsekvenser.....	151
11.5	Alternativa lösningar .....	152
<b>12</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>155</b>
12.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker .....	155
12.2	Förslaget till lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979) .....	163
12.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1845:50 s.1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva .....	165
 <b>Bilagor</b>		
Bilaga 1	Kommittédirektiv 2015:66.....	167
Bilaga 2	Konvention om internationella säkerhetsrätter i lösa saker.....	175
Bilaga 3	Protokoll till konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker, om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel .....	237

# Sammanfattning

## Utredningens förslag

Utredningens huvudsakliga uppdrag har varit att ta ställning till om Sverige bör tillträda järnvägsprotokollet. Efter en analys av protokollet föreslår utredningen i betänkandet att Sverige bör tillträda protokollet. Det främsta skälet till utredningens förslag är de ekonomiska fördelar vid finansiering av rullande järnvägsmateriel som finns att vinna för svenska företag som arbetar med järnväg, spårväg eller tunnelbana (i fortsättningen järnvägsföretag). Även för statliga järnvägsoperatörer kommer protokollet att medföra fördelar genom att tillgängliggöra mer kapital för investeringar i ny rullande järnvägsmateriel. Därmed minskar behovet av såväl direkt statligt stöd som indirekt stöd eller garantier.

Inom flygindustrin har leasing och andra i huvudsak privata finansieringslösningar under de senaste 20 åren lett till väsentligt ökade investeringar. Förklaringen är bl.a. att långgivaren blir säkerställd genom registrering av sin säkerhetsrätt eller in-teckning. En jämförelse kan göras med järnvägssektorn där investeringarna har stagnerat. Här finns heller inga nationella offentliga register där långgivare kan registrera sina säkerhetsrätter i finansierade tillgångar.

Möjligheten att registrera internationella säkerhetsrätter i ett gemensamt internationellt register är avgörande för konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker (Kapstadskonventionen) och de olika protokollens tillämpning. På samma sätt som när det gäller egendom som omfattas av Kapstadskonventionens protokoll om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt (luftfartsprotokollet), kommer det att finnas ett internationellt register för säkerhetsrätter för egendom som omfattas av järnvägsprotokollet.

Utredningen föreslår vidare att protokollet ges status som svensk lag genom ändringar i lagen (2015:860) om internationella säker-

hetsrätter i lösa saker samt att vissa författningsändringar görs i förmånsrättslagen (1970:979) och lösöreköpslagen (1845:50 s.1).

## **Finansiering av rullande järnvägsmateriel – möjligheter och utmaningar**

Kapstadskonventionens järnvägsprotokoll reglerar hur säkerhetsrätter i vissa typer av lösöre ska hanteras vid så kallad *asset based financing*. Rullande järnvägsmateriel utgör en särskild typ av lösöre; dessa representerar höga ekonomiska värden och de rör sig över landgränser.

Järnvägsföretagens verksamhet är kapitalkrävande och investeringsbehoven är betydande. Behovet av stora finansiella resurser innan verksamheten startar kopplat till begränsade finansieringslösningar, har utgjort ett av hindren för en effektiv konkurrens inom järnvägssektorn.

Finansiering av rullande järnvägsmateriel sker i huvudsak genom leasing samt lån hos banker och andra kreditinstitut. Vid vissa typer av lån och krediter kan förmånliga villkor erhållas genom statligt stödda garantier, så kallade exportkrediter.

Gemensamt för flertalet typer av finansiering av rullande järnvägsmateriel, är att finansiären får en säkerhetsrätt i denna. På grund av sina höga ekonomiska värden och långa livslängd lämpar sig rullande järnvägsmateriel mycket bra för sådan egendomsbaserad finansiering. Att rullande järnvägsmateriel rör sig över landgränser försvårar för finansiärer med säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel, eftersom sådana säkerhetsrätter regleras olika i skilda rättssystem. Här finns heller inga nationella eller internationella offentliga register där långgivare kan registrera sina säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel. Vid finansiering genom leasing tillämpas många gånger ordningen i lösöreköpslagen. För att åstadkomma separationsrätt i egendom för borgenären uppställs i lagen krav på kungörelse i ortstidning och registrering hos Kronofogdemyndigheten. Denna ordning är omständigt och har dessutom en stark nationell prägel, vilket kan verka avhållande för framför allt utländska finansiärer.

Främst är det fråga om vilka åtgärder en säkerhetshavare, såsom en leasegivare, kan vidta om den som har ställt säkerheten eller leasetagaren inte uppfyller sina åtaganden. En annan viktig fråga är

vilket skydd säkerhetshavaren har vid ett insolvensförfarande gentemot den som ställt säkerheten. Frågor om borgenärens rätt i förhållande till andra borgenärer regleras genom sakrättsliga regler som skiljer sig åt mellan olika länder. Vidare skapar avsaknaden av ett offentligt register för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel osäkerhet hos finansierare, något som kan leda till färre och sämre finansieringsmöjligheter.

### **Behov av gemensamma regler för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel**

Inom det internationella institutet för privaträttens uniformering (Unidroit) har det sedan slutet av 1980-talet pågått ett arbete med att ta fram gemensamma materiella regler för säkerhetsrätter i vissa typer av mobilt lösöre som ska förenkla vid internationell finansiering och minska riskerna. Detta arbete resulterade år 2001 i Kapstadskonventionen som tillsammans med luftfartsprotokollet trädde i kraft den 1 mars 2006. Olika typer av flyttbar egendom såsom luftfartsobjekt, rullande järnvägsmateriel och rymdutröstning regleras i de tre tillhörande protokollen. Den 1 april 2016 tillträdde Sverige Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. Järnvägsprotokollet och protokollet avseende rymdutröstning har däremot ännu inte trätt i kraft. Järnvägsprotokollet träder i kraft först när fyra länder har godkänt eller ratificerat protokollet.

I järnvägsprotokollet anges vad som ska gälla när säkerhetsrätten finns i rullande järnvägsmateriel. Det huvudsakliga syftet med Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet är att tillhandahålla klara och enhetliga regler kring säkerhetsrätter i samband med finansiering av rullande järnvägsmateriel. På så sätt ökas förutsägbarheten för finansierarna, något som i sin tur gynnar operatörerna som därigenom kan få bättre finansieringsvillkor.

### **Järnvägsprotokollet och det internationella registret**

Järnvägsprotokollet liksom Kapstadskonventionen är så kallade blandade avtal, vilket innebär att de reglerar vissa rättsområden där EU:s medlemsstater har överfört sin kompetens till EU, såsom frågor om tillämplig lag och erkännande av domstols beslut. EU tillträdde

konventionen och protokollet år 2009 respektive år 2014 och angav då i en förklaring inom vilka områden som EU har kompetens. EU:s tillträde binder i och för sig inte medlemsstaterna till överenskommelserna, men är en förutsättning för att en medlemsstat ska kunna tillträda.

Kapstadskonventionen tillsammans med järnvägsprotokollet är unika på så sätt att de skapar ett helt nytt system uppbyggt på inrättandet av så kallade internationella säkerhetsrätter, vilka ska erkännas i samtliga fördragsslutande stater. Tre olika typer av avtal kan enligt konventionen ge upphov till en internationell säkerhetsrätt:

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

De internationella säkerhetsrätterna kan – men måste inte – registreras i ett internationellt register där deras inbördes prioritetsordning kan fastställas. Det internationella registret för egendom som omfattas av järnvägsprotokollet finns i Luxembourg. Det kommer att bli möjligt att göra såväl registreringar som sökningar i registret dygnet runt alla dagar om året. Registret är under uppbyggnad och kommer att sättas i drift så snart järnvägsprotokollet träder i kraft.

Utöver frågor om prioritet mellan olika internationella säkerhetsrätter reglerar protokollet tillsammans med konventionen vad som ska ske om gäldenären (dvs. en leasetagare, köpare vid ett köp med äganderättsförbehåll respektive säkerhetsställare) inte uppfyller sina förpliktelser eller om det inleds insolvensförfarande mot gäldenären. De åtgärder som borgenären (dvs. en leasegivare, säljare med äganderättsförbehåll respektive säkerhetshavare) erbjuds enligt konventionen och protokollet är avsedda att vara kraftfulla och effek-

tiva och ska i största möjliga utsträckning kunna vidtas utan inblandning av nationell domstol eller myndighet.

## Systemet med förklaringar

Järnvägsprotokollet är inte ett protokoll som en stat bara kan välja att tillträda eller ej. Vid ett tillträde måste staten dessutom ta ställning till vilka förklaringar som ska lämnas och i vissa fall, hur förklaringen ska formuleras. Järnvägsprotokollet är anpassat att kunna tillämpas i olika rättssystem. Avsikten med systemet med förklaringar (*declarations*) är att så många länder som möjligt ska tillträda, oavsett hur deras nationella rättssystem ser ut. För att åstadkomma detta är protokollet uppbyggd av ett system med förklaringar som påverkar bestämmelsernas tillämplighet i de olika länderna.

Vissa förklaringar är så kallade *opt in* förklaringar, vilket innebär att genom att lämna en förklaring blir en viss bestämmelse tillämplig. Det är ofta fråga om bestämmelser som utökar skyddet för borgenärer samt påskyndar förfarandet vid en gäldenärs insolvens eller avtalsbrott. Andra bestämmelser i protokollet är så grundläggande att det krävs en förklaring av ett land för att de inte ska tillämpas, så kallade *opt out* förklaringar.

Med hänsyn till EU-rätten är EU:s medlemsstater förhindrade att lämna förklaringar som rör bestämmelser på områden där EU har exklusiv kompetens.

Anslutningsdokument och förklaringar ska lämnas till Unidroit, som i egenskap av depositarie för en förteckning över vilka förklaringar respektive land har lämnat. Denna uppdateras löpande och finns tillgänglig på Unidroits hemsida där det också går att se vilka stater som har tillträtt.<sup>1</sup>

## Konsekvenser av ett tillträde

Den grupp som framför allt kommer att beröras av ett svenskt tillträde är svenska tågoperatörer, banker och andra företag som är engagerade i finansiering av rullande järnvägsmateriel. Järnvägsprotokollet skapar förutsättningar för ökad privat finansiering genom

---

<sup>1</sup> <http://www.unidroit.org>

att det blir lättare för långivarna att bevaka sin investering. Denna bevakning kommer att bli möjlig genom det internationella registret. Det blir då fråga om ett register för såväl inhemska som internationella transaktioner och därtill ett universellt system för identifiering av rullande järnvägsmateriel.

För företag som önskar göra registreringar eller sökningar i det internationella registret, är det öppet att registrera sig som brukare och därmed få tillgång till registret. Ett tillträde till protokollet medför inga skyldigheter för svenska företag.

Ett tillträde till järnvägsprotokollet kommer inte att medföra några direkta kostnader för Sverige. Det finns för närvarande inte något register över rullande järnvägsmateriel i Sverige som skulle kunna användas för de syften järnvägsprotokollet har. Det internationella registret kommer att finansieras genom avgifter och därigenom vara självfinansierat. Registrering av en internationell säkerhetsrätt kommer dessutom att vara frivillig. Ett tillträde till protokollet medför således inte heller några indirekta kostnader eller minskade intäkter i form av avgifter m.m.

Det är utredningens bedömning att ett tillträde till protokollet innebär att stora och små företag med verksamhet i Sverige, varav vissa ägs av svenska staten/landstingen, kommer att göra ekonomiska besparingar. Exakt vilka och hur stora dessa verkningar kommer att bli är emellertid enligt utredningens mening inte möjligt att förutsäga.

Svensk kreditsäkerhetsrätt skulle må väl av en modernisering. Som det är nu har både svenska och utländska kreditgivare svårt att förstå lagstiftningen avseende säkerhetsrätter i lösöre, däribland rullande järnvägsmateriel. Ett svenskt tillträde till och implementering av Kapstadskonventionens järnvägsprotokoll skulle medföra en tydlig förbättring av kreditsäkerhetsrätten på de områden protokollet täcker. Som borgenär med en registrerad internationell säkerhetsrätt blir positionen väsentligt mera förutsägbar och pålitlig i ett insolvensförfarande avseende en svensk gäldenär, jämfört med om Sverige inte anslutit sig till järnvägsprotokollet. Detta kommer i sin tur att leda till bättre och billigare finansiering för svenska järnvägsföretag.



## **Ikraftträdande**

Järnvägsprotokollet kommer att träda i kraft den senare av följande dagar (artikel XXIII.1):

- a) den första dagen i den månad som följer efter det att tre månader förflutit efter den dag, då det fjärde ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponerats.
- b) Den dag då sekretariatet hos depositarien deponerar ett intyg som bekräftar att det internationella registret är i full drift.

Inget nytt svenskt system behöver inrättas eller ändras till följd av ett svenskt tillträde.



# Summary

## **The Inquiry's proposals**

The main remit of the Inquiry has been to consider whether Sweden should accede to the Luxembourg Rail Protocol. Following an analysis of the Protocol, the Inquiry proposes in its report that Sweden should accede to it. The primary reason for the Inquiry's proposal is the economic advantages to be gained by Swedish undertakings operating railways, light railways and subways (hereafter 'railway undertakings') when financing railway rolling stock. The Protocol will also benefit state rail operators by making more investment capital for new railway rolling stock available. This would reduce the need for both direct state aid and indirect support or guarantees.

In the aviation industry, leasing and other mainly private financing solutions have led to substantially increased investments in the last 20 years. Among other things, this is because creditors are safeguarded through the registration of their interest or mortgage. This can be compared with the railway sector, in which investments have stagnated, and there are no national public registries in which creditors can register their interests in financed assets.

The possibility to register international interests in a joint international registry is crucial to the application of the Convention on International Interests in Mobile Equipment (the Cape Town Convention) and its various protocols. In the same way as applies to property covered by the Aircraft Equipment Protocol, there will be an international registry for interests in property covered by the Rail Protocol in which creditors can register their interests in railway rolling stock.

The Inquiry also proposes that the Protocol be given the status of Swedish law via amendments to the Act on international interests

in movable property (2015:860), and that certain amendments be made to the Rights of Priority Act (1970:979) and the Act on the purchase of movable property that the purchaser allows to remain in the vendor's custody (1845:50, p.1).

### **Financing of railway rolling stock – opportunities and challenges**

The Rail Protocol of the Cape Town Convention regulates how interests in certain types of mobile assets are to be dealt with in terms of asset-based financing. Railway rolling stock is a special type of movable asset, as it represents high financial values and moves across national borders.

The operations of railway undertakings require substantial capital, and the need for investment is considerable. The need for substantial financial resources before start-up and the limited financing solutions available have been a barrier to effective competition in the rail sector.

Railway rolling stock is mainly financed through leasing and loans from banks and other credit institutions. With certain types of loans and credits, favourable terms can be obtained through state-supported guarantees, known as export credits.

One feature shared by the majority of types of financing of railway rolling stock is that the financier acquires an interest in the rolling stock. Because of its high financial value and long life, railway rolling stock is well suited to this kind of asset-based financing. The fact that railway rolling stock moves across national borders makes things more difficult for financiers with interests in rolling stock, because such interests are regulated differently in different legal systems. Nor are there any national or international public registries in which creditors can register their interests in railway rolling stock. When assets are financed through leasing, the provisions applied are often those of the Act on the purchase of movable property that the purchaser allows to remain in the vendor's custody (1845:50, p.1). For the creditor to attain a right of reclamation of property, the Act requires an official announcement in the local press and registration with the Swedish Enforcement Authority. This arrangement is elaborate and is also strongly national in tone, which may deter foreign financiers in particular.

This is primarily an issue of what measures the holder of an interest, such as a lessor, can take if the party providing the security or the lessee does not fulfil their commitments. Another important matter is the protection to which the holder of the interest is entitled in the event of insolvency proceedings against the party providing the security. Issues of the creditor's rights in relation to other creditors are regulated through provisions of property law that differ between countries. Moreover, the lack of a public register for interests in railway rolling stock generates uncertainty among financiers, which may lead to fewer and weaker financing options.

### **Need for joint regulations for interests in railway rolling stock**

Within the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT) work has been under way since the end of the 1980s to draw up common material rules for interests in certain types of mobile assets that will simplify international financing and reduce the risks. This work resulted in 2001 in the Cape Town Convention, which entered into force on 1 March 2006, together with the Aircraft Equipment Protocol. Various types of movable property such as aircraft equipment, railway rolling stock and space assets are regulated in the three associated protocols.<sup>1</sup> On 1 April 2016, Sweden acceded to the Cape Town Convention and the Aircraft Equipment Protocol. However, the Rail Protocol has not yet entered into force. This will only happen once four countries have approved or ratified the Protocol.

The Rail Protocol outlines what is to apply to interests in railway rolling stock. The main purpose of the Cape Town Convention and the Rail Protocol is to provide clear and uniform regulations on interests connected with the financing of railway rolling stock. This increases predictability for financiers, which in turn benefits operators as they can enjoy better conditions for financing.

---

<sup>1</sup> The Rail Protocol was signed in 2007 and the Space Assets Protocol was signed in 2012. The latter two protocols have not yet entered into force.

## The Rail Protocol and international register

Both the Cape Town Convention and the Rail Protocol are what is known as mixed agreements, which means that they regulate certain legal areas in which the EU Member States have transferred their competence to the EU, such as issues of applicable law and the recognition of court decisions. The EU acceded to the Convention and Protocol in 2009 and 2014 respectively, providing a declaration concerning the areas in which the EU has competence. The EU's accession does not in itself bind EU Member States to the agreements, but it was a prerequisite for Member States to be able to accede.

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

1. leasing agreements, in which the lessor as owner has an interest in the asset leased;
2. title reservation agreements, in which the seller has an interest in the asset prior to full payment, or until some other condition has been fulfilled; and
3. security agreements, in which the provider of a security grants a chargee an interest in a certain asset as security for the performance of existing or future obligations.

International interests can be – but do not have to be – registered with an international registry in which their internal order of priority can be established. The International Registry for property covered by the Rail Protocol is located in Luxembourg. It will be possible to register in and search the registry 24 hours a day, every day of the year. The registry is currently being established, and it will be put into operation as soon as the Rail Protocol enters into force.

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

The measures offered to the creditor (i.e. a lessor, seller under a title reservation, or security chargee) by the Convention are intended to be powerful and effective and must, as far as possible, be available without the involvement of a national court or authority.

### **The system of declarations**

The Rail Protocol is not a protocol that a State can simply choose to accede to or not. Moreover, upon accession the State must decide which declarations to make, and in certain cases, how to word the declaration. The Rail Protocol is designed to be applicable in different legal systems. The aim of the declaration system is for as many countries as possible to accede, regardless of the design of their national legal system. To achieve this, the Protocol is based on a system using declarations that affect the applicability of the provisions in different countries.

Certain declarations are ‘opt-in’ declarations, which means that by making a declaration, the relevant provision becomes applicable. This often applies to provisions that increase creditors’ protection and make the proceedings in the event of a debtor’s insolvency or breach of agreement quicker and more efficient. Other provisions in the Protocol are so fundamental that they require a declaration from a country for them not to apply (an ‘opt-out’ declaration).

In view of EU law, EU Member States are not permitted to make declarations concerning provisions in areas in which the EU has exclusive competence.

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

---

<sup>2</sup> <http://www.unidroit.org>

## Consequences of accession

The primary group that will be affected by Swedish accession is Swedish train operators, banks and other undertakings involved in financing rolling stock. The Rail Protocol creates conditions for increased private financing by making it easier for creditors to look after their investments. The international registry will make this possible. The registry will be for both national and international transactions, and will thus constitute a universal system for the identification of railway rolling stock.

Undertakings that wish to make registrations and searches in the international registry can register as users and thus obtain access to the registry. Accession to the Protocol does not entail any obligations for Swedish undertakings.

Accession to the Protocol will not entail any direct costs to Sweden. There is currently no register of railway rolling stock in Sweden that could be used for the purposes that the Rail Protocol offers. The international registry will be funded through fees, and is thus self-financing. Registration of an international interest will also be voluntary. Accession to the Protocol thus does not entail any indirect costs or reduced revenues in the form of fees etc.

In the Inquiry's assessment, accession to the Protocol will mean financial savings for large and small undertakings operating in Sweden – some owned by the Swedish State/county councils. In the view of the Inquiry it is, however, not possible to predict the exact nature and scale of these effects.

Swedish credit securities law could do to be modernised. As things stand, both Swedish and foreign creditors find it difficult to understand legislation concerning interests in movable property, including railway rolling stock. Swedish accession to, and implementation of, the Rail Protocol to the Cape Town Convention would clearly improve credit securities law in the areas covered by the Protocol. The position of creditors with registered international interests will become considerably more predictable and reliable in insolvency proceedings with respect to a Swedish debtor as compared with if Sweden does not accede to the Rail Protocol. In turn, this will lead to better and cheaper financing for Swedish railway undertakings.



## Entry into force

The Rail Protocol will enter into force on the later of (Article XXIII.1):

- a) the first day of the month following the expiration of three months after the date of the deposit of the fourth instrument of ratification, acceptance, approval or accession; and
- b) the date of the deposit by the Secretariat with the Depositary of a certificate confirming that the International Registry is fully operational.

Swedish accession will not require the establishment or amendment of any new Swedish systems.



# 1 Författningsförslag

## 1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker

*dels* att 1, 3, 7 och 8 §§ ska ha följande lydelse,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 9 §, som ska ha följande lydelse,

*dels* att det närmast före 9 § ska införas en ny rubrik av följande betydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Denna lag tillämpas på sådana säkerhetsrätter och andra rättigheter som regleras i konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker av den 16 november 2001 (Kapstadskonventionen) och *protokollet* till konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker, om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt (luftfartsprotokollet).

Denna lag tillämpas på sådana säkerhetsrätter och andra rättigheter som regleras i konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker av den 16 november 2001 (Kapstadskonventionen) och *protokollet* till konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker, om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt (luftfartsprotokollet) *och om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel (järnvägsprotokollet).*

Lagen tillämpas också, i den utsträckning som följer av konventionen, på sådana säkerhetsrätter och andra rättigheter som har uppkommit enligt annan lag och som omfattas av Sveriges förklaringar till artiklarna 39 och 40 i konventionen. Förklaringarna finns, tillsammans med förklaringar som avser artikel 54.2 i konventionen och artiklarna XII och XIII i *protokollet*, i Sveriges överenskommelser med främmande makter (SÖ).

Lagen tillämpas också, i den utsträckning som följer av konventionen, på sådana säkerhetsrätter och andra rättigheter som har uppkommit enligt annan lag och som omfattas av Sveriges förklaringar till artiklarna 39 och 40 i konventionen. Förklaringarna finns, tillsammans med förklaringar som avser artikel 54.2 i konventionen, artiklarna XII och XIII i *luftfartsprotokollet och artikel X i järnvägsprotokollet*, i Sveriges överenskommelser med främmande makter (SÖ).

### 3 §

Artiklarna I–VII, IX, XII–XVI och XX–XXV i luftfartsprotokollet ska i originaltexternas lydelse gälla som lag här i landet.

*Protokollets* engelska originaltext finns tillsammans med en svensk översättning som bilaga 2 till denna lag. Texterna på övriga originalspråk – arabiska, franska, kinesiska, ryska och spanska – finns i SÖ. Originaltexterna har samma giltighet.

Artiklarna I–VII, IX, XII–XVI och XX–XXV i luftfartsprotokollet *samt artiklarna I–V, VII, X, XI och XIV–XX i järnvägsprotokollet* ska i originaltexternas lydelse gälla som lag här i landet.

*Protokollens* engelska originaltext finns tillsammans med en svensk översättning som bilaga 2 *respektive 3* till denna lag. Texterna på övriga originalspråk – arabiska, franska, kinesiska, ryska och spanska – finns i SÖ. Originaltexterna har samma giltighet.

### 7 §

Om det finns svensk domsrätt enligt någon av de bestämmelser i Kapstadskonventionen eller luftfartsprotokollet som an-

Om det finns svensk domsrätt enligt någon av de bestämmelser i Kapstadskonventionen, luftfartsprotokollet eller järnvägs-

ges i 2 och 3 §§ och någon annan behörig domstol saknas, är Stockholms tingsrätt behörig.

*protokollet* som anges i 2 och 3 §§ och någon annan behörig domstol saknas, är Stockholms tingsrätt behörig.

8 §

I en insolvenssituation enligt artikel I.2m i luftfartsprotokollet tillämpas, om gäldenären har sina huvudsakliga intressen i Sverige på så sätt som anges i artikel I.2n, artikel XI alternativ A. Vid tillämpningen får den väntetid som anges i artikeln inte överstiga 60 kalenderdagar.

I en insolvenssituation enligt artikel I.2m i luftfartsprotokollet tillämpas, om gäldenären har sina huvudsakliga intressen i Sverige på så sätt som anges i artikel I.2n, artikel XI alternativ A *i luftfartsprotokollet*. Vid tillämpningen får den väntetid som anges i artikeln inte överstiga 60 kalenderdagar.

*I en insolvenssituation enligt artikel I.2c i järnvägsprotokollet tillämpas, om gäldenären har sina huvudsakliga intressen i Sverige på så sätt som anges i artikel I.2d, artikel IX alternativ A i järnvägsprotokollet. Vid tillämpningen får den väntetid som anges i artikeln inte överstiga 60 kalenderdagar.*

Avtalsparterna kan genom skriftligt avtal bestämma att första stycket inte ska tillämpas.

Avtalsparterna kan genom skriftligt avtal bestämma att första *eller andra* stycket inte ska tillämpas.

*Verkningar av registrering i internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel*

9 §

*Köp av rullande järnvägsmateriel gäller mot säljarens borgenärer i och med avtalet, om en säker-*

*hetsrätt i köpeobjektet registreras i det internationella registret i anslutning till köpet. Detta förutsätter att säljaren angivits som gäldenär och köparen som borgenär i registreringen.*

---

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

4 §<sup>1</sup>

Förmånsrätt följer med

- |   |   |
|---|---|
| <p>1. sjöpanträtt och luftpanträtt,</p> <p>2. internationell säkerhetsrätt i luftfartyg <i>och</i> flygmotorer som registrerats enligt lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker,</p> <p>3. handpanträtt och rätt att kvarhålla lös egendom till säkerhet för fordran (retentionsrätt), panträtt på grund av registrering eller underrättelse enligt lagen (1998:1479) om värdepapperscentraler och kontoföring av finansiella instrument samt panträtt på grund av registrering enligt lagen (2011:1200) om elcertifikat,</p> <p>4. panträtt på grund av inteckning i skepp eller skeppsbygge eller i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg,</p> <p>5. registrering av båtbyggnadsförskott enligt lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott.</p> | <p>2. internationell säkerhetsrätt i luftfartyg, flygmotorer <i>och rullande järnvägsmateriel</i> som registrerats enligt lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker,</p> |
|---|---|

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

<sup>1</sup> Senaste lydelse SFS 2016:68.

### 1.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1845:50 s.1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1845:50 s.1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva att det i lagen ska införas en ny paragraf, 5 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

5 §

*I lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösasaker finns bestämmelse som avviker från denna lag, och som har företräde framför denna lag.*

---

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.



## 2 Inledning

### 2.1 Utredningens uppdrag

Den 16 november 2001 i Kapstaden, Sydafrika, undertecknades *Convention on International Interests in Mobile Equipment*, översatt till konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker (i fortsättningen Kapstadskonventionen eller konventionen). Sverige ratificerade konventionen den 1 april 2016. Det tillhörande protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel (i fortsättningen järnvägsprotokollet eller protokollet) undertecknades i Luxembourg år 2014 och har ännu inte trätt i kraft. Luxembourg och EU har tillträtt protokollet.

Regeringen beslutade den 17 juni 2015 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera bestämmelserna i järnvägsprotokollet samt efter en jämförelse med gällande svensk rätt och tillämplig EU-rätt, föreslå om Sverige bör tillträda protokollet eller inte. I uppdraget ingår att undersöka vilka konsekvenser ett svenskt tillträde skulle få.

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

I protokollet ges möjlighet för den fördragsslutande staten att begränsa respektive utöka tillämpligheten av vissa bestämmelser, genom att lämna förklaringar till enskilda artiklar. Utredningen har haft i uppdrag att analysera innebörden av samtliga möjliga förklaringar och utifrån denna analys föreslå vilka förklaringar Sverige bör lämna vid ett tillträde. Utredningen ska vidare föreslå på vilket sätt protokollet bör införlivas med svensk rätt.

Vid ett tillträde har Sverige möjlighet att utse ett eller flera organ till kontaktpunkter med uppdrag att översända de uppgifter som krävs för registrering i det internationella registret. Utredningen ska ta

ställning till om Sverige vid ett tillträde bör utse sådana kontaktpunkter och föreslå vilken eller vilka organisationer som i så fall bör få uppdraget. Slutligen ska utredningen lämna förslag på nya författningar samt författningsändringar som krävs för ett svenskt tillträde till protokollet eller i övrigt bedöms som lämpliga. I sina ställningstaganden ska utredningen eftersträva förslag som ligger i linje med de förklaringar som Sverige lämnat vid sitt tillträde till Kapstadskonventionen och det tillhörande protokollet om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt (luftfartsprotokollet).

## 2.2 Utredningens arbete

Utredningens arbete inleddes i juli 2015 och därefter har utredningen hållit regelbundna möten med experter och sakkunniga. Vid behov har mindre sammanträden hållits med vissa experter som haft sakkunskap inom ett specifikt område och externa intressenter. Sekretariatet har tillsammans med tre av experterna, advokaten Maria Chambers, professorn Göran Millqvist och rådmannen Sara Skouras haft ett möte med Rail Working Groups ordförande Howard Rosen, en av nyckelpersonerna vid framtagandet av protokollet och som har erfarenhet av att bistå stater som överväger att tillträda protokollet. Möten har även hållits med företrädare för MTR Express och AB Transitio.

Under utredningens gång har sekretariatet haft fortlöpande kontakter med experterna men även med Howard Rosen och Mervi Kaikkonen som är en av representanterna i den förberedande kommission som har till uppgift att vara tillsynsmyndigheten behjälplig vid skapande av det internationella registret.

Sekretariatet har också gjort ett utlandsbesök till Frankrike för att delta i en konferens. På konferensen diskuterades bl.a. frågor om det internationella registrets uppbyggnad och reglering, EU:s fjärde järnvägspaket och dess påverkan på järnvägsprotokollets bestämmelser samt protokollets ekonomiska konsekvenser för järnvägssektorn.

Enligt direktivet ska utredningen i den mån det bedöms lämpligt undersöka vilka lösningar andra stater avser att välja vid sitt tillträde till järnvägsprotokollet. Intresset för järnvägsprotokollet har varit stort i Storbritannien, som undertecknade protokollet den

26 februari 2016. Utredningen har haft löpande kontakt med ansvarig person på det brittiska departementet för transport i syfte att följa Storbritanniens process mot ratificering.

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

## 2.3 Betänkandets disposition

Betänkandet är indelat i tolv kapitel. I kapitel 3 ges en beskrivning av finansiering av rullande järnvägsmateriel och EU:s arbete för ett enhetligt järnvägssystem. I kapitel 4 ges en kort beskrivning av Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollets bakgrund och uppbyggnad. I kapitel 5 behandlas protokollets materiella bestämmelser. Därefter följer, i kapitel 6, förslag om vilka förklaringar till protokollet som Sverige bör lämna vid ett tillträde. I kapitel 7 redogör utredningen för hur det internationella registret är planerat att fungera. I kapitel 8 finns utredningens överväganden rörande frågorna om tillträde av protokollet. Kapitel 9 innehåller utredningens förslag rörande frågan om införlivande av protokollet. Frågor om ikraftträdande och övergångsbestämmelser behandlas i kapitel 10. En konsekvensbeskrivning finns i kapitel 11 och en författningskommentar i kapitel 12.

## 2.4 Översättning

Järnvägsprotokollet finns i officiella versioner på engelska, franska och tyska, varav utredningen i sitt arbete har utgått från den engelska versionen. Den svenska översättningen som återfinns i bilaga 3 till betänkandet bygger på den översättning som gjordes i samband med EU:s tillträde till protokollet år 2014. Översättningen har därefter kompletterats och justerats i enlighet med utredningens uppfattning.

Terminologin i överenskommelsen är av utpräglad teknisk natur och flera allmängiltiga begrepp ges en speciell innebörd i protokollet. I betänkandet används utredningens svenska översättningar av de olika termerna och begreppen, i vissa fall följt av den engelska termen i parentes. Den svenska översättningen av Kapstadskonven-

tionen som återfinns i bilaga 2 är den översättning som finns i prop. 2015/16:12. För att vara säker på att få den korrekta lydelsen hänvisas till texterna på något av originalspråken.

## 3 Bakgrund

### 3.1 Inledning

Sedan början av 1990-talet har resandet med tåg i Sverige fördubblats. Utbyggnad av infrastrukturen och satsningar på nya trafiksystem har varit avgörande för utvecklingen. Men underhåll och nyinvesteringar har inte hållit samma takt. Regeringen beslutade under våren 2014 om den Nationella planen för transportsystemet 2014–2025. I denna utveckling finns ett stort behov av hållbara, snabba och komfortabla transporter såsom järnväg. Att det finns effektiva sätt att finansiera järnvägsfordon är då av stor vikt för genomförandet av denna plan.

Kapstadskonventionen tillhandahåller materiella bestämmelser gällande finansiering av lösa saker, så kallad *asset based financing*. Olika typer av flyttbar egendom – luftfartsobjekt, rullande järnvägsmateriel och rymdutröstning – regleras i de tre tillhörande protokollen.<sup>1</sup> I järnvägsprotokollet anges vad som ska gälla när säkerhetsrätten finns i rullande järnvägsmateriel. Det huvudsakliga syftet med Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet är att tillhandahålla klara och enhetliga regler vid finansiering av rullande järnvägsmateriel för att på så sätt öka förutsägbarheten för finansierarna, något som i sin tur gynnar operatörerna som därigenom kan få bättre finansieringsvillkor.

I detta kapitel redovisas först den terminologi som kommer att användas i betänkandet. I avsnitt 3.3 beskrivs kort den avreglering som skett av den svenska järnvägen. Hur finansiering av rullande järnvägsmateriel sker i Sverige behandlas i avsnitt 3.4 och sist, i

---

<sup>1</sup> Luftfartsprotokollet trädde i kraft 1 mars 2006 när det hade ratificerats av åtta stater. Järnvägsprotokollet undertecknades 2007 och protokollet avseende rymdutröstning undertecknades 2012. De två sistnämnda protokollen har ännu inte trätt i kraft.

avsnitt 3.5, ges en beskrivning av EU:s arbete för ett enhetligt järnvägssystem inom Europa.

I senare kapitel beskrivs närmare vilka följder konventionens och protokollets bestämmelser kommer att ha på järnvägssektorn i Sverige.

## 3.2 Terminologi

Järnvägsprotokollet är tillämpligt på rullande järnvägsmateriel såsom det beskrivs i artikel I.2 i protokollet. Härmed avses fordon som förflyttas på ett fast järnvägsspår, eller direkt på, över eller under en styrbana. Hit hänförs även framdrivningssystem, motorer, bromsar, axlar, boggier, strömavtagare, tillbehör och andra komponenter, utrustningsdetaljer och delar som är installerade på eller integrerade i fordonen, inklusive all tillhörande data, manualer och register. Rullande järnvägsmateriel är en term som normalt inte förekommer i svensk lagtext eller används inom den svenska järnvägsbranschen, utan i stället används termen järnvägsfordon.

I 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) avses med järnvägsfordon drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem. Ett järnvägsfordon definieras inom EU-rätten som ett fordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul, med eller utan dragkraft som består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem eller delar av sådana delsystem.<sup>2</sup>

Begreppet rullande järnvägsmateriel enligt protokollet omfattar även tunnelbanevagnar och spårvagnar, något som varken EU-rätten eller svensk rätt inbegriper i begreppet järnvägsfordon. Dessa benämns i stället för spårgående fordon. Enligt klassificering som görs av Transportstyrelsen finns i svensk rätt tre typer av spår-anläggningar nämligen järnväg, spårväg och tunnelbana.

Utredningen använder begreppen rullande järnvägsmateriel, järnvägsfordon och järnvägsföretag i betänkandet i linje med protokollet och då omfattas även andra spårgående fordon än järnvägsfordon i EU-rättslig mening och företag som arbetar med dessa.

---

<sup>2</sup> Artikel 2c i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (omarbetning).

### 3.3 Avregleringen

Den svenska järnvägstrafikmarknaden är numera formellt sett öppen för fri konkurrens mellan alla järnvägsföretag. Under åren har rätten att organisera och utföra trafik inom olika marknadssegment vidgats till att omfatta alla typer av gods- och persontrafik. Upphandling i konkurrens har förekommit sedan 1990-talet. Godstrafiken öppnades för konkurrens den 1 januari 1996. Den samhällsköpta persontrafiken har upphandlats i konkurrens sedan 1990-talet. Marknaden för persontrafik har sedan genomgått en stegvis avreglering där den sista delen av marknaden öppnades för konkurrens i oktober 2010.

Ett av motiven bakom marknadsöppningen var ett större utbud för resenärerna och transportköparna, vilket skulle bli följden av att marknaden blev mer konkurrensutsatt. För öppningen av persontrafiken var ett annat motiv att följa utvecklingen på EU-nivå. Sverige behövde bl.a. i enlighet med EU:s tredje järnvägspaket från 2010 tillåta kommersiell internationell persontrafik på järnväg med inrikes cabotage.<sup>3</sup> I och med det så kallade fjärde järnvägspaketet öppnas även de nationella persontrafikmarknaderna upp för konkurrens genom krav på upphandling i konkurrens av avtal om allmän trafikplikt på järnväg och med öppet tillträde för kommersiell persontrafik på de nationella marknaderna för järnväg, men med möjlighet till undantag från både upphandlingen och det öppna tillträdet, se avsnitt 3.5.

Tillsammans med bl.a. länder som Storbritannien, Nya Zeeland och Estland har Sverige i dag en av de mest avreglerade och liberala järnvägsmarknaderna. Även Tyskland och Danmark har helt eller delvis avreglerade marknader.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Cabotage är transport av passagerare eller gods inom ett lands gränser, utförd av ett företag som är registrerat utanför detta lands gränser. Den 14 maj 2010 infördes nya bestämmelser om cabotage inom EU, se 8–10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg.

<sup>4</sup> Summary of the study Rail Liberalisation Index 2011, IBM Global Business Service, april 2011.

## 3.4 Finansiering av rullande järnvägsmateriel

### 3.4.1 Inledning

Inledningsvis kan konstateras att rullande järnvägsmateriel representerar avsevärda ekonomiska värden. Ett vanligt persontåg kostar mellan 80 och 100 miljoner kronor beroende på storlek. För ett snabbtåg ökar sedan kostnaden till cirka 250 miljoner kronor. Denna typ av egendom lämpar sig dessutom väl för olika former av finansiering. Den tekniska livslängden för ett järnvägsfordon är cirka 30 år.

Ägande och förvaltning av järnvägsfordon (lok, motorvagnar, godsvagnar, personvagnar men även arbetsfordon) kan anta flera former. Många gånger äger och förvaltar järnvägsföretagen sina egna fordon. Det gäller t.ex. de flesta av SJ AB:s<sup>5</sup> lok och motorvagnar. Det gäller även för Green Cargo AB:s (Green Cargo) och flertalet andra godsoperatörers lok. Vidare förfogar spårentreprenörer och underhållsföretag över exempelvis arbetsfordon.

Vidare hyrs fordon in från andra järnvägsföretag eller från olika vagnbolag. AB Transitio (Transitio) fungerar som ett vagnbolag för en stor del av de fordon (främst motorvagnar) som används i den trafik som upphandlas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Fordonen står då till förfogande för det järnvägsföretag som har kontraktet på att köra trafiken. Transitio ägs gemensamt av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, men de tre största (Stockholm, Skåne och Västsverige) äger själva de fordon som används i deras trafik, se avsnitt 3.4.3. Det finns också ett antal privata vagnbolag för uthyrning av främst godsvagnar.

För järnvägsföretag som vill etablera sig inom den helt kommersiellt bedrivna persontrafikmarknaden har det visat sig svårt att få tillgång till helt eller någorlunda nya fordon till rimliga kostnader. Skälet är bristen på driftskompatibilitet som gör det svårt att föra över fordon mellan olika länder, speciellt när det gäller motorvagns- eller motorvagnsliknande fordon. Inom EU pågår arbete för att förbättra driftskompatibiliteten, se avsnitt 3.5. Vissa äldre järnvägsföretag inom Europa har dessutom begränsat intresse av att avyttra

---

<sup>5</sup> SJ AB bildades 2001 genom en bolagisering och uppsplittring av SJ; det gamla SJ delades upp i ett flertal statliga bolag, bland annat SJ AB, Green Cargo och Jernhusen.



fordon till presumtiva konkurrenter inför fortsatta marknadsöppningar inom EU.

Investeringsbehovet för persontrafik är större än för gods-transporter, och det finns flera skäl till denna skillnad; en viktig förklaring är att järnvägsföretagen på personsidan själva måste finansiera fordonen med eget eller lånat kapital medan gods företag kan etablera sig på marknaden med inhyrda fordon. Som ett alternativ finns möjligheter för kunderna på godsmarknaden att själva äga fordonen.<sup>6</sup> Fordonskostnaderna bedöms svara för omkring 15–20 procent av tågverksamhetens totala kostnader, under förutsättning att fordonen har en normal avskrivningsperiod.

De stora finansiella åtaganden som anskaffning av nya eller ”mindre begagnade” fordon innebär, kan ha påverkat omfattningen av nyetableringar på järnvägsmarknaden.

### 3.4.2 Banklån

Ett sätt att finansiera ett järnvägsfordon kan vara genom banklån, vilket oftast kräver någon form av säkerhet. Säkerheten kan bestå av säkerhetsöverlåtelse av fordonet eller in-teckning av företags-hypotek.

Ett exempel på bolag som ägnar sig åt finansiering av järnvägs-materiel i ett flertal europeiska länder genom lån är Eurofima. Det handlar då om finansiering av lok, personvagnar, motorvagnar och godsvagnar. Bolaget har sitt huvudkontor i Basel i Schweiz. Ett antal statliga järnvägsbolag bildade 1955 detta bolag. De olika statliga järnvägsbolagen äger tillsammans Eurofima och har var sin andel i bolaget. Svenska staten äger två procent av bolaget. Eurofima har till uppgift att pantsätta lok och vagnar vid upptagande av lån i samband med investeringar i nya lok och vagnar.

I dag omfattar detta samarbete järnvägarna i följande länder: Belgien, Bosnien och Hercegovina, Bulgarien, Danmark, Frankrike, Grekland, Italien, Kroatien, Luxemburg, Makedonien, Montenegro, Nederländerna, Norge, Portugal, Schweiz, Serbien, Slovakien,

---

<sup>6</sup> Christer Persson, En granskning av järnvägens avreglering, förstärkta marknadsstyrning och ökade konkurrensutsättning, s. 17.

Slovenien, Spanien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike.

Sverige, Tyskland och Frankrike tar dock inte upp nya lån i Eurofima då man inte vill ge de statligt ägda bolagen som t.ex. SJ AB en konkurrensfördel.<sup>7</sup>

### 3.4.3 Leasing inom järnvägssektorn

Leasing är mycket vanligt förekommande inom järnvägssektorn för att finansiera inköp av rullande järnvägsmateriel. Det finns två huvudkategorier av leasing: operationell leasing och finansiell leasing. Uppdelningen i dessa kategorier är framför allt en redovisningsfråga och har, beroende på de redovisningsprinciper som företaget tillämpar, betydelse för hur leasingobjekten och leasingavgifterna behandlas i leasetagarens respektive leasegivarens resultat- och balansräkningar. I båda fallen ägs egendomen av leasegivaren medan nyttjanderätten genom ett leasingavtal upplåts till leasetagaren.

Leveranstiderna för nya fordon är ofta flera år. Genom leasing kan operatören hyra t.ex. ett tåg i väntan på att nya ska levereras. Leasing binder inte bolagets egna medel på samma sätt som ett inköp gör, och järnvägsföretag kan genom leasingavtal hyra fordon för kortare eller längre perioder. Andrahandsuthyrning, så kallad *sub leasing*, där leasetagaren i andra hand leasar fordonet vidare till en annan leasetagare, är vanligt förekommande.

### Finansiell leasing

I sin renodlade form liknar finansiell leasing ett avbetalningsköp på det sättet att det är leasetagaren som i huvudsak står de risker och åtnjuter de förmåner som är förknippade med ägandet av tillgången, men där det inte är avsett att leasetagaren ska bli ägare av tillgången (för gränsdragningen mellan köp och finansiell leasing med optionsrätt se nedan). Vanligtvis är tre parter involverade: leasetagaren (tågtrafikföretaget), leasegivaren (ett leasingbolag eller annat finansiellt institut) och leverantören (ofta densamma som tillverkaren). Leasetagaren väljer vilken typ av rullande järnvägsfordon som före-

---

<sup>7</sup> Information från Näringsdepartementet.

taget vill leasa och ingår därefter ett avtal med leasegivaren om leasing av detta fordon. Leasegivaren köper järnvägsfordonet av leverantören och levererar det till leasetagaren.

Gränsen mellan köp och finansiell leasing med optionsrätt är inte helt lätt att dra. 1988 års leasingutredning<sup>8</sup> menade att omklassificering av leasingavtal kan ske i de fall äganderätten till leasingobjektet automatiskt övergår till leasetagaren eller om detta kan ske till ett optionspris, som vid tidpunkten för avtalets ingående i sådan grad avviker från uppskattat marknadspris vid optionstidpunkten att det är uppenbart att sådan option kommer att utnyttjas.<sup>9</sup>

Vid finansiell leasing står leasetagaren normalt själv för service, underhåll, försäkringar etc. under leasingperioden. Kontraktstiden vid finansiell leasing överensstämmer vanligtvis med objektets ekonomiska livslängd och avtalet är normalt inte uppsägningsbart. Det som särskiljer finansiell leasing från andra typer av nyttjanderättsavtal är främst att leasegivaren som finansiär gör det möjligt för leasetagaren att i princip utan krav på insatskapital eller särskild säkerhet anskaffa och nyttja egendomen mot en ersättning. Denna ersättning ska täcka hela eller större delen av anskaffningskostnaden för egendomen.<sup>10</sup> Vid finansiell leasing är räntan i regel rörlig, vilket betyder att leasingavgiften ändras vid ändrat ränteläge. Vid utmätning eller konkurs hos användaren har uthyraren separationsrätt.<sup>11</sup>

## Operationell leasing

Vid operationell leasing ska avgiften redovisas som en kostnad i leasetagarens bolag. Däremot ska någon tillgång eller skuld inte tas upp. Leasetagaren bär heller inte den ekonomiska risken för järnvägsfordonet vid leasingperiodens slut. Det förekommer att service

---

<sup>8</sup> Finansiell leasing av lös egendom, SOU 1994:120.

<sup>9</sup> Se Leasingutredningens slutbetänkande (SOU 1994:120) avsnitt 4.2.3 om verkan av olika optionstyper och s. 119 ff. om verkan av köp- och säljoptioner till mycket lågt respektive mycket högt pris – endast klara fall bör föranleda omklassificering, eftersom uppskattningen av objektets framtida värde kan vara osäker med hänsyn till främst objektets karaktär, den aktuella marknadens instabilitet och avtalstidens längd. In dubio bör avtalet således, i enlighet med sin form, anses som ett leasingavtal.

<sup>10</sup> SOU 1994:120, s. 60.

<sup>11</sup> Torgny Håstad, Sakrätt avseende lös egendom, sjätte upplagan, s. 151.

av den leasade utrustningen ingår i leasingavgiften. De flesta operationella leasingavtalen löper på tre till fem år.

Ett exempel är Transitio som är en stor aktör inom finansiering av fordon för persontrafik i Sverige. Bolaget redovisar samtliga sina leasingavtal enligt reglerna för operationell leasing.<sup>12</sup> Transitio bildades år 1999 som en följd av den avreglering som då ägde rum inom järnvägssektorn. Sedan år 1999 har fler landsting/regioner tillkommit som aktieägare med 5 procent ägarandel vardera. I dag är 20 av 21 landsting/regioner aktieägare i bolaget.

Bolagets affärsidé är att anskaffa och förvalta järnvägsfordon för uthyrning till sina ägare samt tillhandahålla tungt underhåll och så kallade högvärdeskomponenter. Syftet är att bidra till utvecklingen av regionaltrafik hos bolagets ägare samt optimera kostnadseffektiviteten i järnvägsdriften. Bolaget anskaffar och finansierar fordon på uppdrag av sina ägare. Anskaffning påbörjas först när ett bindande uppdrag föreligger. Uppdragsgivande ägare ska ställa säkerhet i form av proprieborgen som motsvarar bolagets totala kostnads- och förlustexponering för anskaffningen. Hyresavtalen löper företrädesvis under 8–10 år. Ett mindre antal fordon ägs av bolaget medan merparten leasas från svenska affärsbanker.

### Sale and lease back

Vid s.k. sale and lease back säljer tågtrafikföretaget sina järnvägsfordon – nya eller äldre – till en leasegivare för att sedan omedelbart hyra det. Förfarandet är vanligt vid såväl nyanskaffning som refinansiering. Järnvägsfordonet disponeras hela tiden av tågtrafikföretaget och lämnar aldrig företagens besittning. Sale and lease back kan vara attraktivt för ett tågtrafikföretag av olika anledningar. Det frigör ekonomiska medel för företaget och kan även begränsa restvärdesrisken för ett järnvägsfordon. Vid utfasning av en viss modell är det också vanligt med sale and lease back. Tågtrafikföretagen säljer då ut fordon under en längre tid och hyr sedan det så länge de har behov av detta. Om de i stället hade sålt alla fordon på samma gång skulle det stora utbudet kunna leda till lägre marknadspris. Både finansiell och operationell leasing kan användas vid

---

<sup>12</sup> Årsredovisning år 2014 för AB Transitio, s. 11.

sale and lease back. I dessa fall saknar investeraren sakrättsligt skydd för sitt förvärv, om inte föreskrifterna i lösöresköpslagen iakttagits.<sup>13</sup>

### 3.4.4 Public Private Partnership (PPP)

Public Private Partnership (PPP), eller ”offentlig-privat samverkan”, är en upphandlingsform för stora infrastrukturprojekt som används i ett flertal länder, delvis som ett sätt att skapa utrymme för angelägena investeringar. Vid PPP tillhandahåller privata företag finansiering för infrastrukturprojektet som en del av sitt åtagande. Den offentliga beställaren betalar under drifttiden en årlig ersättning, alternativt att det privata företaget får rätt att ta ut brukaravgifter. Det allmännas utgifter sprids över projektets livslängd och ger en mindre punktbelastning på budgeten samt medför att prioriterade projekt kan genomföras tidigare.<sup>14</sup>

PPP förekommer i många olika varianter men i grunden handlar det om ett samarbete mellan offentlig och privat sektor där den privata sektorn tillhandahåller en offentlig tjänst. Modellen är baserad på att den offentliga sektorn handlar upp en fungerande tjänst snarare än bara en fysisk anläggning. Den privata sektorn tar helhetsansvar för projektering, finansiering, byggande, drift och underhåll under ett långsiktigt åtagande om normalt 20–30 år. Privata sektorn investerar kapital som riskeras i projektet och får ersättning under driftperioden först när tjänsten hålls tillgänglig för nyttjande. Projektet lämnas vanligtvis över till den offentliga sektorn vid avtalstidens slut utan extra betalning och till i förväg fastställd standard.<sup>15</sup>

Projektbolaget får ofta ersättning från det allmänna baserad främst på att tjänsten hålls tillgänglig för nyttjarna, alternativt i form av brukaravgifter från slutanvändarna.<sup>16</sup>

PPP-modellen har använts i ett antal länder, bland annat Storbritannien, Finland och Norge. En variant av PPP-upphandling användes vid upphandlingen av Arlandabanan mellan Stockholm C och Arlanda Flygplats.

---

<sup>13</sup> Håstad a a s. 151.

<sup>14</sup> Stockholms Handelskammare, Rapport 2006:4, s. 6 ff.

<sup>15</sup> A st.

<sup>16</sup> A st.

### 3.4.5 Statligt stödda exportkrediter

#### Definition och syfte

Statligt stödda exportkrediter (i fortsättningen exportkrediter) är ett sätt för regeringar att främja nationell tillverkning och export. Genom nationella exportkreditinstitut, som kan vara antingen statliga organ eller privata försäkringsbolag med statliga uppdrag, erbjuder staterna stöd för finansiering åt utländska köpare. Detta statliga stöd kan ta formen antingen av direkt långivning, alternativt refinansiering av krediter från privata institutioner, eller av statliga garantier i form av exportkreditgarantier<sup>17</sup> och exportkreditförsäkringar, så kallade *pure cover*.

Exportkreditnämnden (EKN) är en myndighet med uppdrag att främja svensk export och svenska företags internationalisering och internationella konkurrenskraft. AB Svensk Exportkredit (SEK) är ett av staten helägt bolag. SEK arbetar med att låna ut pengar till svenska exportföretag och deras köpare utomlands. SEK har vidare en viktig roll som refinansiär av krediter lämnade av banker och exportörer till utländska köpare av svensk export.

Förutom att exportkredit är ett sätt att stödja den inhemska tillverkningen, är det också en viktig form av finansiering för mindre företag i så kallade högriskländer, vanligen utvecklingsländer. Krediter till dessa bolag innebär naturligt en större risk för finansiären. Om finansiering alls finns tillgänglig för dessa ekonomiskt svagare bolag, blir den ofta så dyr att den i praktiken inte går att nyttja. Genom att staten går in som garant och stödjer krediterna erbjuds även dessa bolag en möjlighet att finansiera sina inköp av rullande järnvägsmateriel. Systemet med exportkrediter kan därför bidra till att stärka bolag i utvecklingsländer och ge dem en möjlighet att konkurrera med ekonomiskt starkare bolag.

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

---

<sup>17</sup> Statlig garanti ställd av Exportkreditnämnden (EKN) för betalning vid export av varor, entreprenader och konsultuppdrag utomlands, överlåtelse av uppfinning m.m. Garantin är en form av försäkring mot förluster som kan uppstå på grund av politiska förhållanden i utlandet eller utebliven betalning av gäldenären.

Stöd i form av exportkreditgarantier kan vara relevant obeaktat köparen, låntagaren eller landets kreditvärdighet. Det väsentliga är att garantin kan bidra till att minska kapitalkraven för det utlåande företag, vilket underlättar finansieringen. Detta förklarar behovet att stödja även större exportföretags affärer som ofta kan vara av mycket betydande omfattning.

## OECD och exportkrediter

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

För att förhindra snedvridning av konkurrensen och för att få till stånd handel på lika villkor, har OECD slutit en överenskommelse om villkor och regler för exportkrediter: "the Arrangement on Officially Supported Export Credits" (i fortsättningen The Arrangement). Denna ordning är framtagen av en annan typ av exportkreditgrupp, nämligen Participants. Där företräder kommissionen EU-länderna, vilka tillsammans utgör en part i The Arrangement. Kommissionen förhandlar efter regelbundna koordineringar och avstämningar med EU-länderna. The Arrangement tillhandahåller ett regelverk för statligt stöd till export med begränsningar för hur förmånliga villkor medlemsstaterna får erbjuda utländska köpare.

Syftet är att fastställa internationella spelregler för exportkrediter, där konkurrensen baseras på pris och kvalitet av det exporterade godset och inte på de finansiella villkor som erbjuds. På så sätt ska en rättvis handel upprätthållas. Den senaste versionen av överenskommelsen är från oktober 2015.<sup>18</sup>

### The rail sector understanding (RSU)

Inom vissa sektorer är de tekniska och finansiella villkoren så specifika att det krävs separata överenskommelser för användningen av exportkrediter. För detta ändamål har det inom OECD tagits fram fem olika ”Sector Understandings”<sup>19</sup> med särskilda bestämmelser avseende exportkrediter för respektive sektor. Järnvägssektorn är en sådan, med en egen överenskommelse benämnd ”Sector Understanding on Export Credits for rail infrastructure” (RSU). Överenskommelsen, liksom The Arrangement i sin helhet, är ett så kallat *gentlemen’s agreement* och RSU utgör bilaga 5 till The Arrangement.

Överenskommelsen inom järnvägssektorn trädde i kraft den 1 januari 2014 för en fyraårig försöksperiod. Parter till överenskommelsen är Australien, Kanada, EU (inklusive alla EU:s medlemsstater), Japan, Korea, Nya Zeeland, Norge, Schweiz och USA. Exportkreditinstitutet i dessa länder ska stödja nationell export genom att erbjuda direkta lån till utländska köpare för inköp av varor eller tjänster från ett land med export eller genom att utfärda försäkringar eller garantier till exportörer och banker för att täcka kreditrisker i sina exportkredittransaktioner (”försäkring”). RSU reglerar villkoren för exportkrediter som tillhandahålls för inköp av järnvägsinfrastruktur som är viktig för drift av järnvägsfordon såsom järnvägskontroller (t.ex. signalering m.m.), elektricitet, spår, rullande materiel och tillhörande byggnadsarbeten.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> The October 2015 Arrangement on Officially Supported Export Credits [TAD/PG(2015)7]. Dokumentet finns tillgängligt på OECD:s websida <http://www.oecd.org>. Denna version är tillämplig dels från den 1 juli, dels den 17 september 2015 (beroende på när olika senaste ändringar har trätt i kraft).

<sup>19</sup> Enligt kap. 1 p. 6 i The Arrangement är det inom följande områden ”Ships”, ”Nuclear Power Plants”, ”Civil Aircraft”, ”Renewable Energy, Climate Change Mitigation and Adaptation, and Water Projects” och ”Rail Infrastructure”.

<sup>20</sup> Rail infrastructure assets essential to operating trains, including rail control (e.g. signaling and other rail IT), electrification, tracks, rolling stock, and related construction work.



Syftet med en överenskommelse inom järnvägssektorn är att möta de varierande behoven hos offentliga myndigheter och exportörer, i både avancerade ekonomier och tillväxtekonomier, och samtidigt främja användningen av järnväg som ett alternativ till väg- och lufttransporter för att stödja grönare tillväxt. Detta ska uppnås genom att höja återbetalningstiden för dessa typer av exportkrediter från maximalt 8,5 eller 10 år till 12 eller 14 år.

RSU är utformad för att ta hänsyn till de relativt långa återbetalningstider som finns vid finansiering av järnvägsfordon m.m. jämfört med andra marknader och den ökande användningen av PPP-finansiering.

### **3.5 Ett enhetligt järnvägssystem inom Europeiska unionen**

Inom Europeiska unionen (EU) pågår sedan tidigt 1990-tal ett arbete med att bygga upp ett enhetligt järnvägssystem inom Europa. Arbetet syftar till att öka järnvägens effektivitet och konkurrenskraft i förhållande till de övriga trafikslagen.

Det europeiska järnvägsnätet är för närvarande ganska splittrat. Medlemsstaterna använder olika säkerhetsstandarder och tekniska system. Vid gränsöverskridande tågtrafik måste man t.ex. skaffa säkerhetsgodkännande från flera nationella myndigheter och hantera flera olika signalsystem. Detta gör det komplicerat och dyrt för nya järnvägsoperatörer och ny teknisk utrustning att komma in på järnvägsmarknaden. För att överbygga dessa hinder har EU presenterat ett antal regelpaket, de så kallade järnvägspaketen. Paketet består av ett antal direktiv som syftar till att likrikta de olika medlemsländernas regler. Hittills har EU beslutat om tre olika järnvägspaket. Det första järnvägspaketet införlivades i svensk rätt genom bland annat den nya järnvägslagen och järnvägsförordningen, vilka trädde i kraft den 1 juli 2004. Andra järnvägspaketet införlivades genom ändringar i järnvägslagen och tredje järnvägspaketet genom bl.a. järnvägsförordningen, vilka trädde i kraft den 1 juli 2007.

### 3.5.1 Det nationella fordonsregistret

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (driftskompatibilitetsdirektivet) utgör en omarbetning och sammanslagning av de två tidigare driftskompatibilitetsdirektiven, ett för höghastighetståg och ett för konventionella tåg.<sup>21</sup> Driftskompatibilitetsdirektivet ingår i det tredje järnvägspaketet. Nyheterna i detta direktiv var bl.a. regler om fordonsgodkännanden som syftar till att klargöra och förenkla godkännandeprocessen i syfte att underlätta möjligheterna att förflytta fordon mellan olika medlemsländer och därigenom skapa bättre förutsättningar att bilda nya företag och en bättre fungerande marknad. Enligt direktivet ska varje medlemsstat föra ett register över järnvägsfordon som är godkända på dess territorium.<sup>22</sup> I artikel 32 och 33 anges att ett fordon ska vara märkt med sitt tilldelade europeiska fordonsnummer och registrerat i det nationella fordonsregistret.

Syftet med de nationella fordonsregistren är att underlätta för registreringsmyndigheter att:

- registrera tilldelade fordonsnummer och godkännanden,
- söka efter kortfattad information inom EU om ett särskilt fordon,
- följa upp rättsliga aspekter som skyldigheter och upplysningar av rättslig natur,
- hämta information för inspektioner som framför allt är relaterade till säkerhet och underhåll,
- möjliggöra kontakt med ägare och innehavare,
- dubbelkontrollera vissa säkerhetskrav före utfärdandet av ett säkerhetsintyg, och att
- följa upp ett särskilt fordon.

---

<sup>21</sup> Rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg. Europaparlamentet och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet för konventionella tåg.

<sup>22</sup> Driftskompatibilitetsdirektivet, artikel 33. När det gäller EU-lagstiftning finns det bestämmelser om märkning och registrering i kommissionens beslut 2007/756/EG (specifikationen för det nationella fordonsregistret) och i kommissionens beslut 2012/757/EU (TSD "Drift och trafikledning" samt ändring av beslut 2007/756/EG).

Bestämmelsen har i svensk rätt införts genom att det i 8 kap. 8 a § järnvägslagen anges att tillsynsmyndigheten ska föra ett register över järnvägsfordon. I 2 kap. 22 § samma lag anges att järnvägsfordon ska vara märkta med ett europeiskt fordonsnummer, en innehavarbeteckning och en beteckning om driftskompatibilitet. Transportstyrelsen ska tilldela järnvägsfordonet ett sådant nummer och sådana beteckningar i samband med att fordonet godkänns för att tas i bruk.

Det finns tre kategorier av järnvägsfordon som inte omfattas av kravet på registrering i det nationella fordonsregistret, dessa är:

1. person- och godsvagnar som godkänts i en annan stat inom EES eller i Schweiz i det fall något kompletterande godkännande inte behövs,
2. järnvägsfordon som är undantagna från krav på godkännande (t.ex. vissa arbetsfordon med maxfart under 20 km/h; dessa behöver inget godkännande av Transportstyrelsen och får då inte heller något fordonsnummer) samt
3. tunnelbanevagnar och spårvagnar.

Fordonsnumret kan ändras om man bygger om en godsvagn eller en personvagn, men i så fall är det tidigare numret spårbart i registret.

De nationella registren sammankopplas via en gemensam sökmotor, European Centralised Virtual Vehicle Register (ECVVR), som ger användare möjlighet att hämta uppgifter från samtliga nationella fordonsregister. Alla nationella fordonsregister är sammankopplade sedan januari 2016.<sup>23</sup>

Det är Transportstyrelsen som utfärdar tillstånd att driva spårtrafik (trafikutövning) när det gäller tunnelbane- och spårvägsverksamhet, [se t ex lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och myndighetsföreskrifter i form av JvSFS 2007:6, TSFS 2012:33 och TSFS 2013:44]. Med detta följer att verksamhetsutövaren är ansvarig för underhållet, vilket i praktiken leder till att verksamhetsutövaren måste ha någon form av register över sina vagnar, men dessa finns inte med i det nationella fordonsregistret.

---

<sup>23</sup> <http://www.era.europa.eu>.

Detta innebär att det nationella fordonsregistret inte täcker alla de järnvägsfordon som omfattas av järnvägsprotokollets artikel I (2).<sup>24</sup>

På grund av att fordonsnumret i ovan nämnda register kan ändras och att vissa fordon är undantagna från registrering kan detta register inte användas för att registrera säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel, jfr med internationella registret i kapitel 7.

### 3.5.2 Fjärde järnvägspaketet

Det finns en överenskommelse om en fjärde järnvägspaket mellan Europaparlamentet och ministerrådet men paketet är formellt sätt ännu inte antaget.<sup>25</sup> Syftet med fjärde järnvägspaketet är att få bort de återstående hindren mot inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Förslaget till lagstiftning ska reformera EU:s järnvägssektor genom att främja konkurrens och innovation på marknaderna för inrikes persontrafik. Genom förslagen ska bl.a. tåg-företag i hela EU ha samma tillgång till järnvägsnätet i alla EU-länder för att kunna bedriva passagerarverksamhet. Detta ska kunna ske genom att antingen starta egna kommersiella tjänster för att konkurrera med andra aktörer eller buda på offentlig upphandling av tjänster. Bland förslagen finns även skyddsåtgärder för att förhindra intressekonflikter samt öka transparensen i finansiella flöden mellan förvaltare av infrastruktur och tågoperatörer.

Den omfattande europeiska harmoniseringen reglerar endast järnvägsfordon och omfattar inte tunnelbanevagnar och spårvagnar.

---

<sup>24</sup> För en utförlig beskrivning av vilka järnvägsfordon som omfattas av järnvägsprotokollet och därmed även Kapstadskonventionen se avsnitt 5.3.2.

<sup>25</sup> European Commission, Press release, Rail Transport: Landmark deal will deliver better rail services to passengers, Brussels, 20 April 2016.

## 4 Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet – bakgrund och uppbyggnad

### 4.1 Bakgrund

Värdet av en säkerhetsrätt i viss egendom är beroende av hur den prioriteras i förhållande till andra säkerhetsrätter i egendomen samt av vilka åtgärder som säkerhetsinnehavaren kan vidta om gäldenären inte uppfyller sina förpliktelser eller blir föremål för ett insolvensförfarande.

Sakrättsliga och panträttsliga bestämmelser skiljer sig åt mellan olika rättssystem. Detta skapar problem vid internationella transaktioner, särskilt när det är fråga om egendom som kan röra sig över nationsgränser. Internationella avtal om finansiering kräver ofta omfattande utredningar om vilket lands materiella bestämmelser som reglerar säkerhetsrätten. Sådana utredningar är både tids- och resurskrävande och ger ändå sällan full visshet för finansörerna. Svårigheten att överblicka och få information om vilka belastningar som i det enskilda fallet finns i egendomen är också en riskfaktor. Tillsammans skapar detta en osäkerhet som hämmar och fördröjer finansieringen.

För att minska riskerna vid finansiering av vissa typer av lösöre och öka förutsägbarheten för frågor om sakrätt och pant rätt påbörjades i slutet av 1980-talet ett arbete inom Unidroit med att utarbeta en konvention om internationella säkerhetsrätter i lösa saker (*mobile equipment*). Målsättningen med arbetet var att ta fram och enas kring materiella regler för säkerhetsrätter som skulle tillämpas av alla fördragsslutande stater. Genom att också skapa ett internationellt register där dessa internationella säkerhetsrätter, oavsett

nationalitet, kunde registreras, skulle finansörerna få information om eventuella belastningar i egendomen.

Unidroit tillsatte år 1992 olika arbetsgrupper som skulle undersöka möjligheterna att skapa gemensamma bestämmelser för säkerhetsrätter i internationella transaktioner i lösöre och då speciellt luftfartyg, rullande järnvägsmateriel och rymdegendom. På initiativ av Unidroit bildades bl.a. Rail working Group (RWG) som skulle bistå Unidroit i arbetet med att ta fram ett protokoll som kompletterade och modifierade vissa av konventionens regler för att speciellt passa järnvägssektorn. RWG som spelade en viktig roll vid framtagandet av både konventionen och järnvägsprotokollet är en branschövergripande sammanslutning. RWG arbetar för ratificering av järnvägsprotokollet och främjande av dess antagande i en form som kommer att uppmuntra en bättre och mer kostnadseffektiv finansiering av den privata sektorns investeringar i järnvägsfordon. Dess medlemmar är bland annat Bombardier, Deutsche Bahn, de engelska, walesiska och skotska järnvägarna, Europeiska investeringsbanken, Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF), Internationella järnvägsunionen (UIC) och unionen för den europeiska järnvägsindustrin (Unife).

Efter drygt tio års arbete och en rad diplomatiska förhandlingar kunde Kapstadskonventionen undertecknas den 16 november 2001. Konventionen undertecknades av 20 länder och trädde i kraft den 1 mars 2006. Därefter har ett stort antal stater tillträtt och så även EU år 2009. Konventionen hade våren år 2016 tillträtts av 71 stater samt av EU.<sup>1</sup>

Av artikel 2.3 i konventionen framgår att den täcker tre huvudkategorier av lösöre:

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

---

<sup>1</sup> Se status för konventionen på Unidroits webbplats <http://www.unidroit.org>

De tre kategorierna regleras i tre olika protokoll som ska läsas tillsammans med konventionen.

Luftfartsprotokollet undertecknades i Kapstaden samtidigt med konventionen och är det äldsta av de tre protokollen. Regeringen tillsatte år 2013 en utredning (Kapstadsutredningen, SOU 2014:79) som bl.a. skulle ta ställning till om Sverige borde tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. I betänkandet och i den proposition (prop. 2015/16:12, Bättre möjligheter till finansiering av luftfartyg) som riksdagen antog hösten 2015 föreslogs att Sverige skulle tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, vilket Sverige gjorde den 1 april 2016.

I februari 2007 undertecknades järnvägsprotokollet. Protokollet träder i kraft först när fyra stater har ratificerat det och OTIF utfärdat ett intyg där det framgår att det internationella järnvägsregistret är i bruk (se artikel XXIII). Järnvägsprotokollet har ännu inte trätt i kraft eftersom tillräckligt många länder ännu inte har anslutit sig. I maj 2016 hade sex stater (Gabon, Tyskland, Italien, Luxemburg, Schweiz och Storbritannien) signerat protokollet samt Luxembourg och EU ratificerat detta.<sup>2</sup>

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

Enligt artikel 51 i konventionen finns möjlighet att utöka konventionens tillämplighet genom ett eller flera protokoll. Sådana protokoll ska omfatta objekt i någon annan kategori av identifierbart lösöre av stort värde, jämte anknytande rättigheter, än de kategorier som anges i artikel 2(3) i konventionen. För närvarande finns förslag på att påbörja arbetet med att ta fram ett fjärde protokoll till konventionen som ska avse vissa typer av lösöre inom jordbruk, byggnadsarbete och gruvsdrift.<sup>3</sup>

Konventionen tillsammans med respektive protokoll ska läsas som ett instrument. Efter anslutningen till Kapstadskonventionen den 1 april 2016 finns nu förutsättningar för Sverige att även tillträda järnvägsprotokollet.

---

<sup>2</sup> Unidroit, Status-Luxembourg Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Railway Rolling Stock (Luxembourg, 2007).

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

Kapstadskonventionen har behandlats utförligt i såväl SOU 2014:79 som prop. 2015/16:12. I denna utredning kommer enbart de delar av konventionen som är relevanta för förståelse och tillämpning av järnvägsprotokollet att närmare behandlas.<sup>4</sup>

## 4.2 Syfte

Kapstadskonventionen och de tillhörande protokollen har tillkommit för att öka förutsebarheten vid finansiering där viss egendom utgör en säkerhet för en fordran. I konventionen regleras internationella säkerhetsrätter som ska erkännas och behandlas på samma sätt i alla fördragsslutande stater. Genom enhetliga materiella bestämmelser för hur dessa säkerhetsrätter uppkommer och för deras skydd, inbördes prioritet och realisation ökar förutsebarheten, och risken för förluster vid transaktioner minskar. Tanken är att ett gemensamt och förutsägbart system ska ge ekonomiska fördelar för samtliga parter. Syftet med järnvägsprotokollet är att modifiera och komplettera konventionens regler så att det passar just järnvägssektorn.

Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet syftar till att uppfylla följande mål:<sup>5</sup>

1. Att underlätta förvärv och finansiering av vissa typer av värdefullt lösöre genom att skapa en internationell säkerhetsrätt som ska erkännas i samtliga fördragsslutande stater.
2. Att ge borgenären medel att tillvarata sina rättigheter vid gäldenärens avtalsbrott och vid gäldenärens insolvens samt att, i de fall det finns bevis på avtalsbrott, göra det möjligt för borgenären att vidta interimistiska åtgärder i väntan på ett slutligt beslut.
3. Att etablera ett internationellt register där internationella säkerhetsrätter kan registreras och ge information till tredje man om befintliga säkerhetsrätter i egendomen. Därmed kan borgenärens intresse tillvaratas mot senare registrerade säkerhetsrätter eller oregistrerade sådana.

---

<sup>4</sup> Se prop. 2015/16:12 och SOU 2014:79.

<sup>5</sup> Roy Goode, *Convention on International Interests In Mobile Equipment and Luxembourg Protocol thereto on Matters Specific to railway rolling stock: Official Commentary*, andra upplagan, Unidroit, 2014, s. 15.



4. Att genom de olika protokollen försäkra att varje sektors specifika intressen tillvaratas.
5. Att göra potentiella borgenärer mer benägna att ge kredit, öka kreditvärdigheten och därmed minska lånekostnaderna. Detta gäller särskilt i utvecklingsländer; bland finansiärer uppfattas skyddet för säkerhetsrätter inte tillräckligt stort i dessa länder.

Avsikten har varit att bestämmelserna ska vara praktiska och återspegla de internationellt sett viktigaste principerna inom finansiering genom säkerhetsrätter. I konventionen betonas också vikten av partsautonomi, dvs. att avtalsparterna fortfarande har möjlighet att disponera över olika frågor. Vikt har också lagts vid att bestämmelserna ska vara tydliga så att parterna ska kunna förutse tillämpningen och att utrymmet för olika tolkningar ska begränsas.

Ambitionen har inte varit att konventionen och protokollet ska lösa samtliga frågor och oklarheter som kan uppstå i samband med finansiering genom säkerhetsrätter. Det finns fortfarande flera frågeställningar som enligt konventionen lämnas till nationell rätt att lösa. Vilket lands bestämmelser som då ska tillämpas avgörs enligt internationell privaträtt.

## 4.3 Att läsa och tolka texterna

### 4.3.1 Två texter – ett instrument

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

Konventionens bestämmelser är allmängiltiga för olika typer av egendom och kompletteras av de sektorspecifika bestämmelserna i de olika protokollen. Denna lösning med två olika texter som kompletterar varandra har flera fördelar. En är att upprepningar av kon-

ventionstexten undviks och att de centrala bestämmelserna i konventionen inte tyngs av olika tekniska begrepp specifika för de olika sektorerna. Genom en gemensam konvention uppnås också en enhetlig tolkning av huvudbestämmelserna, och konventionens tillämpningsområde kan utökas genom att ytterligare protokoll läggs till. En annan fördel är att de olika sektorerna inte har behövt vänta in varandra, utan protokollen har kunnat antas allteftersom de har färdigställts.

Enligt artikel 6(1) i konventionen ska denna och det aktuella protokollet läsas tillsammans och tolkas som ett gemensamt instrument. Vid oklarheter eller motsägelser är det protokollets lydelse som ska gälla (artikel 6(2)). För att lättare erhålla en överblick av hur konventionens och järnvägsprotokollets bestämmelser samspelar, har RWG och Unidroit gemensamt tagit fram en text: ”Unofficial Consolidated Text of the Convention on International Interest in Mobile Equipment and the Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters specific to Railway Rolling Stock”. Texten är avsedd att vara ett hjälpmedel vid tillämpningen av konventionens och protokollets bestämmelser och är inte juridiskt bindande.

#### 4.3.2 Den officiella kommentaren

Bestämmelserna i konventionen och protokollet är mycket omfattande och juridiskt tekniska. Vid undertecknandet av konventionen bestämdes att en officiell kommentar skulle tas fram i syfte att göra dokumentet mer lättillgänglig för personer som i sitt arbete ska tillämpa konventionens bestämmelser. Uppdraget att ta fram den officiella kommentaren till konventionen och järnvägsprotokollet gavs till professor Sir Roy Goode, som bland annat var ordförande i Unidroits arbetsgrupp vid framtagandet av konventionen och som sedan dess på olika sätt varit delaktig i att ta fram den slutgiltiga konventionstexten. Den första officiella kommentaren publicerades år 2008 och sedan dess har ytterligare en upplaga getts ut år 2014.

Kommentaren är inte juridiskt bindande men utgör den huvudsakliga källan till hur konventionens och protokollets bestämmelser ska tillämpas och tolkas. Den är avsedd att användas av bland annat regeringar och nationella domstolar. Arbetet med att ta fram en

kommentar är förenligt med en av principerna vid framtagandet av de båda instrumenten, nämligen att bestämmelserna ska vara förutsägbara.

### 4.3.3 Tolkningsfrågor

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

## 4.4 Systemet med förklaringar

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

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

En analys av de olika förklaringarna i protokollet görs nedan i kapitel 6.

Vissa förklaringar är speciellt utformade för att minimera de finansiella riskerna vid en transaktion och därigenom skapa ekonomiska fördelar. Dessa förklaringar avser framför allt borgenärens rättigheter vid gäldenärens insolvens och avtalsbrott. Dessa förklaringar har, vad gäller luftfartsprotokollet, i OECD:s ASU identifierats som kvalificerande förklaringar (qualifying declarations). Om staten har avgett vissa kvalificerande förklaringar anses staten ha uppfyllt de krav som ställs. Därmed kan staten sättas upp på Kapstadslistan som är en förteckning över de stater, som uppfyller de krav som krävs för att kunna erhålla reduktion på den av OECD fastställda minimipremien dvs. en viss rabatt vid exportkrediter.<sup>6</sup>

Som angetts ovan i avsnitt 3.4.5, arbetar OECD bland annat för att främja den internationella handeln genom att ta fram lika och rättvisa villkor. Eftersom järnvägsprotokollet ännu inte trätt i kraft har något liknande system inte förhandlats fram. Det innebär att Sverige i nuläget inte behöver avge några förklaringar på den grunden.

## 4.5 Kapstadskonventionen, järnvägsprotokollet och EU-rätten

Kapstadskonventionen och protokollen är EU-rättsligt s.k. blandade avtal. Detta innebär att de delvis reglerar rättsområden där EU-medlemsstaterna har överfört sin kompetens till EU, nämligen frågor om domstols behörighet, frågor om lagval och olika insolvensrättsliga frågor.

EU tillträdde konventionen och luftfartsprotokollet år 2009 samt järnvägsprotokollet år 2014. Genom EU:s tillträde är de delar av konventionen och protokollen där EU har exklusiv befogenhet bindande för medlemsstaterna. De delar av överenskommelserna där EU:s befogenhet inte är exklusiv blir däremot bindande för medlemsstaterna först genom att dessa själva tillträder.

---

<sup>6</sup> För närmare beskrivning av OECD:s Kapstadslista se prop. 2015/16:12.

Med hänsyn till EU-rätten är EU:s medlemsstater förhindrade att avge förklaringar som rör bestämmelser på områden där EU har exklusiv kompetens.



# 5 Järnvägsprotokollets materiella bestämmelser

## 5.1 Disposition

I detta kapitel analyseras protokollets materiella bestämmelser och vad som ska gälla vid olika situationer, såsom gäldenärens insolvens och avtalsbrott.

Systemet med förklaringar som de fördragsslutande staterna kan lämna eller avstå från att lämna har stor betydelse för tillämpningen av järnvägsprotokollet, och ett flertal av protokollets bestämmelser blir endast tillämpliga om en förklaring har lämnats. De bestämmelser i protokollet som berörs av förklaringar kommer att analyseras samlat i kapitel 6. Eftersom protokollets bestämmelser i så stor utsträckning är beroende av att förklaringar har lämnats, kommer dessa i viss mån även att redogöras för här.

Sverige har den 30 december 2015 deponerat ratifikationsinstrument samt förklaringar till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet. Därmed trädde konventionen och luftfartsprotokollet i kraft den 1 april 2016. Hur de förklaringar, som Sverige lämnat i samband med tillträdet till Kapstadskonventionen, påverkar järnvägsprotokollet kommer att ges en särskild analys i avsnitt 6.3.

Analysen i detta kapitel utgår från professor Sir Roy Goodes officiella kommentar till konventionen och protokollet.<sup>1</sup> Syftet är att genom en närmare redogörelse för de olika bestämmelserna ge en överblick av protokollets uppbyggnad och vilka konsekvenser de olika bestämmelserna kan få. Avsikten är inte att tillhandahålla en svensk översättning av kommentaren; för en fullständig analys av

---

<sup>1</sup> Goode, R. – Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment (Cape Town, 2001) and Protocol thereto on Matters specific to Railway Rolling Stock (Luxembourg, 2007). (Second Edition).

bestämmelserna hänvisas till den officiella kommentaren. Det finns ingen officiell svensk översättning av konventionen eller järnvägsprotokollet. De översättningar som anges i de följande kapitlen är de som utredningen anser bäst överensstämmer med de engelska termerna. Den svenska översättningen överensstämmer även med luftfartsprotokollets terminologi och översättning.

Kapitel III i järnvägsprotokollet avser frågor om förfarandet kring registreringen. Dessa kommer att behandlas separat i kapitel 7.

## 5.2 Inledning

Järnvägsprotokollet består av sammanlagt 34 artiklar uppdelade i sex kapitel.

- Kapitel I – Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser
- Kapitel II – Åtgärder vid avtalsbrott, prioritet och överlåtelser
- Kapitel III – Bestämmelser om registrering av internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel
- Kapitel IV – Jurisdiktion
- Kapitel V – Förhållande till andra fördrag
- Kapitel VI – Slutbestämmelser.

Genom järnvägsprotokollet blir konventionens bestämmelser om internationella säkerhetsrätter specialanpassade för finansiering av rullande järnvägsmateriel.

Som angetts tidigare ska järnvägsprotokollets bestämmelser läsas tillsammans med reglerna i Kapstadskonventionen. Kopplingen mellan de båda instrumenten framgår tydligt av artikel II i protokollet, där det anges att konventionen och protokollet ska benämnas ”konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker såsom denna är tillämplig på rullande järnvägsmateriel” (*Convention on International Interests in Mobile Equipment as applied to railway rolling stock*). Konventionen och protokollet kommer att kompletteras med föreskrifter från tillsynsmyndigheten, se artikel 17.2 d i konventionen samt artikel XIV.1 och XV.1 i protokollet. Dessa föreskrifter kan avse förfarandet kring det internationella registret eller



tillfällig avstängning av registret, bl.a. på grund av underhåll, tekniska problem eller säkerhetsfrågor.

## 5.3 Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser (kapitel I)

### 5.3.1 Inledning och terminologi

I artikel I.2 i järnvägsprotokollet definieras fem olika termer som är mer eller mindre specifika för finansiering av rullande järnvägsmateriel. Dessa termer är borgensförbindelse (artikel I.2a), borgensman (artikel I.2b), insolvenssituation (artikel I.2c), stat med primär jurisdiktion över insolvensärende (artikel I.2d) och rullande järnvägsmateriel (artikel I.2e).

Med termen insolvenssituation (*insolvency-related event*) avses här inledande av insolvensförfaranden eller gäldenärens besked om betalningsinställelse. Det kan också avse en faktisk inställelse av betalningar i de fall borgenären är förhindrad att inleda ett insolvensförfarande mot gäldenären eller att vidta åtgärder enligt konventionen, enligt lag eller efter en statlig åtgärd (se artikel I.2c). Vid en insolvenssituation blir bestämmelserna i artikel IX tillämpliga förutsatt att staten med primär jurisdiktion över insolvensförfarandet har lämnat en förklaring om att tillämpa artikeln. Primär jurisdiktion har den fördragsslutande stat där gäldenären har sina huvudsakliga intressen. Härmed avses den stat där gäldenären har sitt registrerade säte eller, om sådant saknas, den stat där bolaget är bildat (artikel I.2d). Om staten med primär jurisdiktion inte har lämnat en förklaring om att tillämpa protokollets insolvensbestämmelse, tillämpas den nationella insolvensrätten. En stat kan också i sin förklaring ange att bestämmelsen endast ska tillämpas på vissa typer av insolvensförfaranden.

Rullande järnvägsmateriel som definieras i artikel I.2e beskrivs närmare i avsnitt 5.3.2.

Parterna avgör till största delen själva om protokollets bestämmelser ska tillämpas eller inte (artikel III). Genom ett skriftligt avtal får de avstå från att tillämpa artikel IX och i sina förbindelser med varandra avtala bort eller ändra tillämpningen av samtliga bestämmelser i protokollet, utom såvitt avser artikel VII.3 och VII.4. Men en sådan avtalad begränsning kan endast avse parternas inbördes

relation. Tredje mans rätt att åberopa järnvägsprotokollets bestämmelser – förutsatt att de annars är tillämpliga – påverkas alltså inte. Enda undantaget är artikel IX om åtgärder vid insolvens, som kan avtalas bort även om det påverkar tredje mans rätt. Det framgår inte tydligt av artikelns ordalydelse, men parterna har inte rätt att ändra (*derogate from or vary*) tillämpningen av artikel IX. En medlemsstat måste använda något av alternativen A, B eller C; se användningen av ordet "exclude" i artikel III med avseende på artikel IX. Det är också genom ett skriftligt avtal möjligt att avstå från att tillämpa hela artikeln.<sup>2</sup>

### 5.3.2 Egendom som omfattas av järnvägsprotokollet

Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet är tillämpliga på rullande järnvägsmateriel såsom det definierats i artikel I.2e i protokollet. Definitionen täcker två typer av järnvägsfordon, fordon som rullar på ett fast järnvägsspår och fordon som leds direkt på, över eller under en styrbana som reglerar den exakta vägen för fordonet såsom en traditionell järnvägsspår.<sup>3</sup> Den sistnämnda typen av järnvägsfordon inkluderar monorailtåg<sup>4</sup>, maglevtåg<sup>5</sup> som svävar ovanför spåren via elektromagnetisk kraft, tåg som förflyttar människor mellan olika terminaler på flygplatser, bergbanor och andra linbanor.<sup>6</sup> Styrbanan måste dock fysiskt vara på plats, vilket innebär att ett styrsystem (t.ex. GPS) som vägleder ett fordon faller utanför definitionen.<sup>7</sup>

De två ovan nämnda typerna av järnvägsfordon täcks av artikel I.2e oavsett fart, storlek, lastkapacitet eller om de används för transport av passagerare, gods eller med avseende på växling. Definitionen täcker dessa fordon även om de för tillfället inte skulle t.ex. rulla på spår eller styrbana av olika skäl. Det viktiga är att finan-

<sup>2</sup> Goode, a a s. 168 och artikel III i protokollet.

<sup>3</sup> Rail Working Group, "What equipment is covered by the Luxembourg protocol?". Däremot kvalificerar inte en filmkamera som rullar på ett järnvägsspår som ett fordon.

<sup>4</sup> Monorail är en bana för tåg som går på en balk, i stället för två parallella räler (skenor). Monorailtåg är bredare än spåret de går på. Det finns två huvudtyper av monorailsystem: de hängande tågen som löper hängande under spåret och de flesta system av den andra typen går högt ovanför marken på pelare.

<sup>5</sup> Maglevtåg är en modern tågform, som använder magnetiska krafter, maglevteknik, som framdrivningsmetod. Maglevtåg finns i begränsad utsträckning i Japan, Kina och Tyskland.

<sup>6</sup> Goode, a a s. 166.

<sup>7</sup> Rail Working Group, "What equipment is covered by the Luxembourg protocol?".

siären vid den tidpunkt när avtal om finansiering ingås, försäkras sig om att fordonet rent tekniskt kan rulla på spår eller ledas på, över eller under en styrbana.

Definitionen täcker inte trådbuss<sup>8</sup> som till skillnad från spårvagnar inte rullar på räls utan drivs genom anslutning till luftledningar som inte styr det exakta fordonets rörelse, och inte heller fordon som är ”*trucking vehicles*” dvs. s.k. fordonståg som körs på vägar och består av ett fordon (lastbil) med flera släpvagnar (t.ex. i Australien).<sup>9</sup>

Vad som utgör rullande järnvägsmateriel enligt artikel I.2e för registreringsändamål beror på konstruktionen av ett tåg och på hur lätt vagnarna kan separeras. En spårvagn är sammansatt på så sätt att hela uppsättningen av vagnar är konstruerad som en enda enhet, med ledningshylsor, etc., som går längs spårvagnen. Det går därmed inte att dela upp spårvagnen i kortare sektioner utan större ansträngning och arbete. Därför är spårvagnen som helhet en relevant enhet för registrerings ändamål. Detsamma gäller för tåg där intilliggande vagnar inte bara är fästade på en delad boggi, utan är permanent sammankopplade så att tåget fungerar som en enda enhet och då ska behandlas som sådan för registreringsändamål. Beträffande de tåg som består av separata vagnar där vagnarna sitter på boggier som är lätt avtagbara och utbytbara, ska däremot varje vagn anses vara en distinkt registrerbar enhet.

Artikel I.2e omfattar även olika komponenter, utrustningsdetaljer och delar som är installerade på eller integrerade i fordonen. De olika komponenterna kan vara framdrivningssystem som är ett system för leverans av drivkraft till ett tåg; en motor som ger kraft till ett lok, en ledad uppsättning vagnar eller en motorvagn. Som komponent räknas även broms, en axel (till vilken roterande hjul är bundna), en strömvtagare som är en släpkontakt som överför drivström från en kontaktledning till en trådbuss eller till ett eldrivet järnvägs-, spårvägs- eller tunnelbanefordon. Strömvtagarna utgörs dels av en kontaktskena som glider mot kontaktledningen och tar upp strömmen dels av en tryckmekanism som pressar kontaktskenan mot kontaktledningen under den dynamiska miljön där fordonet rör sig.<sup>10</sup>

---

<sup>8</sup> Trådbussen är tekniskt sett i princip en vanlig buss, där förbränningsmotorn har ersatts av en elmotor.

<sup>9</sup> Goode, a a s. 166.

<sup>10</sup> A a s. 167.

Rättigheter i komponenter (inklusive motor) före installation eller efter borttagning är utanför ramen för konventionen eftersom de inte utgör ”objekt” som avses i artikel 1u i konventionen, utan styrs i stället av tillämplig nationell lag.<sup>11</sup>

### 5.3.3 Försäljning

Enligt konventionen finns ingen möjlighet till registrering av vanliga försäljningar i det internationella registret. Konventionens bestämmelser gäller rullande järnvägsmateriel såsom de angetts i järnvägsprotokollet artikel II.1. Luftfartsprotokollet och protokollet avseende rymdegendom utvidgar tillämpningsområdet för registrerings- och prioritetsbestämmelserna i konventionen till att också avse försäljningar och kommande försäljningar. Till skillnad från dessa protokoll tillåter artikel XVII i järnvägsprotokollet endast registrering av meddelande om försäljning i upplysningsyfte. Frågor om prioritet mellan olika säkerhetsrätter och dess tillhörande rättigheter påverkas inte av registrering av ett sådant meddelande om försäljning. I vissa stater kan förekomsten av meddelanden om försäljning i det internationella registret ha betydelse vid frågor om prioritering mellan olika säkerhetsrätter enligt nationell lagstiftning. I praktiken kan borgenärer komma att söka bland dessa registreringar för att kontrollera om det finns några andra fodringsägare.<sup>12</sup>

### 5.3.4 Frågor om representation (artikel IV)

Artikel IV ger ett ombud, en förvaltare eller en annan form av företrädare möjlighet att träffa avtal om säkerhetsrätt, registrera den internationella säkerhetsrätten på det sätt som anges i artikel 16.3 i konventionen och åberopa de rättigheter och säkerhetsrätter som följer av konventionen i egenskap av ombud, förvaltare eller annan företrädare. Denna artikel återspeglar den viktiga roll som en representant har vid finansiering med många parter involverade.

Frågan om en representant har rätt att vidta åtgärder enligt protokollet å borgenärens vägnar regleras av avtalet dem emellan.

---

<sup>11</sup> A st.

<sup>12</sup> A a s. 190.

Artikel IV ska förenkla administration vid förvärv och finansiering där flera parter är involverade.<sup>13</sup>

### 5.3.5 Identifiering av rullande järnvägsmateriel i avtalet (artikel V)

Kraven på identifiering av rullande järnvägsmateriel i ett avtal om internationella säkerhetsrätter är inte lika stränga som vid registrering i det internationella registret (artikel V.1; jfr artikel XIV). Det samma gäller vid dispensklausuler om immunitet.

I ett avtal där en internationell säkerhetsrätt skapas räcker det för identifiering av det rullande järnvägsmaterielet att det beskrivs på ett av följande fyra alternativa sätt:

- en beskrivning av den rullande järnvägsmaterielen som enhet,
- en beskrivning där den rullande järnvägsmaterielen kan identifieras efter typ,
- en förklaring om att avtalet omfattar all befintlig och framtida järnvägsmateriel eller
- en förklaring om att avtalet omfattar all befintlig och framtida järnvägsmateriel, med undantag för särskilt angivna delar eller typer.<sup>14</sup>

Enligt artikel V.2 ska vid tillämpning av artikel 7 i konventionen (som avser formkrav) en säkerhetsrätt i ett framtida förvärv av rullande järnvägsmateriel som identifierats enligt artikel V.1 anses utgöra en internationell säkerhetsrätt. Någon ny överlåtelsehandling behövs inte om pantsättaren, säljaren med äganderättsförbehåll eller leasegivaren förvärvar rätten att förfoga över den rullande järnvägsmaterielen som redan identifierats enligt artikel V.1. Detta för att underlätta planerade framtida förvärv av rullande järnvägsmateriel.

Artikel V.2 åsidosätter därmed artikel 2.2 i konventionen där det stadgas att det ska vara fråga om ett individuellt objekt som kan identifieras.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> A a s. 399.

<sup>14</sup> A a s. 400.

<sup>15</sup> A a s. 401.

### 5.3.6 Lagval (artikel VI)

I konventionen finns ingen bestämmelse om lagval, utan tillämplig lag bestäms av internationella privaträttsliga regler i den stat som har jurisdiktion. Protokollet hänvisar i ett antal frågor till tillämplig lag, såsom artiklarna VI, IX och XI.

Protokollet ger dock parterna möjlighet att avtala vilken lag som, helt eller delvis, ska tillämpas på deras respektive rättigheter och skyldigheter (artikel VI). Denna möjlighet ökar förutsägbarheten för parterna och ger dem också möjlighet att avtala bort tvingande lagstiftning i domstolens land genom att välja lagen i en annan stat.<sup>16</sup> Artikeln är bara tillämplig om en fördragsslutande stat har lämnat en förklaring enligt artikel XXVII om att den ska vara det; det är med andra ord fråga om en så kallad *opt in* bestämmelse. Parternas val av lag måste sedan respekteras av alla stater som har lämnat en förklaring enligt artikel XXVII.1.<sup>17</sup>

I Sverige liksom i övriga av EU:s medlemsstater ska lagvalsfrågan normalt avgöras enligt bestämmelserna i den så kallade Rom I-förordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser), som tillämpas på civil- och handelsrättsliga avtalsförpliktelser i händelse av lagkonflikter. Frågan om lagval faller således inom EU:s kompetens. EU tillträdde konventionen år 2009 och protokollet år 2014 och lämnade då ingen förklaring enligt artikel XXX.1 om att artikel VI skulle tillämpas. EU-länderna är därmed förhindrade att lämna en sådan förklaring.<sup>18</sup> EU:s kompetens och konsekvensen av den utvecklas vidare i kapitel 6.4.

---

<sup>16</sup> A a s. 402 f där det också ges ett exempel på nationella bestämmelser som inte kan avtalas bort.

<sup>17</sup> A a s. 401.

<sup>18</sup> Rådets beslut av den 4 december 2014 om godkännande, på Europeiska unionens vägnar, av protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom som antogs i Luxembourgen den 23 februari 2007 (2014/888/EU). Unidroit, Declarations lodged by the European Union under the Luxembourg protocol at the time of the deposit of its instrument of approval.

## 5.4 Åtgärder vid avtalsbrott, m.m. (kapitel II)

### 5.4.1 Inledning

Bestämmelser om åtgärder vid avtalsbrott finns i kapitel III i konventionen. Dessa kompletteras och modifieras av artiklarna VII–XI i järnvägsprotokollet. Därför följer först, i varje delavsnitt, en sammanfattning av konventionens regler vid avtalsbrott för att därefter beskriva hur järnvägsprotokollet kompletterar och modifierar dessa bestämmelser.

### 5.4.2 Åtgärder vid avtalsbrott som följer av konventionen

Åtgärder vid avtalsbrott i konventionen finns i artiklarna 8–10, 12, 14 och 15. När väl ett avtalsbrott (se artikel 11 i konventionen) är konstaterat har borgenären möjlighet att vidta någon av de åtgärder som anges i artiklarna 8–10. För säkerhetsrätter som kommit i säkerhetsrättshavarens besittning för reparation, förvaring etc. är bestämmelserna om åtgärder vid avtalsbrott i konventionen inte tillämpliga. Vilka åtgärder som kan vidtas beror på vilken typ av avtal som grundar den internationella säkerhetsrätten, något som avgörs av nationell rätt. Olika sanktioner kan alltså bli aktuella beroende på vilket lands lag som ska tillämpas.

En leasegivare och en säljare med äganderättsförbehåll har, till skillnad från en annan säkerhetsrättshavare, en äganderätt till objektet. Tillämpliga åtgärder vid avtalsbrott regleras därför separat för de båda grupperna borgenärer.

En säkerhetsrättshavare (som inte är leasegivare eller säljare med äganderättsförbehåll) har i huvudsak tre möjliga åtgärder att vidta vid säkerhetsrättsställarens avtalsbrott:

- säkerhetsrättshavaren kan ta det pantsatta objektet i besittning eller på annat sätt ta kontroll över det,
- säkerhetsrättshavaren har rätt att sälja eller leasa ut det pantsatta objektet, och
- säkerhetsrättshavaren kan tillgodogöra sig all form av inkomst eller avkastning som följer av förvaltningen eller nyttjandet av objektet (artikel 8).

Huruvida en tillämpning av artikel 8 kräver beslut från domstol eller inte är beroende av vilken förklaring till artikel 54.2 som den fördragsslutande staten har lämnat (se avsnitt 6.3 för de förklaringar Sverige lämnat vid tillträde till konventionen).

För att säkerhetsrättshavaren ska kunna vidta någon av åtgärderna krävs att den som ställt säkerhet vid något tillfälle har samtyckt till det, t.ex. i ett pantavtal. I annat fall kan säkerhetsrättshavaren begära att en domstol ska besluta att någon av åtgärderna får vidtas.

Till skydd för gäldenären föreskrivs i konventionen att åtgärder ska vidtas på ett affärsmässigt skäligt sätt (artikel 8.3, jfr artikel VII i protokollet). Artikel 8 innehåller också andra skydd för gäldenären som inte kan avtalats bort (jfr artikel 15). Bland annat föreskrivs att ett eventuellt överskott som en följd av åtgärder som säkerhetsrättshavaren vidtar enligt konventionen, ska tillfalla gäldenären (s.k. förbud mot förverkande av pant, *lex commissoria*).

Ytterligare en åtgärd som en säkerhetsrättshavare kan använda är inlösen, dvs. att äganderätten till den pantsatta egendomen övergår till säkerhetsrättshavaren (artikel 9). Detta kräver en överenskommelse med den som ställt säkerhet och andra berörda eller ett beslut av domstol. I de flesta fall har den som ställt säkerhet även efter ett avtalsbrott rätt att få tillbaka panten om det säkerställda beloppet betalats (artikel 9.4). Även denna bestämmelse är tvingande till skydd för gäldenären.

När det är fråga om brott mot ett leasingavtal eller ett avtal om köp med äganderättsförbehåll har borgenären rätt att säga upp avtalet och återta besittningen till objektet (artikel 10). Borgenären kan välja mellan att vända sig till domstol med en framställan om att domstolen ska besluta om dessa åtgärder eller att vidta dem på egen hand efter gäldenärens samtycke.

Vid inledandet av ett insolvensförfarande kan emellertid möjligheterna för en leasegivare eller säljare med äganderättsförbehåll att återta sin egendom på grund av avtalsbrott, påverkas av den nationella rätten. Det blir då av avgörande betydelse om den stat där gäldenären uppehåller sig har lämnat en förklaring om att tillämpa alternativ A i artikel IX i protokollet eller inte. Om en sådan förklaring har lämnats, kan inte nationell insolvensrätt hindra att egendomen tas ur boet (se kapitel 6).



Utöver de åtgärder som anges ovan kan parterna avtala om andra åtgärder som borgenären ska få vidta och som är möjliga enligt den tillämpliga lagen (artikel 12). Den enda begränsningen är de tvingande bestämmelser som anges i artikel 15.

Som huvudregel ska de åtgärder som anges i konventionen vidtas i enlighet med de processuella bestämmelser som gäller i den stat där åtgärderna ska vidtas (artikel 14).

### **5.4.3 Åtgärder vid avtalsbrott som följer av järnvägsprotokollet (artiklarna VII–XI)**

Tillämpningen av bestämmelserna i kapitel II i protokollet är i hög grad beroende av vilka förklaringar den enskilda fördragsslutande staten har lämnat. Möjligheten för borgenären att vidta åtgärder vid gäldenärens avtalsbrott är, som tidigare nämnts, av stor betydelse för att konventionen och protokollet ska få den effekt som eftersträvas, nämligen att öka förutsägbarheten och minska borgenärens risktagande.

Artiklarna VII–IX bör enligt den officiella kommentaren läsas tillsammans.

## **Export**

Av artikel VII.1 följer att en borgenär, utöver de åtgärder som anges i kapitel III i konventionen, kan låta exportera och föra ut den rullande järnvägsmaterielen ur det territorium där den finns. Alla former av borgenärer enligt konventionen, dvs. säkerhetsrättshavare, säljare med äganderättsförbehåll och leasegivare kan vidta de båda åtgärderna. Enligt artikel 13 i konventionen kan borgenären exportera och föra ut den rullande järnvägsmaterielen ur landet innan det finns ett slutligt avgörande i saken.

Åtgärderna i protokollet är dock endast tillgängliga om den avtalsslutande stat där den rullande järnvägsmaterielen finns har lämnat en förklaring om att tillämpa artikel VIII – eller i vart fall sjätte punkten i artikeln. För att borgenären ska kunna låta exportera järnvägsfordonet krävs, förutom en förklaring enligt ovan, även följande.

- att gäldenären vid något tillfälle har samtyckt till det,

- att det verkligen föreligger ett avtalsbrott från gäldenärens sida enligt artikel 11 i konventionen, och
- att samtliga innehavare av registrerade säkerhetsrätter med bättre prioritet än borgenären skriftligen har samtyckt till att åtgärden vidtas (artikel VII.2). Däremot krävs inte att borgenären erhåller samtycke från innehavare till icke registreringsbara legala rättigheter och säkerhetsrätter som omfattas av artikel 39 i konventionen.

Om villkoren ovan är uppfyllda finns det två sätt för borgenären att genomföra de åtgärder som protokollet tillhandahåller. Ovan nämnda krav gäller oavsett vilket av nedanstående alternativ borgenären väljer för att exportera och förflytta den rullande järnvägsmaterielen.

Det första sättet är genom ett interimistiskt beslut från domstol enligt artikel VIII.6. Händelsekedjan ser då ut som framgår av figur 5.1.<sup>19</sup>

**Figur 5.1 Export med beslut från domstol (artikel VIII(6))**



Lagar och förordningar som avser frågor om säkerhet på järnväg får inte åsidosättas på grund av ett förfarande enligt artikel VIII.2 och 6, (se artikel VIII.7).

Det andra sättet som borgenären kan välja är export utan beslut från en domstol.

<sup>19</sup> Jfr Goode, a a s. 174 f.

### Export utan beslut från domstol (artikel VII.6)

En säkerhetsrättshavare som avser att exportera rullande järnvägsmateriel utan ett domstolsavgörande, ska inom skälig tid skriftligen informera gäldenären och andra berörda personer (se artikel 1m i konventionen).

Dessa krav åläggs inte en borgenär som väljer domstolsvägen eftersom domstolen enligt artikel 13.3 får kräva att berörda personer underrättas om framställan.

Artikel VII.6 gäller endast säkerhetsrättshavare och liknar bestämmelsen i artikel 8.4 i konventionen som avser en säkerhetsrättshavare som ska sälja eller leasa ut objektet. En leasegivare och en säljare med äganderättsförbehåll påverkas inte av dessa krav, liksom de inte heller påverkas av villkoren i artikel 8.3 i konventionen (att åtgärder ska vidtas på ett affärsmässigt skäligt sätt). Skälet till detta är att en leasegivare och en säljare med äganderättsförbehåll till skillnad från andra säkerhetsrättshavare, har en äganderätt till objektet. Därmed kan de hävda rätten att kontrollera sin egen egendom.

Bestämmelsen i artikel 8.3 i konventionen om att de åtgärder som anges där, ska vidtas på ett affärsmässigt skäligt sätt, ersätts när det är fråga om rullande järnvägsmateriel av artikel VII.3 och utökas också till att avse alla de åtgärder som finns att tillgå.<sup>20</sup> Denna bestämmelse är tvingande för parterna.

#### 5.4.4 Ändring av bestämmelserna om interimistiska åtgärder (artikel VIII)

Utöver tillägget om ett interimistiskt förfarande med export och förflyttning av rullande järnvägsmateriel, innehåller artikel VIII andra modifieringar av konventionens bestämmelser i artikel 13 om interimistiska åtgärder. Som tidigare angetts är bestämmelserna i artikel VIII endast tillämpliga om en fördragsslutande stat har lämnat en förklaring härom, se avsnitt 6.4.3 om utredningens förslag i denna del. I en sådan förklaring anger staten hur många arbetsdagar som avses med uttrycket ”skyndsamt” i artikel 13.1 i konventionen. Till de interimistiska åtgärder som räknas upp i artikel 13.1 i konventionen, ska enligt artikel VIII.3 läggas till en punkt e om försäljning

<sup>20</sup> A a s. 177.

och fördelning av inkomsterna från försäljningen. Men ett interimistiskt beslut med den innebörden kräver att gäldenären och borgenären uttryckligen kommit överens om att domstolen ska kunna besluta om försäljning och fördelning av inkomsterna från denna. En sådan överenskommelse kan göras när som helst.

Parterna kan också enligt artikel VIII.5 avtala om att domstolen *inte* ska få förelägga borgenären att ställa säkerhet för sitt interimistiska yrkande enligt artikel 13.2 i konventionen. Denna bestämmelse om ställande av säkerhet är annars tvingande enligt artikel 15 i konventionen. En överenskommelse om att borgenären inte ska behöva ställa någon säkerhet fråntar inte gäldenären möjligheten att kräva borgenären på ersättning om denne inte uppfyller sina skyldigheter.<sup>21</sup>

#### 5.4.5 Åtgärder vid insolvens

##### Behandlingen av den internationella säkerhetsrätten vid gäldenärens insolvens enligt konventionen (artikel 30)

En internationell säkerhetsrätt ska som huvudregel kunna göras gällande i ett insolvensförfarande mot gäldenären, förutsatt att säkerhetsrätten var registrerad i enlighet med konventionen innan insolvensförfarandet inleddes (artikel 30.1). Enligt konventionen avses med insolvensförfarande såväl konkurs, likvidation som andra rättsliga eller administrativa förfaranden, då gäldenärens tillgångar och rörelse kontrolleras eller övervakas av en domstol för rekonstruktion eller likvidation. Även interimistiska förfaranden omfattas.

Den separationsrätt eller förmånsrätt som finns för en internationell säkerhetsrätt som är registrerad i det internationella registret kan inte sättas åt sidan genom nationell lagstiftning. Om en fördragsslutande stat exempelvis har som krav att en säkerhetsrätt av en viss typ måste registreras i ett nationellt register för att erkännas i ett insolvensförfarande, får en sådan bestämmelse ingen verkan om konventionen är tillämplig. Detta förutsätter emellertid att den internationella säkerhetsrätten var registrerad i det internationella registret innan insolvensförfarandet inleddes. Tidpunkten för när insolvensförfarandet anses inlett avgörs av tillämplig lag. Om

---

<sup>21</sup> A a s. 409.

den fördragsslutande staten har lämnat förklaringar till artiklarna 40 och 50.2, kan även andra typer av registrerade säkerhetsrätter än de internationella vara skyddade i gäldenärens konkurs.<sup>22</sup>

Om en internationell säkerhetsrätt medför förmånsrätt eller separationsrätt enligt den nationella lagen (som ska tillämpas enligt internationellt privaträttsliga bestämmelser), är den skyddad i gäldenärens konkurs även om den inte har registrerats i det internationella registret (artikel 30.2). Artikel 30 påverkar alltså inte möjligheten att göra gällande en internationell säkerhetsrätt om den kan göras gällande enligt den tillämpliga nationella lagen utan att vara registrerad.

Konventionens bestämmelser om insolvens påverkar inte tillämpningen av nationella bestämmelser om återvinning i konkurs eller av processuella regler om bättre rätt till sådan egendom som konkursförvaltaren (eller motsvarande) kontrollerar eller utövar tillsyn över (artikel 30.3). Ett exempel på det sistnämnda torde vara huvudregeln om att utmätning inte får ske sedan ett beslut om konkurs respektive inledande av företagsrekonstruktion meddelats (se 3 kap. 7 § konkurslagen [1987:672] och 2 kap. 17 § lagen om företagsrekonstruktion).

### Åtgärder vid insolvens enligt järnvägsprotokollet (artikel IX)

För egendom som omfattas av järnvägsprotokollet finns vid insolvens särskilda bestämmelser.

Artikel IX om borgenärens rättigheter vid gäldenärens insolvens är central för tillämpningen av protokollet och är den enskilda artikel med störst ekonomisk betydelse. De insolvensrättsliga bestämmelserna skiljer sig åt i de olika fördragsslutande staterna, men genom denna artikel skapas en särskild reglering av insolvensfrågor för rullande järnvägsmateriel.

Bestämmelserna om åtgärder vid insolvens överensstämmer med artikel XI i luftfartsprotokollet men med ett tredje alternativ, benämnt C. Detta alternativ innehåller de grundläggande rättigheterna för borgenären men ger insolvensförvaltaren/gäldenären rätt att vända

---

<sup>22</sup> Sverige har lämnat en förklaring till artikel 40 i konventionen vilket innebär att även utmätning omfattas av de säkerhetsrätter som registrerats i det internationella registret ska vara skyddad i gäldenärens konkurs.

sig till domstol och begära anstånd med borgenärens möjligheter att återta besittningen av den rullande järnvägsmaterielen, se nedan.

När artikel XI i luftfartsprotokollet skulle tas fram ansågs det så viktigt att en särskild grupp, Insolvency Working Group, bestående av experter i insolvensrätt från olika rättssystem ombesörjde detta. Vid framtagandet av artikel IX i järnvägsprotokollet var insolvensbestämmelserna i luftfartsprotokollet förebild. Syftet med bestämmelserna i artikel IX är att på ett effektivt och förutsägbart sätt tillvarata borgenärens rättigheter när gäldenären blir föremål för insolvensförfaranden (*insolvency proceedings*) eller om det uppstår en insolvenssituation (*insolvency-related event*).

Artikel IX i järnvägsprotokollet modifierar artikel 30.3 i konventionen. Termen insolvensförfaranden har samma innebörd som i konventionen, nämligen konkurs, likvidation eller andra rättsliga eller administrativa förfaranden, även interimistiska sådana, då gäldenärens tillgångar och rörelse kontrolleras eller övervakas av en domstol för rekonstruktion eller likvidation (artikel 1.1 i konventionen).

Artikel IX gäller enbart för den stat med primär jurisdiktion över ett insolvensförfarande som har lämnat en förklaring enligt artikel XXVII.3 (se avsnitt 6.4.3 för utredningens förslag i denna del). Med stat med primär behörighet för insolvensförfaranden avses den fördragsslutande stat där gäldenären har sina huvudsakliga intressen och har sin registrerade adress eller säte, eller, om sådant saknas, den stat där bolaget är bildat (se artikel I.2).

Om denna stat inte har lämnat en förklaring om att artikel IX ska tillämpas kommer den nationella insolvensrätten att tillämpas. En stat kan också i sin förklaring välja att artikel IX endast ska tillämpas på vissa typer av insolvensförfaranden.

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

Tre olika alternativ redovisas i artikel IX, och en förklaring om att artikeln ska tillämpas ska också innehålla en uppgift om vilket av de tre alternativen som ska tillämpas: A, B eller C. Alternativ A uppställer tydliga regler om tidsfrister och överföring av järnvägsfordonet till borgenären. Alternativen B och C bygger i högre grad på flexibilitet och handlingsfrihet. En stat kan också välja att ett av

alternativen ska tillämpas på vissa typer av insolvensförfaranden och det andra alternativet på andra typer.<sup>23</sup>

Bestämmelserna i artikel IX har tillkommit främst i borgenärens intresse och om parterna är överens kan de, trots att staten lämnat en förklaring om att artikelen ska tillämpas, avtala bort dess tillämplighet. Att avtala bort (*exclude*) innebär att parterna kan välja att artikeln inte alls ska tillämpas. De kan således inte bestämma att artikeln ska tillämpas på ett annat sätt eller att det andra alternativet ska väljas, utan det är antingen eller som gäller.<sup>24</sup>

## Alternativ A

Alternativ A föreskriver att när en insolvenssituation uppstår ska insolvensförvaltaren eller gäldenären överlämna den rullande järnvägsmaterielen till borgenären, antingen när den väntetid som staten har angett i sin förklaring har löpt ut eller vid den tidpunkt då borgenären skulle haft rätt att ta den rullande järnvägsmaterielen i besittning om denna artikel inte var tillämplig (artikel IX.A.3). Alternativ A förutsätter att borgenären har en internationell säkerhetsrätt som kan göras gällande i insolvensförfarandena, antingen för att den registrerats i det internationella registret innan insolvensförfarandena inleddes, eller för att den på annat sätt har förmånsrätt enligt nationell lag (se artikel 30.1 och 2 i konventionen).

Så länge borgenären inte har haft möjlighet att ta objektet i besittning enligt punkten 3, ska insolvensförvaltaren eller gäldenären vidta åtgärder i avsikt att bevara den rullande järnvägsmaterielen och upprätthålla dess värde i enlighet med avtalet (artikel IX.A.5a). En sådan vårdplikt kan innebära att den rullande järnvägsmaterielen nyttjas enligt träffade avtal i syfte att bevara och upprätthålla dess värde (artikel IX.A.6). Vårdplikten upphör så snart borgenären har fått möjlighet att överta den rullande järnvägsmaterielen. I väntan på att få ta objektet i besittning kan borgenären också begära att få använda sig av andra interimistiska åtgärder som är tillgängliga enligt tillämplig lag (artikel IX.A.5b). Den tillämpliga lagen är som huvudregel domstolslandets lag, såvida inte parterna avtalat annat.

---

<sup>23</sup> Goode, a a s. 416.

<sup>24</sup> A a s. 417.

Om gäldenären senast vid den tidpunkt som anges i artikel IX.A.3 har läkt alla andra avtalsbrott än de som har lett till att insolvensförfarande inletts och förbundit sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet, får gäldenären eller insolvensförvaltaren behålla besittningen till den rullande järnvägsmaterielen (artikel IX.A.7).

De svenska reglerna om inverkan av ett beslut om företagsrekonstruktion på avtal som gäldenären har ingått återfinns i 2 kap. 20 § lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion. Där anges bland annat att om gäldenärens motpart före beslutet om företagsrekonstruktion fått rätt att häva ett avtal på grund av inträffat eller befarat dröjsmål med betalning eller annan prestation men inte gör så, försvinner rätten till hävning, om gäldenären med rekonstruktörens samtycke inom skälig tid begär att avtalet ska fullföljas. Om ett avtal ska fullföljas och tiden för motpartens fullgörelse är inne, ska gäldenären på motpartens begäran fullgöra sina motsvarande prestationer eller, om anstånd har medgetts beträffande vissa prestationer, ställa säkerhet för dem. Är tiden för motpartens fullgörelse *inte* inne, har motparten rätt att erhålla säkerhet för gäldenärens framtida prestationer i den mån det av särskild anledning är nödvändigt för att skydda honom mot förlust. Någon motsvarighet till protokollets bestämmelse om att gäldenären både ska läka avtalsbrottet och förbinda sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet saknas således i svensk rätt.

Samtliga de åtgärder som avses i artikel IX om åtgärder vid avtalsbrott, dvs. åtgärder enligt konventionens tredje kapitel samt möjligheten till export, ska göras tillgängliga av de behöriga administrativa myndigheterna inom sju kalenderdagar från den dag då borgenären har meddelat myndigheten att borgenären har rätt att vidta åtgärderna. De behöriga myndigheterna ska skyndsamt erbjuda borgenären samarbete och bistånd med att genomföra åtgärderna i enlighet med de lagar och andra författningar som är tillämpliga när det gäller säkerhet på järnväg (artikel IX.A.8).

Alternativ A begränsar tillämpligheten av nationell insolvenslagstiftning genom att inga åtgärder som föreskrivs enligt konventionen eller protokollet får förhindras eller försenas efter den tidpunkt som fastställs i punkten 3 (se artikel IX.A.9). Inte heller får någon av gäldenärens förpliktelser enligt avtalet ändras utan borgenärens samtycke (artikel IX.A.10).



Avsikten med alternativ A är att skapa en klar och förutsägbar reglering som inte ska kunna påverkas av nationella bestämmelser. Om en fördragsslutande stat har förklarat att alternativ A ska tillämpas och förutsättningarna för det är uppfyllda kan inte en domstol i den fördragsslutande staten förhindra åtgärder enligt protokollet av en säkerhetsrätt i rullande järnvägsmateriel eller ändra villkoren i avtalet utan borgenärens samtycke. På samma sätt gäller att eventuella nationella bestämmelser om att inga åtgärder får vidtas under t.ex. en rekonstruktion av bolaget, inte blir giltiga sedan väntetiden har löpt ut.<sup>25</sup> Bestämmelsen i artikel 30.3b i konventionen om att nationella processuella regler om bättre rätt till objektet ska gälla, blir således inte tillämplig.

## Alternativ B

När en insolvenssituation uppstår ska, enligt alternativ B, insolvensförvaltaren eller gäldenären efter begäran från borgenären, inom en viss tid meddela borgenären om gäldenären tänker läka alla avtalsbrott och förbinda sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet som grundar säkerhetsrätten. Alternativt ska insolvensförvaltaren eller gäldenären, under samma förutsättningar, meddela borgenären om denne får ta över den rullande järnvägsmaterielen (artikel IX.B.3). Ett sådant övertagande ska då ske enligt reglerna i tillämplig nationell lag, vilket kan vara domstolslandets lag eller den lag som parterna avtalat om. Den tidsfrist som gäldenären har på sig innan besked måste lämnas till borgenären, ska anges i statens förklaring om att alternativ B ska tillämpas. Till skillnad från vad som gäller under alternativ A, är inte gäldenären eller insolvensförvaltaren tvungen att lämna besked förrän borgenären begär det. Den tidsfrist som staten har angett i sin förklaring börjar inte heller gälla förrän gäldenären eller insolvensförvaltaren fått en begäran från borgenären.

Alternativ B hindrar inte att domstolen enligt tillämplig lag kräver att kompletterande åtgärder vidtas eller att ytterligare säkerhetsrätt ställs (artikel IX.B.4).

---

<sup>25</sup> A a s. 419.

Tillämpning av alternativ B kräver, till skillnad från alternativ A, att borgenären kan styrka sin fordran och visa att den internationella säkerhetsrätten har registrerats (artikel IX.B.5). Anledningen till att en liknande bestämmelse saknas i alternativ A är att alternativ B involverar den nationella domstolen, och det är för denna som bevisen måste presenteras. Kravet på att borgenären ska visa att den internationella säkerhetsrätten är registrerad innebär att en borgenär inte kan åberopa bestämmelserna i alternativ B utan att registrera sin internationella säkerhetsrätt i det internationella registret.

Om gäldenären eller insolvensförvaltaren inte underrättar borgenären på det sätt som föreskrivs i punkten 3 eller om borgenären inte får möjlighet att återta den rullande järnvägsmaterielen trots att gäldenären eller insolvensförvaltaren har utlovat att så ska ske, får nationell domstol ge borgenären tillstånd att överta den rullande järnvägsmaterielen och då även förena övertagandet med villkor som domstolen anser är nödvändiga. Samma möjlighet till åtgärder får den nationella domstolen antas ha, om gäldenären eller insolvensförvaltaren har åtagit sig att läka alla avtalsbrott och uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet, men misslyckas med detta. Detta innebär att utan ett domstolsbeslut eller samtycke från gäldenären får borgenären inte överta den rullande järnvägsmaterielen.<sup>26</sup>

Så länge ett mål pågår i nationell domstol om en fordran knuten till en internationell säkerhetsrätt får den rullande järnvägsmaterielen inte säljas (artikel IX.B.7).

### Alternativ C

Alternativ C kräver i likhet med alternativ A att när en insolvenssituation uppstår ska insolvensförvaltaren eller gäldenären, inom åtgärdsperioden<sup>27</sup>, läka alla avtalsbrott under avtalet som grundar säkerhetsrätten. Gäldenären kan i stället erbjuda borgenären att ta över den rullande järnvägsmaterielen (artikel IX.C.2).

Skillnaden mellan dessa två alternativ är bl.a. när åtgärdsperioden/tidsfristen ska börja löpa. Enligt artikel IX.C.15 ska åtgärds-

---

<sup>26</sup> A a s. 420.

<sup>27</sup> Se artikel IX.C.15 för vad som avses med en åtgärdsperiod. I alternativ A artikel IX.A.4 kallar man denna åtgärdsperiod för tidsfrist.

perioden för alternativ C börja löpa den dag som insolvenssituationen uppstod och gälla under den tid som staten angett i sin förklaring. Tidsfristen i alternativ A börjar däremot löpa när gäldenären eller insolvensförvaltaren fått en begäran från borgenären och gäller under den tid som staten har angett i sin förklaring.

Gäldenären ska under åtgärdsperioden fortsätta att fullgöra sina förpliktelser mot borgenären, såsom t.ex. betalningar enligt avtalet.<sup>28</sup>

Skillnaden mellan alternativ B och C är att innan åtgärdsperioden har löpt ut, får insolvensförvaltaren eller, allt efter omständigheterna, gäldenären vända sig till domstol för att utverka anstånd med skyldighet att ge borgenären möjlighet att ta den rullande järnvägsmaterielen i besittning. Anståndsperioden inleds när åtgärdsperioden löper ut och upphör senast när avtalet eller en förlängning av detta löper ut. Anstånd ges på de villkor som domstolen anser skäliga (IX.C.4). I stället för att borgenären ska ha möjligheten att ansöka om återtagande av den rullande järnvägsmaterielen som anges i artikel IX.B.5, kan insolvensförvaltaren själv eller allt efter omständigheterna gäldenären, vända sig till domstol för anstånd med skyldighet att ge borgenären möjlighet att ta den rullande järnvägsmaterielen i besittning.<sup>29</sup>

Om anstånd begärs måste ansökan om detta ske under åtgärdsperioden eller därefter. Anstånd får ges under en period som inleds när åtgärdsperioden löper ut, och som upphör senast när avtalet eller en eventuell förlängning av detta löper ut.<sup>30</sup> Om domstolen ger insolvensförvaltaren/gäldenären anstånd ska alla belopp som tillfaller borgenären under anståndsperioden utbetalas från konkursboet eller av gäldenären när de förfaller till betalning. Borgenären har rätt till utbetalning av dessa belopp före andra borgenärer. Insolvensförvaltaren eller gäldenären ska fullgöra alla förpliktelser som uppstår under anståndsperioden.

Domstolen som inte är tvungen att ge ett beslut i fråga om de belopp som tillfaller borgenären (som gäldenären alltjämt är skyldig denne) före anståndsperioden, har möjlighet att fatta ett sådant beslut som en förutsättning för att anstånd ska beviljas. I själva verket verkar det inte finnas något hinder för domstolen att kräva

---

<sup>28</sup> Goode, a a s. 421.

<sup>29</sup> A st.

<sup>30</sup> Art. IX.C.4.

att alla avtalsbrott läks (förutom det som består i att insolvensförfarandet har inletts) som villkor för att anstånd ska medges.

#### 5.4.6 Bistånd vid insolvens (artikel X)

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

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

#### 5.4.7 Bestämmelser om gäldenären (artikel XI)

I artikel XI regleras gentemot vilka personer gäldenären har rätt till faktisk rådighet och användning av den rullande järnvägsmaterielen. Såvida det inte föreligger något avtalsbrott enligt artikel 11 i konventionen, är gäldenären skyddad mot ingrepp från borgenären och innehavare av samtliga säkerhetsrätter i objektet som gäldenären är fri från enligt artikel 29.4 i konventionen.

### 5.5 Jurisdiktion (kapitel IV)

Som huvudregel gäller att parterna själva kan avtala om vilken stats domstolar som ska ha behörighet att pröva framställningar som grundas på konventionen (artikel 42). Med ”domstol” avses i konventionen en nationell domstol eller en administrativ tribunal eller skiljenämnd som har skapats av en fördragsslutande stat. Däremot omfattas inte privat tillsatta skiljenämnder.

Konventionen är inte avsedd att påverka konventionsstaternas nationella processrättsliga regler, om inte något annat följer av konventionen. En konsekvens av detta är att parterna inte kan frångå grundläggande principer för instansordningen. Parterna kan således

inte avtala att talan ska väckas i hovrätt när tingsrätten är första instans (jfr 10 kap. 16 § rättegångsbalken).

Den stat som parterna avtalar om måste vara en stat som har tillträtt konventionen. Om inte annat har avtalats, ska sådan internationell behörighet vara exklusiv, dvs. utesluta andra staters domstolar. Det som avtalas i fråga om jurisdiktion reglerar förhållandet mellan parterna och påverkar inte en domstols behörighet vid prövning av en tvist mellan en avtalspart och tredje man. Bestämmelserna gäller även om nationell lag säger något annat.

En allmän formulering om att alla frågor med anledning av avtalet ska prövas av ett visst lands domstolar är tillräcklig. Men en förutsättning är att överenskommelsen om jurisdiktion är skriftlig och uppfyller de formkrav som eventuellt ställs i den nationella rätten i den stat där parterna getts behörighet (artikel 42.2).

Om parterna inte har avtalat om jurisdiktion, ska frågan om vilken domstol som har behörighet besvaras med hjälp av internationella privaträttsliga bestämmelser.

Huvudregeln om att parternas val av jurisdiktion ska respekteras har två undantag då även domstolarna i andra fördragsslutande stater har behörighet.

Det första undantaget gäller vid prövning av en framställan om interimistiska åtgärder (se artikel 13). Vid en sådan framställan har även domstolarna i den fördragsslutande stat där objektet finns behörighet (artikel 43). Om den interimistiska framställan avser en begäran av borgenären att få leasa ut objektet, har domstolarna i den stat där gäldenären befinner sig behörighet. Det andra undantaget avser anspråk riktade mot registreringsorganet. Endast domstolar som är belägna där detta organ har sitt huvudkontor är behöriga att pröva en skadeståndstalan eller besluta om åtgärder mot organet (artikel 44).

Artikel XVIII i protokollet utvidgar jurisdiktionen till att avse rullande järnvägsmateriel. I de fallen har även domstolarna i den fördragsslutande stat där objektet finns jurisdiktion och rätt att meddela interimistiska beslut enligt artikel 13 i konventionen.

En betydande andel av rullande järnvägsmateriel är statligt ägd och i en del länder är det förenligt med reglerna om statssuveränitet att sådana bolag kan åberopa immunitet. Denna kan gälla jurisdiktion och/eller åtgärder enligt konventionen och protokollet. I artikel XVIII föreskrivs att en avsägelse om rätten till immunitet

gäller, förutsatt att avtalet är skriftlig och klart identifierar den rullande järnvägsmaterielen i enlighet med artikel V.1.<sup>31</sup>

## **5.6 Förhållande till andra konventioner (kapitel V)**

### **5.6.1 Leasingkonventionen (artikel XIX)**

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

Sverige har inte tillträtt leasingkonventionen.

### **5.6.2 COTIF (artikel XX)**

Fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) reglerar den internationella järnvägstrafiken. COTIF har tillträtts av såväl EU som av det stora flertalet europeiska stater. Sverige har tillträtt den genom 1999 års protokoll reviderade fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF 1999) den 12 juni 2015. COTIF 1999 utarbetades av OTIF som är den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik som i huvudsak styr regleringen av den internationella järnvägstrafiken för passagerare och gods i Europa, Nordafrika och Mellanöstern.

OTIF, som sekretariat för tillsynsmyndigheten, är ansvarig för att bistå tillsynsmyndigheten (artikel XII.6) och för att intyga att det internationella registret är i full drift och deponera ett intyg som bekräftar detta (detta är ett villkor för att protokollet ska kunna träda i kraft, se artikel XXIII).<sup>32</sup> I den mån utövandet av dessa funktioner skulle vara oförenligt med COTIF ger artikel XX Kapstadskonventionen företräde framför COTIF.

---

<sup>31</sup> Goode, a a s. 205.

<sup>32</sup> Se även avsnitt 7.2.1.

## 5.7 Slutbestämmelser (kapitel VI)

Det sista kapitlet i protokollet innehåller olika formella bestämmelser om tillträde respektive uppsägning. Här återfinns också den grundläggande bestämmelsen om att en stat inte får tillträda protokollet utan att först ha tillträtt konventionen (artikel XXI.5). Där framgår även i anslutning till vilka artiklar i protokollet som förklaringar kan lämnas och i vad mån förklaringar gjorda i förhållande till konventionen också ska avse protokollet (artikel XXVIII och XXIX). Dessa bestämmelser redogörs närmare för i kapitel 6.

Artikel XXVI modifierar artikel 60 i konventionen när det gäller dess tillämpning på rullande järnvägsmateriel, en fördragsslutande stat kan välja den lösning som står i artikel XXVI.b i protokollet genom att lämna en förklaring enligt artikel 60.1 i konventionen, se närmare avsnitt 5.7.1 nedan.

Unidroit är depositarie också beträffande protokollet och där ska samtliga instrument knutna till ratifikation, godtagande, godkännande och anslutning deponeras (artikel XXXIV). Depositarien har ett ansvar att delge de fördragsslutande staterna viss information (punkten 2) och förse tillsynsmyndigheten och registratören med kopior av alla ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, underrätta dem om dagen för deponering av dessa, om alla förklaringar, återkallanden och ändringar av förklaringar samt om alla anmälningar om uppsägning med uppgift om datum för dessa anmälningar.

### 5.7.1 Artikel XXVI – Begränsning av tillämpligheten av övergångsbestämmelser

I konventionen finns övergångsbestämmelser som reglerar hur befintliga säkerhetsrätter ska hanteras när en stat tillträder konventionen och protokollet (artikel 60). Huvudregeln är att säkerhetsrätterna vid ett tillträde behåller den prioritet de hade enligt den nationella rätten. De behöver alltså inte registreras i det internationella registret för att behålla prioriteten. Konsekvensen av detta är att en borgenär kommer att behöva kontrollera om det finns andra säkerhetsrätter i objektet än de registrerade i det internationella registret. Detta gäller bara de säkerhetsrätter som finns när konventionen träder i kraft i förhållande till staten. Säkerhetsrätter som uppkommer efter

tillträdet och som inte omfattas av någon förklaring enligt artikel 39 måste registreras i det internationella registret för att få prioritet.

Konventionen träder i kraft vad avser rullande järnvägsmateriel när järnvägsprotokollet träder i kraft, se artikel XXIII.

Vid tillträdet till konventionen är huvudregeln att konventionen inte ska tillämpas på redan befintliga rättigheter eller säkerhetsrätter, som behåller den prioritet de hade enligt nationell lag innan konventionen trädde i kraft i förhållande till staten (artikel 60.1). En säkerhetshavare behöver således inte registrera sin internationella säkerhetsrätt enligt konventionens bestämmelser vid tillträdet. Detta gäller även om rättigheten eller säkerhetsrätten i och för sig skulle kunna registreras i det internationella registret och även om den enligt konventionen skulle ha sämre prioritet än en tidigare registrerad rättighet.

Bara de rättigheter eller säkerhetsrätter som tillkommit före registreringen av en internationell säkerhetsrätt har prioritet enligt artikel 60. En innehavare av en internationell säkerhetsrätt som registrerats i det internationella registret är således skyddad mot senare uppkomna rättigheter eller säkerhetsrätter.

En fördragsslutande stat kan dock välja en annan lösning genom att lämna en förklaring till artikel 60.3 i konventionen som har modifierats genom artikel XXVI.b i protokollet.

En sådan förklaring innebär att innehavare av en befintlig säkerhetsrätt inom viss tid som staten bestämmer måste registrera den i det internationella registret för att den ska behålla sin prioritet enligt nationell lag. Möjligheten att lämna en sådan förklaring har införts för att en stat ska kunna begränsa borgenärernas behov av vidare kontroll av befintliga säkerhetsrätter i samma objekt som inte har registrerats i det internationella registret. En förklaring till artikel 60.3 måste lämnas vid tillträdet och kan sedan inte återtas eller ändras genom en ny förklaring (artiklarna 57 och 58). Vid tillträdet till konventionen och luftfartsprotokollet valde Sverige att inte lämna någon sådan förklaring.

Utredningen bedömer att det inte heller finns något intresse för Sverige att lämna en sådan förklaring vad avser rullande järnvägsmateriel. Enligt utredningen är det tvärtom positivt att de säkerhetsrätter som redan existerar behåller sin prioritet även efter ett tillträde utan att det ställs krav på någon ytterligare åtgärd. Eftersom det inte finns några nationella register för rullande järnvägs-



materiel i syfte att registrera säkerhetsrätter torde detta inte heller vara någon stor praktisk fråga.



## 6 Förklaringar till protokollet

### 6.1 Disposition

I detta kapitel redogör utredningen för innebörden av de enskilda förklaringar till protokollet som en fördragsslutande stat kan lämna. EU:s tillträde till konventionen år 2009 och protokollet år 2014 samt de förklaringar som Sverige lämnat vid tillträdet till Kapstadskonventionen, får betydelse för vilka förklaringar Sverige kan lämna till järnvägsprotokollet. Dessa frågor behandlas därför också i detta kapitel.

Flera av förklaringarna har redan berörts i det föregående kapitlet om protokollets materiella bestämmelser. Men för att på bästa sätt åskådliggöra systemet med förklaringar, har vi valt att samla alla här, även om detta oundvikligen medför vissa upprepningar.

Utredningens uppfattning är att innan frågan om Sveriges eventuella tillträde kan besvaras, måste vi ta ställning till vilka förklaringar Sverige bör lämna vid ett tillträde, eftersom valet av förklaringar är avgörande för vilka konsekvenser ett tillträde får.

I prop. 2015/16:12 konstateras att vissa av de förklaringar som Sverige kan lämna till luftfartsprotokollet är nödvändiga för att Sverige ska kunna sättas upp på OECD:s så kallade Kapstadslista och därmed kvalificera sig för rabatter på exportkrediter. Främst är det fråga om förklaringar som reglerar förfaranden vid gäldenärens insolvens, men även frågor om lagval, avregistrering och export samt interimistiska åtgärder. Beträffande järnvägsprotokollet, har någon liknande lista ännu inte tagits fram eftersom protokollet inte trätt i kraft.

RWG har en förteckning över de förklaringar som finns i konventionen och protokollet med rekommendationer till fördragsslutande stater om vilka förklaringar som bör lämnas eller inte lämnas för att uppnå bästa ekonomiska resultat av järnvägsprotokollets

bestämmelser.<sup>1</sup> Även om det för järnvägsprotokollet ännu inte finns några utvalda förklaringar som kan medföra rabatt på exportkrediter, så finns det andra ekonomiska skäl för Sverige att lämna vissa förklaringar.

## 6.2 Inledning

Som nämnts tidigare följer järnvägsprotokollet till stor del bestämmelserna i luftfartsprotokollet och vid framtagandet av järnvägsprotokollet eftersträvades, så långt det var möjligt, att inte avvika från luftfartsprotokollets disposition.

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

Enligt artikel XXIX i protokollet ska alla förklaringar som har lämnats enligt konventionen också anses lämnade till protokollet, om inte annat anges.

Förklaringar lämnas normalt vid tillträde till protokollet, men det är även möjligt för en fördragsslutande stat att när som helst efter protokollets ikraftträdande i förhållande till den aktuella staten, lämna en förklaring genom en anmälan till depositarien (artikel XXX). Förutom förklaringar till artikel XXII.2 och XXVII.2 i protokollet är övriga förklaringar frivilliga.<sup>2</sup> Förklaringen får då verkan sex månader efter det att depositarien har tagit emot anmälan och blir inte verksam i förhållande till rättigheter och säkerhetsrätter som har uppkommit dessförinnan.

---

<sup>1</sup> Rail Working Group, Declarations Matrix and Economically-Based Recommendations, 28-05-15.

<sup>2</sup> Goode, R. – Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment (Cape Town, 2001) and Protocol thereto on Matters specific to Railway Rolling Stock (Luxembourg, 2007). (Second Edition), s. 208.

Samtliga förklaringar får när som helst återkallas av den fördragsslutande staten. Återkallelse får verkan först sedan sex månader förflutit sedan anmälan kommit depositarien tillhanda (se artikel XXXI).

### 6.2.1 Bestämmelser och information om lämnande av förklaringar

Unidroit har i egenskap av depositarie gett ut en promemoria vari anges till vilka bestämmelser i konventionen och protokollet förklaringar kan lämnas.<sup>3</sup> Bifogade till promemorian finns blanketter för lämnande av de olika förklaringarna. De fördragsslutande staterna är inte skyldiga att använda sig av dessa blanketter när de lämnar en förklaring, men det rekommenderas av Unidroit. För vissa av förklaringarna finns alternativa blanketter för de olika val som den fördragsslutande staten kan göra inom förklaringen. Med hänsyn till den stora betydelse som lämnande av förklaringar får och de språkliga nyanser som kan finnas, har Unidroit Governing Council beslutat att rekommendera de fördragsslutande staterna att lämna sina förklaringar på något av Unidroits arbetspråk; engelska eller franska.

Depositarien har bland annat till uppgift att informera alla andra fördragsslutande stater, tillsynsmyndigheten och registreringsmyndigheten om vilka förklaringar en fördragsslutande stat har lämnat respektive återkallat. Information om avgivna förklaringar finns också på Unidroits hemsida.<sup>4</sup> Unidroit tar också gärna emot information från de fördragsslutande staterna om nationell lagstiftning och hur denna samverkar med konventionens och protokollets bestämmelser. Informationen anslås därefter på Unidroits hemsida i syfte att öka förståelsen länderna emellan om tillämpningen av konventionen och protokollet.

---

<sup>3</sup> UNIDROIT 2009, DC10/DEP Doc. 1, The system of declaration under the Convention of International Interests in Mobile Equipment as applied to Railway Rolling Stock, an explanatory memorandum for the assistance of states and regional economic integration organisations in the completing of declarations.

<sup>4</sup> <http://www.unidroit.org/depositary-2007-luxembourg>

## 6.2.2 Olika typer av förklaringar

De olika förklaringar som kan lämnas till protokollet kan delas in i fem olika grupper:

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

### Förklaringar till protokollet

Bestämmelserna om de förklaringar som kan lämnas enligt protokollet är samlade i artiklarna XXVII–XXXI.

**Tabell 6.1 Förklaringar till protokollet**

Typ av förklaring	Artikel i protokollet
Tvingande <sup>5</sup>	Art. XXII.2, XXVII.2
Opt in	Art. VI, VIII, IX och X
Opt out	Art. XXV.4 <sup>6</sup>
Rörande nationella lagar	Art. XIII, XIV, XXIV och XXV
Rörande territoriella områden	Art. XXIV

<sup>5</sup> Förklaring enligt artikel XXVII.2 är endast möjlig att lämna för regionala organisationer för ekonomisk integration.

<sup>6</sup> Enligt promemorian från Unidroit innehåller inte järnvägsprotokollet opt out förklaring men detta motsägs av artikel XXV.4 lydelse och Goode s. 207.

### **6.3 Förklaringar som Sverige lämnat vid tillträdet till Kapstadskonventionen**

Som nämnts tidigare ska alla förklaringar som har lämnats till konventionen också anses lämnade till protokollet, om inte annat anges (artikel XXIX).

Det ingår enligt utredningens direktiv inte i vårt uppdrag att analysera innebörden av de förklaringar som Sverige lämnat till Kapstadskonventionen i förhållande till järnvägsprotokollet vid ett eventuellt tillträde till järnvägsprotokollet. Däremot ska konventionen och protokollet, enligt artikel 6.1 i konventionen, läsas tillsammans och tolkas som ett gemensamt instrument. För tillämpning av protokollet är det därför av stor betydelse vilka förklaringar Sverige lämnat till konventionen. Nedan följer en beskrivning av dessa förklaringar.

#### **6.3.1 Förklaringar till artiklarna 39.1 och 39.4 i Kapstadskonventionen**

Kapstadskonventionens bestämmelser om prioritetsordning innebär att registrerade internationella säkerhetsrätter har bättre prioritet i ett objekt än oregistrerade säkerhetsrätter. Konsekvensen av ett tillträde till konventionen skulle då bli att säkerhetsrätter som uppkommit till följd av en bestämmelse i den nationella rätten och inte genom avtal, s.k. legala säkerhetsrätter, alltid skulle få sämre prioritet eftersom dessa inte kan registreras i det internationella registret. För att skydda legala säkerhetsrätter som enligt den nationella lagen har bättre prioritet än de typer av säkerhetsrätter som omfattas av konventionen, kan en fördragsslutande stat lämna en förklaring till artikel 39.1a. De legala säkerhetsrätterna som omfattas av förklaringen kommer då att ha prioritet framför en registrerad internationell säkerhetsrätt, trots att de inte kan registreras i det internationella registret.

Sverige har lämnat en generell förklaring till artikel 39.1a som innebär att alla kategorier av legala säkerhetsrätter och rättigheter även efter ett svenskt tillträde har företräde framför en registrerad internationell säkerhetsrätt. De legala säkerhetsrätter som avses är de som enligt nuvarande och framtida bestämmelser i svensk rätt

har företrädare framför en säkerhetsrätt som är av samma slag som en internationell säkerhetsrätt.

En förutsättning för de legala säkerhetsrätternas prioritet är enligt artikel 39.3 att den internationella säkerhetsrätten inte var registrerad i det internationella registret när förklaringen till artikel 39.1a deponerades. För att skydda de legala säkerhetsrätterna även i förhållande till redan registrerade internationella säkerhetsrätter krävs att den fördragsslutande staten lämnar en förklaring till artikel 39.4. För att undvika eventuella rättsförluster för innehavare av sådana legala säkerhetsrätter som i dag har bästa prioritet, har Sverige lämnat en förklaring till den artikeln.

Sverige har även lämnat en förklaring till artikel 39.1b med innebörden att inget i konventionen ska påverka svenska statens möjlighet att hålla kvar ett objekt enligt svensk lag för betalning av tjänster. Detsamma gäller i förhållande till statliga myndigheter och till organisationer och andra privata aktörer som tillhandahåller offentliga tjänster.

### **6.3.2 Förklaring till artikel 40 i Kapstadskonventionen**

Liksom artikel 39 syftar artikel 40 till att skydda legala säkerhetsrätter. Skillnaden är att de säkerhetsrätter som omfattas av en förklaring till artikel 40 måste registreras i det internationella registret för att få prioritet och att de, efter registrering, ska behandlas som internationella säkerhetsrätter. En förklaring till artikel 40 kan inte vara generell utan de säkerhetsrätter som omfattas måste anges särskilt.

Sverige har lämnat en förklaring till artikel 40 som innebär att ett avgörande av domstol eller Kronofogdemyndigheten om kvarstad, betalningssäkring eller utmätning ska kunna registreras i det internationella registret om det avser egendom som omfattas av konventionen.

### **6.3.3 Förklaring till artikel 54.2 i Kapstadskonventionen**

En stat som tillträder Kapstadskonventionen måste lämna en förklaring till artikel 54.2. I förklaringen ska det anges om en åtgärd som står till borgenärens förfogande enligt konventionen eller proto-



kollet och vars verkställighet enligt bestämmelserna i överenskommelserna inte förutsätter en framställan hos domstol, ska få vidtas endast efter beslut av domstol.

En svensk förklaring om att åtgärder får vidtas utan domstols beslut, utom i fall där det uttryckligen föreskrivs i konventionen eller protokollet, innebär alltså inte att det görs avsteg från kravet på domstolsbeslut i situationer där det enligt svensk rätt krävs ett sådant beslut. Den praktiska betydelsen av en sådan förklaring är närmast att borgenärer med begränsad kännedom om svensk rätt, utan närmare rättsutredning kan förlita sig på det som följer av konventionen och protokollet.

Sverige har lämnat en förklaring med innebörden att alla åtgärder som är tillgängliga för borgenären enligt någon av överenskommelserna och där det inte uttryckligen anges att det krävs ett beslut av domstol, ska få vidtas utan att domstol involveras.

## **6.4 EU:s tillträde till Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet**

### **6.4.1 EU:s tillträde och frågan om kompetens**

Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet är EU-rättsligt s.k. blandade avtal. Detta innebär att de delvis reglerar rättsområden där EU-medlemsstaterna har överfört sin kompetens till EU. Frågan om huruvida en bestämmelse i ett internationellt avtal omfattas av EU:s exklusiva befogenhet eller inte, har genom EU-domstolens rättspraxis ansetts vara beroende av om den interna EU-rätten kan komma att påverkas av det internationella åtagandet (jfr artikel 3.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, EUF-fördraget).

Genom EU:s tillträde till konventionen år 2009 och protokollet år 2014 är de delar av konventionen och protokollet där EU har exklusiv befogenhet bindande för medlemsstaterna (jfr artikel 216.2 i EUF-fördraget). De delar av överenskommelserna där EU:s befogenhet inte är exklusiv blir bindande för medlemsstaterna först då de själva tillträder.

Enligt artikel 48 i Kapstadskonventionen får en regional organisation för ekonomisk integration, såsom EU, som utgörs av suveräna stater och är behörig vad avser vissa frågor som regleras i konventionen, underteckna, godta och godkänna konventionen eller

ansluta sig till den. I sådana fall ska den regionala organisationen ha samma rättigheter och skyldigheter som en fördragsslutande stat, i den utsträckning organisationen är behörig i frågor som regleras i konventionen. Motsvarande bestämmelse finns i artikel XXII i järnvägsprotokollet. Skälet till att regionala organisationer ska kunna tillträda konventionen och järnvägsprotokollet, är att de kan ha övertagit sina medlemsstaters kompetens att ingå internationella avtal inom vissa områden. Om inte den regionala organisationen tillträder en konvention som reglerar dessa områden, blir medlemsstaterna förhindrade att tillträda på egen hand.

I rådets beslut (2014/888/EU) om godkännande av järnvägsprotokollet konstateras att EU har exklusiv behörighet på vissa områden som regleras i detta. Protokollet påverkar Bryssel I-förordningen (Europaparlamentets och rådets förordning [EU] nr 2015/2012 av den 12 december 2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område) samt insolvensförordningen (förordning (EU) nr 2015/848 av den 20 maj 2015 om insolvensförfaranden) och Rom I-förordningen. Dessutom finns det unionslagstiftning på områden som även regleras i järnvägsprotokollet, såsom driftskompatibilitetsdirektivet.<sup>7</sup>

#### 6.4.2 Förklaringar som EU har lämnat

Regionala organisationer för ekonomisk integration som tillträder Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet är enligt artikel 48.2 respektive XXII.2 tvungna att lämna förklaringar där de ska specificera vilka områden som omfattas av konventionen respektive protokollet och där den regionala organisationen har exklusiv kompetens, dvs. där medlemsstaternas kompetens har flyttats över till organisationen.

Vid tillträdet till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet år 2009 och järnvägsprotokollet år 2014 lämnade EU en allmän förklaring där det angavs inom vilka områden i Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet som EU har övertagit medlemsstaternas behörighet. Där anges också att medlemsstaterna har delegerat sin behörighet till unionen på vissa områden som rör Bryssel I-förord-

---

<sup>7</sup> För närmare beskrivning, se avsnitt 3.5.

ningen, insolvensförordningen och Rom I-förordningen. I den allmänna förklaringen anges också att medlemsstaterna behåller sin behörighet när det gäller de materiella insolvensrättsliga bestämmelserna.

Utöver den nämnda förklaringen har EU endast lämnat en annan förklaring till konventionen och förutom artikel XXII inga övriga förklaringar till protokollet.

I sin förklaring till artikel 55 i Kapstadskonventionen har EU angett att i de fall där gäldenären har sitt hemvist i en medlemsstat och den medlemsstaten är bunden av Bryssel I-förordningen, ska artiklarna 13 och 43 i konventionen om beviljande av interimistiska åtgärder tillämpas i överensstämmelse med artikel 31 i 2000 års Bryssel I-förordning (artikel 35 i 2012 års Bryssel I-förordning).

I bilagan till rådets beslut (2014/888/EU) om godkännande av järnvägsprotokollet hänvisas till det europeiska numreringsystem för järnvägsfordon som finns inom EU.<sup>8</sup> Där anges att rådets bedömning är att det europeiska numreringsystemet är lämpligt för identifiering av rullande järnvägsmateriel enligt artikel XIV i järnvägsprotokollet.

Det ska noteras att Danmark på grund av sitt särskilda avtal med EU inte omfattas av EU:s förklaringar om de väljer att tillträda protokollet.

### **6.4.3 Begränsningar i EU-medlemsstaternas möjlighet att lämna förklaringar**

Eftersom järnvägsprotokollet är ett s.k. blandat avtal måste de medlemsstater som tillträder protokollet beakta EU-rätten när de tar ställning till vilka förklaringar som ska lämnas. Det är således inte tillåtet för medlemsstaterna att lämna förklaringar inom områden som faller inom EU:s kompetens. Vid ett möte som hölls av Unidroit efter EU:s tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet enades representanter för ett antal medlemsstater ( däribland Sverige) om att medlemsstaterna är förhindrade att lämna

---

<sup>8</sup> Se kommissionens beslut 2006/920/EG av den 11 augusti 2006 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemet drift och trafikledning hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella (EUT L 359, 18.12.2006, s. 1), ändrat genom kommissionens beslut 2012/757/EU av den 14 november 2012 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet ”Drift och trafikledning” i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om ändring av beslut 2007/756/EG (EUT L 345, 15.12.2012, s. 1).

förklaringar till artiklarna VIII, X och XI i luftfartsprotokollet. Enligt utredningens mening kan man utgå från att resonemanget är överförbart på motsvarande bestämmelser i järnvägsprotokollet (artiklarna VI, VII och IX).

## Artikel VI

**Förslag:** Utredningen föreslår att Sverige *inte* lämnar någon förklaring om att tillämpa artikel VI.

Artikel VI fastställer parternas fria lagval, en bestämmelse som också finns i Rom I-förordningen. Eftersom frågan regleras i EU-rätten faller den inom EU:s exklusiva befogenhet och Sverige är, liksom andra medlemsstater, förhindrat att lämna en förklaring om att tillämpa artikeln. Eftersom EU-rätten har samma innehåll som protokollet i detta avseende är det inte heller nödvändigt för medlemsstaterna att ändra den nationella lagstiftningen.

## Artikel VIII

**Förslag:** Utredningen föreslår att Sverige *inte* lämnar någon förklaring om att tillämpa artikel VIII.

I artikel VIII finns bestämmelser om ändring av de interimistiska bestämmelserna i konventionen som vi redogjort för i avsnitt 5.4.4. Artikel VIII är endast tillämplig om den fördragsslutande staten har lämnat en förklaring till artikel XXVII.2 om att tillämpa den. För Sverige och andra EU-medlemsstater regleras frågor om behörig domstol och verkställighet även i Bryssel I-förordningen. Med hänsyn till EU:s behörighet i dessa frågor enades de deltagande medlemsstaterna vid det nämnda Unidroit-mötet om att medlemsstaterna ska anses förhindrade att lämna en förklaring om att tillämpa de interimistiska bestämmelserna i konventionen. Som har utvecklats närmare i avsnitt 5.4.3 och i figuren 5.1, kräver detta dels beslut från domstol dels att ett sådant beslut erkänns i den fördragsslutande staten. Erkännande av domstols beslut regleras i Bryssel I-förordningen, vilket innebär att frågan omfattas av EU:s

kompetens. Däremot ansågs det inte finnas något hinder mot att ändra den nationella lagstiftningen så att resultatet blir detsamma som om en förklaring hade lämnats.

En förklaring om att tillämpa artikel VIII innebär alltså att handläggningstiden för såväl nationell domstol som registreringsmyndighet regleras. Det är svårt, för att inte säga omöjligt, att förutse vad detta krav skulle innebära för svenska domstolar. Det finns därför anledning att ifrågasätta om det finns något behov av att kunna vända sig till domstol.

## Artikel IX

**Förslag:** Utredningen föreslår att Sverige, som liksom övriga av EU:s medlemsstater är förhindrat att lämna en förklaring om att tillämpa artikel IX, ska anpassa sin nationella lagstiftning så att den överensstämmer med bestämmelserna i artikel IX alternativ A samt för tillämpningen av artikel IX bestämma den maximala väntetiden till 60 dagar. Hur en anpassning av den nationella lagstiftningen ska se ut beror på hur protokollet införlivas i svensk rätt, vilket behandlas i kapitel 9 i betänkandet.

Artikel IX som behandlar åtgärder vid insolvens är central i järnvägsprotokollet. De medlemsstater som väljer att lämna en förklaring om att tillämpa artikel IX, ska också ange vilket av de tre alternativen A, B eller C, som ska tillämpas.

Den så kallade insolvensförordningen innehåller olika regler hänförliga till insolvensförfaranden. I förordningen fastställs gemensamma regler om vilken domstol som har behörighet att inleda ett insolvensförfarande, vilken lag som är tillämplig och hur beslut erkänns. Syftet med förordningen är att hindra gäldenären från att överföra sina tillgångar eller jurisdiktion från ett land till ett annat i avsikt att på så sätt erhålla en förmånligare rättslig ställning.

Även i fråga om de insolvensrättsliga bestämmelserna gjorde de deltagande medlemsstaterna vid Unidroits möte bedömningen att EU:s reglering medför att medlemsstaterna är förhindrade att lämna en förklaring om att tillämpa artikel XI i luftfartsprotokollet; motsvarande artikel IX i järnvägsprotokollet. Men det finns inget som hindrar Sverige från att ändra sin nationella lagstiftning så att

tillämpningen av denna leder till samma resultat som om en förklaring om att tillämpa ett av de tre alternativen hade lämnats; jämför vad som gäller för artikel VIII.

Frågan är då vilket alternativ som Sverige bör anpassa sin lagstiftning efter. I samband med Sveriges tillträde till luftfartsprotokollet gjordes en anpassning av svensk lagstiftning som motsvarar villkoren i artikel XI, alternativ A i luftfartsprotokollet. Syftena bakom det ställningstagandet var delvis att detta var ett krav för att kunna sättas upp på OECD:s Kapstadslista och delvis för att säkerhetshavaren genom alternativ A snabbt kan hämta sin säkerhet utan hinder av nationell rätt.

Till skillnad från luftfartssektorn finansieras rullande järnvägsmateriel till stor del med hjälp av offentliga garantier och andra offentliga åtaganden. Detta beror på att järnvägen, inklusive spårväg och tunnelbana, utgör viktiga delar av samhällets totala infrastruktur och garanterar nödvändig transportkapacitet. Om vi ändrar vår lagstiftning efter artikel IX bör man fundera på om det valda alternativet innebär en risk för ökad samhällsstörning vid ekonomiska bekymmer för aktörerna inom denna sektor. Skulle en viktig aktör gå i konkurs skulle det kunna innebära att väsentlig utrustning (lok, vagnar o.likn.) kan återtas av borgenären utan hänsyn till samhällets behov av transportmedel.

Enligt artikel XXV kan en fördragsslutande stat i en förklaring begränsa utövandet av åtgärder enligt kapitel III i konventionen och artiklarna VII–IX i protokollet gällande järnvägsfordon som används för offentligt ändamål i syfte att undvika störningar av tjänster av allmänt intresse. En förklaring till artikel XXV kan lämnas enbart om staten i fråga har särskilda regler som utesluter, förhindrar eller reglerar genomförandet av någon av de åtgärder som anges i kapitel III i konventionen och artiklarna VII–IX i protokollet, se avsnitt 6.5.5. Denna artikel var en av de mest omdiskuterade under den diplomatiska konferensen i Luxemburg. Resultatet av diskussionerna blev en kompromiss mellan staternas intresse av att undvika störningar i de allmänna kommunikationerna och borgenärernas intresse av att upprätthålla det ekonomiska värdet av deras investering.

I gällande rätt finns inte några särskilda restriktioner för återtagande av järnvägsmateriel för det fall ett återtagande skulle kunna orsaka störningar i viktiga samhällsfunktioner. Det kan givetvis

diskuteras om det borde finnas en särskild hantering, men utredningen bedömer att risken för samhällsstörningar inte är särskilt stor. Tunnelbanetåg torde exempelvis knappast komma att avlägnas från tunnelbanesystemet i händelse av konkurs hos gäldenären. Borgenären kommer snarare se till så att fordonen blir kvar och att trafiken drivs vidare tillfälligt av en konkursförvaltare och därefter av en ny operatör. Jämfört med flygplan är järnvägsfordon inte helt lätta att flytta och de är ofta anpassade till just den trafik de är anskaffade för. En borgenär som i en sådan situation vill flytta fordonet till annan plats för att där bedriva annan trafik, ställs inför stora transaktionskostnader. Om den ursprungliga gäldenären hamnar i obestånd torde det ur borgenärssynpunkt i stället vara mer lätthanterligt att låta en ny operatör fortsätta trafiken. Mot denna bakgrund anser utredningen att risken för samhällsstörning inte blir större på grund av en anpassning till artikel IX vilket alternativ utredningen än väljer.

Enligt alternativ A ska den fördragsslutande staten i sin förklaring ange en väntetid. Efter denna – eller en tidpunkt dessförinnan, då borgenären enligt tillämplig lag skulle få tillgång till objektet – måste enligt alternativ A insolvensförvaltaren eller gäldenären själv välja mellan följande.

- att överlämna den rullande järnvägsmaterielen till borgenären, eller
- att läka alla tidigare avtalsbrott och åta sig att uppfylla alla framtida förpliktelser enligt avtalet; det avtalsbrott som har lett till ett insolvensförfarande är däremot inte möjligt att läka.

Till skillnad från alternativ A är ett återtagande enligt alternativ B beroende av nationell domstol. I enlighet med den tillämpliga nationella lagen kan domstolen begära att gäldenären ska vidta ytterligare åtgärder eller ställa kompletterande säkerhet. Alternativ B saknar dessutom en yttersta tidsgräns inom vilken gäldenären måste överlämna den rullande järnvägsmaterielen.

Alternativ C saknar en tydlig tidsgräns för både gäldenären och borgenären under vilken de kan förhandla om huruvida egendomen ska återlämnas eller bli kvar hos gäldenären. Detta alternativ saknar den trygghet för borgenären som protokollet kan ge för att bidra till en ökad möjlighet för järnvägsföretag med sämre ekonomi – men med potential – att få finansiering och möjlighet att utveckla sin

verksamhet, för närmare beskrivning av de olika alternativen i artikel IX se avsnitt 5.4.5.

Utredningen delar regeringens bedömning i prop. 2015/16:12 om att alternativ A erbjuder det mest förmånliga alternativet för borgenärerna, eftersom de vid ett insolvensförfarande kan vara säkra på att snabbt få tillbaka sin egendom eller bli kompenserade av gäldenären eller insolvensförvaltaren. Gäldenären har dessutom vårdplikt avseende objektet under väntetiden, något som minskar risken för värdeförlust.

Regleringen innebär vissa begränsade skillnader i förhållande till det som gäller enligt svensk rätt i insolvensförfaranden. I ett konkursbo ingår endast gäldenärens egendom. När det gäller egendom som inte ägs av gäldenären finns redan i dag enligt svensk rätt separationsrätt i en konkurs, dvs. en rätt för ägaren att hämta ut sin egendom utan konkurrens av andra borgenärer. Även borgenärer med panträtt har enligt svensk rätt en ställning i konkursen som till stor del motsvarar den som anges i protokollet. Skillnaden visar sig främst i den ovillkorliga rätten att inom viss tid – 60 kalenderdagar – kunna göra sin rätt gällande.

Skillnaden mellan svensk rätt och järnvägsprotokollets bestämmelser blir större vid en företagsrekonstruktion. Borgenären ges då enligt järnvägsprotokollet samma rätt som vid en konkurs att ta sin egendom ur gäldenärens bo.

Det finns varken i konkurslagen eller i lagen om företagsrekonstruktion någon motsvarighet till protokollets uttryckliga bestämmelse om att gäldenären både ska läka ett avtalsbrott och förbinda sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet (artikel IX, alternativ A, p. 7, jfr 2 kap. 20 § lagen om företagsrekonstruktion).

Vid en företagsrekonstruktion innebär en tillämpning av artikel IX, alternativ A, även att egendom som är av avgörande betydelse för bolagets verksamhet kan tas ur boet, något som annars inte är möjligt enligt lagen om företagsrekonstruktion (jfr 2 kap. 15 § första stycket 3).

Regeringen har i prop. 2014/2015:12 konstaterat att insolvensförfarande enligt Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet omfattar såväl konkursförfarande som företagsrekonstruktion. Insolvensförfarande har precis samma innebörd enligt järnvägsprotokollet. I en företagsrekonstruktion innebär detta att säkerhetshavarna eller



leasegivarna efter ett beslut om att inleda rekonstruktion, kan hämta hem sin säkerhet. Förutsättningarna för att fortsätta bedriva verksamhet i bolaget försämras då givetvis, och det kan även ifrågasättas om företagsrekonstruktioner i järnvägsföretag alls blir möjliga. Regeringen konstaterade i prop. 2014/2015:12 att risken var begränsad att en sådan bestämmelse, artikel XI, alternativ A i luftfartsprotokollet (motsvarande artikel IX alternativ A i järnvägsprotokollet) skulle hämma rekonstruktioner.

## 6.5 Övriga förklaringar till järnvägsprotokollet

### 6.5.1 Artikel X

**Förslag:** Utredningen föreslår att Sverige lämnar en förklaring om att tillämpa artikel X.

Artikel X gäller samarbetet mellan olika staters domstolar vid insolvensförfaranden. I artikel X.2 åläggs domstolarna i en fördragsslutande stat där den rullande järnvägsmaterielen finns att i överensstämmelse med den fördragsslutande statens lag, så långt det är möjligt, samarbeta med utländska domstolar och insolvensförvaltare vid tillämpningen av bestämmelser i artikel IX. Denna bestämmelse om samarbete är endast tillämplig om den fördragsslutande staten har avgett en förklaring om det.

I fördragsslutande stater som har lämnat en förklaring om att tillämpa artikel X i järnvägsprotokollet ska nationella domstolar, så långt det är möjligt och i överensstämmelse med nationell lag, samarbeta med utländska domstolar och konkursförvaltare (eller motsvarande behöriga personer) vid tillämpningen av protokollets insolvensrättsliga bestämmelser.

Enligt utredningens uppfattning är det viktigt för att uppnå ett effektivt och rättssäkert förfarande, att de nationella domstolarna samarbetar över landgränserna och även med insolvensförvaltare. Utredningen menar därför att Sverige, i likhet med dess ståndpunkt vid ratifikationen av luftfartsprotokollet, ska lämna en förklaring om att artikel X ska vara tillämplig.

### 6.5.2 Artikel XIII

Enligt artikel XIII kan en fördragsslutande stat när som helst, genom en förklaring, inom sitt territorium utse ett eller flera organ till kontaktpunkter (entry points) vilken eller vilka ska ha till uppgift att översända information till det internationella registret för registrering.

En närmare redogörelse för konventionens och protokollets bestämmelser om det internationella registret finns i kapitel 7. Mot bakgrund härav samt då det i kommittédirektiven särskilt anges att utredningen ska ta ställning till om Sverige bör ha så kallade kontaktpunkter, avser utredningen att i det kapitlet återkomma till frågan om Sverige bör lämna en förklaring till artikel XIII.

### 6.5.3 Artikel XIV

Enligt artikel XIV.1 ska vid tillämpningen av artikel 18.1a i konventionen (som avser villkor och kriterier för registrering) regelverket innehålla villkor för registratorns tilldelning av identifikationsnummer som möjliggör en unik identifiering av rullande järnvägsmateriel. Artikel XIV.1 ger tre möjliga alternativ för en unik identifiering. Detta identifikationsnummer ska

- a) anbringas på den berörda delen av rullande järnvägsmateriel,
- b) i det internationella registret kopplas samman med tillverkarens namn och identifikationsnummer för den berörda delen, eller
- c) i det internationella registret kopplas samman med ett nationellt eller regionalt identifikationsnummer för den berörda delen.

Det första alternativet är till för de fall där det inte finns något som identifierar visst rullande järnvägsmateriel, det andra, där det finns ett identifikationsnummer från tillverkaren, och det tredje, där det finns ett nationellt eller regionalt identifikationsnummer, med eller utan en tillverkarens identifikationsnummer.

Om ett objekt har en tillverkarens identifikationsnummer är det detta nummer som kommer att skickas till det internationella registret av den som vill registrera en säkerhetsrätt.

I de fall där objektet inte är kopplat till någon tillverkarens namn och identifikationsnummer (utom när alternativ C tillämpas) ska det

internationella registret fördela ett nummer som ska fästas på objektet.<sup>9</sup> Även i detta fall ska den som vill registrera säkerhetsrätten förse det internationella registret med tillverkarens namn och identifikationsnummer. Det interna numret hos det internationella registret kopplas då vid registreringen samman med tillverkarens namn och identifikationsnummer.

Enligt det tredje alternativet förses registratorn med ett nationellt eller regionalt identifikationsnummer för objektet som i sin tur ska tilldelas objektet ett nummer som är kopplat till det nationella eller regionala numret. Det finns inget som hindrar användningen av alfanumeriska nummer; ett centralt syfte kommer att vara att se till att alla identifieringsnummer är och förblir unika och inte kan återanvändas.

Enligt artikel XIV.2 får en fördragsslutande stat, vid tillämpningen av artikel XIV.1 lämna en förklaring om vilket system med nationella eller regionala identifikationsnummer som ska tillämpas på delar av den rullande järnvägsmateriel som belastas med en internationell säkerhetsrätt. Ett sådant nationellt eller regionalt identifikationssystem ska möjliggöra en unik identifiering av varje del av den rullande järnvägsmateriel som systemet omfattar.<sup>10</sup> Med andra ord ska en förklaring endast lämnas om det finns ett nationellt eller regionalt identifikationssystem som möjliggör en unik identifiering av säkerhetsrätten som Sverige vill använda i detta syfte.

Som tidigare nämnts i avsnitt 6.4.2 har i rådets beslut om godkännande av protokollet refererats till det numreringsystemet för fordon som tillskapats inom unionen genom kommissionens beslut 2006/920/EG (ändrat 2012-11-14, 2012/757/EU). Där anges att det europeiska numreringsystem (som finns i det s.k. nationella fordonsregistret) är lämpligt för identifiering av rullande järnvägsmateriel enligt artikel XIV i järnvägsprotokollet.

Det numreringsystem som tillskapats inom unionen, som även gäller i Sverige har tillkommit för andra ändamål än säkerhetsrätter, se avsnitt 3.5.1. Systemet möjliggör inte en unik identifiering av säkerhetsrätten, bl.a. för att siffrorna kan ändras. Detta sker t.ex. varje gång en vagn uppgraderas. Det nummer som erhålls från det nationella fordonsregistret fästs inte alltid på säkerheten i fråga.

---

<sup>9</sup> Enligt RWG pågår arbetet med att ta fram ett 20-siffrigt chip system för detta ändamål.

<sup>10</sup> Goode, a a s. 186 ff.

Vidare kan det nationella fordonsregistret endast nyttjas om gäldenären befinner sig i den relevanta fördragsslutande staten vid den tidpunkt då det internationella intresset uppkommer. Det europeiska numreringsystemet gäller inte heller allt rullande järnvägsmateriel som omfattas av protokollet.<sup>11</sup> På grund av dessa omständigheter kommer det europeiska numreringsystemet inte att uppfylla kraven i artikel XIV.2.

Det internationella registret och systemet med unika identifikationsnummer får anses vara kärnan i järnvägsprotokollet. De flesta europeiska länder saknar ett heltäckande identifieringssystem för rullande järnvägsmateriel, som borgenärer kan använda vid säkerhetsrätter i järnvägsmateriel. Om medlemsstaterna skulle lämna *opt in*-förklaring enligt artikel XIV.2 och därmed använda det europeiska numreringsystemet, kan hela syftet med protokollet urvattnas på grund av de brister som beskrivits ovan. Sverige bör därför inte lämna någon förklaring enligt artikel XIV.2.

#### 6.5.4 Artikel XXIV

**Förslag:** Utredningen föreslår att Sverige *inte* lämnar någon förklaring till artikel XXIV.

Artikel XXIV i protokollet gäller i förhållandet till territoriella områden. Endast de stater berörs som består av olika territoriella områden med olika rättssystem beträffande de områden som regleras i konventionen och protokollet. Eftersom Sverige inte har några sådana territoriella områden kan vi inte heller lämna någon förklaring enligt artikel XXIV.

---

<sup>11</sup> Rail Working Group, Declaration Matrix and Economically-Based Recommendations, 28 May 2015.

### 6.5.5 Artikel XXV

**Förslag:** Utredningen föreslår att Sverige *inte* lämnar någon förklaring till artikel XXV.

Artikel XXV innehåller undantag från kapitel III i konventionen och artiklarna VII–IX i protokollet. Syftet är att kunna behålla gällande lagstiftning som begränsar åtgärder avseende järnvägsfordon som används för offentligt ändamål för att därigenom undvika störningar av tjänster av allmänt intresse, se även avsnitt 6.4.3.

Enligt artikel XXV.1 får en fördragsslutande stat när som helst förklara att den, i enlighet med vad den angett i sin förklaring, kommer att fortsätta att tillämpa gällande nationell lagstiftning som utesluter, förhindrar eller reglerar genomförandet av någon av de åtgärder som anges i kapitel III i konventionen och artiklarna VII–IX i protokollet på sitt territorium när det gäller rullande järnvägsmateriel för offentliga ändamål. Med ”gällande nationell lagstiftning” avses den förklarande statens nationella lagstiftning. Vad som utgör ”gällande lagstiftning” avgörs av den förklarande statens lagregler och kan innefatta administrativa regler och förfaranden lika väl som lagstadgade bestämmelser och rättsliga beslut. Den fördragsslutande staten får endast återopa lagstiftning som gällde vid den tidpunkt då staten lämnade förklaringen.

I Sverige finns inte någon nationell lagstiftning som utesluter, förhindrar eller reglerar genomförandet av någon av de åtgärder som anges i kapitel III i konventionen och artiklarna VII–IX i protokollet. Därför har vi inte möjlighet att lämna någon förklaring till artikel XXV.

Det finns däremot inget som hindrar att en stat inför ny lagstiftning och därefter lämnar en förklaring som omfattar den nya lagstiftningen. Men en förklaring kan aldrig negativt påverka de rättigheter och säkerhetsrätter som borgenärer har enligt ett avtal som ingåtts före den dag då depositarien mottagit förklaringen (artikel XXV.5). Borgenärer är därför skyddade mot retroaktiva verkningar av ny lagstiftning.



# 7 Det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel

## 7.1 Inledning

Möjligheten att registrera internationella säkerhetsrätter i ett gemensamt internationellt register är avgörande för Kapstadskonventionens och de olika protokollens tillämpning. Som tidigare har angetts finns det i dag tre protokoll knutna till Kapstadskonventionen och det pågår diskussioner om att lägga till ytterligare protokoll. Varje protokoll reglerar en typ av egendom och har ett eget register. Användningen av det internationella registret regleras både i konventionen och i det aktuella protokollet. För en utförligare beskrivning av konventionens regler om det internationella registret se prop. 2015/16:12.

Det internationella registret för sådan egendom som omfattas av järnvägsprotokollet (International Rail Registry) kommer att ligga i Luxemburg och föras av Regulis SA; ett dotterbolag till företaget SITA som bildades i Luxemburg år 2014 med det enda syftet att utveckla och driva det internationella registret. Uppdraget löper på tio år. För närvarande pågår arbetet med att bygga upp ett registreringssystem som är stabilt, pålitligt och säkert samt vara klart att tas i bruk när protokollet träder i kraft. Det internationella registret för luftfartsobjekt, som drivs av företaget Aviareto Ltd på Irland, är förebild för det internationella registret för rullande järnvägsmateriel.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> The International Rail Registry and The Luxembourg Rail Protocol to The Cape Town Convention – Global Registration of Mobile Assets, Elizabeth Hirst och Nicolas Gavage.

Det internationella registret kommer att vara helt automatiserat och tillgängligt dygnet runt. Såväl privatpersoner som nationella myndigheter kommer att kunna ta del av uppgifter som är hänförliga till en registrering i det internationella registret.

Syftet med registrering i det internationella registret är att ge upplysningar om att ett visst objekt är belastat med en internationell säkerhetsrätt och att avgöra prioriteten mellan konkurrerande intressen i viss egendom

Det internationella registret kommer att övervakas av en tillsynsmyndighet. Registret kommer att vara självfinansierat och avgifterna för olika tjänster kommer att fastställas så att de täcker kostnaderna.

Enligt konventionen finns det ingen möjlighet att registrera vanliga försäljningar i registret. Däremot ger järnvägsprotokollet möjlighet till sådan registrering men då endast i upplysningssyfte, se avsnitt 5.3.3.

Det internationella registrets verksamhet kommer att styras av ett antal regler och föreskrifter som sammanställs och godkänns av tillsynsmyndigheten. RWG har varit med och sammanställt ett utkast till dessa föreskrifter som ännu inte har offentliggjorts. Så länge föreskrifterna för registret inte är klara, kan detta endast beskrivas i stora drag; detaljerna kommer att återfinnas i föreskrifterna.

## **7.2 Det internationella registret (konventionen kapitel IV–VII och protokollet kapitel III)**

### **7.2.1 Tillsynsmyndighetens uppgifter**

Enligt konventionen ska det internationella registret skapas av en tillsynsmyndighet som utses i enlighet med protokollet.<sup>2</sup> Tillsynsmyndigheten etableras genom representanter, varav några är utsedda av stater som är parter till konventionen och andra av stater som utses av Unidroit och OTIF.<sup>3</sup> Som sekretariat ska OTIF bistå tillsynsmyndigheten i utövandet av dess funktioner.<sup>4</sup> Tillsynsmyndig-

<sup>2</sup> Konventionen artikel 17.1 och 2a.

<sup>3</sup> Se protokollet artikel XII.1. Varje stat som är part till konventionen ska utse en representant. Därutöver utser Unidroit och OTIF högst tre andra stater, som i sin tur utser varsin representant.

<sup>4</sup> Artikel XII.6.



heten ska utse och övervaka en registrator som ska säkerställa en effektiv drift av registret.<sup>5</sup>

Tillsynsmyndigheten för det internationella registret har en mängd olika ansvarsområden, vilka framgår av artikel 17.2 i konventionen. En av tillsynsmyndighetens uppgifter är att utse respektive avsätta registratorn. Därefter ska registratorns mandat förlängas eller en ny registrator utnämnas för en mandatperiod på högst tio år.<sup>6</sup>

Tillsynsmyndigheten ska löpande utöva tillsyn över registratorns verksamhet och driften av det internationella registret. Den ska också i viss mån fungera som ett extra stöd för registratorn. Tillsynsmyndigheten ska även fastställa och regelbundet se över avgiftsstrukturen för registrets tjänster, vilket ska finansieras genom de avgifter som tas ut vid en registrering och sökning. Enligt artikel XVI.2 ska avgifterna fastställas så att de täcker skäliga kostnader för inrättande, drift och genomförande av registret och skäliga kostnader för sekretariatets verksamhet. Registratorn får bedriva sin verksamhet med en skälig vinst.

Tillsynsmyndigheten har således ett övergripande ansvar för att det internationella registret fungerar som det är avsett. Men myndigheten kan inte avgöra frågor och tvister som hänför sig till en viss registrering i registret; sådana frågor kan bara avgöras av domstol. Tillsynsmyndighetens uppgifter har delegerats till en förberedande kommission, som består av en representant från Finland och en representant från USA.

## 7.2.2 Tillsynsmyndighetens privilegier

Artikel 27.2 i konventionen föreskriver att tillsynsmyndigheten ska åtnjuta immunitet mot rättsliga och administrativa åtgärder som framgår av det aktuella protokollets bestämmelser. I järnvägsprotokollet anges inget i denna fråga. Trots avsaknaden av bestämmelser i protokollet vilar tillsynsmyndighetens immunitet, inom internationell rätt, på sin status som en organisation som etablerats i enlighet med en internationell konvention av företrädare för suveräna stater

---

<sup>5</sup> Konvention artikel 17.2b, 2f och 5.

<sup>6</sup> Artikel XII.11.

och därmed har en internationell juridisk persons status enligt artikel 27.1 i konventionen.<sup>7</sup>

## 7.3 Hur fungerar det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel?

### 7.3.1 Syftet

Det huvudsakliga syftet med registrering i registret är att avgöra prioriteten mellan konkurrerande intressen i rullande järnvägsmateriel. Utgångspunkten är att den säkerhetsrätt som registreras först också har bäst prioritet. Endast prioriteten mellan registrerade säkerhetsrätter samt mellan registrerade och oregistrerade säkerhetsrätter kan avgöras med hjälp av registret; prioriteten mellan oregistrerade säkerhetsrätter regleras inte.<sup>8</sup>

Det internationella registret är ”notice-based” och inte ”documentary”, vilket innebär att det ska ge upplysningar om att ett visst objekt är belastat med en internationell säkerhetsrätt. Däremot framgår inte av registret vilken kategori av internationella säkerhetsrätter som en registrering avser, dvs. om det är ett pantavtal, köp med äganderättsförbehåll eller ett leasingavtal.

Den information som finns tillgänglig i registret begränsas till ett minimum. Det är i stället upp till den som söker i registret att själv vidta ytterligare undersökningar hos parterna för att få mer upplysningar om säkerhetsrättens beskaffenhet. Det framgår inte heller av registreringsuppgifterna i vilken utsträckning säkerhetsrätten belastar objektet i fråga. För att få reda på hur mycket viss rullande järnvägsmateriel är in-tecknad för, måste användaren vända sig till parterna.

Det är viktigt att notera att registrering i det internationella registret inte är nödvändig för att skapa en internationell säkerhetsrätt eller för att bevisa att en sådan existerar. Registrering av en internationell säkerhetsrätt är inte heller någon garanti för att säkerhetsrätten är giltig; bara för att en registrering finns betyder

---

<sup>7</sup> Goode, R. – Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment (Cape Town, 2001) and Protocol thereto on Matters specific to Railway Rolling Stock (Luxembourg, 2007). (Second Edition), s. 428.

<sup>8</sup> The International Rail Registry, Steven L. Harris, Rev. dr. unif. 2007, s. 533 f.

det inte nödvändigtvis att den internationella säkerhetsrätten fortfarande existerar. Om köparen i ett avtal med äganderättsförbehåll betalar av sin skuld upphör säljarens säkerhetsrätt i egendomen och det saknar då betydelse om den internationella säkerhetsrätten som säljaren haft har avregistrerats i det internationella registret eller inte.

Prioriteten mellan säkerhetsrätter avgörs inte heller alltid av registreringen i det internationella registret. Så är t.ex. fallet vid legala rättigheter och säkerhetsrätter som omfattas av en förklaring till artikel 39, vilka behåller den prioritet som de har enligt nationell lag.<sup>9</sup> Sverige har lämnat förklaring till artikel 39.1 och 39.4. Sverige har inte lämnat någon förklaring till artikel 60.3, vilket innebär att befintliga rättigheter och säkerhetsrätter kommer att behålla sin prioritet, oavsett om de hade kunnat registreras i det internationella registret eller ej.

### 7.3.2 Vad kan registreras i det internationella registret?

Systemet med registreringar i det internationella registret baseras på att säkerhetsrätter kan knytas till ett visst identifierbart objekt. Registret utgår således inte från namnet på gäldenären eller borge-nären. Primärt är registret avsett för internationella säkerhetsrätter som faller under konventionens bestämmelser, men även andra rättigheter och säkerhetsrätter kan skrivas in.

Av artikel 16 i konventionen framgår att följande uppgifter kan registreras i det internationella registret

1. internationella säkerhetsrätter, framtida internationella säkerhetsrätter samt registreringsbara legala rättigheter och säkerhetsrätter,
2. överlåtelser och framtida överlåtelser av internationella säkerhetsrätter,
3. förvärv av internationella säkerhetsrätter till följd av lag- eller avtalsenlig subrogation,
4. meddelanden (notices) om nationella rättigheter och säkerhetsrätter, och

---

<sup>9</sup> Goode a a s. 541.

5. efterställning<sup>10</sup> (subordinations) av sådana säkerhetsrätter som avses i någon av punkterna ovan.

Om en stat har lämnat en förklaring till artikel 60.3 (vars lydelse har modifierats genom artikel XXVI vad avser rullande järnvägsmateriel) måste också befintliga rättigheter och säkerhetsrätter registreras i registret. Även företrädesordningen mellan icke registreringsbara säkerhetsrätter som omfattas av artikel 29.1 kan registreras. När det gäller egendom som omfattas av järnvägsprotokollet ska även försäljningsmeddelanden kunna registreras (artikel XVII i protokollet).

Det anges också i artikel 16.2 att skilda internationella register får inrättas för de olika kategorierna av objekt och för anknytande rättigheter som t.ex. internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel.

### 7.3.3 Kontaktpunkter

**Förslag:** Utredningen föreslår att Sverige *inte* lämnar en förklaring till artikel XIII om kontaktpunkter.

Artikel 18.5 i konventionen ger en möjlighet för en fördragsslutande stat att på sitt territorium utse ett eller flera organ till kontaktpunkter (entry points), vilka ska ha till uppgift att översända de uppgifter som krävs för registrering till det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel. En fördragsslutande stat som utser en kontaktpunkt får ange vilka villkor som ska vara uppfyllda innan uppgifterna sänds över till det internationella registret. Reglerna för kontaktpunkter i järnvägsprotokollet finns i artikel XIII. Där anges även att registrering av meddelanden om nationell säkerhetsrätt eller meddelanden om en rättighet eller säkerhetsrätt enligt artikel 40 på grundval av lagen i en annan stat inte omfattas av

<sup>10</sup> Innehavare av konkurrerande säkerhetsrätter eller rättigheter har möjlighet att avtala om en annan prioriteringsordning än den som nu redogjorts för (artikel 29.5). Ett sådant avtal om s.k. efterställning, dvs. att en säkerhetsrätt ska ha sämre prioritet än vad som föreskrivs i artikel 29, måste registreras i det internationella registret för att det ska vara bindande för en förvärvare av den efterställda säkerhetsrätten (jfr artikel 16.1e).

kontaktpunkternas uppgifter. Vid utseende av en kontaktpunkt är det tillåtet, men inte obligatoriskt, att utse en eller flera kontaktpunkter för uppgifter avseende registrering av försäljningsmeddelanden.

Sverige har vid tillträdet till luftfartsprotokollet valt att inte anamma systemet med kontaktpunkter. Som skäl för detta angav regeringen bl.a. att det inte klart framgår vilka uppgifter de nationella kontaktpunkterna ska ha, men att det torde vara uteslutet att de ska göra någon kontroll av de uppgifter som sedan ska skickas vidare till registret. Vidare angav regeringen att det internationella registret för luftfartsobjekt är avsett att användas av enskilda personer sedan de har registrerat sig och blivit godkända användare och att alla åtgärder i samband med registreringen sker elektroniskt över internet.<sup>11</sup>

Utredningen ansluter sig till vad regeringen anfört beträffande behovet av kontaktpunkter och anser att samma argument är relevanta i förhållande till det internationella registret för egendom som omfattas av järnvägsprotokollet. Användarna av det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel är troligtvis personer som i sitt arbete ofta får anledning att använda sig av det internationella registret för registreringar eller sökningar, såsom t.ex. jurister vid advokatbyråer. Enligt utredningen finns det inte något behov av att nationellt samordna registreringarna vid en nationell myndighet eller annat organ. I den mån svenska myndigheter önskar information om en registrering kan de, liksom alla andra, göra en sökning i registret. Om en registrering måste ske genom en nationell kontaktpunkt kommer inte heller fördelarna med registrets 24-timmars tillgänglighet att fullt ut kunna utnyttjas.

Mot bakgrund av vad som nu sagt är det utredningens uppfattning att Sverige inte heller i detta sammanhang bör ha ett system med nationella kontaktpunkter. Någon förklaring härom bör därför inte lämnas.

---

<sup>11</sup> Prop. 2015/16:12 s. 54.

### 7.3.4 Registrering

Det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel har två huvudfunktioner, nämligen registrering av en säkerhetsrätt eller rättighet i rullande järnvägsmateriel och sökning på rullande järnvägsmateriel. Sökning kan ske för att få information om det finns några befintliga säkerhetsrätter som belastar objektet och för att avgöra säkerhetsrätternas inbördes prioritet.

Vilka som kan göra en registrering kommer att regleras i föreskrifterna som ännu inte är färdigställda. Men av de arbetsversioner som utredningen tagit del av framgår att man avser att följa samma regler som det internationella registret för luftfartsobjekt; fysiska och juridiska personer som vill registrera säkerhetsrätter i det internationella registret måste först ansöka för att bli godkända användare (approved administrator user). Ansökningarna behandlas av det internationella registret. Där kontrolleras att den person som har gjort en ansökan verkligen har rätt att företräda en viss enhet (entity), t.ex. ett bolag, och att den enheten verkligen existerar. Vem som helst kan söka, efter att ha registrerat sig som användare, i det internationella registrets hemsida. Endast personer som underlåter att följa villkoren såsom de anges i kapitel V i konventionen, får vägras tillgång till registrets registrerings- eller söktjänster (artikel 26).

För registrering krävs att båda parter till den transaktion som grundar säkerhetsrätten samtycker till registreringen (artikel 20). Även detta sker elektroniskt. Sedan en säkerhetsrätt har registrerats är det möjligt att få fram den genom en sökning i registret.

Vem som helst kan begära ett intyg från det internationella registret av vilket ska framgå all den information som finns registrerad beträffande ett visst objekt eller att det inte finns någon information registrerad överhuvudtaget (artikel 22). Förutsatt att intyget uppfyller kraven i regelverket för det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel, utgör detta bevis för de uppgifter som fanns i registret inklusive datum och tidpunkt för registreringen av uppgifterna (artikel 24).

### 7.3.5 Registratorns ansvar

Registratorn har ett visst ansvar för felaktigheter i de uppgifter som finns i det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel. Av artikel 28 framgår att registratorn ska utge ersättning för skada som en person har åsamkats, om skadan är en direkt följd av fel eller försummelse som registratorn, dess ledning eller anställda orsakar. Registratorn är också ansvarig för brister i det internationella registret, såvida dessa inte uppkommit genom en oundviklig händelse som det inte går att skydda sig emot och som inte kunnat förebyggas genom bästa allmänt tillämpade praxis. Enligt artikel 28.1 ska registratorn ersätta skadan upp till ett belopp som motsvarar värdet av den rullande järnvägsmaterielen. Men detta skadeståndsansvar har i artikel XV.5 i protokollet begränsats till att under ett år uppgå till högst 5 miljoner särskilda dragningsrätter (SDR) eller till det högre belopp som tillsynsmyndigheten bestämmer. Detta kan jämföras med det internationella registret för luftfartsobjekt där skadeståndsansvaret är obegränsat. Den begränsning som stadgats i artikel XV.5 gäller emellertid inte skador som orsakats av registratorns anställda genom grov oaktsamhet eller uppsåt (artikel XV.6).

Som tidigare angetts ska inte registratorn bära ansvaret för sakfel i de registreringsuppgifter som tagits emot. Registratorn ska inte heller bära ansvar för åtgärder eller omständigheter som varken den, dess ledning eller anställda orsakar och som förelåg redan innan uppgifterna om registrering i det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel togs emot.<sup>12</sup>

### 7.3.6 Fel i det internationella registret

Det internationella registret är helt automatiserat och öppet dygnet runt (artikel XV.4). Det görs ingen kontroll av de uppgifter som lämnas vid en registrering, utan det är parterna som genom att lämna sina samtycken kontrollerar att uppgifterna är korrekta. En konsekvens av detta är att det internationella registret aldrig kan garantera att uppgifter i registret är korrekta. Enligt den officiella

---

<sup>12</sup> Goode a a s. 80 och 190.

kommentaren<sup>13</sup> är det inte ovanligt att personer ”för säkerhets skull” registrerar rättigheter och säkerhetsrätter vilka inte omfattas av vare sig konventionen eller protokollet. Om parterna är överens finns det ingen spärr mot detta. Men det är viktigt att de som använder registret är medvetna om att alla registrerade säkerhetsrätter måste kontrolleras för att kunna vara säkra på att de verkligen existerar. Det internationella registret tillhandahåller inte någon hjälp med detta och inte heller vare sig juridisk rådgivning eller medling mellan parter som är oense om uppgifter i registret.

Vissa felaktigheter i en registrering kan godtas och behöver inte leda till att registreringen blir ogiltig. Frågan om en registrerings giltighet får avgöras i det enskilda fallet beroende på hur allvarligt felet är.<sup>14</sup> Felaktigheter kan också rättas till om båda parter samtycker till detta (artikel 20.1). Om det rör sig om grundläggande fel, såsom att avtalet som grundar säkerhetsrätten inte har ingåtts på rätt sätt eller att samtycke inte har lämnats, kan den berörda parten skriftligen begära att motparten ska låta avregistrera eller ändra registreringen (artikel 25.4). Om en sådan begäran inte hör-sammas, kan den berörda personen hos domstol med behörighet ansöka om att förelägga motparten att låta avregistrera säkerhetsrätten.<sup>15</sup> Vidtar inte motparten åtgärder för att låta avregistrera säkerhetsrätten kan samtliga åtgärder för ohörsamhet mot domstolen som står till buds i den domstolen vidtas. Det borde exempelvis vara möjligt att förelägga motparten vid vite att vidta en avregistrering. Den berörda parten kan också ansöka, direkt eller genom den nationella domstolen, hos en domstol inom registratorns jurisdiktion (dvs. en behörig domstol i Luxembourg) att förelägga registratorn att ta bort registreringen (artikel 44.3).

### 7.3.7 Upphävande av registrering

En registrering är giltig till dess den har upphävts eller den giltighetstid som anges i registreringen har löpt ut (artikel 21). Enligt artikel 25 ska en registrering upphävas när förpliktelserna som säkerstälts genom säkerhetsrätten är uppfyllda. Samma sak gäller när

---

<sup>13</sup> A a s. 79.

<sup>14</sup> A a s. 80.

<sup>15</sup> A a s. 80.



villkoren för äganderättens övergång enligt ett avtal med äganderättsförehåll uppfyllts. Innehavaren av säkerhetsrätten ska på gäldenärens skriftliga begäran, utan dröjsmål, vidta åtgärder för att upphäva registreringen. Även en framtida säkerhetsrätt eller överlåtelse samt en nationell rättighet eller säkerhetsrätt ska upphävas enligt artikel XV.2, som modifierar artikel 25.2. Enligt Artikel XV.2 ska en framtida säkerhetsrätt eller överlåtelse samt en nationell rättighet eller säkerhetsrätt upphävas, under de omständigheter som anges i artikel 25.2, senast tio kalenderdagar från mottagandet av en begäran enligt artikel 25.2.

Om ett avtal om efterställning har registrerats och gäldenären har fullgjort sina förpliktelser gentemot förmånstagaren ska denne senast tio kalenderdagar efter en skriftlig begäran enligt artikel XV.3, vidta åtgärder för att upphäva registreringen.



# 8 Bör Sverige tillträda järnvägsprotokollet?

## 8.1 Inledning

Utifrån analysen av järnvägsprotokollets bestämmelser ska utredningen ta ställning till om Sverige bör tillträda instrumentet eller inte. I detta kapitel presenteras en analys av vad ett tillträde skulle innebära för Sverige och för olika svenska aktörer, främst inom järnvägssektorn. Utredningens förslag i frågan om Sverige bör tillträda protokollet eller ej, förutsätter att Sverige vid ett tillträde lämnar de förklaringar som utredningen har föreslagit i tidigare kapitel.

I maj 2016 hade Luxemburg och EU tillträtt järnvägsprotokollet. Gabon, Italien, Schweiz, Storbritannien och Tyskland har undertecknat protokollet.<sup>1</sup> I bl.a. Storbritannien pågår en process om tillträde. Även i Finland har frågan om tillträde aktualiserats.

I detta kapitel redogör vi även för de kontakter utredningen har haft med det brittiska departement som utreder frågan om Storbritanniens tillträde. Utredningen har haft kontakt med Justitiedepartementet i Danmark som förklarat att man där ännu inte har några planer på att tillträda protokollet. Finland som planerat en större översyn över den insolvensrättsliga lagstiftningen, har meddelat att i samband med det kommer även arbetet med att tillträda järnvägsprotokollet att påbörjas.

---

<sup>1</sup> Aktuell status för konventionen och protokollet, se Unidroits hemsida <http://www.unidroit.org>

## 8.2 Storbritannien och järnvägsprotokollet

Storbritannien tillträdde Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet i juli 2015. Intresset för järnvägsprotokollet har varit stort i Storbritannien som undertecknade protokollet den 26 februari 2016. Utredningen har haft löpande kontakt med ansvarig på det brittiska departementet för transport i syfte att följa Storbritanniens process mot ratificering.

Ratificeringsprocessen för Storbritannien beräknas ta 1–1 ½ år. Sedan protokollet undertecknades pågår en konsultation där synpunkter från branschen samt från övriga berörda departement ska hämtas in och sammanställas. Konsultationen beräknas vara klar i slutet av juli 2016.

Frågan om vilka förklaringar Storbritannien ska lämna vid ett tillträde har ännu inte utretts av departementet. Vid tillträdet till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet hade Sverige och Storbritannien en gemensam syn på frågan om förklaringar och lämnade i stort sett samma förklaringar till de båda instrumenten. Bl.a. delade Sverige och Storbritannien uppfattningen att det finns oklarheter beträffande gränsen för EU:s kompetens inom insolvensrätten. I likhet med Sverige valde Storbritannien därför att inte lämna någon förklaring till artikel XI i luftfartsprotokollet som reglerar vad som ska ske vid en insolvenssituation. I stället anpassa den nationella lagstiftningen så att den överensstämmer med bestämmelserna i luftfartsprotokollet. Nu nämnda artikel i luftfartsprotokollet har varit förebild för insolvensbestämmelsen i järnvägsprotokollet (artikel IX). Det finns därför anledning att anta att Storbritannien inte heller kommer att lämna någon förklaring till artikel IX i järnvägsprotokollet.

Som anges i avsnitt 6.5.5 ges i artikel XXV en möjlighet för stater att undanta järnvägsfordon som används för offentligt ändamål från järnvägsprotokollets insolvensrättsliga bestämmelser; staten lämnar då en förklaring till artikel XXV. Syftet med en sådan förklaring är att undvika störningar av tjänster av allmänintresse. I Storbritannien finns det, till skillnad från i Sverige, en möjlighet för staten att gå in och ta över verksamheten om ett företag som kör tåg som används för offentliga ändamål går i konkurs. Det är troligt att Storbritannien önskar behålla denna möjlighet, och det kan därför på goda grunder

antas att Storbritannien kommer att lämna en förklaring till artikel XXV.

## 8.3 Ekonomiska argument för ett tillträde

### 8.3.1 Inledning

Inom järnvägssektorn är infrastrukturen, tillgången till fordon och finansiering faktorer som påverkar etableringen. Tillgången och priset på fordon är ett problem för nya och mindre företag som vill etablera sig på marknaden, något som även påverkar företag som vill utvidga sin verksamhet. För att överhuvudtaget kunna bedriva verksamhet behöver företag tillgång till infrastruktur och fordon.<sup>2</sup> Det är fråga om kapitalkrävande verksamhet med betydande investeringsbehov. Behovet av stora finansiella resurser innan verksamheten startar har utgjort ett av hindren för en effektiv konkurrens inom järnvägssektorn. Genom en förbättrad tillgång till privat kapital kan en del av dessa svårigheter lösas.

### 8.3.2 Förbättrad tillgång till privat kapital

Operatörer bör kunna vända sig till långgivare som tillhandahåller medel på den privata kapitalmarknaden, vilket skulle generera en sund marknadsmässig finansiering utan vare sig statliga garantier eller stöd. Detta är ofta bara möjligt om långgivarna har säkerhetsrätt i de tillgångar som finansieras genom krediterna. Inom flygindustrin har leasing och andra i huvudsak privata finansieringslösningar under de senaste 20 åren lett till väsentligt ökade investeringar. Förklaringen är bl.a. att långgivaren är säkerställd genom registrering av sin säkerhetsrätt eller inteckning. En jämförelse kan göras med järnvägssektorn där investeringarna har stagnerat. Här finns heller inga nationella offentliga register där långgivare kan registrera sina säkerhetsrätter i finansierade tillgångar.

Som tidigare nämnts, är kostnaderna för införskaffande av rullande järnvägsmateriel betydande. För långgivarna innebär konventionens och protokollets reglering en större trygghet genom att säkerhets-

---

<sup>2</sup> Transportstyrelsen, rapport, Dnr TSJ 2013-2417, september 2014, s. 9 ff.

rätter i rullande järnvägsmateriel kommer att kunna registreras med de möjligheter detta innebär för kreditgivarens säkerhetsrätt.

Konventionen och järnvägsprotokollet skapar förutsättningar för ökad privat finansiering genom att det blir lättare för långivarna att bevaka sin investering. På detta sätt skapas förutsättningar för en balans mellan offentlig och privat finansiering, som kommer att medföra fördelar för alla parter.<sup>3</sup>

Genom järnvägsprotokollet harmoniseras och internationaliseras regler om säkerhetsrätter som används vid finansiering av rullande järnvägsmateriel. Detta gör det enklare och mindre riskfyllt för banker och andra finansiärer, däribland leasegivare, att bistå med finansiering. Regelverket är uppbyggt för att öka förutsägbarheten och för att säkerhetshavaren – borgenären – på ett effektivt sätt ska kunna ta tillvara sina rättigheter vid gäldenärens avtalsbrott och insolvens. Det är utredningens uppfattning att ett förenklat och enhetligt system för säkerhetsrätter vid finansiering av rullande järnvägsmateriel är positivt för hela järnvägssektorn och därmed ekonomiskt fördelaktigt för järnvägsföretagen.

EU-kommissionen konstaterade i sitt förslag till rådets beslut om att tillträda järnvägsprotokollet<sup>4</sup>, att regleringen troligen kommer att vara till stor nytta för EU:s järnvägsindustri, men även för banker och myndigheter; det skulle uppmuntra kapitalinvesteringar i järnvägssektorn och bidra till upprättandet av en verklig leasingmarknad. Detta kommer i sin tur att förbättra möjligheterna för företagen att ge bättre service till kunden och är ett viktigt instrument för att återvinna marknadsandelar från väg- och luftsektorer i gods- och passagerartransport.

För att svenska järnvägsföretag ska kunna konkurrera på samma villkor som sina utländska motsvarigheter, är det viktigt att de har tillgång till de mest kostnadseffektiva finansieringsmodellerna. En annan viktig fördel är att Sverige blir ett ”Kapstadsland”, med ett känt och förutsägbart rättssystem vid transaktioner som avser säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel. Betydelsen av detta ska inte

---

<sup>3</sup> I SOU 2008:92 s. 148 f.

<sup>4</sup> Förslag till Rådets beslut om godkännande på Europeiska unionens vägnar av Luxemburg-protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom som antogs i Luxemburg den 23 februari 2007, Bryssel den 11.6.2013, COM(2013) 349 final.

underskattas, eftersom finansiering i ett ”Kapstadsland” kommer att betraktas som mindre riskfyllt av internationella investerare.

### 8.3.3 Fördelar för järnvägsoperatörer

För privata aktörer är tillgång till kapitalmarknaden, direkt eller genom banker och leasingföretag, avgörande för deras inträde i järnvägssektorn, och detta i sin tur kommer med största sannolikhet att kunna bli en nyckelfaktor i utbyggnaden av järnvägsnätet och tillgången till nya och väl underhållna rullande järnvägsmateriel.

Enligt representanter från järnvägssektorn finns det ett intresse från utländska banker och finans-/leasingbolag att finansiera järnvägsmateriel, som generellt har lång ekonomisk livslängd och ett högt värde. Ett tillträde till järnvägsprotokollet och ett internationellt register med en förteckning över säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel förbättrar möjligheterna att ta säkerhet i sådan egendom. Det skulle framför allt vara till fördel för mindre och privata bolag genom att de enklare får tillgång till finansiering, vilket är gynnsamt för konkurrensen mellan olika järnvägsoperatörer.

Ju mer kapital som finns tillgänglig från privata sektorn och ju lägre risker finansiärer förväntas ta, desto billigare kommer kapitalet att bli. En färsk undersökning från RWG avseende Västeuropa visar till exempel att ett tillträde till protokollet bör, minska kostnaden för att låna upp till 0,35 procent på räntan, som är en rabatt på över 3 procent på försäljningspriset för en typisk 10-års finansiering.<sup>5</sup>

Även för statliga järnvägsoperatörer kommer ett tillträde att medföra betydande fördelar genom att öka tillgängliga kapitalkällor för investeringar i ny rullande järnvägsmateriel utan behov av direkt statligt stöd, indirekt stöd eller garantier.

Protokollet kommer att främja utvecklingen av både finansiell och operationell leasing (på grund av det nya skyddet för borgenären) och en andrahandsmarknad, vilket avsevärt minskar kapitalåtaganden som annars skulle krävas av operatören.

---

<sup>5</sup> Publicerad den 27 januari 2016 av Roland Berger för Rail Working Group. Roland Berger är en schweizisk organisation som arbetar med ratificering av järnvägsprotokollet.

Finansiering av rullande järnvägsmateriel innebär för närvarande omfattande dokumentation, särskilt när det gäller frågor om säkerhetsrätt samt omfattande rättsutlåtanden och fortsatt rättslig osäkerhet för alla parter. Genom att avsevärt minska osäkerheten och genom att utveckla ett universellt system, för att täcka tillgångar som används i olika jurisdiktioner, bör protokollet också resultera i mycket enklare dokumentation. Vi kan också räkna med begränsat behov av olika former av rättsutlåtanden. Därtill ska adderas betydligt lägre transaktionskostnader.

#### **8.4      Möjligheten att registrera säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel**

Till skillnad från luftfartssektorn finns det i allmänhet inga heltäckande nationella register för registrering av ägande eller säkerhetsintressen i rullande järnvägsmateriel. Det finns inte ens ett gemensamt system för en unik identifiering av sådan materiel.

Sakrättsligt skydd med registrering enligt lösöreköplagen är i Sverige den möjlighet som står till buds i de fall tradition inte äger rum. Den lagen tillhandahåller förhållandevis utförliga föreskrifter, vilka är både omständliga och otidsenliga. Därför äger praktiskt taget heller ingen registrering rum. Enligt Kronofogdemyndigheten har cirka tio köp av rullande järnvägsmateriel registrerats under de senaste fem åren. På grund av kungörelsereglerna blir registrering enligt lösöreköplagen inte heller aktuell i de fall säljaren har utländskt säte.<sup>6</sup>

Visserligen tillhandahåller Transportstyrelsen ett nationellt fordonregister för järnvägsfordon. Men som beskrivits i avsnitten 3.5.1 och 6.5.3 är detta register varken heltäckande eller användbart för att registrera säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel eller möjliggöra en unik identifiering av denna egendom.

Sale and lease back av rullande järnvägsmateriel används redan i dag av svenska järnvägsföretag. Men sådana transaktioner är förknippade med vissa risker, eftersom ägaren inte får något sakrättsligt skydd till egendomen om inte tradition eller registrering enligt

---

<sup>6</sup> Föreskriften om att köpet inom en vecka ska kungöras i ortstidning på säljarens bostadsort, något som inte är möjligt med en säljare som har utländskt säte.



lösöreköpslagen har ägt rum. Järnvägsprotokollet, till skillnad från luftfartsprotokollet, möjliggör inte registrering av vanliga försäljningar, annat än i upplysningssyfte. Ett registrerat leasingavtal i det internationella registret utgör i sig en internationell säkerhetsrätt. Men det kan uppkomma en oönskad situation och rättsförluster i den mån leasegivarens förvärv av egendomen från leasetagaren (det första ledet i transaktionen) skulle sakna sakrättslig verkan mot leasetagarens/säljarens borgenärer. Då kan registreringen av leasingavtalet vara utan verkan. Utredningen har därför föreslagit en ny bestämmelse i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker (9 §) för att lösa detta problem. Bestämmelsen innebär att den som förvärvar rullande järnvägsmateriel erhåller sakrättsligt skydd gentemot överlåtarens borgenärer, om det i anslutning till köpet görs en ansökan om registrering av en säkerhetsrätt i objektet i det internationella registret. Det sakrättsliga skyddet för förvärvaren knyts till registreringen och inträder från den dag då registrering beviljas. Bestämmelsen innebär därmed att det sakrättsliga skyddet för förvärvaren inte är beroende av att denne fått den rullande järnvägsmaterielen i sin besittning eller förfarande enligt lösöreköpslagen iakttagits. Förvärvaren är skyddad även om den rullande järnvägsmaterielen finns kvar i överlåtarens besittning.

Genom järnvägsprotokollet kommer det för första gången att införas ett offentligt internationellt register som gäller för såväl inhemska som internationella transaktioner och ett universellt system för identifiering av rullande järnvägsmateriel. Det kommer också att ha positiva sidoeffekter; det handlar om att underlätta realtidsövervakning av den rullande järnvägsmaterielen och att möjliggöra spårning av denna, något som är särskilt användbart i samband med underhåll och då det är fråga om försäkringsfrågor.

## 8.5 Övriga argument för ett tillträde

### 8.5.1 Inledning

Utöver de ekonomiska argument som har angetts ovan, har utredningen identifierat ett antal andra skäl som talar för att Sverige bör tillträda järnvägsprotokollet.

### 8.5.2 Tydligare reglering av säkerhetsrätter

Som har konstaterats tidigare i betänkandet är den svenska regleringen av säkerhetsrätter i lös egendom i många delar otydlig och till viss del obsolet. Järnvägsprotokollet ställer upp tydliga och moderna regler som är framtagna utifrån hur den internationella finansiella marknaden ser ut i dag och hur den här typen av egendom finansieras. Genom de insolvensrättsliga bestämmelserna i artikel IX i protokollet blir det förutsägbart och tydligt vilka rättigheter en säkerhetshavare har när rullande järnvägsmateriel blir föremål för insolvensförfaranden. En klar och tydlig reglering på området är enligt utredningens mening önskvärd.

Järnvägsprotokollet är ett av tre tillhörande protokoll till Kapstadskonventionen från Unidroit för enhetliga regler avseende säkerhetsrätter i lösa saker. Sverige har den 1 april 2016 tillträtt konventionen och luftfartsprotokollet. Ett svenskt tillträde medför att även regleringen för järnvägssektorn moderniseras. Att även järnvägssektorn får ett heltäckande internationellt register medför enligt utredningens uppfattning en positiv utveckling inom svensk rätt.

### 8.5.3 Sveriges roll i det internationella samarbetet

Framtagandet av järnvägsprotokollet är ett ambitiöst exempel på hur internationellt samarbete kan förenkla och förbättra villkoren för en avgränsad sektor. På en internationell marknad, som finansmarknaden, krävs internationellt harmoniserade regler. Alla former av samarbete som gynnar svenska företags möjligheter att konkurrera på den internationella marknaden bör enligt utredningen främjas. Utredningen menar därför att det är angeläget att Sverige är en del av arbetet på den internationella finansmarknaden och att vi kan bidra till och påverka det internationella samarbetet.

En tidig svensk anslutning skulle kunna få en positiv påverkan på andra länders ambitioner i frågan.

## 8.6 Finns det något som talar emot ett tillträde?

Utredningen har pekat på ett antal fördelar med ett svenskt tillträde till järnvägsprotokollet. Frågan är då om det finns något som talar emot, om det finns några nackdelar eller problem med ett tillträde.

Det viktigaste skälet emot ett införlivande av järnvägsprotokollet är att, till skillnad från flyget, både järnvägsräls (infrastruktur) och rullande järnvägsmateriel till stor del finansieras med stöd av offentliga garantier och andra offentliga åtaganden. Detta beror på att järnvägen, inklusive spårväg och tunnelbana, utgör viktiga delar av samhällets totala infrastruktur som ska garantera nödvändig transportkapacitet. Om denna till stor del skulle bli privatfinansierad, uppkommer en särskild fråga om den omständigheten kan öka risken för samhällsstörning vid ekonomiska bekymmer för aktörerna inom denna sektor.

I gällande rätt finns inte några särskilda restriktioner för återtagande av järnvägsmateriel för det fall ett sådant skulle kunna orsaka störningar i viktiga samhällsfunktioner. Det kan givetvis diskuteras om det borde finnas en särskild hantering, men utredningen bedömer att risken för samhällsstörningar inte är särskilt stor. Tunnelbanetåg torde exempelvis knappast komma att avlägsnas från tunnelbanesystemet i händelse av konkurs hos gäldenären. Borgenären kommer snarare se till så att fordonen blir kvar och att trafiken drivs vidare, tillfälligt av en konkursförvaltare och därefter av en ny operatör. Jämfört med flygplan är järnvägsfordon inte helt lätta att flytta, och de är ofta anpassade till just den trafik de är anskaffade för. En borgenär som i en sådan situation vill ta fordonen i besittning och flytta dem till annan plats för att där bedriva annan trafik, ställs inför stora transaktionskostnader. Om den ursprungliga gäldenären hamnar i obestånd torde det ur borgenärsynpunkt i stället vara mer lätthanterligt att ta fordonen i besittning och låta en ny operatör fortsätta trafiken. Mot denna bakgrund anser utredningen att risken för samhällsstörning inte blir större på grund av en anpassning till artikel IX, alternativ A, i protokollet.

Det har tidigare i betänkandet slagits fast att insolvensförfarande enligt Kapstadskonventionen och järnvägsprotokollet omfattar såväl konkursförfarande som företagsrekonstruktion. I en företagsrekon-

struktion innebär detta att säkerhetshavarna eller leasegivarna efter ett beslut om att inleda rekonstruktion, kan hämta hem sin säkerhet. Förutsättningarna för att fortsätta bedriva verksamhet i bolaget försämras då givetvis, och det kan även ifrågasättas om företagsrekonstruktioner i järnvägsföretag alls blir möjliga. Denna problematik togs upp i prop. 2015/16:12 där regeringen konstaterade att risken för att en sådan bestämmelse som motsvarar artikel XI, alternativ A, i luftfartsprotokollet, motsvarande artikel IX alternativ A i järnvägsprotokollet, skulle hämma rekonstruktioner fick anses som begränsad. Regeringen konstaterade vidare att borgenärens möjlighet att snabbt återta säkerheten kan leda till att kreditgivare vågar ge krediter, eller utöka befintliga sådana, även till bolag med tillfälliga ekonomiska svårigheter. Det skulle i sin tur kunna få till följd att konkurs kan undvikas. Den trygghet som tillskapas för kreditgivare kan leda till att företag med tillfälligt sämre ekonomi – men med potential – lättare kan få finansiering och därigenom ges möjlighet att utveckla sin verksamhet.<sup>7</sup>

Utredningen har i kapitel 5 och 6 redogjort för de enskilda bestämmelserna i protokollet och i förekommande fall jämfört med befintlig svensk rätt och relevant EU-rätt. Järnvägsprotokollet är tillskapat för att fungera i olika rättssystem, såväl när det gäller civil- som common law och islamiska rättssystem. Såvitt utredningen har kunnat se, finns det inga hinder i svensk rätt mot att tillämpa ett system med internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel.

Det går naturligtvis inte att med säkerhet förutsäga vilken betydelse konventionens och protokollets bestämmelser kommer att få för svenska järnvägsföretag. Utredningens slutsats är dock att de förändringar som ett tillträde i enlighet med utredningens förslag skulle medföra för järnvägssektorn, är positiva och att det inte finns några bärande skäl för Sverige att avvakta med ett tillträde.

---

<sup>7</sup> Prop. 2015/16:12, s. 59 f.

## 8.7 Sverige bör tillträda järnvägsprotokollet

**Förslag:** Sverige bör tillträda järnvägsprotokollet och lämna de förklaringar som utredningen har föreslagit.

Järnvägsprotokollet har tillkommit för att genom enhetliga materiella regler göra finansiering av rullande järnvägsmateriel enklare och säkrare. Detta gynnar både finansiärer och järnvägsföretag. Det system för registrering av internationella säkerhetsrätter som tillskapats genom konventionen har, inom flygbranschen visat sig vara mycket framgångsrikt. Ett internationellt register är betydelsefullt särskilt för järnvägssektorn eftersom det i Sverige saknas ett fullständigt register. Utredningen har i sin analys inte kunnat se några avgörande nackdelar med ett svenskt tillträde. I stället kan det konstateras att det finns starka ekonomiska skäl som talar för att Sverige bör tillträda protokollet

Genom ett tillträde skulle svenska järnvägsföretag få:

- tillgång till en bredare finansmarknad,
- möjlighet att registrera rättigheter och säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel.

Sammanfattningsvis är det utredningens uppfattning att Sverige bör tillträda järnvägsprotokollet. För att de ekonomiska fördelar som har angetts ovan ska uppnås, bör den förklaring lämnas som utredningen har föreslagit samt svensk lagstiftning anpassas så att resultatet blir detsamma som om en förklaring att tillämpa artikel IX alternativ A med en maximal väntetid om 60 kalenderdagar hade valts.

## 8.8 Sammanställning över förklaringar som Sverige bör lämna respektive avstå från att lämna

### 8.8.1 Inledning

Nedan följer en kronologisk sammanfattning över vilka förklaringar som utredningen föreslår att Sverige ska lämna respektive avstå från att lämna vid ett tillträde.

### 8.8.2 Förklaringar till järnvägsprotokollet

#### Förklaringar som Sverige bör lämna

En förklaring till artikel XXVII.1 om att artikel X ska vara tillämplig.

#### Förklaringar som Sverige *inte* bör lämna

Utredningen föreslår att Sverige inte lämnar några förklaringar till artikel XXVII avseende artiklarna VI, VIII och artiklarna XIII, XIV, XXIV, XXV.

Sverige bör inte heller lämna en förklaring till artikel XXVII.3 avseende artikel IX, utan i stället anpassa den nationella lagen så att resultatet blir detsamma som om Sverige hade lämnat sagda förklaring och valt alternativ A med en maximal väntetid på 60 kalenderdagar.

## 9 Införlivande av järnvägsprotokollet

### 9.1 Metod för järnvägsprotokollets införlivande med svensk rätt

**Förslag:** Järnvägsprotokollet bör införlivas med svensk rätt genom inkorporering.

#### 9.1.1 De olika metoderna för införlivande<sup>1</sup>

Bestämmelser i internationella överenskommelser som berör myndigheters eller enskildas handlande måste införlivas med den svenska rättsordningen för att gälla här. Det finns två olika metoder för att införliva internationella överenskommelser: transformering eller inkorporering. Transformering innebär att bestämmelserna i en överenskommelse omvandlas till svensk lag, medan inkorporering innebär att överenskommelsen i sig görs direkt tillämplig genom en särskild bestämmelse. Valet av metod har bl.a. att göra med hur den överenskommelse som ska införlivas är utformad och får göras utifrån vad som är lämpligt i det enskilda fallet.

Transformering är det vanligaste sättet att införliva internationella överenskommelser med svensk rätt. En fördel med den metoden är att bestämmelserna i överenskommelsen kan överföras till svenskt författningsspråk, vilket normalt gör dem lättare att tillämpa. Men det finns en risk att överenskommelsens innebörd till viss del går förlorad i översättningen. Ju mer omfattande och detaljerade

---

<sup>1</sup> Detta avsnitt grundar sig i huvudsak på prop. 2014/15:12.

bestämmelserna i överenskommelsen är, desto större är risken för detta.

För mer detaljerade överenskommelser, vars bestämmelser är avsedda att tillämpas direkt av domstolar och andra myndigheter, är därför inkorporering ofta att föredra. Den autentiska texten i överenskommelsen blir då gällande som svensk lag och bifogas lagen. Om det inte finns någon svensk autentisk version av överenskommelsen, brukar en svensk översättning publiceras vid sidan av originaltexten. Den svenska texten blir då bara ett hjälpmedel för läsaren och får inte status som lag. Om det finns alternativa lösningar i överenskommelsen kan i inkorporeringslagen även anges vilka eventuella val som görs.

Inom transporträtten är det relativt vanligt med inkorporering. När Sverige tillträdde Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet valdes inkorporering som metod för införlivande. De båda instrumenten inkorporerades genom lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker. 1999 års Montrealkonvention inkorporerades genom lagen (2010:510) om lufttransporter. Även vid Sveriges tillträde till internationella järnvägsfördrag har denna metod varit vanlig.

### **9.1.2 Järnvägsprotokollet bör i relevanta delar gälla som svensk lag**

Järnvägsprotokollet är avsett att läsas tillsammans med Kapstadskonventionen och de båda instrumenten ska tolkas i ljuset av varandra. Utgångspunkten bör därför vara att järnvägsprotokollet ska införlivas med svensk rätt på samma sätt som Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, dvs. genom inkorporering. Att välja olika metoder för införlivande av två protokoll som hör till samma konvention bör endast vara ett alternativ om starka skäl talar för det. Några sådana skäl har enligt utredningen inte framkommit. Däremot finns det flera skäl som talar för att välja inkorporering som metod vid införlivandet av järnvägsprotokollet. Precis som Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet är det fråga om omfattande och detaljerade bestämmelser som dessutom berör ett flertal rättsområden. Risken för att något i järnvägsprotokollet går förlorat vid en transformering är betydande.

Sammanfattningsvis föreslår utredningen att järnvägsprotokollet ska införlivas med svensk rätt genom inkorporering.



Återstår då att ta ställning till i vilken utsträckning protokollet ska inkorporeras i svensk rätt. Utgångspunkten är att de bestämmelser som riktar sig till domstolar och andra myndigheter och till enskilda görs till svensk lag, medan de bestämmelser som riktar sig till staterna eller till något internationellt organ inte inkorporeras.

Slutbestämmelserna i protokollet handlar bl.a. om förfarandet för ratificering och uppsägning av överenskommelsen samt om lämnande av förklaringar och riktar sig till de fördragsslutande staterna (artiklarna XXI–XXXIV i protokollet). Bestämmelserna är med ett undantag sådana att det saknas skäl att göra dem till lag.

Protokollet innehåller bl.a. en artikel som gäller registreringsorganets respektive tillsynsmyndighetens uppgifter och ansvar (artikel XII i protokollet); den behöver inte inkorporeras. Vissa av artiklarna innehåller emellertid bestämmelser som utöver registreringsorganet berör enskilda och svenska myndigheter. En delvis inkorporering av dessa artiklar skulle innebära att regleringen blir svåröverskådlig. Det är därför lämpligare att inkorporera dessa artiklar i sin helhet.

Övriga bestämmelser i protokollet bör gälla som svensk lag, i den mån Sverige inte avstår från att tillämpa dem. Som framgår av avsnitt 6.4.3 görs bedömningen att Sverige som medlem i EU är förhindrat att lämna förklaringar till artiklarna VI, VIII och IX i järnvägsprotokollet. De artiklarna ska alltså inte inkorporeras. Artikel XIII ger den fördragsslutande staten möjlighet att utse särskilda kontaktpunkter, som ska förmedla nödvändig information för registrering till det internationella registret. Mot bakgrund av att utredningen föreslår att Sverige inte ska använda sig av denna möjlighet bör inte heller denna artikel inkorporeras.

Utredningen föreslår sammanfattningsvis att artiklarna I–V, VII, X och XI samt XIV–XX i järnvägsprotokollet ska gälla som svensk lag. Detta bör ske genom ändringar i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker.

Järnvägsprotokollet ska bifogas lagtexten. Överenskommelsen är skriven på sex originalspråk: arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska. Ingen av originaltexterna har företrädare framför övriga. Det är tillräckligt att bifoga den engelska texten jämte en svensk översättning till lagen.

## **9.2 Stockholms tingsrätt bör vara reservforum vid svensk domsrätt**

Om parterna har avtalat att svenska domstolar ska ha behörighet att pröva frågor som grundas på protokollets bestämmelser men inte har pekat ut någon särskild domstol, ska frågan om domstols behörighet avgöras med tillämpning av antingen rättegångsbalken eller i vissa fall Bryssel I-förordningen. I den mån det av dessa bestämmelser inte framgår vilken domstol som har behörighet krävs att det förs in en bestämmelse om reservforum.

Stockholms tingsrätt är reservforum vid prövning av frågor hänförliga till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, se lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker, 7 §. Utredningen föreslår därför att Stockholms tingsrätt även bör vara reservforum vid prövning av frågor hänförliga till järnvägsprotokollet.

## **9.3 Författningsändringar med anledning av Sveriges tillträde till järnvägsprotokollet**

### **9.3.1 Järnvägsprotokollets insolvensbestämmelser bör gälla**

Huruvida de insolvensrättsliga bestämmelserna i järnvägsprotokollet kan tillämpas är avgörande för vilka ekonomiska fördelar ett tillträde kommer att medföra för järnvägsföretagen.

Artikel IX alternativ A innebär något förenklat att säkerhetshavaren vid ett insolvensförfarande snabbt kan hämta sin säkerhet utan hinder av nationell rätt. Regleringen speglar syftet med protokollet, att samma bestämmelser ska gälla oavsett vilket lands lag som tillämpas och att förfarandet ska vara förutsebart.

Regleringen innebär smärre skillnader i förhållande till det som gäller enligt svensk rätt i insolvensförfaranden. I ett konkursbo ingår endast gäldenärens egendom. När det gäller egendom som inte ägs av gäldenären finns redan i dag enligt svensk rätt separationsrätt i en konkurs, dvs. en rätt för ägaren att hämta ut sin egendom utan konkurrens av andra borgenärer. Även borgenärer med panträtt har enligt svensk rätt en ställning i konkursen som till stor del motsvarar den som anges i protokollet. Skillnaden visar sig främst i den

ovillkorliga rätten att inom viss tid – 60 kalenderdagar – kunna göra sin rätt gällande.

Skillnaden mellan svensk rätt och järnvägsprotokollets bestämmelser blir större vid en företagsrekonstruktion. Regeringen har i prop. 2014/2015:12 konstaterat att insolvensförfarande enligt Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet omfattar såväl konkursförfarande som företagsrekonstruktion. Insolvensförfarande har precis samma innebörd enligt järnvägsprotokollet. Borgenären ges då enligt järnvägsprotokollet samma rätt som vid en konkurs att ta sin egendom ur gäldenärens bo. Dessutom finns det varken i konkurslagen eller i lagen om företagsrekonstruktion någon motsvarighet till protokollets uttryckliga bestämmelse om att gäldenären både ska läka ett avtalsbrott och förbinda sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet (artikel IX, alternativ A, p. 7, jfr 2 kap. 20 § lagen om företagsrekonstruktion).

Vid en företagsrekonstruktion innebär en tillämpning av artikel IX, alternativ A, även att egendom som är av avgörande betydelse för bolagets verksamhet kan tas ur boet, något som annars inte är möjligt enligt lagen om företagsrekonstruktion (jfr 2 kap. 15 § första stycket 3). Förutsättningarna att fortsätta bedriva verksamhet i bolaget försämras givetvis då, och det kan även ifrågasättas om företagsrekonstruktioner i järnvägsföretag alls blir möjliga.

Denna problematik togs upp i prop. 2015/16:12. Regeringen konstaterade att risken var begränsad att en sådan bestämmelse, artikel XI, alternativ A i luftfartsprotokollet (motsvarande artikel IX alternativ A i järnvägsprotokollet) skulle hämma rekonstruktioner.<sup>2</sup>

Vid ett svenskt tillträde till järnvägsprotokollet är det mot denna bakgrund utredningens bedömning att en anpassning av svensk lagstiftning fordras som motsvarar villkoren i artikel IX, alternativ A. Det är angeläget att anpassningen görs på ett sådant sätt att det tydligt framgår att den angivna bestämmelsen i protokollet har företräde framför andra svenska bestämmelser på området. I 8 § lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker finns en liknande bestämmelse avseende luftfartsprotokollet. Den nu nämnda lagen bör kompletteras med att gälla även artikel IX alternativ A i järnvägsprotokollet.

---

<sup>2</sup> Prop. 2015/16:12, s. 59 f.

### 9.3.2 Upplysningar om protokollets företråde

För att Sverige ska leva upp till sina förpliktelser som fördragsslutande stat är det angeläget att inget i svensk rätt begränsar tillämpningen av protokollets bestämmelser.

Eftersom det är fråga om konventionsbaserad lagstiftning måste den ges företråde framför annan lagstiftning på området. Svenska allmänt tillämpliga bestämmelser bör därför göras subsidiära i förhållande till det som följer av det inkorporerade protokollet. Uttryckliga bestämmelser om detta bör tas in i de svenska författningar som reglerar områden som berörs av protokollet, förutsatt att det inte redan finns en generell reglering med denna innebörd.

Utsökningsbalken (UB) 1 kap. 2 § stadgar att om det i annan lag har meddelats en bestämmelse som avviker från balken, gäller den bestämmelsen. Det saknas därför anledning att där föra in någon hänvisning till att särskilda bestämmelser finns i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker. I den utsträckning de inkorporerade bestämmelserna i protokollet inte reglerar viss fråga är det nationell rätt som ska tillämpas.

I konkurslagen motsvaras den ovan nämnda bestämmelsen i UB av 1 kap. 6 §. Inte heller i konkurslagen finns det skäl att göra någon hänvisning. De insolvensrättsliga bestämmelser som införlivas med svensk rätt och bestämmelsen om att artikel IX alternativ A ska tillämpas får generellt företråde.

I lagen om företagsrekonstruktion fördes en bestämmelse in vid tillträdet till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, vilken ger upplysning om att lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker har företråde. Denna bestämmelse täcker därmed de kompletteringar som utredningen föreslår i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker.

Lagen (1978:599) om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl. reglerar avtal om köp med äganderättsförbehåll då minst en avbetalningspost ska betalas sedan varan kommit i köparens besittning. Om dessa krav är uppfyllda kan även avtal som kallas uthyrning eller leasing omfattas av lagen, i de fall avsikten är att äganderätten till varan ska övergå till hyrestagaren respektive leasestagaren. Det kan också vara fråga om ett pantavtal. Oavsett hur avtalet klassificeras enligt svensk rätt, är det klart att den här typen av avtal kan grunda en internationell säkerhetsrätt enligt konventionen. Även

den nu nämnda lagen kompletterades vid tillträdet till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet med en bestämmelse; den anger att bestämmelserna i den sist nämnda lagen ska gälla för det fall den rätt säljaren erhåller enligt avtalet omfattas av lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker.

Transportstyrelsen bör på ett lämpligt sätt informera om vad Sveriges anslutning till järnvägsprotokollet innebär.

### **9.3.3 Internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel bör ges särskild förmånsrätt**

Kapstadskonventionen föreskriver att internationella säkerhetsrätter som är registrerade i det internationella registret, ska ha prioritet framför senare registrerade internationella säkerhetsrätter och oregistrerade sådana. I svensk rätt regleras borgenärens inbördes rätt till betalning vid konkurs och utmätning i förmånsrättslagen (1970:979), FRL. För att säkerställa prioriteten för registrerade internationella säkerhetsrätter gjordes i samband med Sveriges tillträde till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet, ett tillägg till 4 § FRL. Som innebär att dessa ges särskild förmånsrätt. Vid ett tillträde till järnvägsprotokollet bör 4 § ändras på så sätt att även egendom som omfattas av järnvägsprotokollet avses.

Den inbördes prioriteten mellan registrerade internationella säkerhetsrätter följer av bestämmelserna i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker, som i sin tur hänvisar till både konventionen och de olika protokollen.

Innehavare av rättigheter enligt järnvägsprotokollet bör vid exekutiv försäljning behandlas som andra borgenärer. De bestämmelser i järnvägsprotokollet som utredningen föreslår ska gälla som svensk lag, är så fullständiga att de, med ett par undantag, kan tillämpas utan kompletterande bestämmelser.

### **9.3.4 Sakrättsligt skydd vid köp av rullande järnvägsmateriel**

För att den som köper lös egendom (lösöre) ska vara skyddad mot att egendomen tas i anspråk av överlåtarens borgenärer, krävs det som huvudregel enligt svensk rätt att besittningen till egendomen har övergått från säljaren till köparen. När besittningsövergång har

skett sägs köparen ha erhållit sakrättsligt skydd eller borgenärs-skydd.

Syftet med kravet på besittningsövergång för att en köpare ska vara skyddad mot överlåtarens borgenärer är främst avsett att motverka vad som brukar betecknas som skenöverlåtelser, dvs. osanna och konstruerade påståenden om att egendom har överlåtits.

I vissa fall är det inte praktiskt möjligt att få till stånd en besittningsövergång vid köp, t.ex. om avsikten är att egendomen ska vara kvar hos säljaren och användas av denne även i fortsättningen, vilket är fallet vid sale and lease back. I dessa och andra liknande fall utgör traditionsprincipen hinder för en köpare att erhålla skydd för sitt förvärv mot säljarens borgenärer. Vad som då står till buds för en presumtiv köpare är att tillämpa lösöreköpslagen. Bestämmelserna i den lagen är emellertid till stor del omoderna och tillämpningen av lagen blir därför begränsad.

Sedan den 1 juli 2002 gäller avtalsprincipen vid köp enligt konsumentköplagen (1990:932). I det lagstiftningsärende som föregick denna lagändring behandlade regeringen även frågan om en generell övergång till avtalsprincipen vid överlåtelse av lösa saker, dvs. även vid kommersiella köp. Men regeringen ansåg då att det inte var motiverat att överväga en sådan reform (prop. 2001/02:134 s. 77). Denna fråga har även utretts av Lösöreköpskommittén som föreslår att lösöreköpslagen ska upphävas och att det ska införas nya regler om registerpant (SOU 2015:18). Betänkandet har remitterats.

Järnvägsprotokollet, till skillnad från luftfartsprotokollet, möjliggör inte registrering av vanliga försäljningar, annat än i upplysningssyfte. För säkerhetsöverlåtelser (och pantavtal) kommer en registrering av panträtt eller säkerhetsrätt i det internationella registret att ge sakrättsligt skydd mot upplåtarens borgenärer – för säkerhetsöverlåtelse utan att förfarande enligt lösöreköplagen iakttas. Samma sak bör gälla den omsättningsöverlåtelse som sker vid en sale and lease back transaktion där leasingavtalet registreras i det internationella registret. Ett registrerat leasingavtal i det internationella registret utgör i sig en internationell säkerhetsrätt. Men det kan uppkomma en oönskad situation och rättsförluster i den mån lease-givarens förvärv av egendomen från leasetagaren (det första ledet i transaktionen) skulle sakna sakrättslig verkan mot leasetagarens/säljarens borgenärer. Då kan registreringen av leasingavtalet vara utan

verkan (eftersom giltigheten av förvärvet ska avgöras av det nationella rättsordningen).

Utredningen har övervägt två möjliga förslag för att lösa denna problematik. Ett förslag är att köparen erhåller sakrättsligt skydd redan genom avtalet om köp av egendom som omfattas av järnvägsprotokollet. Men utredningen anser att det saknas tillräcklig analys av ett sådant förslag. Därför bör beredningsarbetet avseende Lösöreköpskommitténs förslag i denna del avvaktas.

Utredningen föreslår i stället, att den som förvärvar rullande järnvägsmateriel och i anslutning till köpet ansöker om registrering av en säkerhetsrätt i objektet i det internationella registret, bör erhålla sakrättsligt skydd gentemot överlåtarens borgenärer i och med registreringen. Det sakrättsliga skyddet för förvärvaren bör inträda från den dag då registrering beviljas. En sådan bestämmelse innebär att det sakrättsliga skyddet för förvärvaren inte är beroende av att denne fått den rullande järnvägsmaterielen i sin besittning eller förfarande enligt lösöreköpslagen iakttagits. Förvärvaren är skyddad även om den rullande järnvägsmaterielen finns kvar i överlåtarens besittning.

Bestämmelsen som lämpligen bör införas i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker, bör även innebära att egendomen är preciserad till sådan som omfattas av järnvägsprotokollet. Vidare förutsätts att säljaren anges som gäldenär och köparen som borgenär i registreringen och då som dessa begrepp definierats i Kapstadskonventionen.

Med denna ordning finns det inget behov av att utröna om det är fråga om omsättnings- eller säkerhetsöverlåtelse.

Å andra sidan saknas behov av en sådan bestämmelse vid en övergång till avtalsprincipen, något som Lösöreköpskommitténs förslagit (SOU 2015:18).

Det bör i lösöreköpslagen upplysas om att det i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker finns en bestämmelse som avviker från lösöreköpslagen och därtill har företrädare framför denna lag.





## 10 Ikraftträdande

Järnvägsprotokollet kommer att träda i kraft den senare av följande dagar (artikel XXIII.1):

- a) den första dagen i den månad som följer efter det att tre månader förflutit efter den dag, då det fjärde ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponeras.
- b) Den dag då sekretariatet hos depositarien deponerar ett intyg som bekräftar att det internationella registret är i full drift.

Luxembourg ratificerade protokollet år 2007. För protokollets ikraftträdande krävs att ytterligare tre stater ratificerar protokollet samt att det internationella registret är i full drift.

Inget nytt svenskt system behöver inrättas eller ändras till följd av ett svenskt tillträde.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Det finns redan en övergångsbestämmelse till lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker där det framgår att bestämmelserna i 8 § inte tillämpas i insolvenssituationer som har uppkommit före ikraftträdandet. Bestämmelsen täcker även den av utredningen föreslagna nationella bestämmelsen, i 8 § andra stycket samma lag, om att artikel IX, alternativ A, i järnvägsprotokollet ska tillämpas i vissa situationer. Några andra övergångsbestämmelser har inte ansetts nödvändiga.

Information om det kommande svenska tillträdet till järnvägsprotokollet bör ske i god tid före det formella tillträdet, förslagsvis genom information på tågoperatörernas, och Transportstyrelsens hemsidor.



# 11 Konsekvensbeskrivning

## 11.1 Inledning

Inom järnvägssektorn är infrastrukturen, tillgången till fordon och finansiering faktorer som påverkar etableringen. Tillgången och priset på fordon skapar problem för nya och mindre företag som vill etablera sig på marknaden, men även för företag som vill utvidga sin verksamhet. Det är fråga om kapitalkrävande verksamhet med betydande investeringsbehov. Behovet av stora finansiella resurser innan verksamheten startar, kopplat till begränsade finansieringslösningar, har utgjort ett av hindren för en effektiv konkurrens inom järnvägssektorn. Genom en förbättrad tillgång till privat kapital kan en del av dessa svårigheter lösas.

De huvudsakliga sätten att finansiera rullande järnvägsmateriel – lån eller leasing – innebär att kreditgivaren får en säkerhetsrätt i den rullande järnvägsmaterielen. Skyddet för säkerhetsrätten vid gäldenärens konkurs eller avtalsbrott ser olika ut i olika rättssystem. Detta skapar osäkerhet hos kreditgivarna. Det faktum att objekten rör sig över landsgränser ökar osäkerheten. Järnvägsprotokollet har tillkommit för att minska denna osäkerhet och skapa gemensamma materiella regler vid den här typen av finansiering. Utredningens huvudsakliga uppdrag har varit att ta ställning till om Sverige bör tillträda protokollet och i så fall på vilket sätt. Det huvudsakliga skälet till utredningens förslag är att det finns ekonomiska fördelar för svenska järnvägsföretag med ett svenskt tillträde. Dessa ekonomiska fördelar är viktiga för att de svenska järnvägsföretagen ska kunna hävda sig i den internationella konkurrensen. Utredningen har inte heller kunnat se något skäl mot att Sverige tillträder protokollet.

## 11.2 Konsekvenser för företag

Den grupp som framför allt kommer att beröras av ett svenskt tillträde är svenska tågoperatörer och banker. Hur många företag som berörs är svårt att fastslå. Men här kan nämnas att branschföreningen Tågoperatörerna i dag har totalt 35 ordinarie medlemmar inom gods- och persontrafik på järnvägen som berörs av ett svenskt tillträde. Därtill kommer banker och andra företag (inkl. statliga) som är engagerade i finansiering av järnvägsmateriel.

Järnvägsprotokollet skapar förutsättningar för ökad privat finansiering genom att det dels blir lättare för långivarna att bevaka sin investering, dels genom harmonisering av regler om säkerhetsrätter som används vid finansiering av rullande järnvägsmateriel. Det blir härigenom enklare och mindre riskfyllt för banker och andra finansierare, däribland leasegivare, att bistå med finansiering.

Bevakning av säkerhetsrätterna kommer att bli möjlig genom det internationella registret. Det blir då fråga om ett register för såväl inhemska som internationella transaktioner och ett universellt system för identifiering av rullande järnvägsmateriel.

Avsikten är att detta register även kommer att underlätta realtidsövervakning av den rullande järnvägsmaterielen och möjliggöra spårning av denna, något som är särskilt användbart i samband med underhåll och då det är fråga om försäkringsfrågor.

För företag som önskar göra registreringar eller sökningar i det internationella registret, är det öppet att registrera sig som brukare och därmed få tillgång till registret. Avgifterna för att använda sig av registret kommer att vara blygsamma och kommer att anges i föreskrifterna till registret. Om man jämför med avgifternas storlek på luftfartsobjekt är t.ex. registreringsavgiften 100 USD per registrering.<sup>1</sup> Enligt de diskussioner som pågår om avgifternas storlek och utformning för rullande järnvägsmateriel kommer avgifterna för registrering av denna typ av egendom att vara lägre än på luftfartsobjekten eftersom det är många fler objekt som ska registreras.

Ett tillträde till protokollet medför inga skyldigheter för svenska järnvägsföretag. Det internationella registret är självfinansierat genom avgifter, och registrering av en internationell säkerhetsrätt där är

---

<sup>1</sup> <https://www.internationalregistry.aero/ir-web/faq>

dessutom frivillig. Det är upp till varje säkerhetshavare att i det enskilda fallet bedöma om en registrering i registret ska göras.

Utredningen bedömer att ovan nämnda omständigheter kommer att leda till billigare och fler finansieringsmöjligheter från privata sektorn för svenska tågoperatörer. Ju mer kapital som finns tillgängligt från den privata sektorn och ju lägre risker finansiärer behöver ta, desto förmånligare kommer finansieringen att bli. Enligt en färsk undersökning från RWG skulle ett tillträde till protokollet minska lånekostnaden i Västeuropa med upp till 0,35 procent, vilket alltså skulle innebära en rabatt på över tre procent på försäljningspriset för en typisk tioårig finansiering.

### 11.2.1 Konsekvenser för mindre företag

Genom att ge långivare större trygghet i att ta säkerhet i de tillgångar som finansieras och därtill registrering av dessa säkerhetsrätter, kommer protokollet öppna upp fler möjligheter för mindre företag att klara av att investera i rullande järnvägsmateriel.

Rullande järnvägsmateriel finansieras i dag till stor del med hjälp av offentliga garantier och andra offentliga åtaganden. Detta beror på att järnvägen, inklusive spårväg och tunnelbana, utgör viktiga delar av samhällets totala infrastruktur och garanterar nödvändig transportkapacitet. De privata aktörerna kan på grund av olika hinder (infrastruktur, spårkapacitet, tillgång till fordon och finansiering av dessa) inte etablera sig på marknaden i den utsträckning som är önskvärd. Svårigheterna står att finna i de makrolösningar som till viss del existerar för statligt ägda bolag, t.ex. genom att staten går in med borgensåtagande m.m. Ökade finansieringsmöjligheter från den privata sektorn kommer sannolikt att minska behovet av dessa makrolösningar. Detta leder i sin tur, på sikt, till en jämnare konkurrens mellan de statligt ägda bolagen och de privata företagen.

### 11.3 Konsekvenser för staten

Ett tillträde till järnvägsprotokollet kommer inte att medföra några direkta kostnader för Sverige. Det finns för närvarande inte något register över rullande järnvägsmateriel här i landet som skulle kunna nyttjas för de syften järnvägsprotokollet har. Transportstyrelsen

för visserligen ett nationellt register över järnvägsfordon, se 8 kap. 8 a § i järnvägslagen. Detta register grundar sig dock på artikel 33 i driftskompatibilitetsdirektivet och ska innehålla järnvägsfordon som är godkända att brukas inom statens territorium. Det nationella registret över järnvägsfordon fyller inte de syften järnvägsprotokollet har (se avsnitt 3.5.1 och 6.5.3). Vidare kommer det internationella registret att vara självfinansierat genom avgifter, och dessutom är en registrering av en internationell säkerhetsrätt frivillig. Ett tillträde till protokollet medför således inte heller vare sig några indirekta kostnader eller minskade intäkter.

Ett tillträde till järnvägsprotokollet påverkar Kronofogdemyndigheten på så sätt att myndigheten kommer att behöva kontrollera det internationella registret vid handläggning av rullande järnvägsmateriel samt registrera säkerhetsrätter i allmänna mål. Det administrativa arbete och de registreringsavgifter som ett tillträde kan komma att medföra för Kronofogdemyndigheten är så pass begränsat att det ryms inom befintliga anslag. Möjligen skulle det kunna bli visst administrativt arbete även för Transportstyrelsen att informera om järnvägsprotokollet och det internationella järnvägsregistret, något som ryms inom befintliga anslag.

Om parterna har avtalat att svenska domstolar ska ha behörighet att pröva frågor som grundas på protokollets bestämmelser men inte har pekat ut någon särskild domstol, ska frågan om domstols behörighet avgöras genom bestämmelserna i rättegångsbalken eller i vissa fall Bryssel I-förordningen. I den mån det av dessa bestämmelser inte framgår vilken domstol som ska ha behörighet bör Stockholms tingsrätt vara reservforum. Hanteringen av de mål som följer av utredningens förslag bedöms inte leda till någon väsentlig ökad belastning för Stockholms tingsrätt. Enligt utredningens bedömning får därmed förslaget inte några ekonomiska konsekvenser för Sveriges domstolar som måste finansieras i särskild ordning.

EKN ställer ut statsgarantier för svenska exportaffärer. Det kan handla om rullande järnvägsmateriel från Bombardier på export eller underleverantörers leverans till Bombardier (som i sin tur exporterar). Ett tillträde till järnvägsprotokollet leder till bättre förutsättningar för finansiering av sådana förvärv. Detta underlättar för EKN som normalt sett tar säkerhet i tillgångarna när garanti ställs ut till finansieären. En förstärkt möjlighet att bevaka och genomdriva säkerheter i rullande järnvägsmaterial är därmed positivt inte

bara för köpare genom förbättrade möjligheter att finansiera sina affärer utan också för EKN genom en förbättrad riskprofil på exportkreditgarantier utställda till förmån för exportörer och finansiärer av exportaffärer.

Det är utredningens bedömning att ett tillträde till protokollet innebär att såväl stora som mindre företag med verksamhet i Sverige, varav vissa ägs av svenska staten/landstingen, kommer att kunna göra ekonomiska besparingar. Detta kan i sin tur leda till andra samhällsekonomiska konsekvenser såsom positiva effekter på sysselsättningen. Exakt vilka och hur stora dessa konsekvenser kommer att bli är emellertid enligt utredningens mening inte möjligt att förut säga.

## 11.4 Övriga konsekvenser

Som har konstaterats i kapitel 6 har EU kompetens inom vissa områden som regleras i protokollet, bland annat frågan om lagval. Detta innebär att Sverige, liksom övriga av EU:s medlemsstater, har varit förhindrat att tillträda överenskommelserna innan EU tillträtt, något som skedde år 2009 respektive 2014 varefter det stått Sverige fritt att tillträda. Men med hänsyn till EU:s kompetens kan Sverige inte lämna samtliga möjliga förklaringar till konventionen och protokollet. Detta har beaktats i utredningens förslag i fråga om vilka förklaringar som Sverige bör lämna vid ett tillträde och utredningens förslag överensstämmer således med EU-rätten.

De avtalstyper som kan grunda en internationell säkerhetsrätt – pantavtal, leasingavtal och köpavtal där säljaren har ett äganderättsförbehåll – är väl kända i svensk rätt. Ett tillträde till protokollet innebär att separata bestämmelser kommer att tillämpas på internationella säkerhetsrätter. De största skillnaderna i förhållande till svensk rätt blir vad som ska gälla i en insolvenssituation; järnvägsprotokollet ger borgenären större möjlighet att i en sådan situation snabbt återta egendomen i vilken säkerhetsrätten finns. Den trygghet som det innebär för kreditgivarna kommer järnvägsföretagen tillgodo.

Svensk kreditsäkerhetsrätt är i viss mån osäker till innehållet och delvis föråldrad. Detta medför bl.a. att både svenska och utländska kreditgivare kan uppleva osäkerhet över stabiliteten avseende kredit-

säkerhet i lösöre, däribland rullande järnvägsmateriel. Ett svenskt tillträde till och implementering av Kapstadskonventionens järnvägsprotokoll kommer att medföra en tydlig förbättring av kreditsäkerhetsrätten på de områden protokollet täcker. Som borgenär med en registrerad internationell säkerhetsrätt blir positionen väsentligt mera förutsägbar och pålitlig i ett insolvensförfarande avseende en svensk gäldenär, jämfört med om Sverige inte ansluter sig till järnvägsprotokollet.

Järnvägsprotokollet är ett av tre tillhörande protokoll till Kapstadskonventionen från Unidroit för enhetliga regler avseende säkerhetsrätter i lösa saker. Sverige har den 1 april 2016 tillträtt konventionen och luftfartsprotokollet. Ett svenskt tillträde medför att även regleringen för finansiering av järnvägssektorn moderniseras; att även järnvägssektorn får ett heltäckande internationellt register medför enligt utredningens uppfattning en positiv utveckling inom svensk rätt.

Sammantaget är utredningens bedömning att ett tillträde skulle medföra ekonomiska fördelar för svenska järnvägsföretag, vilket sannolikt kommer att medföra andra positiva samhällsekonomiska effekter.

## 11.5 Alternativa lösningar

Lösöreköpskommittén har övervägt bl.a. om det är lämpligt att till skapa någon form av registerpant som ersättning för dagens lösöreköp, se SOU 2015:18. Kommittén har kommit fram till i huvudsak följande reglering, som tas in i en lag om panträtt i lösöre genom registrering. Möjligheten att pantsätta lösöre genom registrering ska gälla för näringsidkare, däremot inte för privatpersoner. Endast skepp, skeppsbygge och luftfartyg faller utanför. Andelar i lösöre ska också kunna bli föremål för panträtt genom registrering. När registrering har skett ska registreringsmyndigheten ombesörja att kungörelse sker i Post- och Inrikes Tidningar, som publiceras på Bolagsverkets webbplats och därmed är lätt tillgänglig för var och en. Där finns olika sökmöjligheter, och på webbplatsen ska kungörelsen ligga kvar till dess avregistrering av panträtten sker.

Detta förslag är alltjämt under beredning hos Justitiedepartementet.



Ett tillträde till järnvägsprotokollet innebär, som nämnts ovan, registrering av säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel i ett internationellt register, vilket enligt utredningen inte går att jämföra med ett nationellt register för panträtter. Vidare erbjuder Kapstadskonventionen tillsammans med järnvägsprotokollet harmonisering och internationalisering av de insolvensrättsliga regler som gäller vid köp av rullande järnvägsmateriel.

Det alternativ som i teorin står till buds är att Sverige genomför en större modernisering av svensk creditsäkerhetsrätt och på egen hand inför regelsystem som bl.a. motsvarar och speglar järnvägsprotokollet. Men utredningen bedömer att en sådan större lagstiftningsomgång inte kan nå upp till en konventionsbaserad internationell reglering av den typ som Kapstadssystemet erbjuder.



## 12 Författningskommentar

### 12.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker

Huvuddelarna av järnvägssprotokollet inkorporeras i svensk rätt genom ändringar i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker.

Tre typer av avtal kan ge upphov till en internationell säkerhetsrätt: pantavtal (inklusive säkerhetsöverlåtelser), leasingavtal och köpeavtal där säljaren har ett äganderättsförbehåll. För att omfattas av Kapstadskonventionens järnvägssprotokoll måste säkerhetsrätten vara knuten till en typ av egendom som anges i konventionen, såsom rullande järnvägsmateriel.

Avgörande för om protokollet är tillämpligt är om gäldenären (dvs. pant- eller säkerhetsställaren, leasingtagaren eller köparen) hör hemma i en stat som har tillträtt Kapsstadskonventionen och järnvägssprotokollet. Sverige har, den 1 april 2016, tillträtt Kapstadskonventionen.

Protokollet utgör ett komplement till konventionen där konventionens bestämmelser anpassas för att passa rullande järnvägsmateriel. Konventionen och protokollet ska läsas tillsammans och tolkas i ljuset av varandra. Om de är oförenliga, har protokollet företräde.

I protokollet regleras framför allt hur internationella säkerhetsrätter ska behandlas i olika situationer, bl.a. vilka åtgärder borgenären kan vidta om gäldenären inte uppfyller sina skyldigheter enligt avtalet. Det finns även bestämmelser om överlåtelse av internationella säkerhetsrätter och av rättigheter som följer med säkerhetsrätten, t.ex. avbetalningar och leasingavgifter. Frågor som inte behandlas i protokollet regleras av tillämplig nationell rätt.

Vid tillämpningen av protokollets bestämmelser ska hänsyn tas till de förklaringar som respektive fördragsslutande stat har lämnat.

Vilka förklaringar en stat har lämnat och innehållet i dessa anges på Unidroits hemsida. Sveriges förklaringar finns också i Sveriges överenskommelser med främmande makter.

Protokollet är främst utformat för att tillämpas vid gränsöverskridande transaktioner men dess bestämmelser är inte begränsade till dessa fall. Exempelvis kan ett pantavtal mellan två parter i samma fördragsslutande stat ge upphov till en internationell säkerhetsrätt på vilken protokollet är tillämpligt.

Registering i det internationella registret är avgörande för vissa frågor, bl.a. om prioritet, men är inte nödvändigt för att en säkerhetsrätt ska omfattas av protokollet. Om en säkerhetsrätt uppfyller protokollets krav i övrigt, utgör den en internationell säkerhetsrätt och får verkan mellan avtalsparterna oavsett om den registreras i det internationella registret eller inte.

De olika avtalstyperna som kan grunda en internationell säkerhetsrätt är etablerade inom svensk rätt. Det finns emellertid hittills ingen svensk lag som gemensamt reglerar de olika typerna av säkerhetsrätter. Bestämmelserna i protokollet avser olika rättsområden och motsvarar i stora drag det som gäller enligt svensk rätt. En skillnad mellan bestämmelserna i protokollet och rent nationell rätt är hur olika säkerhetsrätter behandlas vid ett insolvensförfarande. Detta påverkar främst tillämpligheten av utsökningsbalken, konkurslagen (1987:672), lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion och förmånsrättslagen (1970:979).

Genom ändringar i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker införs i svensk rätt en särskild reglering för vissa säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel. I den utsträckning som lagen är tillämplig och reglerar samma frågor som andra lagar, ska den tillämpas i stället för de andra lagarna. I konkurslagen och utsökningsbalken finns bestämmelser som anger att särskild reglering i annan lag ska ha företräde framför konkurslagens respektive utsökningsbalkens bestämmelser (1 kap. 6 § konkurslagen och 1 kap. 2 § utsökningsbalken). I andra relevanta lagar införs bestämmelser som upplyser om förevarande lag.

I protokollet regleras vissa frågor som också regleras i EU-rättsakter, nämligen insolvensförordningen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/848 av den 20 maj 2015 om insolvensförfaranden), Bryssel I-förordningen (Europaparlamentets och rådets förordning [EU] nr 1215/2012 av den 12 december 2012 om

domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område) och Rom I-förordningen (Europaparlamentets och rådets förordning [EG] nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser).

Genom att EU tillträtt de båda överenskommelserna utgör delar av konventionen och protokollet en del av EU-rätten. Vid tillämpningen av bestämmelser i konventionen och protokollet som rör lagval, domstols behörighet, erkännande av domstols beslut och insolvensrätt ska därmed hänsyn tas till EU:s förklaringar i samband med tillträdet.

1 § Denna lag tillämpas på sådana säkerhetsrätter och andra rättigheter som regleras i konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker av den 16 november 2001 (Kapstadskonventionen) och *protokollen* till konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker, om särskilda frågor rörande luftfartsobjekt (luftfartsprotokollet) och om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel (*järnvägsprotokollet*).

Lagen tillämpas också, i den utsträckning som följer av konventionen, på sådana säkerhetsrätter och andra rättigheter som har uppkommit enligt annan lag och som omfattas av Sveriges förklaringar till artiklarna 39 och 40 i konventionen. Förklaringarna finns, tillsammans med förklaringar som avser artikel 54.2 i konventionen, artiklarna XII och XIII i *luftfartsprotokollet* och artikel X i *järnvägsprotokollet*, i Sveriges överenskommelser med främmande makter (SÖ).

Tillägget i första stycket är en hänvisning till järnvägsprotokollet vilket innebär att lagen också är tillämplig på internationella säkerhetsrätter och s.k. tillhörande rättigheter som regleras i järnvägsprotokollet.

Tillägget till andra stycket avser den förklaring som Sverige lämnar till järnvägsprotokollet.

3 § Artiklarna I–VII, IX, XII–XVI och XX–XXV i luftfartsprotokollet samt artiklarna I–V, VII, X, XI och XIV–XX i järnvägsprotokollet ska i originaltexternas lydelse gälla som lag här i landet.

*Protokollens* engelska originaltexter finns tillsammans med en svensk översättning som bilaga 2 respektive 3 till denna lag. Texterna

på övriga originalspråk – arabiska, franska, kinesiska, ryska och spanska – finns i SÖ. Originaltexterna har samma giltighet.

Genom ändringen i första stycket inkorporeras huvuddelen av bestämmelserna i järnvägsprotokollet. Övervägandena finns i kapitel 9. I första stycket anges vilka artiklar i järnvägsprotokollet som ska gälla som svensk lag.

Artiklarna I–V innehåller definitioner och anger när protokollet är tillämpligt.

Genom artikel VII kompletteras konventionens bestämmelser om åtgärder som en borgenär kan vidta vid gäldenärens avtalsbrott. I denna artikel blir det tydligt att järnvägsprotokollet är en särreglering i förhållande till konventionen och specialanpassat för att gälla järnvägssektorn. I artikel VII.3 anges, att artikel 8.3 i konventionen om vilka åtgärder en borgenär kan vidta, inte ska tillämpas; i stället ska protokollets bestämmelser i detta avseende gälla.

Artiklarna X och XI innehåller bestämmelser om bistånd vid insolvens och bestämmelser om gäldenären.

Artiklarna XIV–XX, som också inkorporeras, innehåller bl.a. bestämmelser om identifiering av rullande järnvägsmateriel för registreringsändamål, om det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel, immunitet och förhållandet till andra konventioner.

Artiklarna VI, VIII och IX gäller endast om den fördragsslutande staten har lämnat en förklaring om att tillämpa dem. Utredningens förslag är att Sverige inte lämnar några sådana förklaringar, och artiklarna ska därför inte gälla som svensk lag. Artikel XII handlar om registreringsorganets och tillsynsmyndighetens uppgifter och ska, enligt utredningen, inte gälla som svensk lag. Inte heller inkorporeras artikel XIII som avser kontaktpunkter. Artiklarna XXI–XXXIV är slutbestämmelser om ratifikationsförfarandet och deponering av dokument och bör inte heller införlivas med svensk rätt.

Järnvägsprotokollet finns i originaltext på arabiska, engelska, franska, kinesiska, ryska och spanska. Genom inkorporeringen blir dessa språkversioner gällande som svensk lag. Enligt tillägget i andra stycket finns den engelska språkversionen och en svensk översättning intagna som en bilaga till lagen. Den svenska översättningen bifogas endast som hjälp för läsningen och har inte någon rättslig betydelse. Ingen av originaltexterna har företrädare framför övriga.

7 § Om det finns svensk domsrätt enligt någon av de bestämmelser i Kapstadskonventionen, luftfartsprotokollet *eller järnvägsprotokollet* som anges i 2 och 3 §§ och någon annan behörig domstol saknas, är Stockholms tingsrätt behörig.

Om parterna har avtalat att svenska domstolar ska ha behörighet att pröva frågor som grundas på konventionens och protokollens bestämmelser men inte har pekat ut någon särskild domstol, ska frågan om domstols behörighet avgöras med stöd av antingen rättegångsbalken eller Bryssel I-förordningen.

Av paragrafen framgår att Stockholms tingsrätt är behörig domstol när det enligt en bestämmelse i konventionen eller protokollet som gäller som svensk lag finns svensk domsrätt, men svenska nationella forumregler eller EU-rättsliga regler inte anvisar någon behörig domstol. Tillägget innebär att Stockholms tingsrätt också blir reservforum vid svensk domsrätt enligt bestämmelserna i järnvägsprotokollet. Övervägandena finns i kapitel 9.

8 § I en insolvenssituation enligt artikel I.2m i luftfartsprotokollet tillämpas, om gäldenären har sina huvudsakliga intressen i Sverige på så sätt som anges i artikel I.2n, artikel XI alternativ A i *luftfartsprotokollet*. Vid tillämpningen får den väntetid som anges i artikeln inte överstiga 60 kalenderdagar.

*I en insolvenssituation enligt artikel I.2c i järnvägsprotokollet tillämpas, om gäldenären har sina huvudsakliga intressen i Sverige på så sätt som anges i artikel I.2d, artikel IX alternativ A i järnvägsprotokollet. Vid tillämpningen får den väntetid som anges i artikeln inte överstiga 60 kalenderdagar.*

Avtalsparterna kan genom skriftligt avtal bestämma att första *eller andra* stycket inte ska tillämpas.

Tillägget i andra stycket reglerar tillämpligheten av järnvägsprotokollets insolvensrättsliga bestämmelser i artikel IX i järnvägsprotokollet. Övervägandena finns i kapitel 6 och 9. Tillägget i första stycket om luftfartsprotokollet görs för att tydliggöra vilken bestämmelse det är som avses.

Insolvensbestämmelserna i artikel IX i järnvägsprotokollet är centrala för avtal som grundar sig på Kapstadskonventionen och protokollet. Enligt artikeln är dess bestämmelser bara tillämpliga

om en fördragsslutande stat lämnar en förklaring om att tillämpa artikeln. När luftfartsprotokollet skulle ratificeras lämnade Sverige inte någon sådan förklaring med hänsyn till den oklarhet som råder om kompetensfördelningen mellan EU och dess medlemsstater i insolvensrättsliga frågor. Utredningen har kommit fram till samma slutsats. Artikel IX inkorporeras därmed inte i svensk rätt (jfr 3 §).

Det finns däremot inget hinder mot att anpassa svensk rätt så att den motsvarar en tillämpning av artikeln, vilket sker genom förevarande paragraf. Resultatet är alltså detsamma som om Sverige skulle ha lämnat en förklaring. Även om det är fråga om en rent nationell bestämmelse, är avsikten att den ska tolkas och tillämpas i ljuset av konventionen och protokollet. Av detta följer att det som anges om artikel IX i den officiella kommentaren till konventionen och protokollet får beaktas.

I 1 kap. 6 § konkurslagen (1987:672) finns en generell bestämmelse som anger att om det i någon annan lag har meddelats någon bestämmelse som avviker från konkurslagen, gäller den bestämmelsen. Vid en konkurs där det i boet finns egendom som är belastad med en internationell säkerhetsrätt eller annan rättighet som omfattas av konventionen och protokollet, har bestämmelserna i förevarande paragraf alltså företräde framför konkurslagens bestämmelser. Bestämmelserna har också företräde framför bestämmelser i utsökningsbalken (UB) och lagen (1996:764) om företagsrekonstruktion. Vid tillämpning av paragrafen måste hänsyn däremot tas till tillämplig EU-rätt.

Enligt första meningen i andra stycket tar paragrafen sikte på ett sådant fall som anges i artikel I.2c i järnvägsprotokollet. I artikeln definieras en insolvenssituation. Med detta avses att ett insolvensförfarande inleds. Enligt Kapstadskonventionen avses med insolvensförfarande konkurs, likvidation och andra rättsliga eller administrativa förfaranden, varvid gäldenärens tillgångar och rörelse kontrolleras eller övervakas av en domstol för rekonstruktion eller likvidation (artikel 1.1 i konventionen). Rekonstruktioner enligt lagen om företagsrekonstruktion faller in under definitionen. Även interimistiska förfaranden omfattas. En borgenär kan inte med stöd av denna paragraf vidta åtgärder i andra fall än vid insolvensförfaranden, t.ex. vid tvångsåtgärder enligt utsökningsbalken.

Alla insolvenssituationer omfattas dock inte av paragrafen. Den gäller bara de insolvenssituationer där gäldenären i enlighet med



artikel I.2d har sina huvudsakliga intressen i Sverige. Den är alltså tillämplig om gäldenären enbart har sitt säte i Sverige eller, för det fall det inte finns något registrerat säte, bolaget endast är bildat i Sverige men i övrigt inte har några intressen här i landet.

I en insolvenssituation där det i konkursboet eller dylikt finns rullande järnvägsmateriel som är belastad med en internationell säkerhetsrätt eller annan rättighet som omfattas av konventionen och protokollet, ska bestämmelserna i artikel IX, alternativ A, tillämpas.

Artikeln ålägger gäldenären eller den som annars är behörig i insolvensförfarandet, dvs. en konkursförvaltare eller rekonstruktören i en företagsrekonstruktion, vissa skyldigheter. Inom en viss väntetid från det att insolvensförfarandet inleds måste enligt artikel IX en av två saker ske: antingen måste alla avtalsbrott läkas och gäldenären (eller den som annars är behörig) förbinda sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet eller måste borgenären återfå besittningen till den rullande järnvägsmaterielen. Exempelvis måste eventuellt uteblivna avbetalningar eller betalningar av leasingavgifter betalas. Dessutom måste gäldenären (eller den som annars är behörig) åta sig att uppfylla alla framtida förpliktelser enligt avtalet.

Om gäldenären inte gör det som krävs, kan borgenären ansöka hos domstol om att återfå besittningen till den rullande järnvägsmaterielen. Domstolen ska då skyndsamt meddela ett sådant beslut och får inte medge något anstånd utöver de tidsramar som anges i artikel IX, alternativ A.

I avvaktan på att borgenären övertar besittningen av den rullande järnvägsmaterielen ska gäldenären (eller den som annars är behörig) vidta åtgärder för att bevara objektet och bibehålla dess värde i enlighet med avtalet. Borgenären har under denna tid rätt att ansöka om andra intermistiska åtgärder som är tillgängliga enligt tillämplig lag.

Vid tillämpningen av artikel IX framgår av andra meningen i *andra stycket* att den väntetid som anges i artikeln inte får överstiga 60 kalenderdagar. Avsikten med bestämmelsen är att ge borgenären vissa ovillkorliga rättigheter och inte att försämra den rätt borgenären har enligt annan lag. Egendom som inte tillhör gäldenären ingår inte i dennes konkursbo och ägaren har separationsrätt till egendomen. Exempelvis kan leasegivare därför ha möjlighet att redan före 60-dagarsfristens utgång få ut sin egendom. Efter de 60 kalender-

dagarna måste den rullande järnvägsmaterielen ställas till borgenärens förfogande.

Enligt *tredje stycket* kan avtalsparterna avtala bort tillämpligheten av första stycket. Tillägget innebär att även det nya andra stycket omfattas av tredje stycket. Bestämmelsen är en direkt motsvarighet till artikel III i protokollet enligt vilken parterna skriftligen kan avtala bort tillämpligheten av artikel IX. I den engelska originaltexten används "exclude" för att klargöra att parterna antingen måste avtala bort tillämpligheten av artikel IX i sin helhet eller fullt ut tillämpa det alternativ som den fördragsslutande staten har valt. Avsikten är att bestämmelsen i andra stycket ska tillämpas på samma sätt. Om parterna avtalar bort tillämpligheten av första stycket och därmed artikel IX, alternativ A, eller om borgenären av någon anledning väljer att inte använda sig av de möjligheter som finns enligt bestämmelserna i första stycket, kommer säkerhetsrätten under insolvensförfarandet att behandlas enligt konkurslagen eller lagen om företagsrekonstruktion.

*Verkningar av registrering i internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel*

*9 § Köp av rullande järnvägsmateriel gäller mot säljarens borgenärer i och med avtalet, om en säkerhetsrätt i köpeobjektet registreras i det internationella registret i anslutning till köpet. Detta förutsätter att säljaren angivits som gäldenär och köparen som borgenär i registreringen.*

I denna paragraf, som är ny, behandlas det s.k. borgenärsskyddet vid överlåtelse av rullande järnvägsmateriel. Övervägandena finns i kap. 9.

Järnvägsprotokollet, till skillnad från luftfartsprotokollet, möjliggör inte registrering av vanliga försäljningar, annat än i upplysnings syfte. För säkerhetsöverlåtelser (och pantavtal) kommer en registrering av panträtt eller säkerhetsrätt i det internationella registret att ge sakrättsligt skydd mot upplåtarens borgenärer utan att förfarande enligt lösöreköplagen iakttas. Samma sak bör gälla den omsättningsöverlåtelse som sker i en sale & lease back transaktion där leasingavtalet registreras i det internationella registret. Det skulle annars kunna uppkomma en oönskad situation och rättsförluster, där det i det internationella registret registrerade leasingavtalet i sig ger upphov till en internationell säkerhetsrätt. Den

skulle i princip åtnjuta erkännande men vara utan verkan i den mån leasegivarens förvärv av egendomen från leasetagaren (det första ledet i transaktionen) skulle sakna sakrättslig verkan mot leasetagarens/säljarens borgenärer (vilket ska avgöras av den nationella rättsordningen).

Paragrafen innebär att den som förvärvar en rullande järnvägsmateriel erhåller sakrättsligt skydd gentemot överlåtarens borgenärer, om det i anslutning till köpet görs en ansökan om registrering av en säkerhetsrätt i objektet i det internationella registret. Det sakrättsliga skyddet för förvärvaren knyts till registreringen och inträder från den dag då registrering beviljas. Bestämmelsen innebär därmed att det sakrättsliga skyddet för förvärvaren inte är beroende av att denne fått den rullande järnvägsmaterielen i sin besittning eller att lösöreköpslagen använts. Förvärvaren är skyddad även om den rullande järnvägsmaterielen finns kvar i överlåtarens besittning.

Omvänt innebär detta att så länge registrering inte har gjorts för ett förvärv gäller traditionsprincipen och lösöreköplagen i vanlig ordning.

Bestämmelsen innebär även att egendomen är preciserad till sådan egendom som omfattas av järnvägsprotokollet. Men det förutsätter att säljaren angivits som gäldenär och köparen som borgenär i registreringen och då såsom dessa begrepp definierats i Kapstadskonventionen.

Med denna ordning finns det inget behov av att ta ställning till om en transaktion egentligen rör sig om en omsättningsöverlåtelse eller om det är en säkerhetsöverlåtelse som avses.

Det noteras att bestämmelsen inte behövs för det fall en övergång sker till avtalsprincipen i enlighet med Lösöreköpskommitténs betänkande (SOU 2015:18).

## 12.2 Förslaget till lag om ändring i förmånsrättslagen (1970:979)

4 § Förmånsrätt följer med

1. sjöpanträtt och luftpanträtt,
2. internationell säkerhetsrätt i luftfartyg, flygmotorer *och rullande järnvägsmateriel* som registrerats enligt lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker,

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

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

5. registrering av båtbyggnadsförskott enligt lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott.

I paragrafen anges olika särskilda förmånsrätter. Övervägandena finns i kapitel 9.

Andra punkten har kompletterats med internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel, vilket innebär att internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel får särskild förmånsrätt om de har registerats i det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel enligt lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker.

Genom tillägget i andra punkten säkerställs den prioritet som internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsprotokoll har enligt artikel 29 i Kapstadskonventionen, vilken gäller som svensk lag (2 § lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker). Artikeln föreskriver att en registrerad internationell säkerhetsrätt har företräde framför en oregistrerad säkerhetsrätt.

Med att säkerhetsrätten är registrerad avses att den är registrerad i det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel. Prioriteten gäller således endast för internationella säkerhetsrätter som är registrerade i det internationella registret.

Även legala säkerhetsrätter som omfattas av en stats förklaring till artikel 40 och som har registrerats i det internationella registret omfattas av den andra punkten. När de har registrerats ska de behandlas som internationella säkerhetsrätter. Detta innebär att även en säkerhetsrätt som uppkommit till följd av ett utmättningsbeslut kan få särskild förmånsrätt oavsett i vilken stat beslutet meddelats. Men det förutsätter att säkerhetsrätten omfattas av statens förklaring till artikel 40 och att den därtill har registrerats i det internationella registret för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel.

Säkerhetsrätter som i och för sig utgör internationella säkerhetsrätter, men som inte är registrerade i det internationella registret

för säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel, omfattas inte av den särskilda förmånsrätten. Borgenärers inbördes rätt till betalning för sådana oregistrerade säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel får bedömas enligt övriga bestämmelser.

### **12.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1845:50 s.1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva**

*5 § I lagen (2015:860) om internationella säkerhetsrätter i lösa saker finns bestämmelse som avviker från denna lag, och som har företräde framför denna lag.*

I paragrafen, som är ny, upplyses om att det i lagen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker finns en bestämmelse som avviker från Lösöreköplagen och har företräde framför denna lag. Övervägandena finns i avsnitt 9.



# Kommittédirektiv 2015:66

## Tillträde till järnvägsprotokollet

Beslut vid regeringssammanträde den 17 juni 2015

### Sammanfattning

Sverige står inför stora investeringar på järnvägsområdet. Upprustning och utbyggnad av järnvägsnätet, genom bl.a. aviserade satsningar på nya stambanor för höghastighetståg, kommer att ha hög prioritet under kommande år. En förstärkt och utbyggd järnvägssektor medför även ökade investeringar i nya tåg för järnvägsbolagen. Mot den bakgrunden ska det utredas om Sverige bör tillträda ett internationellt instrument, järnvägsprotokollet, som tagits fram i syfte att göra det enklare och billigare att finansiera anskaffandet av nya järnvägsfordon.

Järnvägsprotokollet hör samman med konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom (Kapstadskonventionen). Genom protokollet och konventionen har det införts en ordning för internationella säkerhetsrätter vid överlåtelser och upplåtelser av järnvägsfordon som ska öka förutsebarheten och minska riskerna för finansörerna. Det ger förutsättningar för lägre finansieringskostnader vid anskaffandet av sådan egendom.

En tidigare utredning (Kapstadsutredningen) föreslår att Sverige snarast tillträder konventionen och ett motsvarande protokoll på luftfartsområdet.

En särskild utredare ska analysera och ta ställning till om Sverige också bör tillträda järnvägsprotokollet, föreslå de författningsändringar som är nödvändiga eller som i övrigt bedöms lämpliga vid ett tillträde samt ta ställning till vilka förklaringar till protokollet som Sverige bör avge i sådant fall.

Uppdraget ska redovisas senast den 20 juni 2016.

## Järnvägsprotokollet till Kapstadskonventionen

Järnvägsfordon representerar mycket höga ekonomiska värden. Finansieringen av sådan egendom kan ske på olika sätt, t.ex. genom sedvanligt lån eller genom olika former av leasingavtal eller köp med äganderättsförbehåll. En förutsättning är vanligtvis att borgenären får en säkerhetsrätt i egendomen. Den rättsliga regleringen av säkerhetsrätterna, deras prioritet och skyddet mot tredje man, t.ex. vid gäldenärens konkurs, ser emellertid olika ut i olika länder. Det leder till osäkerhet hos finansierarna och därmed högre finansieringskostnader. Vid finansiering av rullande järnvägsmateriel genom leasing tillämpas många gånger ordningen i lagen (1845:50 s. 1) om handel med lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva (lösöreköpslagen). För att åstadkomma separationsrätt i egendom för borgenären uppställs i lagen krav på kungörelse i ortstidning och registrering hos Kronofogdemyndigheten. Ordningen framstår som omständlig och har dessutom en stark nationell prägel, vilket kan verka avhållande för framför allt utländska finansierare. Lösöreköpskommittén föreslår att lösöreköpslagen ska upphävas och att det ska införas nya regler om registerpant (SOU 2015:18).

Kapstadskonventionen har tillkommit i syfte att ge större förutsebarhet och trygghet för finansierare, vilket i sin tur ska leda till lägre finansieringskostnader vid förvärv av värdefull flyttbar egendom. Konventionen har förhandlats fram inom det mellanstatliga privaträttsliga institutet Unidroit (International institute for the unification of private law). Det regelverk som konventionen ställer upp är tillämpligt för tre typer av lös egendom: luftfartsutrustning, rullande järnvägsmateriel och tillgångar avsedda för rymden. För varje typ av egendom finns ett tillhörande protokoll. Konventionen tillsammans med respektive protokoll ska läsas som ett instrument. Konventionen och luftfartsprotokollet antogs år 2001 och EU tillträdde dessa år 2009.

Järnvägsprotokollet antogs i Luxemburg år 2007. Systematiken och innehållet överensstämmer i stora delar med luftfartsprotokollet. Liksom luftfartsprotokollet innehåller järnvägsprotokollet regler om leasing, panträtter och äganderättsförbehåll men med



avseende på rullande järnvägsmateriel, dvs. järnvägsfordon som lok och vagnar med tillhörande utrustning. Vidare innehåller protokollet prioriteringsregler och regler om borgenärens och gäldenärens rättigheter och skyldigheter, bl.a. vid dröjsmål och annan försummelse.

Förutom materiella bestämmelser om säkerhetsrätterna, t.ex. hur de ska behandlas vid gäldenärens insolvens, innehåller protokollet bestämmelser om ett internationellt register som säkerhetsrätterna ska kunna registreras i. Bestämmelserna reglerar även hur identifieringen av det rullande järnvägsmateriel som belastas av säkerheter ska göras i registret. Det internationella registret kommer att finnas i Luxemburg.

Järnvägsprotokollet har ännu inte trätt i kraft utan gör det när fyra länder har godkänt eller ratificerat det. Hittills har endast Luxemburg ratificerat protokollet. EU undertecknade protokollet år 2009 och den 4 december 2014 beslutade EU att tillträda protokollet (Rådets beslut om godkännande, på Europeiska unionens vägnar, av protokollet om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel till konventionen om internationell säkerhetsrätt till flyttbar egendom som antogs i Luxemburg den 23 februari 2007). EU har exklusiv kompetens inom vissa områden som regleras i protokollet (frågor om domstols behörighet, gränsöverskridande insolvensförfaranden inom unionen och lagval i vissa fall) medan medlemstaterna har kompetens inom andra (bl.a. materiell insolvensrätt).

Ett svenskt tillträde till protokollet förutsätter, förutom EU:s tillträde, att Sverige även ansluter sig till Kapstadskonventionen.

## Kapstadsutredningen

En särskild utredare har haft i uppdrag att utreda om Sverige bör tillträda Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet (Kapstadsutredningen – internationella säkerheter i luftfartyg m.m., Ju2013:16). Utredningen överlämnade sitt betänkande Internationella säkerheter i flygplan m.m. – Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet (SOU 2014:79) den 3 december 2014. I betänkandet föreslås att Sverige snarast tillträder de båda instrumenten, främst mot bakgrund av de ekonomiska fördelarna vid finansiering av nya luft-

fartyg och flygmotorer som finns att vinna för svenska lufttrafikföretag. Vidare föreslås att instrumenten inkorporeras i svensk rätt genom en lag om internationella säkerheter i mobilt lösöre samt att vissa författningsändringar görs i bl.a. konkurslagen (1987:672) och utsokningsbalken.

## Utredningsuppdraget

*Ska Sverige tillträda järnvägsprotokollet?*

Liksom i fråga om Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet finns det mycket som talar för att det finns ekonomiska fördelar med ett svenskt tillträde till järnvägsprotokollet. På bl.a. flyg- och fartygsområdet sker finansiering i stor utsträckning genom pantsättning av transportmedlet. Järnvägsprotokollet skapar den rättsliga basen för sådan pantbaserad finansiering även inom järnvägssektorn. När frågan om antagande av järnvägsprotokollet remitterades ställde sig bl.a. remissinstanser inom järnvägssektorn, som SJ AB, Tågoperatörerna och dåvarande Järnvägsstyrelsen, positiva till en internationell reglering av kreditsäkerheter i rullande järnvägsmateriel. Det framhölls bl.a. att avregleringen av den europeiska järnvägsmarknaden och etableringen av nya privata aktörer ställer ökade krav på ett modernt internationellt regelverk om kreditsäkerheter. Ett stärkt borgenärsskydd genom ett harmoniserat regelverk ansågs kunna leda till sänkta kreditkostnader och i förlängningen till lägre biljettpriser för resenärerna.

Enligt uppgift är leasing en vanlig finansieringsform på järnvägsområdet. I Sverige finns det inte något inskrivningsregister för säkerheter i järnvägsmateriel motsvarande det som finns för t.ex. luftfartyg. En borgenär kan alltså inte via inskrivning få sakrättsligt skydd för en säkerhet i sådan egendom. I många fall åstadkommer man separationsrätt för borgenären vid leasing genom att parterna tillämpar formkraven i lösöreköpslagen om kungörelse i ortstidning och registrering hos Kronofogdemyndigheten. Järnvägsprotokollet innehåller ett mer utvecklat och anpassat system för sakrättsligt skydd i järnvägsfordon. Det bör i sin tur kunna stimulera till finansieringsformer med dessa som säkerhet. Den ökade förutsebarheten som den internationella regleringen innebär bör dessutom kunna attrahera utländska finansörer, vilket är angeläget i en tid

när Sverige står inför stora investeringar på järnvägsområdet bl.a. i form av de första etapperna av nya stambanor för höghastighetståg.

Mot de fördelar som ett tillträde till järnvägsprotokollet innebär ska vägas att det långtgående borgenärsskydd som protokollet är avsett att ge kan vara till nackdel för såväl gäldenärer som det allmänna i en obeståndssituation eller i en tvist mellan bolag och finansiär. En viktig fråga är också vilken ställning finansiären ges i förhållande till övriga borgenärer i en obeståndssituation.

Utredaren ska därför analysera bestämmelserna i järnvägsprotokollet och jämföra regleringen med gällande svensk rätt, med beaktande av tillämplig EU-rätt. I analysen ska det beaktas att Sverige redan överfört kompetens till EU avseende vissa av de frågor som behandlas i protokollet. Utredaren ska mot bakgrund av analysen redogöra för de konsekvenser en svensk anslutning skulle få, såväl fördelar som nackdelar.

I uppdraget ingår dessutom att klarlägga vad systemet med det internationella registret innebär för olika användare.

Utifrån resultatet av analysen ska utredaren ta ställning till om Sverige bör tillträda järnvägsprotokollet.

### *Vilka förklaringar bör Sverige avge?*

På motsvarande sätt som i Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet ges i järnvägsprotokollet möjligheter för den fördragslutande staten att begränsa eller utöka tillämpligheten av vissa bestämmelser genom att avge förklaringar till enskilda artiklar (se bl.a. artiklarna XIII, XXIV och XXV). En förklaring kan innebära att en viss bestämmelse, som annars inte skulle vara tillämplig, helt eller delvis ska tillämpas eller att den öppnar för den fördragslutande staten att helt eller delvis avstå från att tillämpa en viss bestämmelse som annars skulle gälla.

Utredaren ska därför analysera innebörden av samtliga möjliga förklaringar och utifrån sin analys föreslå vilka förklaringar Sverige bör avge respektive avstå från att avge vid ett tillträde till järnvägsprotokollet.

Enligt rådsbeslutet om EU:s tillträde har EU exklusiv behörighet beträffande förklaringar som omfattas av artikel XXVII. EU avser att avstå från att göra dessa förklaringar, vilket innebär att

aktuella artiklar inte ska tillämpas för EU eller dess medlemsstater. Det understryks i beslutet att medlemsstaterna behåller sin behörighet beträffande materiella rättsregler om insolvens. Däremot kommer EU att göra en förklaring om att man antagit ett nummeringssystem som är lämpligt för identifiering av rullande järnvägsmateriel enligt artikel XIV.

Utredarens förslag på vilka förklaringar Sverige bör avge ska utformas på ett sätt som gör att de inte står i strid med Sveriges åtaganden gentemot EU och inte inkräktar på EU:s exklusiva behörighet. I sitt ställningstagande ska utredaren även eftersträva förslag som ligger i linje med de förslag på förklaringar som lämnas i Kapstadsutredningens betänkande eller, om regeringen beslutat om lagrådsremiss eller proposition med anledning av utredningens förslag, de förslag på förklaringar som lämnas i de produkterna.

#### *Hur bör järnvägsprotokollet införlivas med svensk rätt?*

För att järnvägsprotokollet ska få rättslig giltighet i Sverige krävs att det införlivas med svensk rätt. Införlivandet kan ske antingen genom transformering (som innebär att protokollet omarbetas till svensk författningstext i den utsträckning nya bestämmelser krävs) eller genom inkorporering (som innebär att det föreskrivs i lag att bestämmelserna i protokollet ska gälla som lag i Sverige).

Utredaren ska därför ta ställning till på vilket av dessa sätt som protokollet bör införlivas med svensk rätt. I bedömningen ska beaktas att protokollet omfattas av delad kompetens.

Utgångspunkten ska vara att använda samma metod för införlivande som Kapstadsutredningen föreslår, dvs. inkorporering. Det står emellertid utredaren fritt att föreslå en transformering om det bedöms som lämpligare.

#### *Finns det behov av kontaktpunkter?*

Vid ett tillträde till järnvägsprotokollet har Sverige möjlighet att utse ett eller flera organ till kontaktpunkter med uppgift att föra över uppgifter som krävs för registrering till det internationella registret (se artikel XIII i protokollet).

Utredaren ska därför analysera och ta ställning till om det vid ett tillträde finns behov av att utse en eller flera kontaktpunkter och i sådant fall föreslå vilken eller vilka organisationer som bör få uppdraget. I analysen ska utredaren väga in att Kapstadsutredningen anser att det inte finns något sådant behov i förhållande till Kapstadskonventionen och luftfartsprotokollet.

### *Författningsändringar*

Oavsett sitt ställningstagande i frågan om huruvida Sverige bör tillträda järnvägsprotokollet ska utredaren föreslå de författningsändringar som ett svenskt tillträde kräver eller som i övrigt bedöms lämpliga för att protokollets bestämmelser ska kunna tillämpas fullt ut. Eftersom järnvägs- och luftfartsprotokollen överensstämmer i stor utsträckning och därför aktualiserar i princip samma frågeställningar, ska utredaren i sitt arbete utgå från förslagen i Kapstadsutredningens betänkande och eftersträva lösningar som ligger i linje med dessa, såvida det inte finns bärande skäl som talar för motsatsen. Om regeringen har beslutat om lagrådsremiss eller proposition med anledning av Kapstadsutredningens förslag, ska utredaren i stället utgå från förslagen i de produkterna.

Utredaren ska även ta hänsyn till de reformer som är på väg att genomföras i den civilrättsliga lagstiftningen för järnvägstransporter. Vissa ändringar har nyligen beslutats (se prop. 2014/15:58, bet. 2014/15:CU15, rskr. 2014/15:185). Inom Justitiedepartementet pågår arbete med Järnvägstrafikutredningens slutbetänkande (SOU 2015:9). Utredaren ska även beakta det fortsatta arbetet inom Justitiedepartementet med Lösöreköpskommitténs betänkande till den del som det kan ha betydelse för utredarens övervägande.

### **Arbetets bedrivande och redovisning av uppdraget**

Utredaren ska inhämta synpunkter från berörda branscher, myndigheter och organisationer i den utsträckning som utredaren finner lämpligt. Om det är möjligt och bedöms lämpligt, ska utredaren undersöka vilka lösningar andra stater har valt eller avser att välja vid sitt tillträde till järnvägsprotokollet.

Utredaren ska redovisa ekonomiska konsekvenser och andra effekter av sina förslag för såväl företag som det allmänna enligt 14–15 a §§ kommittéförordningen (1998:1474). Vid konsekvensanalysen ska utredaren inhämta synpunkter från Näringslivets Regelnämnd (NNR). Om förslagen kan förväntas leda till intäktsminskningar eller kostnadsökningar för det allmänna, ska utredaren föreslå hur dessa ska finansieras.

Uppdraget ska redovisas senast den 20 juni 2016.

(Justitiedepartementet)

## Konvention om internationella säkerhetsrätter i lösa saker

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION, DE STATER SOM ÄR PARTER I DENNA KONVENTION,

AWARE of the need to acquire and use mobile equipment of high value or particular economic significance and to facilitate the financing of the acquisition and use of such equipment in an efficient manner, ÄR MEDVETNA om att förvärv och nyttjande av lösa saker av stort värde eller av särskild ekonomisk betydelse bör kunna finansieras på ett effektivt sätt,

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, INSER fördelarna med leasing och finansiering mot säkerhet i de aktuella tillgångarna och är angelägna om att underlätta denna typ av transaktioner genom att fastställa tydliga regler för desamma,

MINDFUL of the need to ensure that interests in such equipment are recognised and protected universally, ÄR MEDVETNA OM behovet av att se till att säkerhetsrätten i sådana lösa saker erkänns och skyddas globalt,

DESIRING to provide broad and mutual economic benefits for all interested parties, VILL se till att alla berörda parter åtnjuter ömsesidig ekonomisk nytta,

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, ÄR ÖVERTYGADE om att det är nödvändigt att det i reglerna tas hänsyn till de principer som ligger till grund för leasing och finansiering med de aktuella tillgångarna som säkerhet, och att principen gällande parternas oberoende respekteras,

CONSCIOUS of the need to establish a legal framework for international interests in such equipment and for that purpose to create an international registration system for their protection, ÄR MEDVETNA OM att ett särskilt juridiskt ramverk bör fastställas för internationella säkerhetsrätter i sådana lösa saker och att ett internationellt registreringssystem bör bildas för att skydda dessa säkerhetsrätter,

TAKING INTO CONSIDERATION the objectives and principles enunciated in existing Conventions relating to such equipment,

HAR MED HÄNSYN TILL syftena och principerna i de gällande konventionerna om flyttbara objekt,

HAVE AGREED upon the following provisions:

ENATS om följande bestämmelser:

### Chapter I

### Kapitel I

#### Sphere of application and general provisions

#### Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser

#### Article 1 Definitions

#### Artikel 1 Definitioner

In this Convention, except where the context otherwise requires, the following terms are employed with the meanings set out below:

Om inte annat framgår av sammanhanget avses i denna konvention (Konventionen) med:

- |  |  |
|--|--|
| 1. “agreement” means a security agreement, a title reservation agreement or a leasing agreement;   | a) avtal: pantavtal, avtal med äganderättsförbehåll eller leasingavtal;  |
| 2. “assignment” means a contract which, whether by way of security or otherwise, confers on the assignee associated rights with or without a transfer of the related international interest; | b) överlåtelse: en överenskommelse som innebär att förvärvaren, antingen som en säkerhet för en förpliktelse eller i annat fall, erhåller tillhörande rättigheter, med eller utan överföring av den internationella säkerhetsrätten; |
| 3. “associated rights” means all rights to payment or other performance by a debtor under an agreement which are secured by or associated with the object;                                   | c) tillhörande rättigheter: rätt till betalning eller till annan prestation av en gäldenär enligt ett avtal säkerställt med eller som avser objektet;  |
| 4. “commencement of the insolvency proceedings” means the time at which the insolvency proceedings are deemed to commence under the applicable insolvency law;                               | d) inledande av insolvensförfaranden: den tidpunkt då insolvensförfaranden ska anses ha inletts enligt tillämplig insolvenslagstiftning;   |



- |   |  |
|---|--|
| 5. “conditional buyer” means a buyer under a title reservation agreement;   | e) köpare med förbehåll: köpare enligt ett avtal med äganderättsförbehåll;   |
| 6. “conditional seller” means a seller under a title reservation agreement;   | f) säljare med förbehåll: säljare enligt ett avtal med äganderättsförbehåll;   |
| 7. “contract of sale” means a contract for the sale of an object by a seller to a buyer which is not an agreement as defined in (a) above;  | g) försäljningsavtal: annan överenskommelse om försäljning av objekt, av en säljare till en köpare, än ett sådant avtal som avses i a ovan;  |
| 8. “court” means a court of law or an administrative or arbitral tribunal established by a Contracting State;   | h) domstol: en domstol i, eller en skiljenämnd som tillsatts av, en fördragsslutande stat;   |
| 9. “creditor” means a chargee under a security agreement, a conditional seller under a title reservation agreement or a lessor under a leasing agreement;   | i) borgenär: en säkerhetshavare enligt ett pantavtal, en säljare med äganderättsförbehåll eller en leasegivare enligt ett leasingavtal;  |
| 10. “debtor” means a chargor under a security agreement, a conditional buyer under a title reservation agreement, a lessee under a leasing agreement or a person whose interest in an object is burdened by a registrable non-consensual right or interest; | j) gäldenär: säkerhetsställare enligt ett pantavtal, en köpare enligt ett avtal med äganderättsförbehåll, en leasetagare enligt ett leasingavtal, eller en person vars rätt till visst objekt är belastad av en registreringsbar legal rättighet eller säkerhetsrätt;                                  |
| 11. “insolvency administrator” means a person authorised to administer the reorganisation or liquidation, including one authorised on an interim basis, and includes a debtor in possession if permitted by the applicable insolvency law;                  | k) insolvensförvaltare: person med bemyndigande att handlägga rekonstruktion eller likvidation, även om vederbörande är utsedd interimistiskt, omfattande även en gäldenär som är i besittning av det aktuella objektet, förutsatt att detta är förenligt med den tillämpliga insolvenslagstiftningen; |
| 12. “insolvency proceedings” means bankruptcy, liquidation or other collective judicial or  | l) insolvensförfaranden: konkurs, likvidation eller andra rättsliga eller administrativa   |

- 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;
13. "interested persons" means:
- (i) the debtor;
  - (ii) any person who, for the purpose of assuring performance of any of the obligations in favour of the creditor, gives or issues a suretyship or demand guarantee or a standby letter of credit or any other form of credit insurance;
  - (iii) any other person having rights in or over the object;
- förfaranden, innefattande även interimistiska förfaranden, varvid gäldenärens tillgångar och rörelse kontrolleras eller övervakas av en domstol för rekonstruktion eller likvidation;
- m) berörda personer:
- (i) gäldenären;
  - (ii) envar som för att säkerställa rätta fullgörandet av förpliktelse gentemot borgenären gått i borgen, ställt eller låtit utfärda en garanti, ett *letter of credit*, eller varje annan form av kreditförsäkring;
  - (iii) varje annan person med någon form av rätt i objektet;
14. "internal transaction" means a transaction of a type listed in Article 2(2)(a) to (c) where the centre of the main interests of all parties to such transaction is situated, and the relevant object located (as specified in the Protocol), in the same Contracting State at the time of the conclusion of the contract and where the interest created by the transaction has been registered in a national registry in that Contracting State which has made a declaration under Article 50(1);
- n) intern transaktion: transaktion av sådan typ som avses i artikel 2(2)(a) till (c), förutsatt att centrum för de huvudsakliga intressena för samtliga parter i transaktionen finns i samma fördragsslutande stat när avtalets ingås, samt att även objektet (som ska anses finnas i den stat som följer av protokollets bestämmelser) finns i staten vid nämnda tillfälle, och den säkerhetsrätt som uppkommer genom transaktionen har skrivits in i ett nationellt register i staten, och staten har avgett en förklaring enligt artikel 50(1);
15. "international interest" means an interest held by a creditor to which Article 2 applies;
- o) internationell säkerhetsrätt: en säkerhetsrätt som omfattas av artikel 2 och som innehas av en borgenär;

16. "International Registry" means the international registration facilities established for the purposes of this Convention or the Protocol; p) internationellt register: det internationella register som inrättas för tillämpning av Konventionen eller för protokollet;
17. "leasing agreement" means an agreement by which one person (the lessor) grants a right to possession or control of an object (with or without an option to purchase) to another person (the lessee) in return for a rental or other payment; q) leasingavtal: avtal som innebär att en person (leasegivaren) upplåter besittnings- eller nyttjanderätt till objektet (med eller utan köpoption) till en annan person (leasetagaren) mot erläggande av hyra eller annan form av ersättning;
18. "national interest" means an interest held by a creditor in an object and created by an internal transaction covered by a declaration under Article 50(1); r) nationell säkerhetsrätt: en säkerhetsrätt avseende objektet, vilken uppkommit genom en intern transaktion som omfattas av en förklaring enligt artikel 50(1);
19. "non-consensual right or interest" means a right or interest conferred under the law of a Contracting State which has made a declaration under Article 39 to secure the performance of an obligation, including an obligation to a State, State entity or an inter-governmental or private organisation; s) legal rättighet eller säkerhetsrätt: rättighet eller säkerhetsrätt som följer direkt av lag i en fördragslutande stat som avgett förklaring enligt artikel 39, till säkerhet för rätta fullgörandet av en förpliktelse, innefattande förpliktelser gentemot en stat, ett statligt organ eller en mellanstatlig eller privat organisation;
20. "notice of a national interest" means notice registered or to be registered in the International Registry that a national interest has been created; t) meddelande om nationell säkerhetsrätt: meddelande om att en nationell säkerhetsrätt har bildats, vilket har registrerats eller ska registreras i det internationella registret;
21. "object" means an object of a category to which Article 2 applies; u) objekt: objekt som tillhör en av de kategorier som omfattas av bestämmelserna i artikel 2;
22. "pre-existing right or interest" means a right or interest of any kind in or over an object v) redan befintlig rättighet eller säkerhetsrätt: en rättighet eller säkerhetsrätt, oavsett typ, till

- created or arising before the effective date of this Convention as defined by Article 60(2)(a);
- objektet vilken bildats eller uppkommit före den dag då Konventionen träder ikraft enligt artikel 60(2)(a);
23. “proceeds” means money or non-money proceeds of an object arising from the total or partial loss or physical destruction of the object or its total or partial confiscation, condemnation or requisition;
- w) ersättning: gottgörelse i form av pengar, eller i annan form, för visst objekt, till följd av att denna helt eller delvis förlo-rats eller förstörts, helt eller delvis förverkats, beslagtogs, eller exproprierats;
24. “prospective assignment” means an assignment that is intended to be made in the future, upon the occurrence of a stated event, whether or not the occurrence of the event is certain;
- x) framtida överlåtelse: över-låtelse som ska genomföras först efter det att en viss åtgärd vidtagits eller viss händelse inträffat, oavsett om det är klart att åtgärden kommer att vidtas eller händelse kommer att inträffa;
25. “prospective international interest” means an interest that is intended to be created or provided for in an object as an international interest in the future, upon the occurrence of a stated event (which may include the debtor’s acquisition of an interest in the object), whether or not the occurrence of the event is certain;
- y) framtida internationell säkerhetsrätt: internationell säkerhetsrätt som ska upplåtas i visst objekt först efter det att en viss åtgärd vidtagits eller viss händelse inträffat (vilket kan innefatta en borgenärs förvärv av objektet), oavsett om det är klart att åtgärden kommer att vidtas eller händelse kommer att inträffa;
26. “prospective sale” means a sale which is intended to be made in the future, upon the occurrence of a stated event, whether or not the occurrence of the event is certain;
- z) framtida försäljning: försäljning som ska genomföras först efter det att en åtgärd vidtagits eller viss händelse inträffat, oavsett om det är klart att åtgärden kommer att vidtas eller händelse kommer att inträffa;
- aa) “Protocol” means, in respect of any category of object and associated rights to which this Convention applies, the Protocol in respect of that category of object and associated rights;
- aa) protokoll: protokollet för respektive kategori av tillgångar och tillhörande rättigheter, som omfattas av Konventionen;

- bb) "registered" means registered in the International Registry pursuant to Chapter V;
- bb) registrerat: registrerat i det internationella registret enligt kapitel V;
- cc) "registered interest" means an international interest, a registrable non-consensual right or interest or a national interest specified in a notice of a national interest registered pursuant to Chapter V;
- cc) registrerad säkerhetsrätt: en internationell säkerhetsrätt, en registreringsbar legal rätt eller säkerhetsrätt eller en nationell säkerhetsrätt som angivits i ett meddelande om nationell säkerhetsrätt och registrerats enligt kapitel V;
- dd) "registrable non-consensual right or interest" means a non-consensual right or interest registrable pursuant to a declaration deposited under Article 40;
- dd) registreringsbar legal rätt eller säkerhetsrätt: legal rätt eller säkerhetsrätt som kan registreras enligt en förklaring som deponerats i enlighet med artikel 40;
- ee) "Registrar" means, in respect of the Protocol, the person or body designated by that Protocol or appointed under Article 17(2)(b);
- ee) registrator: gällande protokollet, den person eller det organ som avses i respektive protokoll, eller utses med stöd av artikel 17(2)(b);
- ff) "regulations" means regulations made or approved by the Supervisory Authority pursuant to the Protocol;
- ff) regelverk: det regelverk som tillsynsmyndigheten fastställer eller godkänner enligt respektive protokoll;
- gg) "sale" means a transfer of ownership of an object pursuant to a contract of sale;
- gg) försäljning: övergång av äganderätten till objektet enligt ett försäljningsavtal;
- hh) "secured obligation" means an obligation secured by a security interest;
- hh) säkerställd förpliktelse: förpliktelse för vilken säkerhetsrätt ställts;
- ii) "security agreement" means an agreement by which a chargor grants or agrees to grant to a chargee an interest (including an ownership interest) in or over an object to secure the performance of any existing or future obligation of the chargor or a third person;
- ii) pantavtal: avtal enligt vilket en gäldenär upplåter eller förbinder sig att upplåta en rätt (innefattande även äganderätt) till visst objekt till en borgenär för att säkerställa rätta fullgörandet av gäldenärens, eller annan persons, existerande eller framtida förpliktelser;

- |  |   |
|--|---|
| <p>jj) “security interest” means an interest created by a security agreement;</p>  | <p>jj) panträtt: en säkerhetsrätt som uppkommit genom ett pantavtal;</p>  |
| <p>kk) “Supervisory Authority” means, in respect of the Protocol, the Supervisory Authority referred to in Article 17(1);</p>  | <p>kk) tillsynsmyndighet: gällande respektive protokoll, den tillsynsmyndighet som avses i artikel 17(1);</p>   |
| <p>ll) “title reservation agreement” means an agreement for the sale of an object on terms that ownership does not pass until fulfilment of the condition or conditions stated in the agreement;</p>   | <p>ll) avtal med äganderättsförbehåll: försäljningsavtal som rör visst objekt och innebär att äganderätten inte övergår för rän villkoren i avtalet uppfyllts;</p>  |
| <p>mm) “unregistered interest” means a consensual interest or non-consensual right or interest (other than an interest to which Article 39 applies) which has not been registered, whether or not it is registrable under this Convention; and</p>   | <p>mm) icke registrerad säkerhetsrätt: konventionell säkerhetsrätt eller legal rätt eller säkerhetsrätt (med undantag av säkerhetsrätt eller rätt som avses i artikel 39) vilken inte registrerats, oavsett om detta är möjligt eller inte enligt Konvention; och</p>       |
| <p>nn) “writing” means a record of information (including information communicated by teletransmission) which is in tangible or other form and is capable of being reproduced in tangible form on a subsequent occasion and which indicates by reasonable means a person’s approval of the record.</p> | <p>nn) skriftligt: uppgifter (inklusive uppgifter som meddelats genom teletransmission) som presenteras i skriftlig form eller i en annan form som kan omvandlas till skriftlig form vid senare tillfälle, av vilka skäligen framgår att en person godkänt uppgifterna.</p> |

**Article 2**  
**The international interest**

1. This Convention provides for the constitution and effects of an international interest in certain categories of mobile equipment and associated rights.

**Artikel 2**  
**Den internationella säkerhetsrätten**

1. Genom Konventionen inrättas en ordning för uppkomsten av en internationell säkerhetsrätt i vissa kategorier av lösa saker och tillhörande rättigheter, och regleras rättsverkningarna av dessa säkerhetsrätter.

- |  |  |
|--|--|
| <p>2. For the purposes of this Convention, an international interest in mobile equipment is an interest, constituted under Article 7, in a uniquely identifiable object of a category of such objects listed in paragraph 3 and designated in the Protocol:</p> <p>a) granted by the chargor under a security agreement;</p> <p>b) vested in a person who is the conditional seller under a title reservation agreement; or</p> <p>c) vested in a person who is the lessor under a leasing agreement.</p> <p>An interest falling within subparagraph (a) does not also fall within subparagraph (b) or (c)</p> | <p>2. I Konventionen avses med en internationell säkerhetsrätt i lösa saker, en säkerhetsrätt som uppkommit enligt artikel 7, i en viss identifierbar tillgång av sådant slag som nämns i punkt 3 och omfattas av det aktuella protokollet förutsatt att säkerheten:</p> <p>a) ställts av en säkerhetsställare enligt ett pantavtal,</p> <p>b) innehas av en person som är säljare enligt ett avtal med äganderättsförbehåll, eller</p> <p>c) innehas av en person som är leasegivare enligt ett leasingavtal.</p> <p>En säkerhetsrätt som omfattas av led (a) i denna punkt kan inte samtidigt omfattas av led (b) eller led (c).</p> |
| <p>3. The categories referred to in the preceding paragraphs are:</p> <p>a) airframes, aircraft engines and helicopters;</p> <p>b) railway rolling stock; and</p> <p>c) space assets.</p>  | <p>3. De kategorier som avses i de föregående styckena är:</p> <p>a) luftfartygsskrov, flygmotorer och helikoptrar;</p> <p>b) rullande järnvägsmateriel; och</p> <p>c) rymdobjekt.</p>   |
| <p>4. The applicable law determines whether an interest to which paragraph 2 applies falls within subparagraph (a), (b) or (c) of that paragraph.</p>  | <p>4. Frågan om en säkerhetsrätt enligt punkten 2 omfattas av led (a), (b) eller (c) ska fastställas enligt tillämplig lag.</p>  |
| <p>5. An international interest in an object extends to proceeds of that object.</p>   | <p>5. En internationell säkerhetsrätt avseende objektet omfattar även avkastning av detta objekt.</p>  |

**Article 3**  
**Sphere of application**

1. This Convention applies when, at the time of the conclusion of the agreement creating or providing for the international interest, the debtor is situated in a Contracting State.
2. The fact that the creditor is situated in a non-Contracting State does not affect the applicability of this Convention.

**Article 4**  
**Where debtor is situated**

1. For the purposes of Article 3(1), the debtor is situated in any Contracting State:
  - a) under the law of which it is incorporated or formed;
  - b) where it has its registered office or statutory seat;
  - c) where it has its centre of administration; or
  - d) where it has its place of business.
2. A reference in sub-paragraph (d) of the preceding paragraph to the debtor's place of business shall, if it has more than one place of business, mean its principal place of business or, if it has no place of business, its habitual residence.

**Article 5**  
**Interpretation and applicable law**

1. In the interpretation of this

**Artikel 3**  
**Tillämpningsområde**

1. Konventionen är tillämplig när gäldenären befinner sig i en fördragsslutande stat vid tidpunkten för ingåendet av det avtal varigenom den internationella säkerhetsrätten uppkommer.
2. Konventionen är tillämplig även om borgenären befinner sig i en icke fördragsslutande stat.

**Artikel 4**  
**Gäldenärens uppehållsort**

1. I fråga om artikel 3 (1) ska gäldenären anses befinna sig i den fördragsslutande stat
  - a) i vilken gäldenären har bildats,
  - b) i vilken gäldenären har sin registrerade adress eller sitt säte,
  - c) i vilken gäldenärens huvudkontor ligger, eller
  - d) i vilken gäldenärens driftställe ligger.
2. Med driftställe enligt led (d) i föregående stycke avses, i det fall gäldenären har mer än ett driftställe, dennes huvudsakliga driftställe, eller, om driftställe saknas, dennes hemvist.

**Artikel 5**  
**Tolkning och tillämplig lag**

1. Vid tolkning av Konventionen



Convention, regard is to be had to its purposes as set forth in the preamble, to its international character and to the need to promote uniformity and predictability in its application.

ska hänsyn tas till dess syften såsom dessa kommer till uttryck i ingressen, dess internationella karaktär och nödvändigheten av att främja enhetlighet och förutsägbarhet vid tillämpningen.

- |  |  |
|--|--|
| <p>2. Questions concerning matters governed by this Convention which are not expressly settled in it are to be settled in conformity with the general principles on which it is based or, in the absence of such principles, in conformity with the applicable law.</p>  | <p>2. Frågor inom det område som regleras i Konventionen, vilka inte uttryckligen avgörs enligt texten, ska regleras enligt de allmänna principer som ligger till grund för Konventionen eller, i annat fall, i enlighet med tillämplig lag.</p>   |
| <p>3. References to the applicable law are to the domestic rules of the law applicable by virtue of the rules of private international law of the forum State.</p>   | <p>3. Med hänvisning till tillämplig lag avses den nationella lag som ska tillämpas enligt den internationella privaträtten i den stat där talan väckts (of the forum state).</p>  |
| <p>4. Where a State comprises several territorial units, each of which has its own rules of law in respect of the matter to be decided, and where there is no indication of the relevant territorial unit, the law of that State decides which is the territorial unit whose rules shall govern. In the absence of any such rule, the law of the territorial unit with which the case is most closely connected shall apply.</p> | <p>4. Om en stat omfattar flera territoriella områden, vilka har egna regelverk för den fråga som ska prövas, och om det saknas uppgift om relevant territoriellt område, ska rätten i den aktuella staten tillämpas för att avgöra vilket territoriellt områdes bestämmelser som ska tillämpas. Om sådana bestämmelser saknas, ska rätten i det territoriella område som har närmast anknytning till ärendet tillämpas.</p> |

**Article 6**  
**Relationship between the Convention and the Protocol**

**Artikel 6**  
**Förhållandet mellan Konventionen och protokollet**

- |   |   |
|---|---|
| <p>1. This Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as a single instrument.</p> | <p>1. Konventionen och protokollet ska läsas och tolkas som ett instrument.</p> |
|---|---|

2. To the extent of any inconsistency between this Convention and the Protocol, the Protocol shall prevail.

2. I fall där Konventionen och protokollet är inbördes oförenliga ska protokollet äga företräde.

## Chapter II

## Kapitel II

### Constitution of an international interest

### Den internationella säkerhetsrättens beskaffenhet

#### Article 7 Formal requirements

#### Artikel 7 Formkrav

An interest is constituted as an international interest under this Convention where the agreement creating or providing for the interest:

En säkerhetsrätt utgör en internationell säkerhetsrätt enligt Konventionen, om det avtal av vilket säkerhetsrätten följer, eller i vilket säkerhetsrätten föreskrivs,

- |  |   |
|--|---|
| <p>a) is in writing;</p> <p>b) relates to an object of which the chargor, conditional seller or lessor has power to dispose;</p> <p>c) enables the object to be identified in conformity with the Protocol; and</p> <p>d) in the case of a security agreement, enables the secured obligations to be determined, but without the need to state a sum or maximum sum secured.</p> | <p>a) ingås skriftligen;</p> <p>b) avser objekt över vilken säkerhetsställaren, säljaren med äganderättsförbehåll eller leasegivaren har möjlighet att förfoga över;</p> <p>c) identifierar objektet, i enlighet med protokollets bestämmelser; och</p> <p>d) om avtalet är ett pantavtal, gör det möjligt att fastställa de säkerställda förpliktelserna utan att det är nödvändigt att fastställa ett visst belopp, eller det högsta belopp som säkerställts.</p> |
|--|---|

## Chapter III

## Kapitel III

### Default remedies

### Åtgärder vid avtalsbrott

#### Article 8 Remedies of chargee

#### Artikel 8 Åtgärder som säkerhetshavare får vidta

1. In the event of default as provided in Article 11, the

1. Vid avtalsbrott enligt artikel 11, får säkerhetshavaren, för-

chargee may, to the extent that the chargor has at any time so agreed and subject to any declaration that may be made by a Contracting State under Article 54, exercise any one or more of the following remedies:

- a) take possession or control of any object charged to it;
- b) sell or grant a lease of any such object;
- c) collect or receive any income or profits arising from the management or use of any such object.

2. The chargee may alternatively apply for a court order authorising or directing any of the acts referred to in the preceding paragraph.
3. Any remedy set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 or by Article 13 shall be exercised in a commercially reasonable manner. A remedy shall be deemed to be exercised in a commercially reasonable manner where it is exercised in conformity with a provision of the security agreement except where such a provision is manifestly unreasonable.
4. A chargee proposing to sell or grant a lease of an object under paragraph 1 shall give reasonable prior notice in writing of the proposed sale or lease to:

utsatt att säkerhetsställaren lämnat samtycke, och med förbehåll för förklaring som en fördragslutande stat får avge enligt artikel 54, vidta en eller flera av följande åtgärder:

- a) ta pantsatt objekt i besittning eller ta kontroll över det;
- b) sälja eller leasa ut sådant objekt;
- c) tillgodogöra sig all form av inkomst eller avkastning som följer av förvaltningen eller nyttjandet av objektet.

2. Alternativt kan säkerhetshavaren begära att en domstol ska tillåta eller besluta att någon av åtgärderna enligt föregående punkt får eller ska vidtas.
3. Alla åtgärder som föreskrivs i punkt 1 (a) (b) och (c) eller i artikel 13 ska vidtas på ett affärsmässigt skäligt sätt. En åtgärd ska anses ha vidtagits på ett affärsmässigt skäligt sätt om åtgärden har vidtagits i enlighet med bestämmelserna i säkerhetsavtalet, såvida inte bestämmelsen är uppenbart oskälig.
4. Säkerhetshavare som avser att sälja eller leasa ut objektet enligt punkt 1, ska i skälig tid skriftligen meddela detta till:

- |   |  |
|---|--|
| <p>a) interested persons specified in Article 1(m)(i) and (ii); and</p> <p>b) interested persons specified in Article 1(m)(iii) who have given notice of their rights to the chargee within a reasonable time prior to the sale or lease.</p> | <p>a) berörda personer enligt artikel 1(m) (i) och (ii); och</p> <p>b) berörda personer enligt artikel 1(m)(iii) vilka i skälig tid före försäljningen eller leasingen har underrättat säkerhetshavaren om sina rättigheter.</p> |
|---|--|
- 
- |   |  |
|---|--|
| <p>5. Any sum collected or received by the chargee as a result of exercise of any of the remedies set out in paragraph 1 or 2 shall be applied towards discharge of the amount of the secured obligations.</p> <p>6. Where the sums collected or received by the chargee as a result of the exercise of any remedy set out in paragraph 1 or 2 exceed the amount secured by the security interest and any reasonable costs incurred in the exercise of any such remedy, then unless otherwise ordered by the court the chargee shall distribute the surplus among holders of subsequently ranking interests which have been registered or of which the chargee has been given notice, in order of priority, and pay any remaining balance to the chargor.</p> | <p>5. De belopp säkerhetshavaren erhåller genom någon åtgärd som föreskrivs i punkterna 1 eller 2, ska användas för att täcka de säkerställda förpliktelserna.</p> <p>6. Om de belopp som säkerhetshavaren erhåller till följd av någon åtgärd som föreskrivs i punkterna 1 eller 2 överstiger det belopp som säkerställts och de skäliga kostnader som någon av dessa åtgärder skäligen medför, och om inte domstolen föreskriver annat, ska säkerhetshavaren fördela överskottet i företrädesordning bland innehavare av säkerhetsrätter med sämre prioritet som antingen har registrerats, eller som säkerhetshavaren har underrättats om, och betala eventuell återstod till säkerhetsställaren.</p> |
|---|--|

**Article 9**  
**Vesting of object in satisfaction; redemption**

1. At any time after default as provided in Article 11, the chargee and all the interested persons may agree that ownership of (or any other interest of the chargor in) any object covered by the security interest shall vest in the

**Artikel 9**  
**Övergång av äganderätt som gottgörelse; inlösen**

1. Säkerhetshavaren och samtliga berörda personer får när som helst efter det att avtalsbrott enligt artikel 11 har inträffat, avtala om att äganderätten till säkerställt objekt (eller annan rätt som säkerhetsställaren har till objektet)

- chargee in or towards satisfaction of the secured obligations.
2. The court may on the application of the chargee order that ownership of (or any other interest of the chargor in) any object covered by the security interest shall vest in the chargee in or towards satisfaction of the secured obligations.
3. The court shall grant an application under the preceding paragraph only if the amount of the secured obligations to be satisfied by such vesting is commensurate with the value of the object after taking account of any payment to be made by the chargee to any of the interested persons.
4. At any time after default as provided in Article 11 and before sale of the charged object or the making of an order under paragraph 2, the chargor or any interested person may discharge the security interest by paying in full the amount secured, subject to any lease granted by the chargee under Article 8(1)(b) or ordered under Article 8(2). Where, after such default, the payment of the amount secured is made in full by an interested person other than the debtor, that person is subrogated to the rights of the chargee.
- ska övergå till säkerhetshavaren som gottgörelse, helt eller delvis, för de säkerställda förpliktelserna.
2. Domstolen får, efter framställan från säkerhetshavaren, besluta att äganderätten till säkerställt objekt (eller annan rätt som säkerhetsställaren har till objektet) ska övergå till säkerhetshavaren som gottgörelse, helt eller delvis, för de säkerställda förpliktelserna.
3. Domstolen ska bifalla säkerhetshavarens framställan enligt föregående punkt endast om storleken av de säkerställda förpliktelserna står i proportion till objektets värde, varvid hänsyn ska tas även till betalning som säkerhetshavaren ska göra till någon av de berörda personerna.
4. Säkerhetsställaren jämte varje berörd person äger rätt att, när som helst efter det att avtalsbrott inträffat enligt artikel 11, men före försäljning av den säkerställda tillgången och innan beslut enligt punkt 2 meddelats, få säkerheten frisläppt genom att betala de säkerställda beloppen. Detta gäller inte när säkerhetshavaren träffat leasingavtal enligt artikel 8(1)(b), eller när domstol beslutat om säkerhetshavarens rätt att leasa ut objektet enligt artikel 8(2). Om annan berörd person än säkerhetsställaren efter avtalsbrottet erlägger det säkerställda beloppet i dess helhet, inträder denne i säkerhetshavarens rätt.

- |  |  |
|--|--|
| <p>5. Ownership or any other interest of the chargor passing on a sale under Article 8(1)(b) or passing under paragraph 1 or 2 of this Article is free from any other interest over which the chargee's security interest has priority under the provisions of Article 29.</p> | <p>5. Äganderätt eller annan rättighet eller säkerhetsrätt som säkerhetsställaren har som övergår genom försäljning enligt artikel 8(1)(b), eller i enlighet med punkterna 1 eller 2 i denna artikel, ska inte vara belastad med andra rättigheter eller säkerhetsrätter än de som säkerhetshavarens säkerhetsrätt hade prioritet över enligt bestämmelserna i artikel 29.</p> |
|--|--|

**Article 10**  
**Remedies of conditional seller or lessor**

1. In the event of default under a title reservation agreement or under a leasing agreement as provided in Article 11, the conditional seller or the lessor, as the case may be, may:
- a) subject to any declaration that may be made by a Contracting State under Article 54, terminate the agreement and take possession or control of any object to which the agreement relates; or
  - b) apply for a court order authorising or directing either of these acts.

**Article 11**  
**Meaning of default**

1. The debtor and the creditor may at any time agree in writing as to the events that constitute a default or otherwise give rise to the rights and remedies specified in Articles 8 to 10 and 13.

**Artikel 10**  
**Åtgärder som får vidtas av säljare med äganderättsförbehåll eller leasegivare**

1. Vid avtalsbrott enligt artikel 11 rörande avtal med äganderättsförbehåll eller leasingavtal, får säljaren med äganderättsförbehåll, respektive leasegivaren:
- a) med förbehåll för eventuell förklaring som en fördragsslutande stat kan avge enligt artikel 54, häva avtalet och ta objektet i besittning eller fritt förfoga över objektet; eller
  - b) begära att en domstol ska tillåta eller besluta om någon av ovanstående åtgärder.

**Artikel 11**  
**Begreppet avtalsbrott**

1. Borgenären och gäldenären får när som helst skriftligen komma överens om omständigheter som innebär avtalsbrott, eller om annan omständighet vid vilken rättigheterna och åtgärderna i

artiklarna 8 till 10 och artikel 13 ska vara tillämpliga.

- |   |   |
|---|---|
| <p>2. Where the debtor and the creditor have not so agreed, “default” for the purposes of Articles 8 to 10 and 13 means a default which substantially deprives the creditor of what it is entitled to expect under the agreement.</p> | <p>2. Om sådan överenskommelse saknas, ska begreppet avtalsbrott i fråga om artiklarna 8 till 10 och artikel 13 avse avtalsbrott varigenom borgenären i väsentlig utsträckning berövas det borgenären rätteligen kan förvänta att avtalet ger borgenären rätt till.</p> |
|---|---|

**Article 12  
Additional remedies**

Any additional remedies permitted by the applicable law, including any remedies agreed upon by the parties, may be exercised to the extent that they are not inconsistent with the mandatory provisions of this Chapter as set out in Article 15.

**Article 13  
Relief pending final determination**

1. Subject to any declaration that it may make under Article 55, a Contracting State shall ensure that a creditor who adduces evidence of default by the debtor may, pending final determination of its claim and to the extent that the debtor has at any time so agreed, obtain from a court speedy relief in the form of such one or more of the following orders as the creditor requests:

- a) preservation of the object and its value;

**Artikel 12  
I övrigt tillgängliga åtgärder**

Övriga åtgärder som är tillåtna enligt den tillämpliga lagen, inklusive åtgärder som parterna har kommit överens om, får vidtas såvida de inte är oförenliga med kapitlets tvingande bestämmelserna vilka anges i artikel 15.

**Artikel 13  
Interimistiska åtgärder**

1. Med förbehåll för eventuella förklaringar som kan avges enligt artikel 55, ska varje fördragsslutande stat sörja för att en borgenär, som kan styrka att gäldenären inte har fullgjort sina skyldigheter, i avvaktan på slutlig prövning av borgenärens krav och förutsatt att gäldenären vid något tillfälle lämnat sitt samtycke härtil, skyndsamt ska kunna utverka beslut från en domstol om en eller flera av följande åtgärder om de begärs av borgenären:

- a) åtgärder i avsikt att bevara objektet och dess värde;

- |   |  |
|---|--|
| <p>b) possession, control or custody of the object;</p>   | <p>b) rätt för borgenären att ta objektet i besittning, eller ta kontroll över, eller låta förvara objektet;</p>   |
| <p>c) immobilisation of the object; and</p>   | <p>c) kvarhållande av objektet;</p>  |
| <p>d) lease or, except where covered by sub-paragraphs (a) to (c), management of the object and the income therefrom.</p> | <p>d) leasing eller, utom i de fall som avses i led (a) till (c) ovan, ta kontroll över förvaltningen av, jämte inkomsterna och avkastningen från, objektet.</p> |
- 
- |  |   |
|--|---|
| <p>2. In making any order under the preceding paragraph, the court may impose such terms as it considers necessary to protect the interested persons in the event that the creditor:</p> | <p>2. Domstolen får när beslut fattas om åtgärder enligt föregående punkt, även besluta om villkor som domstolen bedömer nödvändiga för att skydda de berörda personerna för det fall borgenären:</p> |
| <p>a) in implementing any order granting such relief, fails to perform any of its obligations to the debtor under this Convention or the Protocol; or</p>                                | <p>a) när dessa åtgärder verkställs, underlåter att fullgöra någon av sina förpliktelser enligt Konventionen eller protokollet gentemot gäldenären; eller</p>   |
| <p>b) fails to establish its claim, wholly or in part, on the final determination of that claim.</p>   | <p>b) helt eller delvis inte kan styrka sitt anspråk, när sakfrågan avgörs slutligt.</p>  |
- 
- |  |  |
|--|--|
| <p>3. Before making any order under paragraph 1, the court may require notice of the request to be given to any of the interested persons.</p>                           | <p>3. Innan domstolen beslutar om åtgärder enligt punkt 1 får domstolen kräva att berörda personer underrättas om framställan.</p>   |
| <p>4. Nothing in this Article affects the application of Article 8(3) or limits the availability of forms of interim relief other than those set out in paragraph 1.</p> | <p>4. Bestämmelserna i denna artikel ska inte påverka tillämpningen av artikel 8(3) eller begränsa domstolens befogenhet att besluta om andra interimistiska åtgärder än de som anges i punkt 1.</p> |



**Article 14**  
**Procedural requirements**

Subject to Article 54(2), any remedy provided by this Chapter shall be exercised in conformity with the procedure prescribed by the law of the place where the remedy is to be exercised.

**Article 15**  
**Derogation**

In their relations with each other, any two or more of the parties referred to in this Chapter may at any time, by agreement in writing, derogate from or vary the effect of any of the preceding provisions of this Chapter except Articles 8(3) to (6), 9(3) and (4), 13(2) and 14.

**Chapter IV**

**The international registration system**

**Article 16**  
**The International Registry**

1. An International Registry shall be established for registrations of:
  - a) international interests, prospective international interests and registrable non-consensual rights and interests;
  - b) assignments and prospective assignments of international interests;
  - c) acquisitions of international interests by legal or contractual subrogations under the applicable law;

**Artikel 14**  
**Förfarandekrav**

Med förbehåll för artikel 54(2), ska de åtgärder som föreskrivs i detta kapitel vidtas i enlighet med de processuella bestämmelser som gäller enligt lagen på den plats där åtgärderna ska vidtas.

**Artikel 15**  
**Undantag**

Två eller flera parter som berörs av bestämmelserna i detta kapitel kan när som helst skriftligen komma överens om undantag från någon av de föregående bestämmelserna eller ändra verkningarna av dessa, med undantag för artiklarna 8(3) till (6), 9(3) och (4), 13(2) samt 14.

**Kapitel IV**

**Det internationella registreringsystemet**

**Artikel 16**  
**Det internationella registret**

1. Ett internationellt register ska inrättas för registrering av:
  - a) internationella säkerhetsrätter, framtida internationella säkerhetsrätter och registreringsbara legala rättigheter
  - b) överlåtelse och framtida överlåtelse av internationella säkerhetsrätter;
  - c) förvärv av internationella säkerhetsrätter till följd av lag- eller avtalsenlig subrogation enligt tillämplig lag;

- |   |   |
|---|---|
| <p>d) notices of national interests; and</p> <p>e) subordinations of interests referred to in any of the preceding subparagraphs.</p> | <p>d) meddelanden om nationella säkerhetsrätter; och</p> <p>e) efterställande av sådana säkerhetsrätter som avses ovan.</p> |
|---|---|
- 
- |  |  |
|--|--|
| <p>2. Different international registries may be established for different categories of object and associated rights.</p>  | <p>2. Skilda internationella register får inrättas för de olika kategorierna av objekt och för tillhörande rättigheter.</p>                            |
| <p>3. For the purposes of this Chapter and Chapter V, the term “registration” includes, where appropriate, an amendment, extension or discharge of a registration.</p> | <p>3. I detta kapitel och kapitel V avses med registrering även ändring, utvidgning eller upphävande av en registrering, beroende på sammanhanget.</p> |

**Article 17**  
**The Supervisory Authority and the Registrar**

1. There shall be a Supervisory Authority as provided by the Protocol.
2. The Supervisory Authority shall:
  - a) establish or provide for the establishment of the International Registry;
  - b) except as otherwise provided by the Protocol, appoint and dismiss the Registrar;
  - c) ensure that any rights required for the continued effective operation of the International Registry in the event of a change of Registrar will vest in or be assignable to the new Registrar;
  - d) after consultation with the Contracting States,

**Artikel 17**  
**Tillsynsmyndigheten och registratören**

1. En tillsynsmyndighet ska utses i enlighet med protokollet.
2. Tillsynsmyndigheten ska:
  - a) upprätta, eller låta upprätta, det internationella registret;
  - b) med förbehåll för protokollets bestämmelser, tillsätta och avsätta registratören;
  - c) sörja för att de rättigheter som krävs för en effektiv drift av det internationella registret vid byte av registratör, kan överföras eller överlåtas till den nya registratören;
  - d) efter samråd med de fördragsslutande staterna

- |   |  |
|---|--|
| <p>make or approve and ensure the publication of regulations pursuant to the Protocol dealing with the operation of the International Registry;</p>                                   | <p>och med tillämpning av protokollet utarbета eller godkänna ett regelverk avseende driften av det internationella registret, och sörja för att regelverket offentliggörs;</p>                          |
| <p>e) establish administrative procedures through which complaints concerning the operation of the International Registry can be made to the Supervisory Authority;</p>               | <p>e) fastställa administrativt förfarande vid tillsynsmyndigheten, för handläggning av klagomål som rör driften av det internationella registret;</p>   |
| <p>f) supervise the Registrar and the operation of the International Registry;</p>  | <p>f) utöva tillsyn över registratorns verksamhet och driften av det internationella registret;</p>  |
| <p>g) at the request of the Registrar, provide such guidance to the Registrar as the Supervisory Authority thinks fit;</p>  | <p>g) på begäran av registratorn, ge registratorn direktiv som tillsynsmyndigheten anser lämpliga;</p>   |
| <p>h) set and periodically review the structure of fees to be charged for the services and facilities of the International Registry;</p>  | <p>h) fastställa och regelbundet se över avgiftsstrukturen för det internationella registrets tjänster;</p>  |
| <p>i) do all things necessary to ensure that an efficient notice-based electronic registration system exists to implement the objectives of this Convention and the Protocol; and</p> | <p>i) vidta nödvändiga åtgärder för att tillse att ett effektivt elektroniskt system för registrering av säkerhetsrätter existerar, för förverkligande av Konventionens och protokollets syften; och</p> |
| <p>j) report periodically to Contracting States concerning the discharge of its obligations under this Convention and the Protocol.</p>   | <p>j) med jämna mellanrum rapportera till de fördragsslutande staterna hur myndigheten fullgör sina skyldigheter enligt Konventionen och protokollet.</p>  |

- |   |   |
|---|---|
| <p>3. The Supervisory Authority may enter into any agreement requisite for the performance of its functions, including any agreement referred to in Article 27(3).</p> <p>4. The Supervisory Authority shall own all proprietary rights in the data bases and archives of the International Registry.</p> <p>5. The Registrar shall ensure the efficient operation of the International Registry and perform the functions assigned to it by this Convention, the Protocol and the regulations.</p> | <p>3. Tillsynsmyndigheten får ingå de avtal som krävs för utförande av dess uppgifter, bland annat de avtal som avses i artikel 27(3).</p> <p>4. Tillsynsmyndigheten ska ha full äganderätt till det internationella registrets databaser och arkiv.</p> <p>5. Registratören ska säkerställa en effektiv drift av det internationella registret och utföra de uppgifter som myndigheten har ålagts i Konventionen, protokollet och regelverket.</p> |
|---|---|

#### Chapter V

#### Kapitel V

#### Other matters relating to registration

#### Övriga frågor avseende registrering

#### Article 18 Registration requirements

#### Artikel 18 Villkor för registrering

- |  |   |
|--|---|
| <p>1. The Protocol and regulations shall specify the requirements, including the criteria for the identification of the object:</p> <p>a) for effecting a registration (which shall include provision for prior electronic transmission of any consent from any person whose consent is required under Article;</p> <p>b) for making searches and issuing search certificates, and, subject thereto;</p> <p>c) for ensuring the confidentiality of information and documents of the International Registry</p> | <p>1. Protokollet och regelverket ska innehålla villkor, bland annat kriterierna för identifiering av objektet, för:</p> <p>a) registreringen (innefattande villkor för hur samtycke ska kunna lämnas i förtid på elektronisk väg, när så krävs enligt artikel 20);</p> <p>b) sökningar och utfärdandet av sökningsintyg; och,</p> <p>c) att säkerställa att uppgifter och dokument i det internationella registret, med undantag av upp-</p> |
|--|---|

- |   |  |
|---|--|
| <p>other than information and documents relating to a registration.</p> | <p>gifter och dokument som rör en registrering, omfattas av sekretess.</p> |
|---|--|
- 
- |  |  |
|--|--|
| <p>2. The Registrar shall not be under a duty to enquire whether a consent to registration under Article 20 has in fact been given or is valid.</p>  | <p>2. Registratören är inte skyldig att kontrollera huruvida samtycke till registrering faktiskt har lämnats eller är giltigt enligt artikel 20.</p>   |
| <p>3. Where an interest registered as a prospective international interest becomes an international interest, no further registration shall be required provided that the registration information is sufficient for a registration of an international interest.</p>  | <p>3. När en framtida internationell säkerhetsrätt övergår till att bli en internationell säkerhetsrätt, krävs ingen annan registrering, förutsatt att uppgifterna om registreringen är tillräckliga för att medge registreringen som en internationell säkerhetsrätt.</p>   |
| <p>4. The Registrar shall arrange for registrations to be entered into the International Registry data base and made searchable in chronological order of receipt, and the file shall record the date and time of receipt.</p>   | <p>4. Registratören ska sörja för att registreringarna införs i det internationella registrets databaser och är sökbara i kronologisk ordning efter mottagandet, samt att datum och klockslag för mottagandet införs i akten.</p>  |
| <p>5. The Protocol may provide that a Contracting State may designate an entity or entities in its territory as the entry point or entry points through which the information required for registration shall or may be transmitted to the International Registry. A Contracting State making such a designation may specify the requirements, if any, to be satisfied before such information is transmitted to the International Registry.</p> | <p>5. I protokollet får föreskrivas att en fördragsslutande stat på sitt territorium får utse ett eller flera organ till kontaktpunkter vilka ska ha till uppgift att översända de uppgifter som krävs för registrering till det internationella registret. En fördragsslutande stat som utser en kontaktpunkt får ange vilka villkor som ska vara uppfyllda innan uppgifterna översänds till det internationella registret.</p> |

**Article 19**  
**Validity and time of registration**

1. A registration shall be valid only if made in conformity

**Artikel 19**  
**Registreringens giltighet och tidpunkt för registrering**

1. För att en registrering ska vara giltig måste den göras

- with Article 20. enligt bestämmelserna i artikel 20.
2. A registration, if valid, shall be complete upon entry of the required information into the International Registry data base so as to be searchable. 2. En registrering, förutsatt att den är giltig, är fullständig när de föreskrivna uppgifterna har förts in i det internationella registrets databaser så att den kan bli sökbar.
  3. A registration shall be searchable for the purposes of the preceding paragraph at the time when: 3. En registrering är sökbar när:
    - a) the International Registry has assigned to it a sequentially ordered file number; and a) registreringen har tilldelats ett aktlöpsnummer i det internationella registret, och
    - b) the registration information, including the file number, is stored in durable form and may be accessed at the International Registry. b) informationen som har registrerats, innefattande aktlöpsnumret, har lagrats i beständig form och är tillgänglig i det internationella registret.
  4. If an interest first registered as a prospective international interest becomes an international interest, that international interest shall be treated as registered from the time of registration of the prospective international interest provided that the registration was still current immediately before the international interest was constituted as provided by Article 7. 4. Om en säkerhetsrätt som först har registrerats som en framtida internationell säkerhetsrätt blir en internationell säkerhetsrätt, ska den internationella säkerhetsrätten behandlas som om den registrerades vid tidpunkten för registreringen av den framtida internationella säkerhetsrätten, förutsatt att den registreringen fortfarande var gällande omedelbart innan den internationella säkerhetsrätten bildades enligt artikel 7.
  5. The preceding paragraph applies with necessary modifications to the registration of a prospective assignment of an international interest. 5. Föregående punkt ska tillämpas, med vederbörliga justeringar, vid registreringen av en framtida överlåtelse av en internationell säkerhetsrätt.

- |   |  |
|---|--|
| 6. A registration shall be searchable in the International Registry data base according to the criteria prescribed by the Protocol. | 6. En registrering ska vara sökbar i det internationella registrets databas i enlighet med de villkor som anges i protokollet. |
|---|--|

**Article 20**  
**Consent to registration**

**Artikel 20**  
**Samtycke till registrering**

- |  |   |
|--|---|
| 1. An international interest, a prospective international interest or an assignment or prospective assignment of an international interest may be registered, and any such registration amended or extended prior to its expiry, by either party with the consent in writing of the other. | 1. En internationell säkerhetsrätt, en framtida internationell säkerhetsrätt eller en överlåtelse eller en framtida överlåtelse av en internationell säkerhetsrätt får registreras, och registreringen får ändras eller förlängas innan den har gått ut, av endera parten med motpartens skriftliga samtycke. |
| 2. The subordination of an international interest to another international interest may be registered by or with the consent in writing at any time of the person whose interest has been subordinated.  | 2. Efterställandet av en internationell säkerhetsrätt till förmån för en annan internationell säkerhetsrätt, kan registreras av den person vars säkerhetsrätt har efterställts, eller med dennes skriftliga samtycke.   |
| 3. A registration may be discharged by or with the consent in writing of the party in whose favour it was made.  | 3. En registrering får avregistreras av den till vars förmån registreringen har gjorts, eller med dennes skriftliga samtycke.   |
| 4. The acquisition of an international interest by legal or contractual subrogation may be registered by the subrogee.   | 4. Förvärvet av en internationell säkerhetsrätt genom lag- eller avtalsenlig subrogation får registreras av den som övertar säkerhetsrätten eller rätten.   |
| 5. A registrable non-consensual right or interest may be registered by the holder thereof.   | 5. En registreringsbar legal rättighet eller säkerhetsrätt får registreras av innehavaren.  |
| 6. A notice of a national interest may be registered by the holder thereof.  | 6. Ett meddelande om en nationell säkerhetsrätt får registreras av innehavaren av säkerhetsrätten.  |

**Article 21**  
**Duration of registration**

Registration of an international interest remains effective until discharged or until expiry of the period specified in the registration.

**Artikel 21**  
**Registreringens giltighetstid**

Registrering av en internationell säkerhetsrätt är giltig till dess den avregistreras eller tills den giltighetstid som anges i registreringen har löpt ut.

**Article 22**  
**Searches**

1. Any person may, in the manner prescribed by the Protocol and regulations, make or request a search of the International Registry by electronic means concerning interests or prospective international interests registered therein.
2. Upon receipt of a request therefor, the Registrar, in the manner prescribed by the Protocol and regulations, shall issue a registry search certificate by electronic means with respect to any object:
  - a) stating all registered information relating thereto, together with a statement indicating the date and time of registration of such information; or
  - b) stating that there is no information in the International Registry relating thereto.
3. A search certificate issued under the preceding paragraph shall indicate that the creditor named in the registration information has acquired or intends to acquire an international interest in the object but shall not indicate whether

**Artikel 22**  
**Sökningar**

1. Var person får på elektronisk väg, enligt de närmare föreskrifterna i protokollet och regelverket, söka eller begära en sökning i det internationella registret avseende säkerhetsrätter eller framtida internationella säkerhetsrätter som finns registrerade där.
2. När registratören tar emot en begäran om sökning avseende objekt ska den, enligt de närmare föreskrifterna i protokollet och regelverket, på elektronisk väg utfärda ett intyg om sökning i registret;
  - a) som ska innehålla samtliga registrerade uppgifter om objektet samt en uppgift om datum och klockslag för registreringen av uppgifterna; eller
  - b) som intygar att uppgifter om objektet saknas i det internationella registret.
3. Ett intyg om sökning som har utfärdats enligt föregående punkt ska ange att den borgenär som anges i registreringsinformationen har förvärvat eller avser att förvärva en internationell säkerhetsrätt i objektet, men ska inte ange



what is registered is an international interest or a prospective international interest, even if this is ascertainable from the relevant registration information.

huruvida registreringen avser en internationell säkerhetsrätt eller en framtida internationell säkerhetsrätt, även om detta kan avgöras med ledning av registrerade uppgifter.

#### **Article 23**

##### **List of declarations and declared non-consensual rights or interests**

The Registrar shall maintain a list of declarations, withdrawals of declaration and of the categories of nonconsensual right or interest communicated to the Registrar by the Depositary as having been declared by Contracting States in conformity with Articles 39 and 40 and the date of each such declaration or withdrawal of declaration. Such list shall be recorded and searchable in the name of the declaring State and shall be made available as provided in the Protocol and regulations to any person requesting it.

#### **Artikel 23**

##### **Förteckning över förklaringar och legala rättigheter eller säkerhetsrätter**

Registratorn ska upprätta en förteckning över förklaringar, återkallanden av förklaringar samt kategorier av legala rättigheter eller säkerhetsrätter som har anmälts till myndigheten av depositarien så som de har avgetts av de fördragsslutande staterna i enlighet med artiklarna 39 och 40, med datum för varje förklaring eller återkallande av förklaring. Denna förteckning ska registreras och göras sökbar efter namnet på den stat som har avgett förklaringen, och ska hållas tillgänglig på begäran, enligt närmare föreskrifter i protokollet och regelverket, till var och en som begär den.

#### **Article 24**

##### **Evidentiary value of certificates**

A document in the form prescribed by the regulations which purports to be a certificate issued by the International Registry is prima facie proof:

- a) that it has been so issued; and
- b) of the facts recited in it, including the date and time of a registration.

#### **Artikel 24**

##### **Bevisvärde av intyg**

Ett dokument som uppfyller formkraven enligt regelverket och uppges vara ett intyg utfärdat av det internationella registret, är bevis:

- a) för att det har utfärdats av det internationella registret; och
- b) för de uppgifter som anges i det, inklusive datum och klockslag för registreringen.

**Article 25**  
**Discharge of registration**

1. Where the obligations secured by a registered security interest or the obligations giving rise to a registered non-consensual right or interest have been discharged, or where the conditions of transfer of title under a registered title reservation agreement have been fulfilled, the holder of such interest shall, without undue delay, procure the discharge of the registration after written demand by the debtor delivered to or received at its address stated in the registration.
2. Where a prospective international interest or a prospective assignment of an international interest has been registered, the intending creditor or intending assignee shall, without undue delay, procure the discharge of the registration after written demand by the intending debtor or assignor which is delivered to or received at its address stated in the registration before the intending creditor or assignee has given value or incurred a commitment to give value.
3. Where the obligations secured by a national interest specified in a registered notice of a national interest have been discharged, the holder of such interest shall, without undue delay, procure the discharge of the registration after written demand by the debtor delivered to or received at its address stated in the registra-

**Artikel 25**  
**Upphävande av registrering**

1. När de förpliktelser som säkerställts genom en registrerad säkerhetsrätt eller de förpliktelser som gett upphov till en registrerad legal rättighet eller säkerhetsrätt har fullgjorts, eller när villkoren för äganderättens övergång enligt ett avtal med äganderättsförbehåll har uppfyllts, ska innehavaren av säkerhetsrätten utan dröjsmål, vidta åtgärder för att upphäva registreringen på gäldenärens skriftliga begäran som lämnats till eller mottagits på den adress som anges i registreringen.
2. När en framtida internationell säkerhetsrätt eller en framtida överlåtelse av en internationell säkerhetsrätt har registrerats, ska den framtida borgenären eller förvärvaren utan dröjsmål vidta åtgärder för att upphäva registreringen på den framtida gäldenärens eller överlåtarens skriftliga begäran som lämnats till eller mottagits på den adress som anges i registreringen, om sådan begäran framförs innan den framtida borgenären eller förvärvaren utgivit det som ska säkerställas, eller förbundit sig att göra det.
3. Om de förpliktelser som säkerställts genom en nationell säkerhetsrätt och som beskrivs närmare i ett registrerat meddelande om nationell säkerhetsrätt har fullgjorts, ska innehavaren av denna säkerhetsrätt utan dröjsmål vidta åtgärder för att upphäva registreringen på gäldenärens skriftliga begäran

tion.

som lämnats till eller mottagits på den adress som anges i registreringen.

- |  |   |
|--|---|
| <p>4. Where a registration ought not to have been made or is incorrect, the person in whose favour the registration was made shall, without undue delay, procure its discharge or amendment after written demand by the debtor delivered to or received at its address stated in the registration.</p> | <p>4. Om en registrering inte borde ha gjorts, eller om den är felaktig, ska den person till vars förmån registreringen gjorts utan dröjsmål vidta åtgärder för att upphäva eller ändra registreringen på gäldenärens skriftliga begäran som lämnats till eller mottagits på den adress som anges i registreringen.</p> |
|--|---|

#### **Article 26**

##### **Access to the international registration facilities**

No person shall be denied access to the registration and search facilities of the International Registry on any ground other than its failure to comply with the procedures prescribed by this Chapter.

#### **Artikel 26**

##### **Tillgång till det internationella registret**

Ingen person får vägras tillgång till det internationella registrets registrerings- eller söktjänster såvida inte personen har underlåtit att följa villkoren som anges i detta kapitel.

#### **Chapter VI**

##### **Privileges and immunities of the Supervisory Authority and the Registrar**

#### **Article 27**

##### **Legal personality; immunity**

1. The Supervisory Authority shall have international legal personality where not already possessing such personality.
2. The Supervisory Authority and its officers and employees shall enjoy such immunity from legal or administrative process as is specified in the Protocol.
3. a) The Supervisory Authority shall enjoy exemption from

#### **Kapitel VI**

##### **Tillsynsmyndighetens och registratorns privilegier och immunitet**

#### **Artikel 27**

##### **Juridisk person och immunitet**

1. Tillsynsmyndigheten ska åtnjuta status som internationell juridisk person om den inte redan har det.
2. Tillsynsmyndigheten, dess ledning och anställda ska åtnjuta den immunitet mot rättsliga och administrativa åtgärder som framgår av protokollets bestämmelser.
3. a) Tillsynsmyndigheten ska åtnjuta skattebefrielse och

taxes and such other privileges as may be provided by agreement with the host State.

b) For the purposes of this paragraph, "host State" means the State in which the Supervisory Authority is situated.

4. The assets, documents, data bases and archives of the International Registry shall be inviolable and immune from seizure or other legal or administrative process.
5. For the purposes of any claim against the Registrar under Article 28(1) or Article 44, the claimant shall be entitled to access to such information and documents as are necessary to enable the claimant to pursue its claim.
6. The Supervisory Authority may waive the inviolability and immunity conferred by paragraph 4.

## Chapter VII

### Liability of the Registrar

#### Article 28

#### Liability and financial assurances

1. The Registrar shall be liable for compensatory damages for loss suffered by a person directly resulting from an error or omission of the Registrar and its officers and employees or from a malfunction of the international registration system except where the malfunction is caused by an event of an

andra sådana privilegier som framgår av avtalet med värdstaten.

b) I denna punkt avses med "värdstat", den stat där tillsynsmyndigheten är belägen.

4. Tillgångar, handlingar, databaser och arkiv som tillhör det internationella registret ska vara okränkbara och immuna mot beslag och andra rättsliga eller administrativa åtgärder.
5. Den som väcker talan mot registratören enligt artikel 28(1) eller artikel 44, ska ha rätt att få tillgång till sådana uppgifter och handlingar som krävs för att föra talan.
6. Tillsynsmyndigheten får häva den okränkbarhet och immunitet som anges i punkt 4.

## Kapitel VII

### Registratorns ansvar

#### Artikel 28

#### Ansvar och ekonomiska försäkringar

1. Registratören ska vara skyldig att utge kompensation för skada som en person åsamkas, om skadan är en direkt följd av fel eller försummelse av registratören, dess ledning eller anställda, eller brister i det internationella registrerings-systemet, såvida inte bristerna har uppkommit genom en oundviklig händelse som det

inevitable and irresistible nature, which could not be prevented by using the best practices in current use in the field of electronic registry design and operation, including those related to back-up and systems security and networking.

inte går att skydda sig emot, och som inte kunnat förebyggas genom bästa allmänt tillämplade praxis i fråga om utformning och drift av elektroniska register, inbegripet praxis för backup och för säkerhets- och nätssystemen.

- |   |   |
|---|---|
| <p>2. The Registrar shall not be liable under the preceding paragraph for factual inaccuracy of registration information received by the Registrar or transmitted by the Registrar in the form in which it received that information nor for acts or circumstances for which the Registrar and its officers and employees are not responsible and arising prior to receipt of registration information at the International Registry.</p> | <p>2. Registratören ska inte bära ansvar enligt föregående punkt för sakfel i de registreringsuppgifter som den tagit emot eller översänt i den form som de tagits emot. Registratören ska inte heller bära ansvar för åtgärder eller omständigheter som varken den, dess ledning eller anställda orsakar, och som förelåg innan uppgifterna om registrering i det internationella registret togs emot.</p> |
| <p>3. Compensation under paragraph 1 may be reduced to the extent that the person who suffered the damage caused or contributed to that damage.</p>   | <p>3. Kompensation enligt punkt 1 kan reduceras i den utsträckning som den skadelidande har vållat eller bidragit till skadan.</p>  |
| <p>4. The Registrar shall procure insurance or a financial guarantee covering the liability referred to in this Article to the extent determined by the Supervisory Authority, in accordance with the Protocol.</p>   | <p>4. Registratören ska teckna försäkring eller förse sig med en garanti som täcker det ansvar som föreskrivs i denna artikel, i den utsträckning som tillsynsmyndigheten fastställer enligt bestämmelserna i protokollet.</p>  |

**Chapter VIII****Effects of an international interest as against third parties****Article 29****Priority of competing interests**

1. A registered interest has priority over any other interest subsequently registered and over an unregistered interest.
2. The priority of the first-mentioned interest under the preceding paragraph applies:
  - a) even if the first-mentioned interest was acquired or registered with actual knowledge of the other interest; and
  - b) even as regards value given by the holder of the first-mentioned interest with such knowledge.
3. The buyer of an object acquires its interest in it:
  - a) subject to an interest registered at the time of its acquisition of that interest; and
  - b) free from an unregistered interest even if it has actual knowledge of such an interest.
4. The conditional buyer or lessee acquires its interest in or right over that object:

**Kapitel VIII****Den internationella säkerhetsrättens verkan gentemot tredje man****Artikel 29****Prioritetsordning mellan konkurrerande säkerhetsrätter**

1. En registrerad säkerhetsrätt har prioritet framför varje därefter registrerad säkerhetsrätt och varje oregistrerad säkerhetsrätt.
2. Prioriteten för den först nämnda säkerhetsrätten i föregående punkt gäller:
  - a) även om säkerhetsrätten erhöles eller registrerades med faktisk vetskap om den andra säkerhetsrätten;
  - b) även vad avser sådant som innehavaren av den först registrerade säkerhetsrätten utgivit, med kännedom om den andra säkerhetsrätten.
3. Köparen av ett objekt förvärvar sin rätt till objektet:
  - a) belastad med den säkerhetsrätt som var registrerad när objektet förvärvas, och
  - b) fri från varje icke registrerad säkerhetsrätt, även om köparen har kännedom om sådan säkerhetsrätt.
4. Köparen till ett objekt med äganderättsförbehåll eller leasetagaren förvärvar rätten till objektet:

- |   |  |
|---|--|
| <p>a) subject to an interest registered prior to the registration of the international interest held by its conditional seller or lessor; and</p> <p>b) free from an interest not so registered at that time even if it has actual knowledge of that interest.</p>  | <p>a) belastad med den säkerhetsrätt som var registrerad före registreringen av den internationella säkerhetsrätten som säljaren med äganderättsförbehåll respektive leasegivaren har; och</p> <p>b) fri från den säkerhetsrätt som inte var registrerade vid tidpunkten för förvärvet, även om köparen eller leasetagaren hade kännedom om sådan säkerhetsrätt.</p> |
| <p>5. The priority of competing interests or rights under this Article may be varied by agreement between the holders of those interests, but an assignee of a subordinated interest is not bound by an agreement to subordinate that interest unless at the time of the assignment a subordination had been registered relating to that agreement.</p> | <p>5. Prioriteten mellan konkurrerande säkerhetsrätter eller rättigheter enligt denna artikel kan ändras genom avtal mellan innehavarna av sådana säkerhetsrätter, men förvärvaren av en efterställd säkerhetsrätt är inte bunden av ett avtal om efterställning, såvida inte avtalet var registrerat vid tidpunkten för överlåtelsen.</p>                           |
| <p>6. Any priority given by this Article to an interest in an object extends to proceeds.</p>   | <p>6. Prioritet enligt denna artikel ska även gälla för avkastning från objektet.</p>  |
| <p>7. This Convention:</p> <p>a) does not affect the rights of a person in an item, other than an object, held prior to its installation on an object if under the applicable law those rights continue to exist after the installation; and</p> <p>b) does not prevent the creation of rights in an item,</p>  | <p>7. Konventionen:</p> <p>a) påverkar inte en persons rätt till ett föremål, annat än objektet, som har installerats i ett objekt, om rätten till föremålet fanns före installationen, förutsatt att rätten till föremålet enligt tillämplig lag fortsätter att gälla även efter installationen; och</p> <p>b) utgör inget hinder för uppkomsten av rättig-</p>     |

other than an object, which has previously been installed on an object where under the applicable law those rights are created.

heter i ett föremål, annat än objektet, som tidigare har varit installerade på ett objekt, förutsatt att rätten har uppkommit enligt tillämplig lag.

**Article 30**  
**Effects of insolvency**

**Artikel 30**  
**Verkan av insolvens**

- |   |  |
|---|--|
| <p>1. In insolvency proceedings against the debtor an international interest is effective if prior to the commencement of the insolvency proceedings that interest was registered in conformity with this Convention.</p> <p>2. Nothing in this Article impairs the effectiveness of an international interest in the insolvency proceedings where that interest is effective under the applicable law.</p> <p>3. Nothing in this Article affects:</p> <p style="margin-left: 20px;">a) any rules of law applicable in insolvency proceedings relating to the avoidance of a transaction as a preference or a transfer in fraud of creditors; or</p> <p style="margin-left: 20px;">b) any rules of procedure relating to the enforcement of rights to property which is under the control or supervision of the insolvency administrator.</p> | <p>1. I ett insolvensförfarande gentemot gäldenären ska en internationell säkerhetsrätt ge förmånsrätt eller separationsrätt om säkerhetsrätten var registrerad i enlighet med Konventionen innan insolvensförfarandena inleddes.</p> <p>2. Inget i denna artikel ska påverka förmånsrätten eller separationsrätten för en internationell säkerhetsrätt i ett insolvensförfarande om en sådan rätt ges enligt den tillämpliga lagen.</p> <p>3. Inget i denna artikel ska påverka:</p> <p style="margin-left: 20px;">a) tillämpningen av konkursrättsliga bestämmelser om återvinning i konkurs; eller</p> <p style="margin-left: 20px;">b) tillämpningen av processuella bestämmelser gällande verkställighet av bättre rätt till egendom som insolvensförvaltaren kontrollerar eller utövar tillsyn över.</p> |
|---|--|



**Chapter IX****Assignments of associated rights and international interests; rights of subrogation****Article 31****Effects of assignment**

1. Except as otherwise agreed by the parties, an assignment of associated rights made in conformity with Article 32 also transfers to the assignee:
  - a) the related international interest; and
  - b) all the interests and priorities of the assignor under this Convention.
2. Nothing in this Convention prevents a partial assignment of the assignor's associated rights. In the case of such a partial assignment the assignor and assignee may agree as to their respective rights concerning the related international interest assigned under the preceding paragraph but not so as adversely to affect the debtor without its consent.
3. Subject to paragraph 4, the applicable law shall determine the defences and rights of set-off available to the debtor against the assignee.
4. The debtor may at any time by agreement in writing waive all or any of the defences and

**Kapitel IX****Överlåtelse av tillhörande rättigheter och internationella säkerhetsrätter; subrogationsrättigheter****Artikel 31****Verkan av överlåtelse**

1. Såvida inte annat har avtalats mellan parterna, ska en överlåtelse av tillhörande rättigheter som gjorts i enlighet med artikel 32, även innebära att det till förvärvaren överläts:
  - a) den tillhörande internationella säkerhetsrätten; och
  - b) samtliga säkerhetsrätter och prioriteringar som överlåtaren har enligt Konventionen.
2. Inget i Konventionen hindrar en partiell överlåtelse av överlåtarens tillhörande rättigheter. Vid en sådan partiell överlåtelse är överlåtaren och förvärvaren fria att avtala om sina respektive rättigheter till den internationella säkerhetsrätten som överlåtits enligt föregående punkt, dock inte på ett sådant sätt att gäldenärens ställning försämras utan dennes samtycke.
3. Med förbehåll för punkt 4 ska gäldenärens invändningar och rätt till kvittning gentemot förvärvaren avgöras enligt tillämplig lag.
4. Gäldenären får när som helst skriftligen, helt eller delvis, avsäga sig rätten till invänd-

rights of set-off referred to in the preceding paragraph other than defences arising from fraudulent acts on the part of the assignee.

5. In the case of an assignment by way of security, the assigned associated rights revert in the assignor, to the extent that they are still subsisting, when the obligations secured by the assignment have been discharged.

ningar och rätt till kvittning enligt föregående punkt. Detta gäller dock inte invändningar baserade på bedrägligt beteende från förvärvarens sida.

5. Om de tillhörande rättigheter har överlåtits till säkerhet för en förpliktelse, återgår de till överlåtaren, i den mån de finns kvar, när de förpliktelser som säkerställts genom överlåtelsen fullgjorts.

**Article 32**  
**Formal requirements of assignment**

1. An assignment of associated rights transfers the related international interest only if it:
- is in writing;
  - enables the associated rights to be identified under the contract from which they arise; and
  - in the case of an assignment by way of security, enables the obligations secured by the assignment to be determined in accordance with the Protocol but without the need to state a sum or maximum sum secured.
2. An assignment of an international interest created or provided for by a security agreement is not valid unless some or all related associated rights also are assigned.

**Artikel 32**  
**Formkrav för överlåtelsen**

1. En överlåtelse av tillhörande rättigheter medför överlåtelse av den internationella säkerhetsrätten i objektet endast om:
- överlåtelsen ingås skriftligen;
  - överlåtelsen möjliggör identifiering av de tillhörande rättigheterna som följer av avtalet; och
  - vid överlåtelse till säkerhet för en förpliktelse, gör det möjligt att i enlighet med protokollet fastställa de förpliktelser som säkerställs genom överlåtelsen, utan att ett belopp eller ett högsta säkra belopp måste anges.
2. En överlåtelse av en internationell säkerhetsrätt som bildats eller föreskrivs i ett pantavtal är inte giltigt om inte alla eller vissa tillhörande rättigheter också överläts.

- |  |   |
|--|---|
| 3. This Convention does not apply to an assignment of associated rights which is not effective to transfer the related international interest. | 3. Konventionen är inte tillämplig på en överlåtelse av tillhörande rättigheter, om inte överlåtelsen tillåter att den aktuella internationella säkerhetsrätten också överläts. |
|--|---|

**Article 33**  
**Debtor's duty to assignee**

**Artikel 33**  
**Gäldenärens förpliktelser gentemot förvärvaren**

- |   |   |
|---|---|
| 1. To the extent that associated rights and the related international interest have been transferred in accordance with Articles 31 and 32, the debtor in relation to those rights and that interest is bound by the assignment and has a duty to make payment or give other performance to the assignee, if but only if: | 1. I den omfattning tillhörande rättigheter och den internationella säkerhetsrätten har överlåtits i enlighet med artiklarna 31 och 32, är gäldenären bunden av överlåtelsen och ska fullgöra de säkerställda förpliktelserna gentemot förvärvaren, om och endast om:   |
| a) the debtor has been given notice of the assignment in writing by or with the authority of the assignor; and  | a) gäldenären skriftligen har underrättats om överlåtelsen av, eller på uppdrag av, överlåtaren; och  |
| b) the notice identifies the associated rights.   | b) de tillhörande rättigheterna identifieras i underrättelsen.  |
| 2. Irrespective of any other ground on which payment or performance by the debtor discharges the latter from liability, payment or performance shall be effective for this purpose if made in accordance with the preceding paragraph.  | 2. Oberoende av andra grunder till att betalning eller fullgörande av förpliktelser från gäldenärens sida kan ske med befriande verkan, ska gäldenären kunna fullgöra de säkerställda förpliktelserna med befriande verkan om det sker i enlighet med föregående punkt. |
| 3. Nothing in this Article shall affect the priority of competing assignments.  | 3. Inget i denna artikel ska påverka prioritetsordningen mellan konkurrerande överlåtelser.   |

**Article 34**  
**Default remedies in respect of assignment by way of security**

In the event of default by the assignor under the assignment of associated rights and the related international interest made by way of security, Articles 8, 9 and 11 to 14 apply in the relations between the assignor and the assignee (and, in relation to associated rights, apply in so far as those provisions are capable of application to intangible property) as if references:

- a) to the secured obligation and the security interest were references to the obligation secured by the assignment of the associated rights and the related international interest and the security interest created by that assignment;
- b) to the chargee or creditor and chargor or debtor were references to the assignee and assignor;
- c) to the holder of the international interest were references to the assignee; and
- d) to the object were references to the assigned associated rights and the related international interest.

**Artikel 34**  
**Åtgärder vid avtalsbrott i samband med överlåtelse som säkerhet**

Om överlåtaren underlåter att fullgöra sina förpliktelser enligt en överlåtelse av tillhörande rättigheter och den aktuella internationella säkerhetsrätten, och överlåtelsen har gjorts till säkerhet för en förpliktelse, är artiklarna 8, 9 samt 11 till 14 tillämpliga på förhållandet mellan överlåtaren och förvärvaren (och, i fråga om tillhörande rättigheter, tillämpliga i den utsträckning som dessa artiklar kan tillämpas på immateriella objekt) som om hänvisning:

- a) till den säkerställda förpliktelsen och säkerhetsrätten avsåg den förpliktelse som säkras genom överlåtelsen av de tillhörande rättigheterna och den internationella säkerhetsrätten samt den säkerhetsrätt som har bildas genom överlåtelsen;
- b) till säkerhetshavaren eller borgenären och till säkerhetsställaren eller till gäldenären avsåg förvärvare respektive överlåtare;
- c) till innehavare av den internationella säkerhetsrätten avsåg förvärvaren; och
- d) till objektet avsåg de tillhörande rättigheterna och den aktuella internationella säkerhetsrätten.

**Article 35**  
**Priority of competing assignments**

1. Where there are competing assignments of associated rights and at least one of the assignments includes the related international interest and is registered, the provisions of Article 29 apply as if the references to a registered interest were references to an assignment of the associated rights and the related registered interest and as if references to a registered or unregistered interest were references to a registered or unregistered assignment.
2. Article 30 applies to an assignment of associated rights as if the references to an international interest were references to an assignment of the associated rights and the related international interest.

**Article 36 – Assignee’s priority with respect to associated rights**

1. The assignee of associated rights and the related international interest whose assignment has been registered only has priority under Article 35(1) over another assignee of the associated rights:

**Artikel 35**  
**Företrädesordning mellan konkurrerande säkerhetsöverlåtelse**

1. Om det finns konkurrerande överlåtelse av tillhörande rättigheter och minst en av överlåtelseerna inkluderar den aktuella internationella säkerhetsrätten och är registrerad, ska bestämmelserna i artikel 29 tillämpas som om hänvisning till en registrerad säkerhetsrätt var hänvisning till en överlåtelse av de tillhörande rättigheterna och den aktuella registrerade säkerhetsrätten, och som om hänvisning till en registrerad eller icke registrerad säkerhetsrätt var hänvisning till en registrerad eller icke registrerad överlåtelse.
2. Artikel 30 är tillämplig på en överlåtelse av tillhörande rättigheter som om hänvisning till en internationell säkerhetsrätt var hänvisning till en överlåtelse av de tillhörande rättigheterna och den aktuella internationella säkerhetsrätten.

**Artikel 36 – Förförarens prioritet avseende tillhörande rättigheter**

1. Förföraren av tillhörande rättigheter och den aktuella internationella säkerhetsrätten, vars förvärv har registrerats, har endast prioritet enligt artikel 35(1) framför en annan förförare av de tillhörande rättigheterna:

- |   |   |
|---|---|
| <p>a) if the contract under which the associated rights arise states that they are secured by or associated with the object; and</p> <p>b) to the extent that the associated rights are related to an object.</p>   | <p>a) om avtalet av vilket de tillhörande rättigheterna följer, anger att objektet utgör säkerhet för dem eller är knutet till dem; och</p> <p>b) om de tillhörande rättigheterna avser ett visst objekt.</p>   |
| <p>2. For the purposes of sub-paragraph (b) of the preceding paragraph, associated rights are related to an object only to the extent that they consist of rights to payment or performance that relate to:</p> <p>a) a sum advanced and utilised for the purchase of the object;</p> <p>b) a sum advanced and utilised for the purchase of another object in which the assignor held another international interest if the assignor transferred that interest to the assignee and the assignment has been registered;</p> <p>c) the price payable for the object;</p> <p>d) the rentals payable in respect of the object; or</p> <p>e) other obligations arising from a transaction referred to in any of the preceding subparagraphs.</p> | <p>2. Gällande (b) i föregående punkt, ska de tillhörande rättigheterna anses avse ett visst objekt endast i den utsträckning de avser rätt till betalning eller fullgörande som hänför sig till:</p> <p>a) ett belopp som har utbetalats och nyttjats för förvärvet av objektet;</p> <p>b) ett belopp som har utbetalats och nyttjats för förvärvet av ett annat objekt, i vilket överlåtare hade en annan internationell säkerhetsrätt, om överlåtare överförde den säkerhetsrätten till förvärvaren och överlåtelserna har registrerats;</p> <p>c) köpeskillingen för objektet;</p> <p>d) hyran för objektet; eller</p> <p>e) andra förpliktelser som följer av en transaktion enligt denna punkt.</p> |
| <p>3. In all other cases, the priority of the competing assignments of the associated rights shall be determined by the applicable law.</p>   | <p>3. I alla andra fall ska företrädesordningen för konkurrerande överlåtelser av tillhörande rättigheter fastställas enligt tillämplig lag.</p>  |

**Article 37**  
**Effects of assignor's insolvency**

The provisions of Article 30 apply to insolvency proceedings against the assignor as if references to the debtor were references to the assignor.

**Article 38**  
**Subrogation**

1. Subject to paragraph 2, nothing in this Convention affects the acquisition of associated rights and the related international interest by legal or contractual subrogation under the applicable law.
2. The priority between any interest within the preceding paragraph and a competing interest may be varied by agreement in writing between the holders of the respective interests but an assignee of a subordinated interest is not bound by an agreement to subordinate that interest unless at the time of the assignment a subordination had been registered relating to that agreement.

**Chapter X**

**Rights or interests subject to declarations by Contracting States**

**Article 39**  
**Rights having priority without registration**

1. A Contracting State may at any time, in a declaration deposited with the Depositary of the Protocol declare,

**Artikel 37**  
**Verkan av överlåtarens insolvens**

Bestämmelserna i artikel 30 är tillämpliga på insolvensförfaranden gentemot överlåtaren, som om hänvisning till gäldenär var hänvisning till överlåtaren.

**Artikel 38**  
**Subrogation**

1. Med förbehåll för punkt 2 ska inget i den här Konventionen påverka förvärvet av tillhörande rättigheter och den aktuella internationella säkerhetsrätten genom lag- eller avtalsenlig subrogation.
2. Prioriteringen mellan en säkerhetsrätt som omfattas av föregående punkt och en konkurrerande säkerhetsrätt kan ändras genom skriftligt avtal mellan innehavarna av de respektive säkerhetsrätterna, men en förvärvare av en efterställd säkerhetsrätt är inte bunden av ett avtal om efterställning, såvida inte efterställningen var registrerad vid tidpunkten för överlåtelsen.

**Kapitel X**

**Rättigheter eller säkerhetsrätter som omfattas av förklaringar från de fördragsslutande staterna**

**Artikel 39**  
**Rättigheter som har prioritet utan registrering**

1. En fördragsslutande stat får när som helst, i en förklaring som ska deponeras hos protokollets depositarie, generellt

generally or specifically:

a) those categories of non-consensual right or interest (other than a right or interest to which Article 40 applies) which under that State's law have priority over an interest in an object equivalent to that of the holder of a registered international interest and which shall have priority over a registered international interest, whether in or outside insolvency proceedings; and

b) that nothing in this Convention shall affect the right of a State or State entity, intergovernmental organisation or other private provider of public services to arrest or detain an object under the laws of that State for payment of amounts owed to such entity, organisation or provider directly relating to those services in respect of that object or another object.

2. A declaration made under the preceding paragraph may be expressed to cover categories that are created after the deposit of that declaration.
3. A non-consensual right or interest has priority over an international interest if and only

eller specifikt ange:

a) de kategorier av legala rättigheter eller säkerhetsrätter (bortsett från rättigheter eller säkerhetsrätter på vilka artikel 40 är tillämplig) som enligt statens lag har prioritet framför en säkerhetsrätt till ett objekt likvärdig med säkerhetsrätten hos en innehavare av en registrerad internationell säkerhetsrätt, och som ska ha prioritet framför en registrerad internationell säkerhetsrätt, oavsett om det är fråga om insolvensförfarande eller inte; och

b) att inget i den här Konventionen ska påverka rätten för en stat, ett statligt organ, en mellanstatlig organisation eller en privat leverantör av offentliga tjänster att beslagta eller hålla kvar ett objekt enligt statens lagar, för betalning av skuld till sådant organ, organisation eller leverantör, om skulden är direkt hänförlig till de tjänster som tillhandahållits beträffande objektet eller ett annat objekt.

2. En förklaring som avges enligt föregående punkt kan utformas till att omfatta kategorier som uppkommer efter deponeringen av förklaringen.
3. En legal rättighet eller säkerhetsrätt har prioritet framför en internationell



if the former is of a category covered by a declaration deposited prior to the registration of the international interest.

säkerhetsrätt om och endast om den legala rättigheten eller säkerhetsrätten tillhör en kategori som omfattas av en förklaring som har deponerats före registreringen av den internationella säkerhetsrätten.

4. Notwithstanding the preceding paragraph, a Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare that a right or interest of a category covered by a declaration made under sub-paragraph (a) of paragraph 1 shall have priority over an international interest registered prior to the date of such ratification, acceptance, approval or accession.
4. Trots föregående punkt får en fördragsslutande stat vid tidpunkten för ratificering, godkännandet eller anslutningen till protokollet, förklara att en rättighet eller säkerhetsrätt i en kategori som omfattas av en förklaring som har avgetts enligt punkt 1 (a) ska ha prioritet framför en internationell säkerhetsrätt som har registrerats före dagen för sådan ratificering, godkännandet eller anslutningen.

**Article 40**  
**Registrable non-consensual rights or interests**

**Artikel 40**  
**Legala rättigheter eller säkerhetsrätter som kan registreras**

A Contracting State may at any time in a declaration deposited with the Depositary of the Protocol list the categories of non-consensual right or interest which shall be registrable under this Convention as regards any category of object as if the right or interest were an international interest and shall be regulated accordingly. Such a declaration may be modified from time to time.

En fördragsslutande stat får när som helst i en förklaring som deponeras hos protokollets depositarie ange de kategorier av legala rättigheter eller säkerhetsrätter i alla kategorier av objekt som ska kunna registreras enligt den här Konventionen som om dessa rättigheter eller säkerhetsrätter var internationella säkerhetsrätter och ska behandlas som sådana. En sådan förklaring kan ändras över tiden.

**Chapter XI****Application of the Convention to sales****Article 41  
Sale and prospective sale**

This Convention shall apply to the sale or prospective sale of an object as provided for in the Protocol with any modifications therein.

**Kapitel XI****Konventionens tillämpning på försäljning****Artikel 41  
Försäljning och framtida försäljning**

Den här Konventionen är tillämplig på försäljning eller framtida försäljning av ett objekt i enlighet med protokollets bestämmelser, med de inskränkningar som framgår där.

**Chapter XII****Jurisdiction****Article 42  
Choice of forum**

1. Subject to Articles 43 and 44, the courts of a Contracting State chosen by the parties to a transaction have jurisdiction in respect of any claim brought under this Convention, whether or not the chosen forum has a connection with the parties or the transaction. Such jurisdiction shall be exclusive unless otherwise agreed between the parties.
2. Any such agreement shall be in writing or otherwise concluded in accordance with the formal requirements of the law of the chosen forum.

**Article 43  
Jurisdiction under Article 13**

1. The courts of a Contracting State chosen by the parties and the courts of the Contracting State on the territory

**Kapitel XII****Jurisdiktion****Artikel 42  
Val av forum**

1. Med förbehåll för artiklarna 43 och 44 ska de domstolar i en fördragsslutande stat som parterna i en transaktion har valt, ha behörighet att pröva alla framställningar som grundas på Konventions bestämmelser, oavsett om den valda domstolen har anknytning till parterna eller transaktionen. Sådan behörighet ska vara exklusiv, såvida inte parterna överenskommer om annat.

2. Avtal om domstols behörighet ska vara skriftligt eller annars uppfylla de formella krav som i lagen i den stat där den valda domstolen finns.

**Artikel 43  
Jurisdiktion enligt artikel 13**

1. Domstolarna i en fördragsslutande stat, som utsetts av parterna, och domstolarna i den fördragsslutande stat där

- |   |   |
|---|---|
| <p>of which the object is situated have jurisdiction to grant relief under Article 13(1)(a), (b), (c) and Article 13(4) in respect of that object.</p>  | <p>objektet finns, ska ha behörighet att besluta om de åtgärder som anges i artikel 13(1)(a), (b), (c) och artikel 13(4) gällande det objektet.</p>   |
| <p>2. Jurisdiction to grant relief under Article 13(1)(d) or other interim relief by virtue of Article 13(4) may be exercised either:</p> <p>a) by the courts chosen by the parties; or</p> <p>b) by the courts of a Contracting State on the territory of which the debtor is situated, being relief which, by the terms of the order granting it, is enforceable only in the territory of that Contracting State.</p> | <p>2. Behörighet att besluta om åtgärd som anses i artikel 13(1)(d) eller andra interimistiska åtgärder enligt artikel 13(4) har:</p> <p>a) de domstolar parterna har valt; eller</p> <p>b) domstolarna i en fördragsslutande stat på vars territorium gäldenären befinner sig, varvid åtgärden enligt villkoren i beslutet, endast kan verkställas i den fördragsslutande statens territorium.</p> |
| <p>3. A court has jurisdiction under the preceding paragraphs even if the final determination of the claim referred to in Article 13(1) will or may take place in a court of another Contracting State or by arbitration.</p>   | <p>3. En domstol är behörig enligt de föregående punkterna, även om det slutliga avgörandet av en framställan som avses i artikel 13(1) kommer att, eller får, göras av en domstol i en annan fördragsslutande stat eller i skiljeförfarande.</p>   |

**Article 44**  
**Jurisdiction to make orders against the Registrar**

1. The courts of the place in which the Registrar has its centre of administration shall have exclusive jurisdiction to award damages or make orders against the Registrar.
2. Where a person fails to respond to a demand made under Article 25 and that person has ceased to exist or cannot be found for the pur-

**Artikel 44**  
**Behörighet att vidta åtgärder gentemot registratören**

1. Domstolarna som är belägna där registratören har sitt huvudkontor ska ha exklusiv behörighet att pröva skadeståndstalan, eller besluta om åtgärder, mot registratören.
2. Om en person inte hör samman en framställan som görs enligt artikel 25 och personen inte längre existerar eller inte kan påträffas för föreläggande att

pose of enabling an order to be made against it requiring it to procure discharge of the registration, the courts referred to in the preceding paragraph shall have exclusive jurisdiction, on the application of the debtor or intending debtor, to make an order directed to the Registrar requiring the Registrar to discharge the registration.

3. Where a person fails to comply with an order of a court having jurisdiction under this Convention or, in the case of a national interest, an order of a court of competent jurisdiction requiring that person to procure the amendment or discharge of a registration, the courts referred to in paragraph 1 may direct the Registrar to take such steps as will give effect to that order.
4. Except as otherwise provided by the preceding paragraphs, no court may make orders or give judgments or rulings against or purporting to bind the Registrar.

**Article 45**  
**Jurisdiction in respect of insolvency proceedings**

The provisions of this Chapter are not applicable to insolvency proceedings.

upphäva registreringen, ska domstolarna som avses i föregående punkt ha exklusiv behörighet att på begäran av gäldenären eller den framtida gäldenären, förelägga registratorn att upphäva registreringen.

3. Om en person inte följer ett beslut av en domstol med behörighet enligt den här Konventionen eller, om det rör sig om en nationell säkerhetsrätt, en behörig domstols beslut enligt vilket personen åläggs att ändra eller upphäva en registrering, får de domstolar som avses i punkt 1 förelägga registratorn att vidta sådana åtgärder som krävs för att verkställa beslutet.
4. Med förbehåll för föregående stycken får ingen domstol vidta åtgärder, meddela domar eller fatta beslut riktade mot registratorn.

**Artikel 45**  
**Behörighet vid insolvensförfaranden**

Bestämmelserna i detta kapitel är inte tillämpliga på insolvensförfaranden.

**Chapter XIII****Relationship with other Conventions****Article 45 bis**  
**Relationship with the *United Nations Convention on the Assignment of Receivables in International Trade***

This Convention shall prevail over the *United Nations Convention on the Assignment of Receivables in International Trade*, opened for signature in New York on 12 December 2001, as it relates to the assignment of receivables which are associated rights related to international interests in aircraft objects, railway rolling stock and space assets.

**Article 46**  
**Relationship with the *UNIDROIT Convention on International Financial Leasing***

The Protocol may determine the relationship between this Convention and the *UNIDROIT Convention on International Financial Leasing*, signed at Ottawa on 28 May 1988.

**Chapter XIV**

Final provisions

**Article 47**  
**Signature, ratification, acceptance, approval or accession**

1. This Convention shall be open for signature in Cape Town on 16 November 2001 by States participating in the Diplomatic Conference to Adopt a Mobile Equipment

**Kapitel XIII****Förhållande till andra konventioner****Artikel 45 bis**  
**Förhållande till FN:s konvention om överlåtelse av fordringar inom internationell handel**

Konventionen ska ha företräde framför FN:s konvention om överlåtelse av fordringar inom internationell handel, öppen för undertecknande i New York den 12 december 2001, i den utsträckning den avser överlåtelsen av fordringar som utgör tillhörande rättigheter avseende internationella säkerhetsrätter i luftfartsobjekt, rullande järnvägsmateriel och rymdobjekt.

**Artikel 46**  
**Förhållande till Unidroits konvention om internationell finansiell leasing**

Protokollet får fastställa förhållandet mellan Konventionen och Unidroits konvention om internationell finansiell leasing, undertecknad i Ottawa den 28 maj 1988.

**Kapitel XIV**

Slutbestämmelser

**Artikel 47**  
**Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning**

1. Den här Konventionen är öppen för undertecknande i Kapstaden den 16 november 2001 av de stater som deltar i diplomatkonferensen i Kapstaden den 29 oktober till den

Convention and an Aircraft Protocol held at Cape Town from 29 October to 16 November 2001. After 16 November 2001, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT) in Rome until it enters into force in accordance with Article 49.

16 november 2001 för antagande av en konvention avseende lösa saker och ett luftfartsprotokoll. Efter den 16 november 2001 ska Konventionen vara öppen för undertecknande av samtliga stater vid sätet för Internationella institutet för harmonisering av privaträtten (Unidroit) i Rom tills den träder i kraft i enlighet med artikel 49.

- |  |  |
|--|--|
| 2. This Convention shall be subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it.                              | 2. Den här Konventionen ska ratificeras, godtas eller godkännas av de stater som undertecknat den.                                     |
| 3. Any State which does not sign this Convention may accede to it at any time.   | 3. Alla stater som inte undertecknar Konvention får när som helst därefter ansluta sig till den.                                       |
| 4. Ratification, acceptance, approval or accession is effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Depositary. | 4. Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning får effekt genom deponering av ett formellt dokument därom hos depositarien. |

**Article 48**  
**Regional Economic Integration Organisations**

**Artikel 48**  
**Regionala organisationer för ekonomisk integration**

- |   |   |
|---|---|
| 1. A Regional Economic Integration Organisation which is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Convention may similarly sign, accept, approve or accede to this Convention. The Regional Economic Integration Organisation shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that Organisation has competence over matters governed by this Convention. Where the number of Contracting States | 1. En regional organisation för ekonomisk integration, som utgörs av suveräna stater och är behörig vad avser vissa frågor som regleras i Konventionen får underteckna, godta och godkänna Konventionen eller ansluta sig till den. I sådana fall ska den regionala organisationen för ekonomisk integration ha samma rättigheter och skyldigheter som en fördragsslutande stat, i den utsträckning organisationen är behörig i frågor som regleras i Konventionen. När antalet fördragsslutande stater ska |
|---|---|

is relevant in this Convention, the Regional Economic Integration Organisation shall not count as a Contracting State in addition to its Member States which are Contracting States.

räknas enligt Konventionen, ska den regionala organisationen för ekonomisk integration inte räknas som en fördragsslutande stat i tillägg till de medlemsstater som är fördragsslutande stater.

2. The Regional Economic Integration Organisation shall, at the time of signature, acceptance, approval or accession, make a declaration to the Depositary specifying the matters governed by this Convention in respect of which competence has been transferred to that Organisation by its Member States. The Regional Economic Integration Organisation shall promptly notify the Depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph.
2. Vid undertecknandet, godtagandet, godkännandet eller anslutningen ska den regionala organisationen för ekonomisk integration lägga fram en förklaring för depositarien gällande de frågor som regleras i Konventionen, vilka medlemsstaterna delegerat sin behörighet till organisationen. Den regionala organisationen för ekonomisk integration ska utan dröjsmål underrätta depositarien om alla eventuella ändringar i behörighetsdelegeringen, inkluderande nya behörighetsdelegeringar.
3. Any reference to a “Contracting State” or “Contracting States” or “State Party” or “States Parties” in this Convention applies equally to a Regional Economic Integration Organisation where the context so requires.
3. Hänvisningar till fördragsslutande stat, fördragsslutande stater, stat som är part eller stater som är parter i Konventionen ska gälla även för en regional organisation för ekonomisk integration när detta framgår av sammanhanget.

#### **Article 49 Entry into force**

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of three months after the date of the deposit of the third instrument of ratification, acceptance, approval or accession but only as regards a category of objects to which a

#### **Artikel 49 Ikraftträdande**

1. Den här Konventionen träder i kraft den första dagen i den månad som följer efter det tre månader förflutit från och med den dag då det tredje ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponerats, dock endast i fråga om en

- |  |  |
|--|--|
| <p>Protocol applies:</p> <p>a) as from the time of entry into force of that Protocol;</p> <p>b) subject to the terms of that Protocol; and</p> <p>c) as between States Parties to this Convention and that Protocol.</p> | <p>kategori av objekt på vilken ett protokoll är tillämpligt:</p> <p>a) från och med nämnda protokolls ikraftträdande;</p> <p>b) i enlighet med nämnda protokolls bestämmelser; och</p> <p>c) mellan de stater som är parter till Konventionen och nämnda protokoll.</p> |
|--|--|
- 
- |   |  |
|---|--|
| <p>2. For other States this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of three months after the date of the deposit of their instrument of ratification, acceptance, approval or accession but only as regards a category of objects to which a Protocol applies and subject, in relation to such Protocol, to the requirements of subparagraphs (a), (b) and (c) of the preceding paragraph.</p> | <p>2. För övriga stater träder Konventionen i kraft den första dagen i den månad som följer efter det att tre månader förflutit efter dagen då statens ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponerats, dock endast i fråga om en kategori av objekt på vilken ett protokoll är tillämpligt och, i fråga om detta protokoll, i enlighet med de villkor som avses i styckena a–c i föregående punkt.</p> |
|---|--|

**Article 50**  
**Internal transactions**

1. A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare that this Convention shall not apply to a transaction which is an internal transaction in relation to that State with regard to all types of objects or some of them.
2. Notwithstanding the preceding paragraph, the provisions of Articles 8(4), 9(1), 16, Chapter V, Article 29, and any provisions of this Convention relating to

**Artikel 50**  
**Interna transaktioner**

1. En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet av protokollet eller anslutningen till detta förklara att Konventionen inte ska tillämpas på en transaktion som är intern i förhållande till denna stat i fråga om alla eller vissa typer av objekt.
2. Föregående stycke till trots ska bestämmelserna i artiklarna 8(4), 9(1), 16, kapitel V, artikel 29 och samtliga bestämmelser i den här Konventionen om registrerade



registered interests shall apply to an internal transaction.

3. Where notice of a national interest has been registered in the International Registry, the priority of the holder of that interest under Article 29 shall not be affected by the fact that such interest has become vested in another person by assignment or subrogation under the applicable law.

**Article 51  
Future Protocols**

1. The Depositary may create working groups, in co-operation with such relevant non-governmental organisations as the Depositary considers appropriate, to assess the feasibility of extending the application of this Convention, through one or more Protocols, to objects of any category of high-value mobile equipment, other than a category referred to in Article 2(3), each member of which is uniquely identifiable, and associated rights relating to such objects.
2. The Depositary shall communicate the text of any preliminary draft Protocol relating to a category of objects prepared by such a working group to all States Parties to this Convention, all member States of the Depositary, member States of the United Nations which are not members of the Depositary and the relevant intergovernmental organisations, and shall invite such States and organisations to

säkerhetsrätter tillämpas på en intern transaktion.

3. Om ett meddelande om nationell säkerhetsrätt har registrerats i det internationella registret, ska prioriteten för innehavaren av denna säkerhetsrätt enligt artikel 29 inte påverkas av att denna säkerhetsrätt innehas av en annan person till följd av överlåtelse eller subrogation enligt tillämplig lag.

**Artikel 51  
Kommande protokoll**

1. Depositarien får inrätta arbetsgrupper, vilka i samarbete med sådana icke-statliga organisationer som depositarien finner lämpliga, ska utvärdera möjligheten att utvidga tillämpningen av den här Konventionen, genom ett eller flera protokoll, till att omfatta objekt i någon annan kategori av identifierbara lösa saker av stort värde, jämte tillhörande rättigheter, än de kategorier som anges i artikel 2(3).
2. Depositarien ska överlämna texten till varje preliminärt utkast till protokoll avseende en kategori av objekt som utarbetats av en sådan arbetsgrupp till alla stater som är parter i Konventionen, alla stater som är medlemmar hos depositarien, alla medlemsstater i Förenta Nationerna som inte är medlemmar hos depositarien och alla relevanta mellanstatliga organisationer, och anmoda dessa stater och organisationer att delta i

participate in intergovernmental negotiations for the completion of a draft Protocol on the basis of such a preliminary draft Protocol.

mellanstatliga förhandlingar i avsikt att utarbeta utkast till protokoll med utgångspunkt i ett sådant preliminärt utkast till protokoll.

- |   |  |
|---|--|
| <p>3. The Depositary shall also communicate the text of any preliminary draft Protocol prepared by such a working group to such relevant non-governmental organisations as the Depositary considers appropriate. Such non-governmental organisations shall be invited promptly to submit comments on the text of the preliminary draft Protocol to the Depositary and to participate as observers in the preparation of a draft Protocol.</p> | <p>3. Depositarien ska även överlämna texten till varje preliminärt utkast till protokoll som utarbetats av en sådan arbetsgrupp till de icke-statliga organisationer som depositarien finner lämpliga. Dessa icke-statliga organisationer ska anmodas att utan dröjsmål för depositarien lägga fram sina synpunkter på texten och att som observatörer delta i utarbetandet av ett utkast till protokoll.</p> |
| <p>4. When the competent bodies of the Depositary adjudge such a draft Protocol ripe for adoption, the Depositary shall convene a diplomatic conference for its adoption.</p>   | <p>4. När depositariens behöriga organ fastställer att ett sådant utkast till protokoll är färdigt att antas ska depositarien sammankalla en diplomatkonferens för antagande av protokollet.</p>   |
| <p>5. Once such a Protocol has been adopted, subject to paragraph 6, this Convention shall apply to the category of objects covered thereby.</p>  | <p>5. Med förbehåll för punkt 6 ska den här Konventionen, när ett protokoll har antagits, vara tillämplig på den kategori av objekt som avses i nämnda protokoll.</p>  |
| <p>6. Article 45 <i>bis</i> of this Convention applies to such a Protocol only if specifically provided for in that Protocol.</p>   | <p>6. Artikel 45 <i>bis</i> i den här Konventionen är tillämplig på ett protokoll endast om detta uttryckligen föreskrivs i protokollet.</p>   |

#### **Article 52** **Territorial units**

#### **Artikel 52** **Territoriella enheter**

- |  |   |
|--|---|
| <p>1. If a Contracting State has territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the</p> | <p>1. Om en fördragsslutande stat har territoriella enheter i vilka olika rättssystem är tillämpliga på frågor som regleras i</p> |
|--|---|

- matters dealt with in this Convention, it may, at the time of ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify its declaration by submitting another declaration at any time.
- den här Konventionen, får den vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att den här Konventionen ska var tillämplig i alla dess territoriella områden, eller endast i någon eller några av dessa, och får när som helst ändra denna förklaring genom att avge en ny förklaring.
2. Any such declaration shall state expressly the territorial units to which this Convention applies.
  2. I en sådan förklaring ska det uttryckligen anges i vilka territoriella områden den här Konventionen ska var tillämplig.
  3. If a Contracting State has not made any declaration under paragraph 1, this Convention shall apply to all territorial units of that State.
  3. Om en fördragsslutande stat inte har avgett någon förklaring enligt punkt 1, ska den här Konventionen tillämpas på alla territoriella områden i staten.
  4. Where a Contracting State extends this Convention to one or more of its territorial units, declarations permitted under this Convention may be made in respect of each such territorial unit, and the declarations made in respect of one territorial unit may be different from those made in respect of another territorial unit.
  4. Om en fördragsslutande stat utsträcker tillämpningen av Konventionen till att omfatta en eller flera av sina territoriella områden, får förklaringar som kan avges enligt Konventionen, avges i fråga om var och en av dessa territoriella områden, och avgivna förklaringar gällande ett territoriellt område kan ha en annan lydelse än de som har avgetts gällande ett annat territoriellt område.
  5. If by virtue of a declaration under paragraph 1, this Convention extends to one or more territorial units of a Contracting State:
    - a) the debtor is considered to be situated in a Contracting State only if it is incorporated or formed
    - a) ska gäldenären anses finnas i en fördragsslutande stat endast om gäldenären bildats enligt

under a law in force in a territorial unit to which this Convention applies or if it has its registered office or statutory seat, centre of administration, place of business or habitual residence in a territorial unit to which this Convention applies;

- b) any reference to the location of the object in a Contracting State refers to the location of the object in a territorial unit to which this Convention applies; and
- c) any reference to the administrative authorities in that Contracting State shall be construed as referring to the administrative authorities having jurisdiction in a territorial unit to which this Convention applies.

lagen i ett territoriellt område på vilken Konventionen ska tillämpas, eller om gäldenären har sitt säte, huvudkontor, driftställe eller hemvist i ett territoriellt område inom vilket Konventionen ska tillämpas;

- b) ska varje hänvisning till objektets läge i en fördragsslutande stat avse objektets läge i ett territoriellt område inom vilket Konventionen ska tillämpas; och
- c) ska varje hänvisning till administrativa myndigheter i den fördragsslutande staten uppfattas som de behöriga administrativa myndigheterna i det territoriella området inom vilket Konventionen ska tillämpas.

#### **Article 53** **Determination of courts**

A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare the relevant "court" or "courts" for the purposes of Article 1 and Chapter XII of this Convention.

#### **Article 54** **Declarations regarding remedies**

1. A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare that while the charged object is situated within, or controlled from its territory

#### **Artikel 53** **Fastställande av domstolar**

En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet av protokollet eller anslutningen till detta förklara vilken eller vilka domstolar som är relevanta vid tillämpningen av artikel 1 och kapitel XII i den här Konventionen.

#### **Artikel 54** **Förklaringar om åtgärder**

1. En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet av protokollet eller anslutningen till detta förklara att säkerhets-havaren, när den säkerställda tillgången är belägen på dess

the chargee shall not grant a lease of the object in that territory.

territorium eller kontrolleras därifrån, inte får leasa ut tillgången inom territoriet.

2. A Contracting State shall, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare whether or not any remedy available to the creditor under any provision of this leave of the court.

2. En fördragsslutande stat ska vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet av protokollet eller anslutningen till detta förklara om en åtgärd, som står till borgenärens förfogande enligt en bestämmelse i Konventionen och vars verkställighet enligt dessa bestämmelser inte förutsätter en framställan hos domstol, får vidtas endast efter domstolens samtycke.

**Article 55**  
**Declarations regarding relief pending final determination**

**Artikel 55**  
**Förklaringar om interimistiska åtgärder före avgörande av sakfråga**

A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare that it will not apply the provisions of Article 13 or Article 43, or both, wholly or in part. The declaration shall specify under which conditions the relevant Article will be applied, in case it will be applied partly, or otherwise which other forms of interim relief will be applied.

En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet av eller anslutningen till protokollet, förklara att staten inte, eller endast delvis, kommer att tillämpa bestämmelserna i artikel 13 eller artikel 43 eller båda. Av förklaringen måste framgå under vilka förutsättningar bestämmelserna i den relevanta artikeln kommer att tillämpas, om de ska tillämpas delvis, eller vilka andra interimistiska åtgärder som kommer att tillämpas.

**Article 56**  
**Reservations and declarations**

**Artikel 56**  
**Reservationer och förklaringar**

1. No reservations may be made to this Convention but declarations authorised by Articles 39, 40, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 58 and 60 may be made in accordance with these provisions.
2. Any declaration or subsequent declaration or any withdrawal

1. Ingen reservation får göras mot den här Konvention, men förklaringar som är tillåtna enligt artiklarna 39, 40, 50, 52, 53, 54, 55, 57, 58 och 60 får avges i enlighet med dessa bestämmelser.
2. Varje förklaring, efterföljande förklaring eller återkallande

of a declaration made under this Convention shall be notified in writing to the Depositary.

av förklaring enligt den här Konventionen ska anmälas skriftligen till depositarien.

**Article 57**  
**Subsequent declarations**

1. A State Party may make a subsequent declaration, other than a declaration authorised under Article 60, at any time after the date on which this Convention has entered into force for it, by notifying the Depositary to that effect.
2. Any such subsequent declaration shall take effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of receipt of the notification by the Depositary. Where a longer period for that declaration to take effect is specified in the notification, it shall take effect upon the expiration of such longer period after receipt of the notification by the Depositary.
3. Notwithstanding the previous paragraphs, this Convention shall continue to apply, as if no such subsequent declarations had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such subsequent declaration.

**Article 58**  
**Withdrawal of declarations**

1. Any State Party having made a declaration under this Convention, other than a declaration authorised under Article 60, may withdraw it at any

**Artikel 57**  
**Efterföljande förklaringar**

1. En fördragsslutande stat får när som helst avge en efterföljande förklaring, med undantag av förklaringar till artikel 60, efter dagen för Konventionens ikraftträdande i förhållande till den aktuella staten, genom en anmälan därom till depositarien.
2. En sådan efterföljande förklaring får verkan den första dagen i den månad som följer efter det att sex månader förflutit från och med den dag då depositarien mottagit anmälan. Om det i anmälan anges att förklaringen ska få verkan först efter en längre tid, ska förklaringen få verkan när den angivna tidsperioden har förflutit från det att depositarien mottagit anmälan.
3. Trots föregående stycken ska Konventionen fortsätta att tillämpas som om en sådan efterföljande förklaring inte har avgetts, i fråga om alla rättigheter eller säkerhetsrätter som uppkommit före den dag då den efterföljande förklaringen fick verkan.

**Artikel 58**  
**Återkallande av förklaringar**

1. Alla de stater som är parter och har avgett en förklaring enligt Konventionen, med undantag av en sådan förklaring som får avges enligt

time by notifying the Depositary. Such withdrawal is to take effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of receipt of the notification by the Depositary.

2. Notwithstanding the previous paragraph, this Convention shall continue to apply, as if no such withdrawal of declaration had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such withdrawal.

#### **Article 59 Denunciations**

1. Any State Party may denounce this Convention by notification in writing to the Depositary.
2. Any such denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of twelve months after the date on which notification is received by the Depositary.
3. Notwithstanding the previous paragraphs, this Convention shall continue to apply, as if no such denunciation had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such denunciation.

#### **Article 60 Transitional provisions**

1. Unless otherwise declared by a Contracting State at any time, the Convention does not

artikel 60, får när som helst återkalla den genom en anmälan därom till depositarien. Ett sådant återkallande får verkan den första dagen i den månad som följer efter det att sex månader förflutit från och med den dag då depositarien mottagit anmälan.

2. Trots föregående stycke ska Konventionen fortsätta att tillämpas som om en sådan förklaring inte har återkallats, i fråga om alla rättigheter eller säkerhetsrätter som uppkommit före den dag då återkallandet fick verkan.

#### **Artikel 59 Uppsägning**

1. Alla stater som är parter får säga upp Konventionen genom en skriftlig anmälan till depositarien.
2. En sådan uppsägning får verkan den första dagen i den månad som följer efter det att tolv månader har förflutit från och med den dag då depositarien mottog anmälan.
3. Trots föregående stycken ska den här Konventionen fortsätta att tillämpas som om en uppsägning inte hade skett, i fråga om alla rättigheter och säkerhetsrätter som uppkommit före den dag då uppsägningen fick verkan.

#### **Artikel 60 Övergångsbestämmelser**

1. Såvida inte en fördragsslutande stat vid något tillfälle förklarar något annat, ska

- apply to a pre-existing right or interest, which retains the priority it enjoyed under the applicable law before the effective date of this Convention.
2. For the purposes of Article 1(v) and of determining priority under this Convention:
- “effective date of this Convention” means in relation to a debtor the time when this Convention enters into force or the time when the State in which the debtor is situated becomes a Contracting State, whichever is the later; and
  - the debtor is situated in a State where it has its centre of administration or, if it has no centre of administration, its place of business or, if it has more than one place of business, its principal place of business or, if it has no place of business, its habitual residence.
3. A Contracting State may in its declaration under paragraph 1 specify a date, not earlier than three years after the date on which the declaration becomes effective, when this Convention and the Protocol will become applicable, for the purpose of determining priority, including the protection of any existing priority, to pre-existing rights or
- Konventionen inte tillämpas på en redan befintlig rättighet eller säkerhetsrätt, vilken behåller den prioritet den hade enligt tillämplig lag innan den dag då Konventionen fick verkan.
2. För tillämpningen av artikel 1(v) och för fastställande av prioritet enligt den här Konventionen:
- avses med ”den dag då Konventionen fick verkan” i fråga om gäldenären, antingen den tidpunkt då Konventionen träder i kraft eller den tidpunkt då den stat i vilken gäldenären befinner sig blir fördragsslutande stat, varvid den dag som infaller sist ska gälla; och
  - ska gäldenären anses befinna sig i en stat i vilken dennes huvudkontor är beläget eller, om denne saknar huvudkontor, dennes driftställe, eller om gäldenären har mer än ett driftställe, dennes huvudsakliga driftställe eller, om denne saknar driftställe, dennes hemvist är beläget.
3. En fördragsslutande stat får i en förklaring enligt punkt 1 ange ett datum som ska infalla tidigast tre år efter den dag då förklaringen får verkan, från och med vilket Konventionen och protokollet ska tillämpas, i fråga om fastställandet av prioritet, inbegripet skydd av varje redan befintlig prioritet, på redan befintliga rättigheter eller säkerhetsrätter som



interests arising under an agreement made at a time when the debtor was situated in a State referred to in subparagraph (b) of the preceding paragraph but only to the extent and in the manner specified in its declaration.

bildats enligt ett avtal som ingåtts när gäldenären befann sig i en stat enligt punkt 2(b), dock endast i den utsträckning och på det sätt som anges i nämnda förklaring.

**Article 61**  
**Review Conferences, amend-**  
**ments and related matters**

1. The Depositary shall prepare reports yearly or at such other time as the circumstances may require for the States Parties as to the manner in which the international regimen established in this Convention has operated in practice. In preparing such reports, the Depositary shall take into account the reports of the Supervisory Authority concerning the functioning of the international registration system.
2. At the request of not less than twenty-five per cent of the States Parties, Review Conferences of States Parties shall be convened from time to time by the Depositary, in consultation with the Supervisory Authority, to consider:
  - a) the practical operation of this Convention and its effectiveness in facilitating the asset-based financing and leasing of the objects covered by its terms;

**Artikel 61**  
**Konferenser för utvärdering,**  
**ändringar och därtill hörande**  
**frågor**

1. Depositarien ska varje år, eller med annat lämpligt tidsintervall, utarbeta rapporter riktade till de stater som är parter om hur den internationella ordning som inrättas genom Konventionen fungerar i praktiken. Depositarien ska utarbeta rapporterna med beaktande av tillsynsmyndighetens rapporter om driften av det internationella registreringssystemet.
2. På begäran av minst tjugofem procent av de stater som är parter ska depositarien i samråd med tillsynsmyndigheten anordna återkommande utvärderingskonferenser för dessa stater för genomgång av:
  - a) hur Konventionen tillämpas i praktiken och i vilken grad finansiering mot säkerhetsrätt i tillgångar och leasing av objekt som faller inom Konventionens tillämpningsområde faktiskt underlättas genom Konventionen;

- |   |  |
|---|--|
| <p>b) the judicial interpretation given to, and the application made of the terms of this Convention and the regulations;</p> <p>c) the functioning of the international registration system, the performance of the Registrar and its oversight by the Supervisory Authority, taking into account the reports of the Supervisory Authority; and</p> <p>d) whether any modifications to this Convention or the arrangements relating to the International Registry are desirable.</p> | <p>b) den juridiska tolkningen och tillämpningen av Konventionen och regelverket;</p> <p>c) det internationella registreringssystemets funktion, registratorns utförande och tillsynsmyndighetens tillsyn över registratorm, på grundval av tillsynsmyndighetens rapporter; och</p> <p>d) huruvida det är önskvärt med någon förändring av den här Konventionen eller bestämmelserna om det internationella registret.</p> |
|---|--|
- 
- |   |   |
|---|---|
| <p>3. Subject to paragraph 4, any amendment to this Convention shall be approved by at least a two-thirds majority of States Parties participating in the Conference referred to in the preceding paragraph and shall then enter into force in respect of States which have ratified, accepted or approved such amendment when ratified, accepted, or approved by three States in accordance with the provisions of Article 49 relating to its entry into force.</p> <p>4. Where the proposed amendment to this Convention is intended to apply to more than one category of equipment, such amendment shall also be approved by at least a two-thirds majority of States Parties to each Protocol that are participating in the Conference referred to in paragraph 2.</p> | <p>3. Med förbehåll för punkt 4 ska varje ändring av den här Konventionen godkännas av minst två tredjedels majoritet av de stater som är parter och som deltar vid konferensen enligt föregående stycke, och träder sedan i kraft i förhållande till de stater som har ratificerat, godtagit eller godkänt denna sedan den ratificerats, godtagits eller godkänts av tre stater i enlighet med bestämmelserna i artikel 49 om Konventionens ikraftträdande.</p> <p>4. Om avsikten är att den föreslagna ändringen av Konventionen ska tillämpas på mer än en kategori av utrustning, ska den likaledes godkännas av minst två tredjedels majoritet av de stater som är parter i varje protokoll och som deltar vid konferensen enligt punkt 2.</p> |
|---|---|

**Article 62**  
**Depositary and its functions**

1. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), which is hereby designated the Depositary.
2. The Depositary shall:
  - a) inform all Contracting States of:
    - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
    - (ii) the date of entry into force of this Convention;
    - (iii) each declaration made in accordance with this Convention, together with the date thereof;
    - (iv) the withdrawal or amendment of any declaration, together with the date thereof; and
    - (v) the notification of any denunciation of this Convention together with the date thereof and the

**Artikel 62**  
**Depositarien och dess uppgifter**

1. Ratifikations-, godtagande-, godkännande- och anslutningsinstrument ska deponeras hos Internationella institutet för harmonisering av privaträtten (Unidroit), nedan kallad depositarien.
2. Depositarien ska:
  - a) underrätta alla fördragslutande stater om:
    - (i) varje nytt undertecknande eller varje ny deponering av ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument och om datum för detta undertecknande eller denna deponering;
    - (ii) om datum för Konventionens ikraftträdande;
    - (iii) om varje förklaring som avges enligt Konventionen och om datum för denna förklaring;
    - (iv) om varje återkallande eller ändring av förklaringar, samt om datum för sådant återkallande eller sådan ändring; och
    - (v) om varje anmälan om uppsägning av Konvention samt om datum för sådan uppsägning och om

- |  |  |
|--|--|
| <p>date on which it takes effect;</p> <p>b) transmit certified true copies of this Convention to all Contracting States;</p> <p>c) provide the Supervisory Authority and the Registrar with a copy of each instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date of deposit thereof, of each declaration or withdrawal or amendment of a declaration and of each notification of denunciation, together with the date of notification thereof, so that the information contained therein is easily and fully available; and</p> <p>d) perform such other functions customary for depositaries.</p> | <p>dag den får verkan;</p> <p>b) överlämna bestyrkta avskrifter av Konventionen till alla fördragsslutande stater,</p> <p>c) förse tillsynsmyndigheten och registratorn med avskrifter av alla ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, underätta dem om dagen för deponering av dessa, om alla förklaringar, återkallanden och ändringar av förklaringar samt om alla anmälningar om uppsägning, med uppgift om datum för dessa anmälningar, så att uppgifterna i dessa är enkelt och fullständigt tillgängliga, och</p> <p>d) utföra de övriga uppgifter som normalt åligger depositarier.</p> |
|--|--|

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorised, have signed this Convention.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat denna konvention.

DONE at Cape Town, this sixteenth day of November, two thousand and one, in a single original in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic, such authenticity to take effect upon verification by the Joint Secretariat of the Conference under the authority of the President of the Conference within ninety days hereof as to the conformity of the texts with one another.

I Kapstaden den sextonde november tvåtusen ett i ett enda exemplar på engelska, arabiska, kinesiska, franska, ryska och spanska språken, vilka texter alla har lika giltighet, vilken giltighet träder i kraft när konferensens gemensamma sekretariat under överinseende av konferensens ordförande inom 90 dagar från och med dagen för denna akt har kontrollerat den inbördes överensstämmelsen mellan dessa texter.

# Protokoll till konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker, om särskilda frågor rörande rullande järnvägsmateriel

LUXEMBOURG  
 PROTOCOL TO THE  
 CONVENTION ON  
 INTERNATIONAL  
 INTERESTS IN MOBILE  
 EQUIPMENT ON MATTERS  
 SPECIFIC TO RAILWAY  
 ROLLING STOCK

LUXEMBURGPROTO-  
 KOLLET OM SÄRSKILDA  
 FRÅGOR RÖRANDE  
 RULLANDE JÄRNVÄGS-  
 MATERIEL TILL KONVEN-  
 TIONEN OM INTER-  
 NATIONELLA SÄKER-  
 HETS RÄTTER I LÖSA  
 SAKER

THE STATES PARTIES TO  
 THIS PROTOCOL

DE STATER SOM ÄR  
 PARTER I DETTA PROTO-  
 KOLL,

CONSIDERING it necessary to implement the Convention on International Interests in Mobile Equipment (the "Convention") as it relates to railway rolling stock, in the light of the purposes set out in the preamble to the Convention,

SOM ANSER att konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker (konventionen), mot bakgrund av konventionens syften såsom dessa kommer till uttryck i konventionens ingress, bör implementeras i den utsträckning den är tillämplig på rullande järnvägsmateriel,

MINDFUL of the need to adapt the Convention to meet the particular requirements of railway rolling stock and their finance,

SOM ÄR MEDVETNA OM behovet av att anpassa konventionen för att möta de särskilda krav som gäller för rullande järnvägsmateriel och finansieringen av sådan materiel,

HAVE AGREED upon the following provisions relating to railway rolling stock:

HAR ENATS OM följande bestämmelser om rullande järnvägsmateriel:

### Chapter I

### Kapitel I

#### Sphere of application and general provisions

#### Tillämpningsområde och allmänna bestämmelser

#### Article I – Defined terms

#### Artikel I – Definitioner

1. In this Protocol, except where the context otherwise requires, terms used in it have the meanings set out in the Convention.

1. Om inte annat framgår av sammanhanget ska termer som definieras i konventionen ha samma betydelse i detta protokoll.

2. In this Protocol the following terms are employed with the meanings set out below:

2. I detta protokoll har följande termer den betydelse som anges nedan:

(a) “guarantee contract” means a contract entered into by a person as guarantor;

a) borgensförbindelse: överenskommelse varigenom en part förbinder sig som borgensman eller lämnar en garanti,

(b) “guarantor” means a person who, for the purpose of assuring performance of any obligations in favour of a creditor secured by a security agreement or under an agreement,

b) borgensman: en person som för att sörja för det rätta fullgörandet av varje förpliktelse gentemot en borgenär enligt ett pantavtal eller annat avtal, går i borgen eller ställer eller

gives or issues a suretyship or demand guarantee or a standby letter of credit or any other form of credit insurance; låter utfärda en garanti, letter of credit eller varje annan form av kreditförsäkring,

(c) “insolvency-related event” means: c) insolvenssituation:

(i) the commencement of the insolvency proceedings; or i) inledande av insolvensförfaranden, eller

(ii) the declared intention to suspend or actual suspension of payments by the debtor where the creditor’s right to institute insolvency proceedings against the debtor or to exercise remedies under the Convention is prevented or suspended by law or State action; ii) gäldenärens besked om inställelse av betalningar, eller faktisk inställelse av betalningar i de fall borgenären är förhindrad att inleda ett insolvensförfarande mot gäldenären eller är förhindrad enligt lag eller efter en statlig åtgärd att vidta åtgärder enligt konventionen,

(d) “primary insolvency jurisdiction” means the Contracting State in which the centre of the debtor’s main interests is situated, which for this purpose shall be deemed to be the place of the debtor’s statutory seat or, if there is none, the place where the debtor is incorporated or formed, unless proved otherwise; d) stat med primär jurisdiktion över insolvensärende: fördragslutande stat där gäldenären har sina huvudsakliga intressen, vilken för detta ändamål ska anses vara den stat där gäldenären har sitt registrerade säte, eller, om sådant saknas, den stat där bolaget är bildat, om inte annat påvisas

(e) “railway rolling stock ” means vehicles movable on a fixed railway track or directly on, above or below a guideway, together with traction systems, engines, brakes, axles, bogies, e) rullande järnvägsmateriel: fordon som förflyttas på ett fast järnvägsspår, eller direkt på, över eller under en styrbana, tillsammans med framdrivnings-system, motorer, bromsar, axlar,

pantographs, accessories and other components, equipment and parts, in each case installed on or incorporated in the vehicles, and together with all data, manuals and records relating thereto.

boggier, strömavtagare, tillbehör och andra komponenter, utrustningsdetaljer och delar som är installerade på eller integrerade i fordonen, inklusive all tillhörande data, manualer och register.

#### **Article II – Application of Convention as regards railway rolling stock**

#### **Artikel II – Konventionens tillämpning på rullande järnvägsmateriel**

1. The Convention shall apply in relation to railway rolling stock as provided by the terms of this Protocol.

1. Konventionen ska tillämpas på rullande järnvägsmateriel i enlighet med bestämmelserna i detta protokoll.

2. The Convention and this Protocol shall be known as the Convention on International Interests in Mobile Equipment as applied to railway rolling stock.

2. Konventionen och detta protokoll ska benämnas konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker såsom denna är tillämplig på rullande järnvägsmateriel.

#### **Article III – Derogation**

#### **Artikel III – Undantag**

The parties may, by agreement in writing, exclude the application of Article IX and, in their relations with each other, derogate from or vary the effect of any of the provisions of this Protocol except Article VII(3) and (4).

Parterna får genom ett skriftligt avtal avstå från att tillämpa artikel IX och, i sina förbindelser med varandra, avvika från eller ändra verkan av bestämmelserna i detta protokoll, med undantag för artikel VII(3) och VII(4).



**Article IV – Representative capacities**

A person may, in relation to railway rolling stock, enter into an agreement, effect a registration as defined by Article 16(3) of the Convention and assert rights and interests under the Convention, in an agency, trust or representative capacity.

**Artikel IV – Företrädares befogenheter**

En person får, avseende rullande järnvägsmateriel, ingå ett avtal, registrera på det sätt som anges i artikel 16(3) i konventionen och åberopa de rättigheter och säkerhetsrätter som följer av konventionen i egenskap av ombud, förvaltare eller annan företrädare.

**Article V – Identification of railway rolling stock in the agreement**

1. For the purposes of Article 7(c) of the Convention and Article XVIII(2) of this Protocol, a description of railway rolling stock is sufficient to identify the railway rolling stock if it contains:

(a) a description of the railway rolling stock by item;

(b) a description of the railway rolling stock by type;

(c) a statement that the agreement covers all present and future railway rolling stock; or

**Artikel V – Identifiering av rullande järnvägsmateriel i avtalet**

1. Vid tillämpningen av artikel 7(c) i konventionen och artikel XVIII(2) i detta protokoll ska en beskrivning av den rullande järnvägsmaterielen vara tillräcklig för att identifiera denna materiel, förutsatt att den inbegriper

a) en beskrivning av den rullande järnvägsmaterielens beståndsdelar,

b) en beskrivning av den rullande järnvägsmaterielen efter typ,

c) en förklaring om att avtalet omfattar all befintlig och framtida järnvägsmateriel, eller

(d) a statement that the agreement covers all present and future railway rolling stock except for specified items or types.

d) en förklaring om att avtalet omfattar all befintlig och framtida järnvägsmateriel, med undantag för särskilt angivna delar eller typer.

2. For the purposes of Article 7 of the Convention, an interest in future railway rolling stock identified in accordance with the preceding paragraph shall be constituted as an international interest as soon as the chargor, conditional seller or lessor acquires the power to dispose of the railway rolling stock, without the need for any new act of transfer.

2. Vid tillämpningen av artikel 7 i konventionen ska en säkerhetsrätt i framtida rullande järnvägsmateriel som identifierats i enlighet med föregående punkt anses utgöra en internationell säkerhetsrätt om pantsättaren, säljaren med förbehåll eller lease-givaren förvärvar rätten att förfoga över den rullande järnvägsmaterielen, utan att det behövs någon ny överlåtelsehandling.

#### Article VI – Choice of law

#### Artikel VI – Val av tillämplig lag

1. This Article applies only where a Contracting State has made a declaration pursuant to Article XXVII.

1. Denna artikel ska vara tillämplig endast om en fördragsslutande stat har avgett en förklaring enligt artikel XXVII.

2. The parties to an agreement or a related guarantee contract or subordination agreement may agree on the law which is to govern their contractual rights and obligations, wholly or in part.

2. Parterna i ett avtal, ett avtal om borgensförbindelse eller efterställning får enas om vilken lag som, helt eller delvis, ska vara tillämplig på avtalsvillkoren.

3. Unless otherwise agreed, the reference in the preceding paragraph to the law chosen by

3. Om inte annat har avtalats ska hänvisningen i föregående punkt till den lag som parterna

the parties is to the domestic rules of law of the designated State or, where that State comprises several territorial units, to the domestic law of the designated territorial unit.

valt avse den utsedda statens nationella rättsregler eller, om den staten omfattar flera territoriella enheter, lagen i den utsedda territoriella enheten.

## Chapter II

## Kapitel II

### Default remedies, priorities and assignments

### Åtgärder vid avtalsbrott, prioritet och överlåtelse

#### Article VII – Modification of default remedies provisions

#### Artikel VII – Ändring av bestämmelserna om åtgärder vid avtalsbrott

1. In addition to the remedies specified in Chapter III of the Convention, the creditor may, to the extent that the debtor has at any time so agreed and in the circumstances specified in that Chapter, procure the export and physical transfer of railway rolling stock from the territory in which it is situated.

1. Utöver de åtgärder som anges i kapitel III i konventionen, och förutsatt att gäldenären vid något tillfälle har lämnat sitt samtycke därtill, får borgenären, i situationer som har specificerats i det kapitlet låta exportera och föra ut den rullande järnvägsmaterielen från det territorium där materielen befinner sig.

2. The creditor shall not exercise the remedies specified in the preceding paragraph without the prior consent in writing of the holder of any registered interest ranking in priority to that of the creditor.

2. Borgenären får inte genomföra de åtgärder som har specificerats i föregående punkt utan skriftligt samtycke från innehavare av registrerade säkerhetsrätter med bättre prioritet än borgenärens.

3. Article 8(3) of the Convention shall not apply to railway rolling stock. Any remedy given

3. Artikel 8(3) i konventionen ska inte gälla rullande järnvägsmateriel. Varje åtgärd som an-

by the Convention in relation to railway rolling stock shall be exercised in a commercially reasonable manner. A remedy shall be deemed to be exercised in a commercially reasonable manner where it is exercised in conformity with a provision of the agreement except where such a provision is manifestly unreasonable.

4. A chargee giving fourteen or more calendar days' prior written notice of a proposed sale or lease to interested persons as provided by Article 8(4) of the Convention shall be deemed to satisfy the requirement of giving the "reasonable prior notice" specified therein. The foregoing shall not prevent a chargee and a chargor or a guarantor from agreeing to a longer period of prior notice.

5. Subject to any applicable safety laws and regulations, a Contracting State shall ensure that the relevant administrative authorities expeditiously cooperate with and assist the creditor to the extent necessary for the exercise of the remedies specified in paragraph 1.

ges i konventionen och som avser rullande järnvägsmateriel ska genomföras på ett affärsmässigt skäligt sätt. En åtgärd ska anses vara genomförd på ett affärsmässigt skäligt sätt när den genomförs i överensstämmelse med en bestämmelse i avtalet, utom i de fall bestämmelsen är uppenbart oskälig.

4. En säkerhetshavare som lämnar berörda personer ett skriftligt meddelande minst fjorton kalenderdagar före planerad försäljning eller leasing ska anses ha uppfyllt kravet på "skälig tid" i artikel 8(4) i konventionen. Detta ska dock inte hindra en säkerhetshavare och en säkerhetsställare eller en borgensman från att avtala om att meddelande ska lämnas tidigare.

5. Med förbehåll för de lagar och andra författningar som är tillämpliga när det gäller säkerhet ska de fördragsslutande staterna se till att berörda administrativa myndigheter skyndsamt samarbetar med borgenären och bistår i den utsträckning som krävs för att denne ska kunna vidta de åtgärder som anges i punkt 1.

6. A chargee proposing to procure the export of railway rolling stock under paragraph 1 otherwise than pursuant to a court order shall give reasonable prior notice in writing of the proposed export to:

(a) interested persons specified in Article 1(m)(i) and (ii) of the Convention; and

(b) interested persons specified in Article 1(m)(iii) of the Convention who have given notice of their rights to the chargee within a reasonable time prior to the export.

**Article VIII – Modification of provisions regarding relief pending final determination**

1. This Article applies only in a Contracting State which has made a declaration pursuant to Article XXVII and to the extent stated in such declaration.

2. For the purposes of Article 13(1) of the Convention, “speedy” in the context of obtaining relief means within such number of calendar days from the date of filing of the application for relief as is specified

6. En säkerhetshavare som avser att exportera rullande järnvägsmateriel enligt punkt 1 i annat fall än genom verkställighet av ett domstolsavgörande, ska i skälig tid skriftligen lämna information om den kommande exporten till:

a) de berörda personer som avses i artikel 1(m)(i) och (ii) i konventionen: och

b) de berörda personer som avses i konventionens artikel 1(m)(iii), vilka i skälig tid före exporten har underrättat säkerhetshavaren om sina rättigheter.

**Artikel VIII – Ändring av bestämmelserna om interimistiska åtgärder**

1. Denna artikel ska vara tillämplig endast om en fördragsslutande stat har avgett en förklaring enligt artikel XXVII och endast i den utsträckning som framgår av förklaringen.

2. Vid tillämpningen av artikel 13(1) i konventionen ska uttrycket ”skyndsamt”, i samband med utverkandet av åtgärder, avse det antal kalenderdagar räknat från dagen för inlämnandet av framställan som

- |  |   |
|--|---|
| <p>in a declaration made by the Contracting State in which the application is made.</p>  | <p>anges i förklaringen från den fördragsslutande stat i vilken framställan har lämnats.</p>  |
| <p>3. Article 13(1) of the Convention applies with the following being added immediately after sub-paragraph (d):</p> <p>“(e) if at any time the debtor and the creditor specifically agree, sale of the object and application of proceeds therefrom”,</p> <p>and Article 43(2) applies with the insertion after the words “Article 13(1)(d)” of the words “and (e)”.</p> | <p>3. Artikel 13(1) i konventionen ska gälla med tillägget av följande bestämmelse omedelbart efter stycket (d):</p> <p>”(e) försäljning och fördelning av inkomsterna från försäljningen, om gäldenären och borgenären uttryckligen kommer överens om detta”,</p> <p>och artikel 43(2) ska gälla med tillägget ”och (e)” efter orden ”artikel 13(1)(d)”.</p> |
| <p>4. Ownership or any other interest of the debtor passing on a sale under the preceding paragraph is free from any other interest over which the creditor’s international interest has priority under the provisions of Article 29 of the Convention.</p>  | <p>4. Äganderätt eller annan rätt som gäldenären har och som överförs till följd av en försäljning enligt föregående punkt, är fri från andra säkerhetsrätter framför vilka borgenärens internationella säkerhetsrätt har prioritet enligt bestämmelserna i artikel 29 i konventionen.</p>  |
| <p>5. The creditor and the debtor or any other interested person may agree in writing to exclude the application of Article 13(2) of the Convention.</p>   | <p>5. Borgenären och gäldenären eller varje annan berörd person får skriftligen avtala om att undanta tillämpningen av artikel 13(2) i konventionen.</p>  |

6. With regard to the remedies in Article VII(1):

(a) they shall be made available by the administrative authorities in a Contracting State no later than seven calendar days after the creditor notifies such authorities that the relief specified in Article VII(1) is granted or, in the case of relief granted by a foreign court, recognised by a court of that Contracting State, and that the creditor is entitled to procure those remedies in accordance with the Convention; and

(b) the applicable authorities shall expeditiously co-operate with and assist the creditor in the exercise of such remedies in conformity with the applicable safety laws and regulations.

7. Paragraphs 2 and 6 shall not affect any applicable safety laws and regulations.

#### **Article IX – Remedies on insolvency**

1. This Article applies only where a Contracting State that is the primary insolvency jurisdiction has made a declaration pursuant to Article XXVII.

6. De åtgärder som avses i artikel VII(1):

a) ska göras tillgängliga av de administrativa myndigheterna i en fördragsslutande stat inom sju kalenderdagar från den dag då borgenären har meddelat dessa myndigheter att den åtgärd som avses i artikel VII(1) har beviljats eller, om åtgärden har beviljats av en utländsk domstol, har erkänts av en domstol i den fördragsslutande staten, och att borgenären har rätt att utverka åtgärderna enligt konventionen, och

b) de behöriga myndigheterna ska skyndsamt samarbeta med borgenären och bistå vid vidtagandet av åtgärderna i enlighet med de lagar och andra författningar som är tillämpliga när det gäller säkerhet.

7. Punkterna 2 och 6 ska inte påverka de lagar och andra författningar som är tillämpliga när det gäller järnvägssäkerhet.

#### **Artikel IX – Åtgärder vid insolvens**

1. Denna artikel ska vara tillämplig endast om en fördragsslutande stat med primär jurisdiktion över ett insolvensärende har avgett en förklaring enligt arti-

kel XXVII.

2. References in this Article to the “insolvency administrator” shall be to that person in its official, not in its personal, capacity.

2. Hänvisningarna till ”insolvensförvaltaren” i denna artikel avser personen i dess officiella kapacitet och inte i dess personliga roll.

*Alternative A*

**Alternativ A**

3. Upon the occurrence of an insolvency-related event, the insolvency administrator or the debtor, as applicable, shall, subject to paragraph 7, give possession of the railway rolling stock to the creditor no later than the earlier of:

3. När en insolvenssituation uppstår ska insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären, med förbehåll för punkt 7, överlämna den rullande järnvägsmaterielen till borgenären senast vid den första av tidpunkterna nedan:

(a) the end of the waiting period; and

a) Vid väntetidens slut.

(b) the date on which the creditor would be entitled to possession of the railway rolling stock if this Article did not apply.

b) Den dag då borgenären skulle ha rätt att ta den rullande järnvägsmaterielen i besittning om denna artikel inte vore tillämplig.

4. For the purposes of this Article, the “waiting period” shall be the period specified in a declaration of the Contracting State which is the primary insolvency jurisdiction.

4. Vid tillämpningen av denna artikel avses med ”väntetid” den tidsfrist som anges i en förklaring från den fördragsslutande staten med primär jurisdiktion över insolvensärendet.

5. Unless and until the creditor is given the opportunity to take possession under paragraph 3:

5. Såvida och så länge borgenären inte har getts möjlighet att ta materielen i besittning enligt punkt 3 ska



(a) the insolvency administrator or the debtor, as applicable, shall preserve the railway rolling stock and maintain it and its value in accordance with the agreement; and

(b) the creditor shall be entitled to apply for any other forms of interim relief available under the applicable law.

6. Sub-paragraph (a) of the preceding paragraph shall not preclude the use of the railway rolling stock under arrangements designed to preserve the railway rolling stock and maintain it and its value.

7. The insolvency administrator or the debtor, as applicable, may retain possession of the railway rolling stock where, by the time specified in paragraph 3, it has cured all defaults other than a default constituted by the opening of insolvency proceedings and has agreed to perform all future obligations under the agreement and related transaction documents. A second waiting period shall not apply in respect of a default in the performance of such future obligations.

a) insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären bevara och underhålla den rullande järnvägsmaterielen och upprätthålla dess värde i enlighet med avtalet, och

b) borgenären ha rätt att ansöka om andra interimistiska åtgärder som är tillgängliga enligt tillämplig lag.

6. Bestämmelserna i stycket (a) i föregående punkt utesluter inte att den rullande järnvägsmaterielen används enligt avtal som ingåtts i syfte att bevara och underhålla materielen och upprätthålla dess värde.

7. Insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären får behålla besittningen till den rullande järnvägsmaterielen om denne senast vid den tidpunkt som fastställs i punkt 3 har läkt alla andra avtalsbrott än det som består i att insolvensförfarandet har inletts och har förbundit sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet och därtill hörande dokument. Någon ytterligare väntetid ska inte tillämpas om dessa framtida förpliktelser inte uppfylls.

- |   |   |
|---|---|
| 8. With regard to the remedies in Article VII(1):   | 8. De åtgärder som avses i artikel VII(1)   |
| (a) they shall be made available by the administrative authorities in a Contracting State no later than seven calendar days after the date on which the creditor notifies such authorities that it is entitled to procure those remedies in accordance with the Convention; and | a) ska göras tillgängliga av de behöriga administrativa myndigheterna i en fördragsslutande stat inom sju kalenderdagar från den dag då borgenären har meddelat dessa myndigheter att borgenären har rätt att utverka åtgärderna i enlighet med konventionen, och |
| (b) the applicable authorities shall expeditiously co-operate with and assist the creditor in the exercise of such remedies in conformity with the applicable safety laws and regulations.  | b) de behöriga myndigheterna ska skyndsamt samarbeta med borgenären och bistå vid vidtagandet av åtgärderna i enlighet med de lagar och andra författningar som är tillämpliga när det gäller säkerhet.   |
| 9. No exercise of remedies permitted by the Convention or this Protocol may be prevented or delayed after the date specified in paragraph 3.  | 9. Ingen av de åtgärder som får vidtas enligt konventionen eller protokollet får förhindras eller försenas efter den dag som fastställs i punkt 3.  |
| 10. No obligations of the debtor under the agreement may be modified without the consent of the creditor.   | 10. Ingen av gäldenärens förpliktelser enligt avtalet får ändras utan borgenärens samtycke.   |
| 11. Nothing in the preceding paragraph shall be construed to affect the authority, if any, of the insolvency administrator under the applicable law to terminate the agreement.   | 11. Föregående punkt får inte tolkas på ett sätt som inskränker insolvensförvaltarens eventuella befogenhet att enligt tillämplig lag säga upp avtalet.   |

12. No rights or interests, except for non-consensual rights or interests of a category covered by a declaration pursuant to Article 39(1) of the Convention, shall have priority in insolvency proceedings over registered interests.

12. Ingen rättighet eller säkerhetsrätt, med undantag för legala rättigheter eller säkerhetsrätter som tillhör en kategori som omfattas av en förklaring enligt artikel 39(1) i konventionen, ska i samband med insolvensförfaranden ha företräde framför de säkerhetsrätter som har registrerats.

13. The Convention as modified by Articles VII and XXV of this Protocol shall apply to the exercise of any remedies under this Article.

13. Konventionen, ändrad genom artiklarna VII och XXV i detta protokoll, ska tillämpas vid genomförandet av samtliga åtgärder i denna artikel.

#### *Alternative B*

#### **Alternativ B**

3. Upon the occurrence of an insolvency-related event, the insolvency administrator or the debtor, as applicable, upon the request of the creditor, shall give notice to the creditor within the time specified in a declaration of a Contracting State pursuant to Article XXVII whether it will:

3. När en insolvenssituation uppstår ska insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären, på begäran av borgenären, inom den tidsfrist som anges i en förklaring som avgetts av en fördragsslutande stat enligt artikel XXVII, meddela borgenären om gäldenären kommer att

(a) cure all defaults other than a default constituted by the opening of insolvency proceedings and agree to perform all future obligations, under the agreement and related transaction documents; or

a) läka alla andra avtalsbrott än det som består i att insolvensförfarandet har inletts, och förbinda sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet och därtill hörande dokument, eller

- (b) give the creditor the opportunity to take possession of the railway rolling stock, in accordance with the applicable law.
4. The applicable law referred to in sub-paragraph (b) of the preceding paragraph may permit the court to require the taking of any additional step or the provision of any additional guarantee.
5. The creditor shall provide evidence of its claims and proof that its international interest has been registered.
6. If the insolvency administrator or the debtor, as applicable, does not give notice in conformity with paragraph 3, or when the insolvency administrator or the debtor has declared that it will give the creditor the opportunity to take possession of the railway rolling stock but fails to do so, the court may permit the creditor to take possession of the railway rolling stock upon such terms as the court may order and may require the taking of any additional step or the provision of any additional guarantee.
- b) göra det möjligt för borgenären att ta den rullande järnvägsmaterielen i besittning i enlighet med tillämplig lag.
4. Enligt den lag som är tillämplig enligt stycket (b) i föregående punkt, får domstolen begära att kompletterande åtgärder ska vidtas eller att ytterligare säkerhetsrätt ska ställas.
5. Borgenären ska styrka sin fordran och visa att den internationella säkerhetsrätten har registrerats.
6. Om insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären inte meddelar borgenären i enlighet med punkt 3, eller om insolvensförvaltaren eller gäldenären har förklarat att han eller hon kommer att göra det möjligt för borgenären att ta den rullande järnvägsmaterielen i besittning men så inte sker, får domstolen låta borgenären ta den rullande järnvägsmaterielen i besittning på de villkor som domstolen fastställer samt får begära att kompletterande åtgärder ska vidtas eller att ytterligare säkerhet ska ställas.

7. The railway rolling stock shall not be sold pending a decision by a court regarding the claim and the international interest.

7. Den rullande järnvägsmaterielen får inte säljas så länge domstolen inte fattat beslut om fordran och den internationella säkerhetsrätten.

### *Alternative C*

3. Upon the occurrence of an insolvency-related event, the insolvency administrator or the debtor, as applicable, shall within the cure period:

(a) cure all defaults other than a default constituted by the opening of insolvency proceedings and agree to perform all future obligations, under the agreement and related transaction documents; or

(b) give the creditor the opportunity to take possession of the railway rolling stock in accordance with the applicable law.

4. Before the end of the cure period, the insolvency administrator or the debtor, as applicable, may apply to the court for an order suspending its obligation under sub-paragraph (b) of the preceding paragraph for a period commencing from the end of the cure period and ending no later than the expiration of the agreement or any renewal thereof, and on such

### **Alternativ C**

3. När en insolvenssituation uppstår ska insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären under åtgärdsperioden

a) läka alla andra avtalsbrott än det som består i att insolvensförfarandet har inletts och förbinda sig att uppfylla alla framtida förpliktelser i enlighet med avtalet och därtill hörande dokument, eller

b) göra det möjligt för borgenären att ta den rullande järnvägsmaterielen i besittning i enlighet med tillämplig lag.

4. Innan åtgärdsperioden har löpt ut får insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären ansöka om att domstolen ska fatta beslut om tillfälligt anstånd med vederbörandes förpliktelse enligt stycket (b) i föregående punkt under en period som inleds när åtgärdsperioden löper ut, och som upphör senast när avtalet eller en eventuell förlängning av detta

terms as the court considers just (the “suspension period”). Any such order shall require that all sums accruing to the creditor during the suspension period be paid from the insolvency estate or by the debtor as they become due and that the insolvency administrator or the debtor, as applicable, perform all other obligations arising during the suspension period.

löper ut, och på villkor som domstolen anser skäliga (anståndsperioden). Ett sådant beslut ska innebära att alla belopp som tillfaller borgenären under anståndsperioden utbetalas från konkursboet eller av gäldenären allteftersom de förfaller till betalning och att insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären fullgör alla andra förpliktelser som uppstår under perioden i fråga.

5. If an application is made to the court under the preceding paragraph, the creditor shall not take possession of the railway rolling stock pending an order of the court. If the application is not granted within such number of calendar days from the date of filing of the application for relief as is specified in a declaration made by the Contracting State in which the application is made, the application will be deemed withdrawn unless the creditor and the insolvency administrator or the debtor, as applicable, otherwise agree.

5. Om en ansökan ges in till domstolen i enlighet med föregående punkt, ska borgenären avstå från att ta den rullande järnvägsmaterielen i besittning till dess att domstolen har fattat ett beslut. Om inte ansökan beviljas inom det antal kalenderdagar, från dagen för ansökan om åtgärder, som anges i en förklaring från den fördragslutande stat i vilken ansökan lämnats in, ska ansökan anses ha dragits tillbaka om inte borgenären och insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären kommer överens om annat.

6. Unless and until the creditor is given the opportunity to take possession under paragraph 3:

6. Såvida och så länge borgenären inte har getts möjlighet att ta materielen i besittning enligt punkt 3 ska

(a) the insolvency administrator or the debtor, as applicable, shall preserve the railway rolling stock and maintain it and its value in accordance with the agreement; and

(b) the creditor shall be entitled to apply for any other forms of interim relief available under the applicable law.

7. Sub-paragraph (a) of the preceding paragraph shall not preclude the use of the railway rolling stock under arrangements designed to preserve and maintain it and its value.

8. Where during the cure period or any suspension period the insolvency administrator or the debtor, as applicable, cures all defaults other than a default constituted by the opening of insolvency proceedings and agrees to perform all future obligations under the agreement and related transaction documents, the insolvency administrator or debtor may retain possession of the railway rolling stock and any order made by the court under paragraph 4 shall cease to have effect. A second cure period shall not apply in respect of a default in the performance of

a) insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären bevara och underhålla den rullande järnvägsmaterielen och upprätthålla dess värde i enlighet med avtalet, och

b) borgenären ha rätt att ansöka om andra interimistiska åtgärder enligt tillämplig lag.

7. Bestämmelserna i stycket (a) i föregående punkt utesluter inte att den rullande järnvägsmaterielen används enligt avtal som ingåtts i syfte att bevara och underhålla materielen och upprätthålla dess värde.

8. Om insolvensförvaltaren eller, alltefter omständigheterna, gäldenären under åtgärdsperioden eller en eventuell anståndsperiod läker alla andra avtalsbrott än det som består i att insolvensförfarandet har inletts, och förbinder sig att uppfylla alla framtida förpliktelser enligt avtalet och därtill hörande dokument, får insolvensförvaltaren eller gäldenären behålla besittningen till den rullande järnvägsmaterielen, och alla beslut som domstolen fattat enligt punkt 4 ska upphöra att gälla. Någon ytterligare åtgärdsperiod ska inte tillämpas om dessa framtida förpliktelser inte

such future obligations.	uppfylls.
9. With regard to the remedies in Article VII(1):	9. De åtgärder som avses i artikel VII(1)
(a) they shall be made available by the administrative authorities in a Contracting State no later than seven calendar days after the date on which the creditor notifies such authorities that it is entitled to procure those remedies in accordance with the Convention; and	a) ska göras tillgängliga av de administrativa myndigheterna i en fördragsslutande stat inom sju kalenderdagar från den dag då borgenären har meddelat dessa myndigheter att borgenären har rätt att utverka åtgärderna i enlighet med konventionen, och
(b) the applicable authorities shall expeditiously co-operate with and assist the creditor in the exercise of such remedies in conformity with the applicable safety laws and regulations.	b) de behöriga myndigheterna ska skyndsamt samarbeta med borgenären och bistå vid vidtagandet av åtgärderna i enlighet med de lagar och andra författningar som är tillämpliga när det gäller järnvägssäkerhet.
10. Subject to paragraphs 4, 5 and 8, no exercise of remedies permitted by the Convention may be prevented or delayed after the cure period.	10. Med förbehåll för vad som anges i punkterna 4, 5 och 8 får ingen av de åtgärder som får vidtas enligt konventionen förhindras eller försenas efter det att åtgärdsperioden löpt ut.
11. Subject to paragraphs 4, 5 and 8, no obligations of the debtor under the agreement and related transactions may be modified in insolvency proceedings without the consent of the creditor.	11. Med förbehåll för vad som anges i punkterna 4, 5 och 8 får ingen av gäldenärens förpliktelser enligt avtalet och anknytande överlåtelsehandlingar ändras utan borgenärens samtycke i samband med insolvensförfaranden.



12. Nothing in the preceding paragraph shall be construed to affect the authority, if any, of the insolvency administrator under the applicable law to terminate the agreement.

13. No rights or interests, except for non-consensual rights or interests of a category covered by a declaration pursuant to Article 39(1) of the Convention, shall have priority in insolvency proceedings over registered interests.

14. The Convention as modified by Articles VII and XXV of this Protocol shall apply to the exercise of any remedies under this Article.

15. For the purposes of this Article, the "cure period" shall be the period, commencing with the date of the insolvency-related event, specified in a declaration of the Contracting State which is the primary insolvency jurisdiction.

12. Föregående punkt får inte tolkas på ett sätt som inskränker insolvensförvaltarens eventuella befogenhet att enligt tillämplig lag säga upp avtalet.

13. Ingen rättighet eller säkerhetsrätt, med undantag för legala rättigheter eller säkerhetsrätter som tillhör en kategori som omfattas av en förklaring enligt artikel 39(1) i konventionen, ska i samband med insolvensförfaranden ha företräde framför de säkerhetsrätter som har registrerats.

14. Konventionen, ändrad genom artiklarna VII och XXV i protokollet, ska tillämpas vid genomförandet av samtliga åtgärder i denna artikel.

15. Med "åtgärdsperiod" avses i denna artikel den tidsperiod, som börjar löpa den dag som insolvenssituationen uppstod, och som anges i en förklaring som avges av en fördragsslutande stat med primär jurisdiktion över insolvensärendet, och som börjar löpa den dag som insolvenssituationen uppstod.

**Article X – Insolvency assistance**

1. This Article applies only in a Contracting State which has made a declaration pursuant to Article XXVII(1).

2. The courts of a Contracting State in which railway rolling stock is situated shall, in accordance with the law of the Contracting State, co-operate to the maximum extent possible with foreign courts and foreign insolvency administrators in carrying out the provisions of Article IX.

**Article XI – Debtor provisions**

1. In the absence of a default within the meaning of Article 11 of the Convention, the debtor shall be entitled to the quiet possession and use of the railway rolling stock in accordance with the agreement as against:

(a) its creditor and the holder of any interest from which the debtor takes free pursuant to Article 29(4)(b) of the Convention unless and to the extent that the debtor has otherwise agreed; and

**Artikel X – Bistånd vid insolvens**

1. Denna artikel ska vara tillämplig endast om en fördragsslutande stat har avgett en förklaring enligt artikel XXVII(1).

2. Domstolarna i en fördragsslutande stat i vilken den rullande järnvägsmaterielen befinner sig, ska i överensstämmelse med den fördragsslutande statens lag så långt det är möjligt samarbeta med de utländska domstolarna och utländska insolvensförvaltarna vid tillämpningen av bestämmelserna i artikel IX.

**Artikel XI – Bestämmelser om gäldenären**

1. Så länge avtalsbrott enligt artikel 11 i konventionen inte föreligger, har gäldenären rätt att förfoga över och använda den rullande järnvägsmaterielen i överensstämmelse med avtalsvillkoren, i förhållande till

a) borgenären och innehavaren av en säkerhetsrätt som gäldenären är fri från enligt artikel 29(4)(b) i konventionen, om och i den utsträckning gäldenären inte har samtyckt till något annat, och

(b) the holder of any interest to which the debtor's right or interest is subject pursuant to Article 29(4)(a) of the Convention, but only to the extent, if any, that such holder has agreed.

b) innehavaren av en säkerhetsrätt som gäldenärens rätt är belastad med enligt artikel 29(4)(a) i konventionen, men endast i den utsträckning som innehavaren har samtyckt till detta.

2. Nothing in the Convention or this Protocol affects the liability of a creditor for any breach of the agreement under the applicable law in so far as that agreement relates to railway rolling stock.

2. Inget i konventionen eller detta protokoll ska påverka borgenärens ansvar vid avtalsbrott enligt tillämplig lag, såvida avtalet avser rullande järnvägsmateriel.

### Chapter III

### Kapitel III

#### Registry provisions relating to international interests in railway rolling stock

#### Bestämmelser om registrering av internationella säkerhetsrätter i rullande järnvägsmateriel

#### Article XII – The Supervisory Authority and the Registrar

#### Artikel XII – Tillsynsmyndigheten och registratorn

1. The Supervisory Authority shall be a body established by representatives, one representative to be appointed:

1. Tillsynsmyndigheten är ett organ som bildas av representanter, varav en representant ska utses

(a) by each State Party;

a) av varje stat som är part,

(b) by each of a maximum of three other States to be designated by the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT); and

b) av var och en av maximalt tre andra stater som ska utses av Internationella institutet för harmonisering av privaträtten (Unidroit), och

- (c) by each of a maximum of three other States to be designated by the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF).
2. In the designation of the States referred to in sub-paragraphs (b) and (c) of the preceding paragraph regard shall be had to the need to ensure broad geographical representation.
3. The term of appointment of the representatives appointed pursuant to sub-paragraphs (b) and (c) of paragraph 1 shall be that specified by the designating Organisations. The terms of those representatives serving on the date when this Protocol enters into force for the tenth State Party shall expire no later than two years after that date.
4. The representatives referred to in paragraph 1 shall adopt the initial rules of procedure for the Supervisory Authority. Adoption shall require agreement of:
- (a) a majority of all the representatives; and
- (b) a majority of the representatives appointed pursuant to sub-paragraph (a) of paragraph 1.
- c) av var och en av maximalt tre andra stater som ska utses av den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).
2. Vid valet av de stater som avses i stycke (b) och (c) i föregående punkt ska hänsyn tas till behovet av att säkerställa en bred geografisk representation.
3. Mandatperioden för de representanter som utses i enlighet med stycke (b) och (c) i punkt 1 ska fastställas av de nominerande organisationerna. Mandatperioden för de representanter som utför sina uppdrag den dag då detta protokoll träder i kraft för den tionde stat som är part ska löpa ut senast två år efter den dagen.
4. De representanter som avses i punkt 1 ska anta tillsynsmyndighetens preliminära förfaranderegler. Ett antagande kräver samtycke från
- a) en majoritet av samtliga representanter, och
- b) en majoritet av de representanter som utsetts i enlighet med stycket (a) i punkt 1.

5. The Supervisory Authority may establish a commission of experts consisting of:
- (a) persons nominated by Signatory and Contracting States and having the necessary qualifications and experience; and
- (b) other experts as necessary and entrust the commission with the task of assisting the Supervisory Authority in the discharge of its functions.
6. A secretariat (the Secretariat) shall assist the Supervisory Authority in the discharge of its functions, as directed by the Supervisory Authority. The Secretariat shall be OTIF.
7. In the event that the Secretariat becomes unable or unwilling to discharge its functions, the Supervisory Authority shall designate another Secretariat.
8. The Secretariat shall, on being satisfied that the International Registry is fully operational, forthwith deposit a certificate to that effect with the Depositary.
5. Tillsynsmyndigheten kan inrätta en kommitté av experter bestående av
- a) personer som nominerats av de undertecknande och fördragslutande staterna och som har erforderlig kompetens och erfarenhet, och
- b) andra experter efter behov, och ge kommittén i uppgift att bistå tillsynsmyndigheten i dess fullgörande av sina uppgifter.
6. Ett sekretariat (sekretariatet) ska bistå tillsynsmyndigheten i dess fullgörande av sina uppgifter i enlighet med tillsynsmyndighetens anvisningar. Sekretariatsuppgifterna ska utföras av den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF).
7. Om sekretariatet inte längre kan eller vill fullgöra sina uppgifter ska tillsynsmyndigheten utse ett annat sekretariat.
8. Sekretariatet ska, efter att ha försäkrat sig om att det internationella registret är i full drift, deponera ett intyg om detta hos depositarien.

9. The Secretariat shall have legal personality where not already possessing such personality, and shall enjoy, in relation to its functions under the Convention and this Protocol, the same exemptions and immunities as are provided to the Supervisory Authority under Article 27(3) of the Convention and to the International Registry under Article 27(4) of the Convention.

9. Sekretariatet ska åtnjuta status som juridisk person, om det inte redan har det, och ska i fråga om sina uppgifter enligt konventionen och protokollet åtnjuta samma befrielse och immunitet som tillkommer tillsynsmyndigheten enligt artikel 27(3) i konventionen och som tillkommer det internationella registret enligt artikel 27(4) i konventionen.

10. A measure taken by the Supervisory Authority that affects only the interests of a State Party or a group of States Parties shall be taken if such State Party or the majority of the group of States Parties also approve of the measure. A measure that could adversely affect the interests of a State Party or a group of States Parties shall have effect in such State Party or group of States Parties if such State Party or the majority of the group of States Parties also approve of the measure.

10. En åtgärd från tillsynsmyndighetens sida som endast berör en parts eller en grupp parterers intressen får vidtas, om parten eller majoriteten av gruppen av parter i fråga godkänner åtgärden. En åtgärd som skulle kunna påverka en parts eller flera en grupp parterers intressen negativt, får verkan i den eller dessa parter, om parten eller majoriteten av gruppen av parter i fråga godkänner åtgärden.

11. The first Registrar shall be appointed for a period of not less than five or more than ten years. Thereafter, the Registrar shall be appointed or re-appointed for successive periods each not exceeding ten years.

11. Den första registratorn ska utnämnas för en mandatperiod på minst fem och högst tio år. Därefter ska registratorns mandat förlängas eller en ny registrator utnämnas för en mandatperiod på högst tio år.

### Article XIII – Designated entry points

1. A Contracting State may at any time designate, by declaration, an entity or entities as the entry point or entry points through which there shall or may be transmitted to the International Registry information required for registration other than registration of a notice of a national interest or of a right or interest under Article 40 of the Convention in either case arising under the laws of another State. The various entry points shall be operated at least during working hours in their respective territories.

2. A designation made under the preceding paragraph may permit, but not compel, use of a designated entry point or entry points for information required for registrations in respect of notices of sale.

### Article XIV – Identification of railway rolling stock for registration purposes

1. For the purposes of Article 18(1)(a) of the Convention, the regulations shall prescribe a system for the allocation of

### Artikel XIII – Utseende av kontaktpunkter

1. En fördragsslutande stat kan när som helst, genom att lämna en förklaring, utse ett eller flera organ till kontaktpunkt eller kontaktpunkter, genom vilken eller vilka det ska eller får till det internationella registret överföras information som krävs för registrering, med undantag för registrering av ett meddelande om en nationell säkerhetsrätt eller om en rättighet eller säkerhetsrätt enligt artikel 40 i konventionen på grundval av lagen i en annan stat. De olika kontaktpunkterna ska vara aktiva minst under den kontorstid som tillämpas inom respektive territorium.

2. Vid utseende av kontaktpunkt enligt föregående punkt är det tillåtet, men inte obligatoriskt, att utse en eller flera kontaktpunkter för de uppgifter som krävs för registrering av försäljningsmeddelanden.

### Artikel XIV – Identifiering av rullande järnvägsmateriel för registreringsändamål

1. Vid tillämpningen av artikel 18(1)(a) i konventionen ska regelverket innehålla villkor för registratorns tilldelning av iden-

identification numbers by the Registrar which enable the unique identification of items of railway rolling stock. The identification number shall be:

(a) affixed to the item of railway rolling stock;

(b) associated in the International Registry with the manufacturer's name and the manufacturer's identification number for the item so affixed; or

(c) associated in the International Registry with a national or regional identification number so affixed.

2. For the purposes of the preceding paragraph, a Contracting State may, by declaration, state the system of national or regional identification numbers that shall be used with respect to items of railway rolling stock subject to an international interest that is created or provided for, or is intended to be created or provided for, by an agreement entered into by a debtor situated in that Contracting State at the time of the conclusion of that agreement. Such a national or regional identification system

tifikationsnummer som möjliggör en unik identifiering av delar av rullande järnvägsmateriel. Detta identifikationsnummer ska

a) anbringas på den berörda delen av den rullande järnvägsmaterielen,

b) i det internationella registret kopplas samman med tillverkarens namn och identifikationsnummer för den berörda delen, eller

c) i det internationella registret kopplas samman med ett nationellt eller regionalt identifikationsnummer för den berörda delen.

2. Vid tillämpningen av föregående punkt får en fördragslutande stat, genom att lämna en förklaring, ange vilket system med nationella eller regionala identifikationsnummer som ska tillämpas på delar av rullande järnvägsmateriel som omfattas av en internationell säkerhetsrätt som bildas eller föreskrivs, eller kommer att bildas eller föreskrivas, i ett avtal som ingås av en gäldenär som befinner sig i den fördragslutande staten när avtalet ingås. Ett sådant nationellt eller regionalt identifikationssystem ska,



tem shall, subject to agreement between the Supervisory Authority and the Contracting State making the declaration, ensure the unique identification of each item of railway rolling stock to which the system applies.

3. A declaration by a Contracting State according to the preceding paragraph shall include detailed information on the operation of the national or regional identification system.

4. A registration in respect of an item of railway rolling stock for which a declaration pursuant to paragraph 2 has been made shall, in order for the registration to be valid, specify all the national or regional identification numbers to which the item has been subject since the entry into force of this Protocol under Article XXIII(1) and the time during which each number has applied to the item.

#### **Article XV – Additional modifications to Registry provisions**

1. For the purposes of Article 19(6) of the Convention, the search criteria at the International Registry shall be established by the regulations.

enligt överenskommelse mellan tillsynsmyndigheten och den fördragsslutande stat som avger förklaringen, möjliggöra en unik identifiering av varje del av den rullande järnvägsmateriel som systemet omfattar.

3. Den förklaring som en fördragsslutande parten kan lämna i enlighet med föregående punkt ska innehålla utförlig information om driften av det nationella eller regionala identifikationssystemet.

4. Vid registreringen av rullande järnvägsmateriel, för vilken det avgetts en förklaring enligt punkt 2, ska, för att registreringen ska vara giltig, alla de nationella eller regionala identifikationsnummer som materielen förknippats med sedan ikraftträdandet av detta protokoll enligt artikel XXIII(1) anges, samt under vilken tid materielen förknippats med varje nummer.

#### **Artikel XV – Ytterligare ändringar av bestämmelserna om registret**

1. Vid tillämpningen av artikel 19(6) i konventionen ska sökkriterierna i det internationella registret fastställas i föreskrifter.

2. For the purposes of Article 25(2) of the Convention, and in the circumstances there described, the holder of a registered prospective international interest or a registered prospective assignment of an international interest shall take such steps as are within its power to procure the discharge of the registration no later than ten calendar days after the receipt of the demand described in such paragraph.
2. Vid tillämpningen av artikel 25(2) i konventionen och under de omständigheter som anges däri, ska innehavaren av en registrerad framtida internationell säkerhetsrätt eller av en registrerad framtida överlåtelse av en internationell säkerhetsrätt vidta åtgärder för att upphäva registreringen senast tio kalenderdagar från mottagandet av en begäran enligt den punkten.
3. Where a subordination has been registered and the obligations of the debtor to the beneficiary of the subordination have been discharged, the beneficiary shall procure the discharge of the registration no later than ten calendar days after written demand by the subordinated party delivered to or received at the beneficiary's address stated in the registration.
3. Om ett avtal om efterställning har registrerats och gäldenärens förpliktelser gentemot förmånstagaren har fullgjorts ska förmånstagaren vidta åtgärder för att upphäva registreringen senast tio kalenderdagar från det att en skriftlig begäran från den efterställda parten lämnats till eller mottagits på förmånstagarens adress som angetts vid registreringen.
4. The centralised functions of the International Registry shall be operated and administered by the Registrar on a twenty-four hour basis.
4. De centrala funktionerna i det internationella registret ska styras och administreras dygnet runt av registratorn.
5. The Registrar shall be liable under Article 28 (1) of the Convention for loss caused up to an amount not exceeding
5. Registratorn ska enligt artikel 28(1) i konventionen ansvara för skada till ett belopp som högst motsvarar värdet av

the value of the railway rolling stock to which the loss relates. Notwithstanding the preceding sentence, the liability of the Registrar shall not exceed 5 million Special Drawing Rights in any calendar year, or such greater amount, computed in such manner, as the Supervisory Authority may from time to time determine by regulations.

6. The preceding paragraph shall not limit the Registrar's liability for damages for loss caused by gross negligence or intentional misconduct of the Registrar and its officers and employees.

7. The amount of the insurance or financial guarantee referred to in Article 28(4) of the Convention shall be not less than the amount determined by the Supervisory Authority to be appropriate, having regard to the prospective liability of the Registrar.

8. Nothing in the Convention shall preclude the Registrar from procuring insurance or a financial guarantee covering events for which the Registrar is not liable under Article 28 of the Convention.

den rullande järnvägsmateriel som skadan avser. Utan hinder av föregående mening ska registratorns ansvar under ett och samma kalenderår uppgå till högst 5 miljoner särskilda dragningsrätter, eller ett högre belopp som beräknats enligt en metod som tillsynsmyndigheten beslutar om.

6. Föregående punkt ska inte begränsa registratorns skadeståndsansvar för skada som registratorn, dess tjänstemän och anställda orsakat genom grov oaktsamhet eller uppsåtligt handlande.

7. Försäkringsbeloppet eller den ekonomiska garanti som avses i artikel 28(4) i konventionen ska minst uppgå till det belopp som tillsynsmyndigheten fastställt som lämpligt med hänsyn till registratorns eventuella ansvar.

8. Inget i konventionen ska hindra registratorn från att teckna försäkring eller förse sig med en garanti som täcker sådana skadehändelser för vilka registratorn inte är ansvarig enligt artikel 28 i konventionen.

**Article XVI – International Registry fees**

1. The Supervisory Authority shall set and may from time to time amend the fees to be paid in connection with registrations, filings, searches and other services the International Registry may provide, in accordance with its regulations.

2. The fees referred to in the preceding paragraph shall be determined so as to recover, to the extent necessary, the reasonable costs of establishing, implementing and operating the International Registry, as well as the reasonable costs of the Secretariat associated with the performance of its functions. Nothing in this paragraph shall preclude the Registrar from operating for a reasonable profit.

**Article XVII – Notices of sale**

The regulations shall authorise the registration in the International Registry of notices of sale of railway rolling stock. The provisions of this Chapter and of Chapter V of the Convention shall, in so far as relevant, apply to these registrations. However, any such registration and any search made

**Artikel XVI – Internationella registreringsavgifter**

1. Tillsynsmyndigheten ska fastställa och får från tid till annan ändra de avgifter som ska betalas i samband med registrering, inlämning, sökning och andra tjänster som det internationella registret tillhandahåller i enlighet med regelverket.

2. De avgifter som avses i föregående punkt ska fastställas på en nivå som, i den utsträckning som krävs, täcker skäligena kostnader för att inrätta, genomföra och driva det internationella registret, samt sekretariatets skäligena kostnader för att fullgöra sitt uppdrag. Ingenting i denna punkt ska hindra registratören att bedriva sin verksamhet med en skälig vinst.

**Artikel XVII – Försäljningsmeddelanden**

Meddelanden om försäljning av rullande järnvägsmateriel ska enligt regelverket kunna registreras i det internationella registret. Bestämmelserna i detta kapitel och i kapitel V i konventionen ska, i tillämpliga fall, tillämpas på dessa registreringar. Registreringar och sökningar som görs eller intyg som utfär-

or certificate issued in respect of a notice of sale shall be for the purposes of information only and shall not affect the rights of any person, or have any other effect, under the Convention or this Protocol.

#### Chapter IV

##### Article XVIII – Waivers of sovereign immunity

1. Subject to paragraph 2, a waiver of sovereign immunity from jurisdiction of the courts specified in Article 42 or Article 43 of the Convention or relating to enforcement of rights and interests relating to railway rolling stock under the Convention shall be binding and, if the other conditions to such jurisdiction or enforcement have been satisfied, shall be effective to confer jurisdiction and permit enforcement, as the case may be.

2. A waiver under the preceding paragraph must be in writing and contain a description of the railway rolling stock as specified in Article V(1) of this Protocol.

das med anledning av ett försäljningsmeddelande får dock inte ha något annat syfte än att informera och ska inte påverka någon persons rättigheter eller ha någon annan effekt enligt konventionen eller detta protokoll.

#### Kapitel IV

##### Artikel XVIII – Dispensklausul om immunitet

1. Med förbehåll för punkt 2 ska en dispensklausul från immunitet mot rättsliga förfaranden gentemot domstolarna som anges i artikel 42 eller 43 i konventionen, eller i fråga om verkställighet av rättigheter och säkerhetsrätter avseende rullande järnvägsmateriel enligt konventionen, vara bindande och, om övriga villkor för jurisdiktion och verkställighet är uppfyllda, medföra jurisdiktion och tillåta verkställighet beroende på omständigheterna.

2. En dispensklausul enligt föregående punkt måste vara skriftlig och innehålla en beskrivning av den rullande järnvägsmaterielen i enlighet med artikel V(1) i detta protokoll.

<b>Chapter V</b>	<b>Kapitel V</b>
<b>Relationship with other Conventions</b>	<b>Förhållande till andra konventioner</b>
<b>Article XIX – Relationship with the UNIDROIT Convention on International Financial Leasing</b>	<b>Artikel XIX – Förhållande till Unidroits konvention om internationell finansiell leasing</b>
The Convention shall, to the extent of any inconsistency, prevail over the <i>UNIDROIT Convention on International Financial Leasing</i> , signed in Ottawa on 28 May 1988.	Om bestämmelserna skiljer sig åt ska konventionen ha företräde framför Unidroits konvention om internationell finansiell leasing, undertecknad i Ottawa den 28 maj 1988.
<b>Article XX – Relationship with the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF)</b>	<b>Artikel XX – Förhållande till konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF)</b>
The Convention shall, to the extent of any inconsistency, prevail over the <i>Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999</i> .	Om bestämmelserna skiljer sig åt ska konventionen ha företräde framför konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) av den 9 maj 1980, i dess lydelse enligt ändringsprotokollet av den 3 juni 1999.

## Chapter VI

## Kapitel VI

## Final provisions

## Slutbestämmelser

## Article XXI – Signature, ratification, acceptance, approval or accession

## Artikel XXI – Undertecknande, ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning

1. This Protocol shall be open for signature in Luxembourg on 23 February 2007 by States participating in the diplomatic Conference to adopt a Rail Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment held at Luxembourg from 12 to 23 February 2007. After 23 February 2007 this Protocol shall be open to all States for signature at the Headquarters of UNIDROIT in Rome until it enters into force in accordance with Article XXIII.

1. Detta protokoll ska vara öppet för undertecknande i Luxemburg den 23 februari 2007 för de stater som deltog i den diplomatkonferens för att anta ett järnvägsprotokoll till konventionen om internationella säkerhetsrätter i lösa saker som ägde rum i Luxemburg den 12–23 februari 2007. Efter den 23 februari 2007 ska detta protokoll vara öppet för undertecknande för alla stater vid Unidroits säte i Rom tills det träder i kraft i enlighet med artikel XXIII.

2. This Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it.

2. Detta protokoll ska ratificeras, godtas eller godkännas av de stater som har undertecknat det.

3. Any State which does not sign this Protocol may accede to it at any time.

3. En stat som inte undertecknar detta protokoll får när som helst därefter ansluta sig till det.

4. Ratification, acceptance, approval or accession is effected by the deposit of a formal instrument to that effect with

4. Ratifikation, godtagande, godkännande eller anslutning sker genom deponering av ett formellt instrument härom hos

the Depositary.

depositarien.

5. A State may not become a Party to this Protocol unless it is or becomes also a Party to the Convention.

5. En stat får inte bli part i detta protokoll om den inte också är eller blir part i konventionen.

**Article XXII – Regional  
Economic Integration  
Organisations**

**Artikel XXII – Regionala  
organisationer för ekonomisk  
integration**

1. A Regional Economic Integration Organisation which is constituted by sovereign States and has competence over certain matters governed by this Protocol may similarly sign, accept, approve or accede to this Protocol. The Regional Economic Integration Organisation shall in that case have the rights and obligations of a Contracting State, to the extent that that Organisation has competence over matters governed by this Protocol. Where the number of Contracting States is relevant in this Protocol, the Regional Economic Integration Organisation shall not count as a Contracting State in addition to its Member States which are Contracting States.

1. En regional organisation för ekonomisk integration som utgörs av suveräna stater och har behörighet på vissa områden som omfattas av detta protokoll får på samma sätt under teckna, godta godkänna eller ansluta sig till detta protokoll. Den regionala organisationen för ekonomisk integration ska då ha samma rättigheter och skyldigheter som en fördragsslutande stat, i den mån organisationen har behörighet på områden som omfattas av detta protokoll. I de fall antalet fördragsslutande stater är relevant i detta protokoll ska den regionala organisationen för ekonomisk integration inte räknas som en fördragsslutande stat utöver dess medlemsstater som är fördragsslutande stater.

2. The Regional Economic Integration Organisation shall, at the time of signature, acceptance, approval or accession,

2. Vid undertecknandet, godtagandet, godkännandet eller anslutningen ska den regionala organisationen för ekonomisk



make a declaration to the Depositary specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organisation by its Member States. The Regional Economic Integration Organisation shall promptly notify the Depositary of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph.

3. Any reference to a “Contracting State” or “Contracting States” or “State Party” or “States Parties” in this Protocol applies equally to a Regional Economic Integration Organisation where the context so requires.

#### Article XXIII – Entry into force

1. This Protocol enters into force between the States which have deposited instruments referred to in sub-paragraph (a) on the later of:

(a) the first day of the month following the expiration of three months after the date of the deposit of the fourth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, and

integration till depositarien lämna en förklaring om på vilka av de områden som omfattas av detta protokoll dess medlemsstater har delegerat sin behörighet till organisationen. Den regionala organisationen ska utan dröjsmål underrätta depositarien om den behörighetsfördelning som anges i den förklaring som avges enligt denna punkt skulle ändras, däribland om ny behörighet delegeras.

3. Hänvisningar till ”fördragslutande stat”, ”fördragslutande stater”, ”stat som är part” eller ”stater som är parter” i detta protokoll ska gälla även för en regional organisation för ekonomisk integration, när detta framgår av sammanhanget.

#### Artikel XXIII – Ikraftträdande

1. Detta protokoll träder i kraft mellan de stater som har deponerat de i stycket (a) nämnda instrumenten den senare av följande dagar:

a) Den första dagen i den månad som följer efter det att tre månader förflutit efter den dag, då det fjärde ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrumentet deponerats.

(b) the date of the deposit by the Secretariat with the Depository of a certificate confirming that the International Registry is fully operational.

b) Den dag då sekretariatet hos depositarien deponerar ett intyg som bekräftar att det internationella registret är i full drift.

2. For other States this Protocol enters into force on the first day of the month following the later of:

2. För andra stater träder detta protokoll i kraft den första dagen i den månad som följer på den senare av följande dagar:

(a) the expiration of three months after the date of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession; and

a) När tre månader förflutit efter den dag då statens ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument deponerades.

(b) the date referred to in subparagraph (b) of the preceding paragraph.

b) Den dag som avses i stycket (b) i föregående punkt.

#### **Article XXIV – Territorial units**

#### **Artikel XXIV – Territoriella enheter**

1. If a Contracting State has territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Protocol, it may, at the time of ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Protocol is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify its declaration by submitting another declaration at any time.

1. Om en fördragsslutande stat har territoriella enheter i vilka olika rättssystem tillämpas på områden som regleras i detta protokoll, får den vid ratifikationen, godtagandet, godkännandet eller anslutningen förklara att detta protokoll ska tillämpas i alla dess territoriella enheter eller endast i någon eller några av dessa, och staten får när som helst ändra förklaringen genom att lämna en ny förklaring.

2. Any such declarations are to be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.
2. I en sådan förklaring ska meddelas depositarien och uttryckligen anges inom vilka territoriella enheter protokollet ska tillämpas.
3. If a Contracting State has not made any declaration under paragraph 1, this Protocol shall apply to all territorial units of that State.
3. Om en fördragsslutande stat inte avgett någon förklaring enligt punkt 1, ska detta protokoll tillämpas på alla territoriella enheter i denna stat.
4. Where a Contracting State extends this Protocol to one or more of its territorial units, declarations permitted under this Protocol may be made in respect of each such territorial unit, and the declarations made in respect of one territorial unit may be different from those made in respect of another territorial unit.
4. Om en fördragsslutande stat utsträcker tillämpningen av detta protokoll till att omfatta en eller flera av sina territoriella enheter, får de förklaringar som tillåts enligt protokollet avges för var och en av dessa territoriella enheter och de avgivna förklaringarna kan ha olika lydelse för olika territoriella enheter.
5. If by virtue of a declaration under paragraph 1, this Protocol extends to one or more territorial units of a Contracting State:
5. Om detta protokoll enligt en förklaring som avgetts enligt punkt 1 ska tillämpas på en eller flera territoriella enheter i en fördragsslutande stat ska
- (a) the debtor is considered to be situated in a Contracting State only if it is incorporated or formed under a law in force in a territorial unit to which the Convention and this Protocol apply or if it has its registered office or statutory seat, centre of administration, place
- a) gäldenären anses befinna sig i en fördragsslutande stat endast om gäldenären har bildats enligt en lag som är i kraft i en territoriell enhet i vilken konventionen och detta protokoll ska tillämpas, eller har sitt registrerade säte, huvudkontor, driftställe eller sin hemvist i en

of business or habitual residence in a territorial unit to which the Convention and this Protocol apply;

(b) any reference to the location of the railway rolling stock in a Contracting State refers to the location of the railway rolling stock in a territorial unit to which the Convention and this Protocol apply; and

(c) any reference to the administrative authorities in that Contracting State shall be construed as referring to the administrative authorities having jurisdiction in a territorial unit to which the Convention and this Protocol apply.

#### **Article XXV – Public service railway rolling stock**

1. A Contracting State may, at any time, declare that it will continue to apply, to the extent specified in its declaration, rules of its law in force at that time which preclude, suspend or govern the exercise within its territory of any of the remedies specified in Chapter III of the Convention and Articles VII to IX of this Protocol in relation to railway

territoriell enhet där konventionen och detta protokoll ska tillämpas,

b) varje hänvisning till var den rullande järnvägsmaterielen befinner sig i en fördragsslutande stat avse var den rullande järnvägsmaterielen befinner sig i en territoriell enhet där konventionen och detta protokoll ska tillämpas, och

c) varje hänvisning till administrativa myndigheter i den fördragsslutande staten uppfattas som de behöriga administrativa myndigheterna i en territoriell enhet där konventionen och detta protokoll ska tillämpas.

#### **Artikel XXV – Rullande järnvägsmateriel för offentliga ändamål**

1. En fördragsslutande stat får när som helst förklara att den, i enlighet med vad den angett i sin förklaring, kommer att fortsätta att tillämpa gällande nationell lagstiftning som utesluter, förhindrar eller reglerar genomförandet av någon av de åtgärder som anges i kapitel III i konventionen och artiklarna VII–IX i detta protokoll på sitt territorium när det gäller

rolling stock habitually used for the purpose of providing a service of public importance (“public service railway rolling stock”) as specified in that declaration notified to the Depository.

rullande järnvägsmateriel som normalt används för att tillhandahålla en tjänst av allmänt intresse (rullande järnvägsmateriel för offentliga ändamål) i enlighet med den förklaring som lämnats till depositarien.

2. Any person, including a governmental or other public authority, that, under rules of law of a Contracting State making a declaration under the preceding paragraph, exercises a power to take or procure possession, use or control of any public service railway rolling stock, shall preserve and maintain such railway rolling stock from the time of exercise of such power until possession, use or control is restored to the creditor.

2. Den person, inklusive en statlig eller annan offentlig myndighet, som, enligt lagstiftningen i en fördragsslutande stat som avger en förklaring enligt föregående punkt, har befogenhet att ta i besittning, använda eller kontrollera rullande järnvägsmateriel, ska bevara och underhålla denna materiel från den tidpunkt då befogenheten utövas fram till dess att borgenären åter har tagit materielen i sin besittning eller kan använda eller kontrollera denna.

3. During the period of time specified in the preceding paragraph, the person referred to in that paragraph shall also make or procure payment to the creditor of an amount equal to the greater of:

3. Under den tidsperiod som anges i föregående punkt ska den person som avses i samma punkt till gäldenären också betala eller sörja för betalning av ett belopp som motsvarar det högsta av

(a) such amount as that person shall be required to pay under the rules of law of the Contracting State making the declaration; and

a) det belopp som personen är skyldig att betala enligt lagstiftningen i den fördragsslutande stat som avger förklaringen, och

(b) the market lease rental in respect of such railway rolling stock.

b) marknadshyran för sådan rullande järnvägsmateriel.

The first such payment shall be made within ten calendar days of the date on which such power is exercised, and subsequent payments shall be made on the first day of each successive month thereafter. In the event that in any month the amount payable exceeds the amount due to the creditor from the debtor, the surplus shall be paid to any other creditors to the extent of their claims in the order of their priority and thereafter to the debtor.

Den första av dessa betalningar ska erläggas inom tio kalenderdagar från den dag då befogenheten utövas, och därpå följande betalningar ska erläggas den första dagen i varje efterföljande månad. Om det belopp som förfaller till betalning en viss månad överstiger det belopp som gäldenären är skyldig borgenären ska överskottet först betalas ut till övriga borgenärer i enlighet med deras fordringar och företrädesordning och därefter till gäldenären.

4. A Contracting State whose rules of law do not provide for the obligations specified in paragraphs 2 and 3 may, to the extent specified in a separate declaration notified to the Depositary, declare that it will not apply those paragraphs with regard to railway rolling stock specified in that declaration. Nothing in this paragraph shall preclude a person from agreeing with the creditor to perform the obligations specified in paragraphs 2 or 3 or affect the enforceability of any agreement so concluded.

4. En fördragsslutande stat vars lagstiftning inte innehåller de skyldigheter som anges i punkterna 2 och 3 får, i enlighet med vad den angett i en separat förklaring till depositarien, förklara att den inte kommer att tillämpa dessa punkter på den rullande järnvägsmateriel som anges i den förklaringen. Ingenting i denna punkt ska hindra en person att avtala med borgenären om att fullgöra de skyldigheter som anges i punkterna 2 eller 3 eller påverka möjligheterna att genomföra ett sådant avtal.

5. Any initial or subsequent declaration made under this Article by a Contracting State shall not adversely affect rights and interests of creditors arising under an agreement entered into prior to the date on which that declaration is received by the Depositary.

6. A Contracting State making a declaration under this Article shall take into consideration the protection of the interests of creditors and the effect of the declaration on the availability of credit.

#### **Article XXVI – Transitional provisions**

In relation to railway rolling stock Article 60 of the Convention shall be modified as follows:

(a) in paragraph 2(a), after “situated” insert “at the time the right or interest is created or arises”;

(b) replace paragraph 3 with the following:

“3. A Contracting State may in its declaration under paragraph 1 specify a date, not earlier than three years and not later

5. En inledande eller senare förklaring som en fördragsslutande stat avger enligt denna artikel ska inte negativt påverka borgenärernas rättigheter och säkerhetsrätter enligt ett avtal som ingåtts före den dag då depositarien mottar förklaringen.

6. En fördragsslutande stat som avger en förklaring enligt denna artikel ska ta hänsyn till skyddet av borgenärernas intressen och förklaringens inverkan på tillgången till kredit.

#### **Artikel XXVI – Övergångsbestämmelser**

När det gäller rullande järnvägsmateriel ska artikel 60 i konventionen ändras på följande sätt:

a) I punkt 2(a) ska orden ”vid den tidpunkt då rättigheten eller säkerhetsrätten bildas eller uppkommer” infogas efter ”befinner sig”.

b) Punkt 3 ska ersättas med följande:

”3. En fördragsslutande stat får i en förklaring enligt punkt 1 ange ett datum som ska infalla tidigast tre år och senast tio år

than ten years after the date on which the declaration becomes effective, when Articles 29, 35 and 36 of this Convention as modified or supplemented by the Protocol will become applicable, to the extent and in the manner specified in the declaration, to pre-existing rights or interests arising under an agreement made at a time when the debtor was situated in that State. Any priority of the right or interest under the law of that State, so far as applicable, shall continue if the right or interest is registered in the International Registry before the expiration of the period specified in the declaration, whether or not any other right or interest has previously been registered.”

#### **Article XXVII – Declarations relating to certain provisions**

1. A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol, declare that it will apply either or both of Articles VI and X.

efter den dag då förklaringen får verkan, från och med vilket artiklarna 29, 35 och 36 i denna konvention, i deras ändrade lydelse enligt protokollet, i den utsträckning och på det sätt som anges i förklaringen, ska tillämpas på redan befintliga rättigheter eller säkerhetsrätter som uppkommit genom ett avtal som ingåtts när gäldenären befann sig i den staten. En rättighets eller säkerhetsrätts eventuella företräde enligt den statens nationella lagstiftning ska, i tillämpliga fall, fortsätta att gälla om rättigheten eller säkerhetsrätten i fråga registreras i det internationella registret före utgången av den period som fastställs i förklaringen, oavsett om någon tidigare rättighet eller säkerhetsrätt har registrerats.”

#### **Artikel XXVII – Förklaringar som rör vissa bestämmelser**

1. En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet eller godkännandet av detta protokoll eller anslutningen till detta, förklara att staten kommer att tillämpa antingen artikel VI eller artikel X i detta protokoll, eller båda dessa artiklar.



2. A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol, declare that it will apply Article VIII, wholly or in part. If it so declares, it shall specify the time-period required by Article VIII(2).

3. A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol, declare that it will apply the entirety of one of Alternatives A, B and C of Article IX and, if it so declares, it shall specify the type of insolvency proceeding, if any, to which it will apply such Alternative. A Contracting State making a declaration pursuant to this paragraph shall specify the time-period required by Article IX under paragraph 4 of Alternative A, paragraph 3 of Alternative B or paragraphs 5 and 15 of Alternative C, as applicable.

4. The courts of Contracting States shall apply Article IX in conformity with the declaration made by the Contracting State which is the primary insolvency jurisdiction.

2. En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet eller godkännandet av detta protokoll eller anslutningen till detta förklara att staten helt eller delvis kommer att tillämpa artikel VIII. Om staten avger denna förklaring ska staten ange den tidsperiod som fastställs i artikel VIII(2).

3. En fördragsslutande stat får vid ratifikationen, godtagandet eller godkännandet av detta protokoll eller anslutningen till detta förklara att den kommer att tillämpa antingen alternativ A, B eller C i artikel IX i sin helhet och ska, i så fall, ange på vilka, om några, typer av insolvensförfaranden som den kommer att tillämpa detta alternativ. En fördragsslutande part som avger en förklaring enligt denna punkt ska, alltefter omständigheterna, ange den tidsperiod som fastställs i artikel IX(4) för alternativ A, artikel IX(3) för alternativ B eller artikel IX(5) och IX(15) för alternativ C.

4. Domstolarna i de fördragsslutande staterna ska tillämpa artikel IX i enlighet med den förklaring som har avgetts av den fördragsslutande stat med primär jurisdiktion över insolvensförfarandet.

**Article XXVIII – Reservations and declarations**

1. No reservations may be made to this Protocol but declarations authorised by Articles XIII, XIV, XXIV, XXV, XXVII, XXIX and XXX may be made in accordance with these provisions.

2. Any declaration or subsequent declaration or any withdrawal of a declaration made under this Protocol shall be notified in writing to the Depositary.

**Article XXIX – Declarations under the Convention**

1. Declarations made under the Convention, including those made under Articles 39, 40, 50, 53, 54, 55, 57, 58 and 60, shall be deemed to have also been made under this Protocol unless stated otherwise.

2. For the purposes of Article 50(1) of the Convention, an “internal transaction” shall also mean, in relation to railway rolling stock, a transaction of a type listed in Article 2(2)(a) to (c) of the Convention where the relevant railway rolling stock is only capable, in its normal

**Artikel XXVIII – Reservationer och förklaringar**

1. Ingen reservation får göras mot detta protokoll, men förklaringar som är tillåtna enligt artiklarna XIII, XIV, XXIV, XXV, XXVII, XXIX och XXX får avges i enlighet med dessa bestämmelser.

2. Varje förklaring, efterföljande förklaring eller återkallande av förklaring enligt detta protokoll ska anmälas skriftligen till depositarien.

**Artikel XXIX – Förklaringar enligt konventionen**

1. De förklaringar som avgetts enligt konventionen, inbegripet de som avgetts enligt artiklarna 39, 40, 50, 53, 54, 55, 57, 58 och 60 i konventionen, ska också anses ha avgetts enligt detta protokoll, om inte annat anges.

2. Vid tillämpningen av artikel 50(1) i konventionen ska begreppet ”intern transaktion” när det gäller rullande järnvägsmateriel även omfatta transaktioner av det slag som anges i artikel 2(2)(a)–(c) i konventionen om den berörda rullande järnvägsmaterielen normalt

course of use, of being operated on a single railway system within the Contracting State concerned, because of track gauge or other elements of the design of such railway rolling stock.

#### **Article XXX – Subsequent declarations**

1. A State Party may make a subsequent declaration, other than a declaration made in accordance with Article XXIX under Article 60 of the Convention, at any time after the date on which this Protocol has entered into force for it, by notifying the Depositary to that effect.

2. Any such subsequent declaration shall take effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of receipt of the notification by the Depositary. Where a longer period for that declaration to take effect is specified in the notification, it shall take effect upon the expiration of such longer period after receipt of the notification by the Depositary.

3. Notwithstanding the previous paragraphs, this Protocol shall continue to apply, as if no such

endast kan användas i ett enkelspårigt järnvägssystem inom den berörda fördragsslutande staten på grund av spårvidd eller andra omständigheter som påverkar den rullande järnvägsmaterielens utformning.

#### **Artikel XXX – Efterföljande förklaringar**

1. En stat som är part får lämna en efterföljande förklaring, med undantag för en förklaring som avges i enlighet med artikel XXIX enligt artikel 60 i konventionen, när som helst från och med den dag då detta protokoll träder i kraft för den berörda staten, genom en anmälan därom till depositarien.

2. Varje sådan efterföljande förklaring får verkan den första dagen i den månad som följer efter det att sex månader förflutit från och med den dag då depositarien mottog anmälan. Om det i anmälan anges att förklaringen ska få verkan först efter en längre tid, ska förklaringen få verkan när den tid som angetts har förflutit från det att depositarien mottog anmälan.

3. Trots föregående punkter ska detta protokoll fortsätta att tillämpas som om en sådan

subsequent declarations had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such subsequent declaration.

efterföljande förklaring inte hade avgetts i fråga om alla rättigheter och säkerhetsrätter som uppkommit före den dag då den efterföljande förklaringen fick verkan.

#### **Article XXXI – Withdrawal of declarations**

#### **Artikel XXXI – Återkallande av förklaringar**

1. Any State Party having made a declaration under this Protocol, other than a declaration made in accordance with Article XXIX under Article 60 of the Convention, may withdraw it at any time by notifying the Depositary. Such withdrawal is to take effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of receipt of the notification by the Depositary.

1. Varje stat som är part och har avgett en förklaring enligt detta protokoll får, med undantag för en förklaring som avgetts i enlighet med artikel XXIX enligt artikel 60 i konventionen, när som helst återkalla förklaringen genom en anmälan därom till depositarien. Ett sådant återkallande får verkan den första dagen i den månad som följer efter det att sex månader har förflutit från den dag då depositarien mottog anmälan.

2. Notwithstanding the preceding paragraph, this Protocol shall continue to apply, as if no such withdrawal had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such withdrawal.

2. Trots föregående punkt ska detta protokoll fortsätta att tillämpas som om ingen återkallelse av förklaringen hade gjorts i fråga om alla rättigheter och säkerhetsrätter som uppkommit före den dag då återkallandet fick verkan.

### Article XXXII – Denunciations

1. Any State Party may denounce this Protocol by notification in writing to the Depositary.

2. Any such denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of twelve months after the date of receipt of the notification by the Depositary.

3. Notwithstanding the previous paragraphs, this Protocol shall continue to apply, as if no such denunciation had been made, in respect of all rights and interests arising prior to the effective date of any such denunciation.

### Article XXXIII – Review Conferences, amendments and related matters

1. The Depositary, in consultation with the Supervisory Authority, shall prepare reports yearly, or at such other time as the circumstances may require, for the States Parties as to the manner in which the international regime established in the Convention as amended by the Protocol has operated in practice. In preparing such re-

### Artikel XXXII – Uppsägning

1. Varje stat som är part får säga upp detta protokoll genom skriftlig anmälan till depositarien.

2. En sådan uppsägning får verka den första dagen i den månad som följer efter det att tolv månader förflutit från den dag då depositarien mottog anmälan.

3. Trots föregående punkter ska detta protokoll fortsätta att tillämpas som om en sådan uppsägning inte hade skett i fråga om alla rättigheter och säkerhetsrätter som uppkommit före den dag då uppsägningen fick verkan.

### Artikel XXXIII – Konferenser för utvärdering, ändringar och därtill hörande frågor

1. Depositarien ska varje år, eller med annat lämpligt tidsintervall, i samråd med tillsynsmyndigheten utarbeta rapporter riktade till de stater som är parter om hur den internationella ordning som inrättas genom konventionen, ändrad genom protokollet, fungerar i praktiken. Depositarien ska utarbeta rapporterna med beaktande av

ports, the Depositary shall take into account the reports of the Supervisory Authority concerning the functioning of the international registration system.

tillsynsmyndighetens rapporter om driften av det internationella registreringsystemet.

2. At the request of not less than twenty-five per cent of the States Parties, Review Conferences of the States Parties shall be convened from time to time by the Depositary, in consultation with the Supervisory Authority, to consider:

2. På begäran av minst tjugofem procent av de stater som är parter ska depositarien i samråd med tillsynsmyndigheten anordna återkommande utvärderingskonferenser för genomgång av

(a) the practical operation of the Convention as amended by this Protocol and its effectiveness in facilitating the asset-based financing and leasing of the objects covered by its terms;

a) hur konventionen, ändrad genom detta protokoll, tillämpas i praktiken och i vilken grad finansiering mot säkerhetsrätt i tillgångar och leasing av egendom som faller inom konventionens tillämpningsområde faktiskt underlättas genom konventionen,

(b) the judicial interpretation given to, and the application made of the terms of this Protocol and the regulations;

b) hur bestämmelserna i detta protokoll och i regelverket tolkas och tillämpas,

(c) the functioning of the international registration system, the performance of the Registrar and its oversight by the Supervisory Authority, taking into account the reports of the Supervisory Authority; and

c) hur det internationella inskrivningsregistret, registratorns verksamhet och tillsynsmyndighetens tillsyn över registratorn fungerar, på grundval av tillsynsmyndighetens rapporter, och

(d) whether any modifications to this Protocol or the arrangements relating to the International Registry are desirable.

3. Any amendment to this Protocol shall be approved by at least a two-thirds majority of States Parties participating in the Conference referred to in the preceding paragraph and shall then enter into force in respect of States which have ratified, accepted or approved such amendment when it has been ratified, accepted or approved by four States in accordance with the provisions of Article XXIII relating to its entry into force.

#### **Article XXXIV – Depositary and its functions**

1. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with UNIDROIT, which is hereby designated the Depositary.

2. The Depositary shall:

(a) inform all Contracting States of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval

d) huruvida detta protokoll eller bestämmelserna om det internationella registret bör ändras.

3. Varje ändring av detta protokoll måste godkännas med minst två tredjedels majoritet av de stater som är parter och som deltar vid konferensen enligt föregående punkt, och ändringen träder sedan i kraft för de stater som har ratificerat, godtagit eller godkänt denna sedan den ratificerats, godtagits eller godkänts av fyra stater i enlighet med bestämmelserna i artikel XXIII om protokollets ikraftträdande.

#### **Artikel XXXIV – Depositarien och dess uppgifter**

1. Ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument ska deponeras vid Unidroit, nedan kallad depositarien.

2. Depositarien ska

a) underrätta alla fördragsslutande stater om

i) varje nytt undertecknande eller varje ny deponering av ratifikations-, godtagande-, god-

- |   |  |
|---|--|
| or accession, together with the date thereof;   | kännande- eller anslutningsinstrument och om datum för detta undertecknande eller denna deponering,  |
| (ii) the date of the deposit of the certificate referred to in Article XXIII(1)(b);   | ii) datum för deponering av det intyg som avses i artikel XXIII(1)(b),   |
| (iii) the date of entry into force of this Protocol;  | iii) datum för protokollets ikraftträdande,  |
| (iv) each declaration made in accordance with this Protocol, together with the date thereof;  | iv) varje förklaring som avges enligt detta protokoll samt om datum för förklaringen,  |
| (v) the withdrawal or amendment of any declaration, together with the date thereof; and   | v) varje återkallande eller ändring av förklaringar, samt om datum för sådant återkallande eller sådan ändring, och  |
| (vi) the notification of any denunciation of this Protocol together with the date thereof and the date on which it takes effect;  | vi) varje anmälan om uppsägning av detta protokoll samt om datum för sådan uppsägning och om den dag uppsägningen får verkan,  |
| (b) transmit certified true copies of this Protocol to all Contracting States;  | b) överlämna bestyrkta avskrifter av detta protokoll till alla fördragsslutande stater,  |
| (c) provide the Supervisory Authority and the Registrar with a copy of each instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date of deposit thereof, of each declaration or withdrawal or amendment of a | c) förse tillsynsmyndigheten och registratören med en kopia av varje ratifikations-, godtagande-, godkännande- eller anslutningsinstrument, tillsammans med datum för deponering av instrumenten, samt kopior av varje förklaring, eller |



declaration and of each notification of denunciation, together with the date of notification thereof, so that the information contained therein is easily and fully available; and

(d) perform such other functions customary for depositaries.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorised, have signed this Protocol.

DONE at Luxembourg, this twenty-third day of February, two thousand and seven, in a single original in the English, French and German languages, all texts being equally authentic, such authenticity to take effect upon verification by the Secretariat of the Conference under the authority of the President of the Conference within ninety days hereof as to the consistency of the texts with one another.

återkallande eller ändring av en förklaring samt av varje anmälan om uppsägning, tillsammans med datum för anmälan, så att uppgifterna är fullständiga och lättillgängliga, och

d) utföra de övriga uppgifter som normalt åligger depositarier.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade befullmäktigade ombud med stöd av vederbörliga fullmakter undertecknat detta protokoll.

UPPRÄTTAT i Luxemburg den 23 februari 2007 i ett enda exemplar på engelska, franska och tyska språken, vilka texter alla har lika giltighet, vilken giltighet träder ikraft när konferensens gemensamma sekretariat under överinseende av konferensens ordförande inom 90 dagar från och med dagen för denna akt har kontrollerat den inbördes överensstämmelsen mellan dessa texter.



# Statens offentliga utredningar 2016

## Kronologisk förteckning

---

1. Statens bredbandsinfrastruktur som resurs. N.
2. Effektiv vård. S.
3. Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar. N.
4. Politisk information i skolan – ett led i demokratiuppdraget. U.
5. Låt fler forma framtiden!  
Del A + B. Ku.
6. Framtid sökes –  
Slutredovisning från  
den nationella samordnaren  
för utsatta EU-medborgare. S.
7. Integritet och straffskydd. Ju.
8. Ytterligare åtgärder mot penningtvätt och finansiering av terrorism. Fjärde penningtvättsdirektivet – samordning – ny penningtvättslag – m.m.  
Del 1 + 2. Fi.
9. Plats för nyanlända i fler skolor. U.
10. EU på hemmaplan. Ku.
11. Olika vägar till föräldraskap. Ju.
12. Ökade möjligheter till modersmålsundervisning och studiehandledning på modersmål. U.
13. Palett för ett stärkt civilsamhälle. Ku.
14. En översyn av tobakslagen. Nya steg mot ett minskat tobaksbruk. S.
15. Arbetsklausuler och sociala hänsyn i offentlig upphandling – ILO:s konvention nr 94 samt en internationell jämförelse. Fi.
16. Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2016. Risker, osäkerheter och framtidsutmaningar. M.
17. EU:s reviderade insolvensförordning m.m. Ju.
18. En ny strafftidslag. Ju.
19. Barnkonventionen blir svensk lag. S.
20. Föräldradedighet för statsråd? Fi.
21. Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. M.
22. Möjlighet att begränsa eller förbjuda odling av genetiskt modifierade växter i Sverige. M.
23. Beskattning av incitamentsprogram. Fi.
24. En ändamålsenlig kommunal redovisning. Fi.
25. Likvärdigt, rättssäkert och effektivt – ett nytt nationellt system för kunskapsbedömning. Del 1 + 2. U.
26. På väg mot en ny politik för Sveriges landsbygder – landsbygders utveckling, möjligheter och utmaningar. N.
27. Som ett brev på posten. Postbefordran och pristak i ett digitaliserat samhälle. N.
28. Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet. N.
29. Trygghet och attraktivitet – en forskarkarriär för framtiden. U.
30. Människorna, medierna & marknaden. Medieutredningens forskningsantologi om en demokrati i förändring. Ku.
31. Fastighetstaxering av anläggningar för el- och värmeproduktion. Fi.
32. En trygg dricksvattenförsörjning. Del 1 + 2 och Sammanfattning. N.
33. Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon. Fi.
34. Revisorns skadeståndsansvar. Ju.
35. Vägen in till det svenska skolväsendet. U.
36. Medverkan av tjänsteleverantörer i ärenden om uppehålls- och arbetstillstånd. UD.
37. Rätten till en personförsäkring – ett stärkt konsumentskydd. Ju.
38. Samling för skolan. Nationella målsättningar och utvecklingsområden för kunskap och likvärdighet. U.

39. Polis i framtiden
  - polisutbildningen som högskoleutbildning. Ju.
40. Straffrättsliga åtgärder mot deltagande i en väpnad konflikt till stöd för en terroristorganisation. Ju.
41. Hur står det till med den personliga integriteten?
  - en kartläggning av Integritetskommittén. Ju.
42. Ett starkt straffrättsligt skydd mot köp av sexuell tjänst och utnyttjande av barn genom köp av sexuell handling, m.m. Ju.
43. Internationella säkerhetsrätter i järnvägsfordon m.m.
  - Järnvägsprotokollet. Ju.

# Statens offentliga utredningar 2016

---

## Systematisk förteckning

---

### Finansdepartementet

Ytterligare åtgärder mot penningtvätt och finansiering av terrorism. Fjärde penningtvättsdirektivet – samordning – ny penningtvättslag – m.m. Del 1 + 2. [8]

Arbetsklausuler och sociala hänsyn i offentlig upphandling – ILO:s konvention nr 94 samt en internationell jämförelse. [15]

Föräldraledighet för statsråd? [20]

Beskattning av incitamentsprogram. [23]

En ändamålsenlig kommunal redovisning. [24]

Fastighetstaxering av anläggningar för el- och värmeproduktion. [31]

Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon. [33]

### Justitiedepartementet

Integritet och straffskydd. [7]

Olika vägar till föräldraskap. [11]

EU:s reviderade insolvensförordning m.m. [17]

En ny strafftidslag. [18]

Revisorns skadeståndsansvar. [34]

Rätten till en personförsäkring – ett stärkt konsumentskydd. [37]

Polis i framtiden – polisutbildningen som högskoleutbildning. [39]

Straffrättsliga åtgärder mot deltagande i en väpnad konflikt till stöd för en terroristorganisation. [40]

Hur står det till med den personliga integriteten?  
– en kartläggning av Integritetskommittén. [41]

Ett starkt straffrättsligt skydd mot köp av sexuell tjänst och utnyttjande av barn genom köp av sexuell handling, m.m. [42]

Internationella säkerhetsrätter i järnvägsfordon m.m. – Järnvägsprotokollet. [43]

### Kulturdepartementet

Låt fler forma framtiden! Del A + B. [5]

EU på hemmaplan. [10]

Palett för ett stärkt civilsamhälle. [13]

Människorna, medierna & marknaden  
Medieutredningens forskningsantologi om en demokrati i förändring. [30]

### Miljö- och energidepartementet

Kunskapsläget på kärnavfallsområdet 2016.

Risker, osäkerheter  
och framtidsutmaningar. [16]

Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. [21]

Möjlighet att begränsa eller förbjuda odling av genetiskt modifierade växter i Sverige. [22]

### Näringsdepartementet

Statens bredbandsinfrastruktur som resurs. [1]

Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar. [3]

På väg mot en ny politik för Sveriges landsbygder – landsbygdernas utveckling, möjligheter och utmaningar. [26]

Som ett brev på posten. Postbefordran och pristak i ett digitaliserat samhälle. [27]

Vägen till självkörande fordon – försöksverksamhet. [28]

En trygg dricksvattenförsörjning. Del 1 + 2 och Sammanfattning. [32]

### Socialdepartementet

Effektiv vård. [2]

Framtid sökes – Slutredovisning från den nationella samordnaren för utsatta EU-medborgare. [6]

En översyn av tobakslagen. Nya steg mot ett minskat tobaksbruk. [14]

Barnkonventionen blir svensk lag. [19]

### **Utbildningsdepartementet**

Politisk information i skolan – ett led i demokratiuppdraget. [4]

Plats för nyanlända i fler skolor. [9]

Ökade möjligheter till modersmålsundervisning och studiehandledning på modersmål. [12]

Likvärdigt, rättssäkert och effektivt – ett nytt nationellt system för kunskapsbedömning. Del 1 + 2. [25]

Trygghet och attraktivitet – en forskarkarriär för framtiden. [29]

Vägen in till det svenska skolväsendet. [35]

Samling för skolan. Nationella målsättningar och utvecklingsområden för kunskap och likvärdighet. [38]

### **Utrikesdepartementet**

Medverkan av tjänsteleverantörer i ärenden om uppehålls- och arbetstillstånd. [36]